

**МОРСКОЙ  
СБОРНИКЪ,**

ИЗДАВАЕМЫЙ

МОРСКИМЪ УЧЕНЫМЪ КОМИТЕТОМЪ.

**Томъ X.**

**№ 7.**

---

**Юль.**

---

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

1853.

# ОГЛАВЛЕНІЕ

## ДЕСЯТАГО ТОМА.

	стр.
Церемоніаль вывода Ботика изъ крѣпости къ Невскому Монастырю. . . . .	1.
Необыкновенное плаваніе брига «Ла Брессанъ» въ 1830 г., изъ Америки въ Европу. . . . .	7.
О гонкѣ судовъ Императорскаго С. Петербургскаго яхтъ-клуба. . . . .	22.
Некрологъ Адмирала Беллинсгаузена. . . . .	26.
Некрологъ Вице Адмирала П. И. Суцова и Кани-танъ Лейтенанта И. Н. Суцова. . . . .	32.
Некрологъ Генераль Лейтенанта С. М. Бровцына. . . . .	45.
Некрологъ Генераль Маіора А. Н. Васильева. . . . .	50.
Некрологъ Статскаго Совѣтника А. Г. Фигурина. . . . .	52.

## СМѢСЬ.

Корпусъ паровой яхты Нортъ-Старъ. — Средство къ сохраненію сырыхъ мачтъ отъ трещинъ. — Флотскій списокъ Соединенныхъ Штатовъ за 1853 годъ. — Пароходъ Ди-Трамблей, съ эфиро-паровою машиною. — Два купеческія долговѣчные брига. — Примѣръ присутствія духа, необыкновенной находчивости и ловкости. — Нѣчто о салютахъ между Россією и Францією. — Взрывъ на Англійской яхтѣ, шхунѣ Клайморъ. — Новый водолазный приборъ Сень-Симонъ-Сикара. — Модели или Рельефные Планы Французскихъ портовъ. — Анекдотъ изъ походной жизни Адмирала Схрейвера. . . . .	55 — 77.
Разныя извѣстія. . . . .	77 — 80.
Списокъ изданіямъ Императорскаго Русскаго Географич. Общества. . . . .	81.

# ЦЕРЕМОНИАЛЬ

## ВЫВОДА БОТИКА, ИЗЪ КРѢПОСТИ КЪ НЕВСКОМУ МОНАСТЫРЮ.

Значеніе Дѣдушки-Ботика въ исторіи нашего флота довольно извѣстно. Почести, возданныя ему Петромъ 11 августа 1723 года, и благополучно царствующимъ Императоромъ 3 іюля 1836 года, тоже были не разъ описываемы. Въ оба эти случая, Ботикъ былъ выводимъ на Кронштадтскій рейдъ, на показъ всему флоту. Въ 1803 году, по поводу празднованія столѣтія основанію С. Петербурга, Ботикъ былъ удостоенъ еще торжествомъ особеннаго рода: его поставили на палубу стоявшаго въ Невѣ 110 пуш. корабля Гавріиль, и по окончаніи молебна привѣтствовали салютами; четыре столѣтніе старца—Петровскіе моряки—были его почетными стражами. Предлагаемое здѣсь описаніе церемоніала вывода Ботика изъ крѣпости къ Александро-Невской лаврѣ не имѣетъ ничего общаго съ вышеупомянутыми торжествами. Въ первый разъ этотъ выводъ былъ совершенъ въ 1724 году, и указомъ 2 сентября того же года, завѣщено совершать его ежегодно. Завѣщаніе это выполнялось только въ 1744 и 1745 годахъ; въ 1746 и 1750 приготовились было къ повторенію этого торжества, но почему-то отдумали.

**Ал. Соловѣвъ.**

**I. 30 августа 1321 года.***(Изъ журнала Гарнизонной Канцелярїи).*

«Августа въ 30 день, то есть, въ день торжества о поставленіи вѣчнаго мира съ короною Шведскою, по указу Его Величества, по полуночи въ 6 часу, ботикъ маленькой взять изъ гарнизону для отводу въ Невскій монастырь.

»Въ 31 день Его Величество и прочіе всѣ знатныя персоны были въ Невскомъ же монастырѣ. Того жъ числа по полудни въ 6 часу, какъ Его Величество прибылъ на ботикѣ изъ Невскаго Монастыря въ С. Петербургъ, и какъ поровнялся противъ города, и тогда съ онаго ботика, а потомъ мало обождавъ палили и со всѣхъ парусныхъ судовъ изъ пушекъ; а потомъ отдали честь съ города ботику изъ 21 пушки. На городу, того жъ числа, поднять былъ штандартъ, Его Величество на помянутомъ ботикѣ своею высокою Особою изволилъ ѣхать до самой Невской пристани и потомъ изволилъ сѣсть въ верейку, и поѣхалъ въ домъ бывшаго князя Меншикова, куда и прочія знатныя персоны слѣдовали; и были въ домъ князя Меншикова на ассамблеѣ; и помянутой ботикъ паки введенъ въ гарнизонъ (въ крѣпости), и поставленъ въ прежнее мѣсто.»

**II. 30 августа 1344 года.***(Изъ журнала капитана Кашкина).*

«Въ бывшую церемонію, въ день торжества Св. Александра Невскаго, то есть августа 30 дня, которая происходила слѣдующимъ образомъ:

«По полуночи въ 4 часу, наряжена галера, именованная Дифиръ, съ опредѣленными служителями, и при ней съ однимъ

Венеціанскимъ ботомъ и съ шестью шлюпками, снявшись съ якоря, пройдя вверхъ по Невѣ рѣкѣ, мостъ прошедь, къ С. Петербургской крѣпости легла противъ Невскихъ воротъ на якорѣ.

»Прежде прибытія той галеры, Ботикъ изъ крѣпости вынесенъ былъ и поставленъ на определенной отъ Адмиралтейства безпалубной ботъ, и оный Ботикъ надлежащимъ такелажемъ оснащень.

»Къ той же крѣпости прибылъ съ яхтеннымъ и буернымъ флотомъ господинъ интендантъ князь Невскій, и противъ оной же крѣпости легли на якорь.

»А въ 8 часовъ, принявъ приказъ отъ Господина Генераль-Лейтенанта и Оберъ-Коменданта и кавалера Игнатьева, чтобъ вышеписанной Ботикъ, взявъ на буксиръ галерою, слѣдовать къ Александро-Невскому монастырю, вверхъ по Невѣ рѣкѣ, почему тотъ Ботикъ, отъ пристани къ галерѣ былъ буксированъ двумя 12-весельными шлюпками; и какъ со онымъ отъ пристани отвалили, то въ тотъ самой моментъ поднять на кормѣ онаго Ботика флагъ бѣлой съ синимъ Андреевымъ крестомъ, гюйсъ и вымпелъ, и того часа съ галеры учинень былъ салютъ изъ 13 пушекъ; и когда съ галеры оной Ботикъ принять былъ на буксиръ и выступили въ походъ съ битіемъ въ барабанъ и съ играніемъ музыки, на трубахъ и въ литаврахъ, то въ самой тотъ часъ изъ Петербургской крѣпости учинень салютъ изъ 21 пушки, и потомъ слѣдовала Адмиралтейская крѣпость; и съ Ботика онымъ отвѣтствовано изъ 3-хъ пушекъ. Послѣ того, салютовала яхтенной и буерной флотъ изъ всѣхъ пушекъ сколько на ономъ находилось, которому отвѣтствовано съ Ботика изъ 3-хъ же пушекъ.

Полудни тогожъ числа въ 4-мъ часу, прибыли противъ мона-

стыря Александрo-Невскаго, и тогда учиненъ былъ салютъ съ Ботика изъ 3-хъ, да съ галеры изъ 12 пушекъ, на что изъ монастыря отвѣтствовали равнымъ числомъ; и противъ онаго монастыря легли на якорь, и галера убрана была флагами и вымпелами.

»По окончаніи молебна, изъ монастыря палили изъ пушекъ, а потомъ съ галеры выпалено изъ 13 пушекъ.

»Въ 5-мъ часу, принявъ приказъ отъ вышепомянутаго Господина Генералъ-Лейтенанта и Оберъ Коменданта и кавалера Игнатъева, чтобъ съ Ботикомъ слѣдовать обратно къ С. Петербургской крѣпости, и поднявъ якорь, пошли отъ того монастыря, и тогда учиненъ салютъ изъ 21, а на то отвѣтствовано съ Ботика изъ *трехъ*, съ галеры изъ 12 пушекъ; притомъ же, въ монастырѣ продолжался и колокольный звонъ, а галера, съ барабаннымъ боемъ и съ играніемъ на трубахъ и литаврахъ, слѣдовала; помянутой яхтенной и буерной флотъ за противнымъ вѣтромъ не дошедъ до монастыря, стоялъ на якорѣ выше лѣтнаго Ея Императорскаго Величества дому, на Нѣвѣ рѣкѣ; и когда галера съ Ботикомъ повырсталась противъ его, то съ онаго флота учиненъ былъ салютъ изъ всѣхъ пушекъ, которому съ Ботика отвѣтствовали изъ 3-хъ пушекъ. Въ 6 часу прибыли къ С. Петербургской крѣпости, и отъ галеры отданъ былъ буксиръ, а Ботикъ принятъ для буксированія къ пристани двумя 12-весельными шлюпками; тогда съ галеры выстрѣлено изъ *тринадцати* пушекъ; и подоходя пристани съ Ботика учиненъ былъ салютъ крѣпости изъ 3-хъ, а ему отвѣтствовано съ той крѣпости изъ 21 пушки, а потомъ изъ Адмиралтейства, и оной Ботикъ къ пристани приведенъ благополучно, которой въ тотъ же часъ Господиномъ Генералъ-Лейтенантомъ и принятъ, и поставленъ въ его надлежащее мѣсто въ той крѣпости.»

### III. 30 августа 1745 года.

(Указъ Адмиралтействъ Коллегіи).

«1., Означеннаго 30-го числа, въ 4 часа по полуночѣ, взявъ оной Ботикъ, буксировать галерою, \* предъ которою иттить двумъ 12 весельнымъ шлюпкамъ \*\* съ наряднымъ мундиромъ, и на нихъ по два трубача, вверхъ по Невѣ рѣкѣ, и привести къ Невскому монастырю, и поставить въ каналѣ, къ пристани, поднявъ тогда на мачтѣ вымпелъ, а на кормѣ и на носу ординарные флаги; и привести туда не позже 10 или 11 часовъ предъ полуднемъ.

«2., По окончаніи литургіи и молебнаго пѣнія, архіерей С.Петербургской имѣть съ надлежащимъ своимъ клиромъ и во облаченіи выттить и покропить оной Ботикъ святою водою, тогда въ Невскомъ монастырѣ выпалить изъ 11, а потомъ съ корабля изъ 21 пушки, съ яхтъ по 11 пушекъ.\*

«3., Какъ Ея Императорское Влечество соизволить оной изъ канала указать буксировать двумя нарядными шлюпками на Неву рѣку, къ галерѣ, пополудни, тогда на оныхъ шлюпкахъ при буксированіи играть на трубахъ, а этой галерѣ принять на свой буксиръ и вести на низъ къ С.Петербургской крѣпости съ трубами жъ и литаврами, гдѣ и вышеписанные шлюпки имѣють на переди слѣдовать съ играніемъ на трубахъ же. А если съ онымъ Ботикомъ, отъ Невскаго монастыря Ея

---

\* Галерою командовавъ тотъ же капитанъ Кашкинъ. Ботикъ былъ поставленъ на безпалубномъ боту, покрытомъ краснымъ сукномъ.

\*\* Одна изъ нихъ была голубая съ позолотою, другая зеленая.

\* Корабль и яхты придворныя—были заблаговременно подтянувшись къ Невскому монастырю. Этою флотиліею командовавъ капитанъ Римскій-Корсаковъ.

Императорское Величество Высочайшею Особою соизволить шествовать, и подыметься штандартъ, и какъ поравняется противъ корабля, тогда на ономъ кораблѣ и на яхтахъ играть на трубахъ, бить въ литавры и въ барабаны походъ, и кричать *виватъ* по стольку разъ, какъ штандарту надлежитъ, и распустить вдругъ свои флаги; а какъ уже минуетъ корабль, тогда палить съ корабля и съ яхтъ изъ пушекъ, а напротивъ того съ Ботика, ежели не вдальнемъ будетъ разстоянїи, выпалить изъ 3 пушекъ; и за тѣмъ ботикомъ и за шлюпкою, Ея Императорское Величество естли шествовать соизволить, ѣхать всѣмъ флагманамъ и Коллегїи Адмиралтейской членамъ и морскимъ капитанамъ на своихъ шлюпкахъ, по порядку; такожь съ гребными судами отъ партикулярной верфи Интенданту князю Несвицкому, сколько оныхъ судовъ набратся можетъ.

«4., Когда приблизится подъ штандартомъ къ С.Петербургской крѣпости (тогда съ оной?) такожь и съ Адмиралтейской крѣпости салютовать какъ надлежитъ штандарту; а съ ботика напротивъ того изъ *трехъ* же пушекъ отвѣтствовано быть имѣть. А ежели съ тѣмъ Ботикомъ Ея Императорское Величество шествовать не соизволить и штандарта не будетъ, и когда оной Ботикъ приблизится къ галерѣ по приводѣ отъ монастыря шлюпками жъ, тогда выпалить съ корабля изъ 31 пушки, а съ яхтъ по 11 пушекъ вдругъ; а какъ поравняется противъ котораго судна, тогда играть на трубахъ, бить въ литавры и въ барабаны походъ, и кричать *ура* семь разъ со всякаго судна; а съ Ботика на противъ того выпалить изъ 3 пушекъ. И какъ приблизится оной Ботикъ къ С.Петербургской крѣпости, тогда съ оной крѣпости салютовано быть имѣть напередъ изъ 35 пушекъ, да съ Адмиралтейской крѣпости изъ 31 пушки, выждавъ прежде съ С.Петербургской крѣпости до пяти выстрѣловъ, напротивъ же того съ Ботика изъ 3 пушекъ, и поставитъ его въ надлежащее мѣсто.»



## НЕОБЫКНОВЕННОЕ ПЛАВАНИЕ ФРАНЦУЗСКАГО БАНОНИРСКАГО БРИГА «ЛА БРЕСАНЪ», ВЪ 1830 ГОДУ, ИЗЪ АМЕРИКИ ВЪ ЕВРОПУ.

(Изъ записокъ французскаго капитана Леконта),

Въ началѣ 1830 года я былъ назначенъ командиромъ особеннаго рода военной шкуны (*balaou*), заказанной правительствомъ въ Бостонѣ въ томъ убѣжденіи, что нигдѣ такъ хорошо не строились этого рода суда, какъ въ Соединенныхъ Штатахъ.

Шкуна назначалась для колониальной службы въ *Сенъ-Пьеръ и Микелонъ*,\* и Американцы должны были ее туда доставить, гдѣ и предполагалось поставить на нее артиллерию.

Я получилъ предписаніе отправиться въ Сенъ-Пьерръ на корветѣ *л' Эбэ*, назначенномъ на станцію въ *Ньюфаундлендъ*, для покровительства тамошнихъ промысловъ. Въмѣстѣ со мною поступили на корветѣ офицеры и 40 человекъ матросовъ и погружена была шкунская артиллерія и военные снаряды. Мы

---

\* Близъ острова Ньюфаундленда (*Terre Neuve*) Французы имѣютъ три безплодные каменистые островка: *Сенъ-Пьерръ*, *Большой Микелонъ* и *Малый Микелонъ* или *Англадъ*. На первомъ изъ нихъ есть рейдъ и небольшая гавань, представляющая безопасную стоянку отъ апрѣля до декабря, для судовъ занимающихся промысломъ трески. Тамъ же и мѣстечко, мѣстобываніе губернатора. Этотъ клочекъ земли величайшей важности для французскихъ судовъ, промысляющихъ на Ньюфаундлендской банкѣ, имѣющей 200 лье длины. На ней было въ 1850 году 330 судовъ въ 87,000 тоновъ съ 11,500 чел. экипажей. Тамъ ежегодно добывается до 44 милліоновъ килограммовъ трески, изъ коихъ продается 27 милл. во Франціи и 17 милл. въ колоніи и въ чужія страны. Этотъ морской промыселъ есть превосходная школа для матросовъ, готовыхъ всегда комплектовать военный флотъ.

вышли изъ Бреста въ первыхъ числахъ мая мѣсяца, въ то самое время, когда въ Тулонѣ сосредоточивали всѣ морскія силы, какія тогда были, для предполагаемой алжирской экспедиціи.

По прибытіи въ Сень-Пьерръ и Микелонъ, я и моя команда были высажены на берегъ и всѣ шкунскія принадлежности выгружены. Колонією этою управлялъ тогда г. Брю, офицеръ весьма умный и храбрый, служившій нѣкогда во флотѣ лейтенантомъ и перешедшій въ послѣдствіи въ кавалерію. Въ чинѣ ротмистра состоялъ онъ при маршалѣ Неѣ адъютантомъ; при послѣдовавшихъ переворотахъ былъ уволенъ съ половиннымъ жалованьемъ; но послѣ чрезъ друзей, которыхъ сохранилъ во флотѣ, получилъ онъ ту должность, въ которой я его засталъ. Штабъ-офицеръ этотъ принималъ меня радушно и даже настоялъ, чтобы я, до прибытія шкуны, жилъ у него.

Въ трехъ миляхъ отъ *Сень-Пьерра*, на Англадѣ или на Маломъ Микелонѣ, находилась ферма, устроенная г-мъ Брю, гдѣ производились опыты земледѣлія и скотоводства; тамъ хозяинъ мой любилъ проводить свободное отъ службы время. Я же въ ожиданіи шкуны совѣмъ тамъ поселился, ибо предпочелъ это мѣстопробываніе самому Сень-Пьерру, по причинѣ большаго простора для прогулокъ и упражненій моихъ въ охотѣ и рыбной ловлѣ. Не бывъ записнымъ охотникомъ я однакожь стрѣлялъ изрядно, и имѣлъ тогда случай набить руку надъ множествомъ птицъ разныхъ родовъ. Услужливый жандармъ, исполнявшій вмѣстѣ съ тѣмъ должность смотрителя фермы, былъ моимъ товарищемъ въ этихъ занятіяхъ.

Узнавъ въ началѣ сентября, что подрядчикъ, строящій шкуну въ Бостонѣ, обанкрутился и что мнѣ уже нечего было рассчитывать на прибытіе этого судна, я возвратился въ Сень-Пьерръ, съ тѣмъ, чтобы воспользоваться отплытіемъ рыболовныхъ су-

довъ во Францію, считая присутствіе свое въ колоніяхъ уже бесполезнымъ.

Едва успѣлъ я перебраться къ г-ну Брю, какъ прибылъ въ Сень-Піерръ на своей яхтѣ англійскій купецъ, поселившійся въ одной изъ бухтъ острова Ньюфаундленда, расположенныхъ противъ островъ Микелонъ. Онъ часто посѣщаль г. Брю, который его всегда хорошо принималъ, будучи съ нимъ въ весьма дружескихъ отношеніяхъ. На этотъ разъ гость зашелъ, чтобъ сообщить о важныхъ извѣстіяхъ, полученныхъ имъ изъ Англии; онѣ содержали обстоятельныя подробности о іюльскихъ происшествіяхъ въ Парижѣ. Не взирая на положительность извѣстій, г. Брю не счелъ себя въ правѣ перемѣнить флагъ до получения приказанія, которое впрочемъ не замѣдленно прибыть. Черезъ два дня пришло военное судно подъ трехцвѣтнымъ флагомъ; то былъ канонирской брига *ла Брессанъ*, отправленный изъ Франціи въ первыхъ числахъ августа мѣсяца, чтобъ извѣстить колонію Сень-Піерръ и начальника морской станціи о перемѣнѣ правленія. Командиру брига предписано было возвратиться немедленно во Францію по передачѣ депешъ начальнику станціи, находившемуся тогда въ Ньюфаундлендѣ, въ бухтѣ дю *Крокъ*. Тогда же рѣшено было, что я и мои офицеры воспользуемся этимъ случаемъ возвратиться въ отечество, и что нижніе чины размѣстятся по мелкимъ судамъ, принадлежащимъ колониальному управленію.

Лейтенантъ *Лесперъ*, командиръ брига, былъ однимъ изъ лучшихъ моихъ товарищей: опытный превосходный морякъ, открытаго и прямаго характера и здраваго ума. Мы обоюдно обрадовались встрѣчи и поздравляли другъ друга съ обстоятельствомъ, доставившимъ намъ случай провести нѣкоторое время вмѣстѣ.

Возвратъ мой въ Европу на бригѣ *ла Брессанъ*, примѣчательнень неодноразными опасностями и явною гибелью, которая раздѣляли мы съ г-мъ *Лесперомъ*. Много лѣтъ про-

шло съ тѣхъ поръ, но воспоминаніе объ этомъ плаваніи сдѣлало на меня такое впечатлѣніе, что и понынѣ, когда ко мнѣ приходитъ на память, я все еще невольно содрагаюсь. Разсказъ объ этомъ воспоминаніи требуетъ нѣкоторыхъ предварительныхъ объясненій.

Въ 1822 и 1823 годахъ были выстроены въ нѣкоторыхъ портахъ Франціи канонирскіе бриги. Суда эти, своею конструкціею, очевидно предназначались для прибрежной и рѣчной военной службы, и дѣйствительно были употребляемы съ выгодною въ 1823 году во время испанской войны. Они назывались *ла Лильуазъ*, *ла Борделезъ*, *ла Шампенуазъ*, *ла Брессанъ*, *ла Малунъ* и пр. Всѣ они хорошо памятны нашимъ офицерамъ, служившимъ въ то время. Бриги эти были немногимъ больше тѣхъ судовъ, которыя, нося тоже названіе во время консульства и имперіи, составляли часть флотиліи, предназначенной къ десанту въ Англію. Вооруженіе ихъ состояло изъ восьми пушекъ или коронадъ; они имѣли крѣпкій наборъ и были плоскодонныя, чтобы легче переносить *непріятности обмелынія*; онѣ не углублялись болѣе трехъ метровъ (до 10 ф.); въ шгиль и маловѣтріе употреблялись на нихъ весла. Суда эти по изящнымъ ихъ формамъ, не обѣщали хорошаго хода, и дѣйствительно только на фордевиндъ ходили изрядно, въ бейдевиндъ же, при малѣйшемъ волненіи, ихъ несло бокомъ, какъ морскихъ раковъ. Длина сихъ бриговъ была 87 ф., а ширина 23 фута. Въ полномъ грузу, верхняя палуба по срединѣ, возвышалась надъ водою не болѣе какъ на полъ метра или 1 ф. 8 д. Шпангоуты возвышались надъ палубою не болѣе какъ сколько нужно было, чтобы укрѣпить въ нихъ обухи и рымы; сверхъ того, кругомъ были глухіе фальшборты, и надъ этимъ слабымъ скрѣпленіемъ, неспособномъ противустоять ударамъ волнъ, вздумали придѣлать коечныя сѣтки, что конечно съ наружи придавало корпусу нѣкоторое возвы-

шеніе и обманчивый видъ. Рангоуть и парусность ихъ были огромны, но суда эти были остойчивы.

По окончаніи Испанской войны, канонирскіе бриги были употребляемы съ выгодною на берегахъ Гвіаны, также у западныхъ береговъ Африки и даже въ рѣкѣ Сенегаль. Переходы эти совершали они въ лучшее время года.

Нѣкоторые изъ этихъ бриговъ употреблялись у французскихъ береговъ во время пребыванія герцогини Беррійской въ Вандеѣ. Такъ, напримѣръ, *ла Лильуазъ* крейсеровалъ вдоль Бретанскихъ береговъ; я упоминаю объ этомъ потому, что не взирая на разительный примѣръ несчастнаго плаванія *ла Брессанъ*, бригъ *ла Лильуазъ* былъ все-таки отправленъ для защиты промысловъ трески и вмѣстѣ для гидрографическихъ работъ на берегахъ Гренландіи; и тѣ, которые прочтутъ что случилось съ нами, поймутъ что было причиною гибели лейтенанта Блоссевиля\*—этого молодого и ученаго офицера, и какая была тогда неосмотрительность въ выборѣ судовъ!

Въ іюлѣ мѣсяцѣ 1830 года, *ла Брессанъ* только что пришелъ изъ Сенегала въ Брестъ, какъ былъ посланъ въ С-тъ Піерръ, чтобы извѣстить о перемѣнѣ флага, о чемъ тогда же дано было знать во все колоніи и судамъ всехъ станцій. Судно это ввѣрено было лейтенанту Лесперу, извѣстному своимъ искусствомъ и своею исполнительностію. Новый командиръ убѣдился, что бригъ требовалъ исправленій, и зналъ, что съ такимъ судномъ, при наступленіи осени, трудно исполнить подобное порученіе,

---

\* Канонирскій бригъ *ла Лильуазъ*, подъ командою лейт. Блоссевиля, отплылъ 3-го іюля 1833 г. изъ Дюнкирхена къ берегамъ Исландіи и Гренландіи, но не возвращался. Корветъ *ла Решеривъ*, подъ командою лейт. Трегуаръ, по назначенію французскаго правительства, тщетно отыскивалъ Блоссевиля въ 1835 и 1836 годахъ.

но онъ зналъ также, что некстати было бы дѣлать возраженія, особенно въ такое время, когда не знали какъ примутъ въ чужихъ краяхъ переворотъ и появленіе трехцвѣтнаго флага; однимъ словомъ, лейтенантъ Лесперъ былъ убѣжденъ въ важности порученія! Въ половинѣ августа, *ла Брессанъ* снялся съ якоря и отплылъ по назначенію, но ему не суждено было возвратиться во Францію и не вѣсть изъ экипажа увидѣтъ свое отечество.

Послѣ тридцати-дневнаго перехода безъ особенныхъ приключеній, *ла Брессанъ* пришелъ въ Сенъ-Пиерръ, гдѣ простоялъ только пять дней, для налитія воды и приготовленія къ отплытію; наканунѣ отхода, пришла вѣсть въ колонію, что начальникъ французской станціи оставилъ бухту *ла Крокъ* и отплылъ во Францію. Лейтенантъ Лесперъ, не взирая на правдоподобность извѣстія, не счелъ себя въ правѣ отступить отъ предписанія и отплылъ 23 сентября къ сѣверной оконечности острова Ньюфаундленда, для отысканія корвета *л' Эбъ*.

Я тогда имѣлъ весьма поверхностное понятіе о родѣ тѣхъ судовъ, къ которымъ принадлежалъ *ла Брессанъ*. При вступленіи моемъ на палубу, первымъ моимъ замѣчаніемъ командиру было, что носовая часть чрезвычайно погружена, на что онъ отвѣтилъ, что это неизбежное слѣдствіе количества воды, какое необходимо имѣть при столь продолжительномъ плаваніи, но что подъ парусами это неудобство ежедневно уменьшается.

По выходѣ изъ Сенъ-Пиерра менѣе чѣмъ въ 24 часа, мы, при свѣжѣмъ W вѣтрѣ, были уже на восточной сторонѣ острова Ньюфаундлендъ. Въ ту же ночь, которая была ясная и безоблачная, мы могли вполнѣ наслаждаться превосходнымъ сѣвернымъ сіяніемъ, что впрочемъ для меня не было ново; въ бухтѣ *дю Крокъ* въ 1817 году, я видалъ подобное явленіе, когда служилъ на бригѣ *Райльеръ*.

Такъ-какъ мы находились при восточной сторонѣ острова

Ньюфаундлендъ, то шли бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ, чтобъ подняться къ N и достигнуть бухты *ла Крокъ*, куда командиръ намѣревался зайти.

Вѣтръ постепенно крѣпчалъ; судно имѣло изрядный ходъ, при брамселяхъ съ зарифленными марселями, но килевая качка была значительна и въ каждую вахту выкачивали прибывающую въ трюмъ воду.

Съ разсвѣтомъ 24 сентября, вѣтръ еще скрѣпчалъ и дулъ отъ NW; небо, доселѣ ясное и совершенно чистое, какъ обыкновенно бываетъ въ этихъ странахъ при западныхъ вѣтрахъ, вдругъ покрылось тучами и барометръ значительно опустился: все предвѣщало приближеніе бури. Волненіе стало увеличиваться и бригъ все болѣе и болѣе бросало, хотя онъ былъ почти въ дрейфѣ, имѣя только бизань и зарифленный гротъ-марсель; къ полдню положеніе брига было уже невыносимо, и люди не отходили отъ помпъ. Качка сдѣлалась такъ велика, что не взирая на желаніе командира, уже невозможно было спустить брамъ-стенги, не подвергнувъ при этомъ жизнь марсовыхъ очевидной опасности.

Полуденная обсервація была порядочная: по ней оказалась широта  $51^{\circ}$  и нѣсколько минутъ N, счислимая долгота была  $52^{\circ} 3' W$  отъ Парижа. По причинѣ большого дрейфа, судно сильно несло къ O, и нельзя было и думать упорствовать въ достиженіи Ньюфаундлендскаго берега. Командиръ возвалъ меня и всѣхъ офицеровъ на совѣщаніе: положеніе судна признано было единогласно крайне гибельнымъ, и для спасенія его рѣшено спуститься. Легли въ полный бакштагъ лѣвымъ галсомъ, подъ тѣми же парусами т. е. бизанью и гротъ-марселемъ, зарифленнымъ всѣми рифами. Бригъ стало менѣе валить и вода въ трюмѣ не прибывала.

Между тѣмъ вѣтръ все крѣпчалъ, волненіе увеличивалось и большія волны убѣдили насъ, что мы находились на NO

краю большой банки. Судно, перегруженное въ носу, съ трудомъ подымалось на волненіи, и съ двухъ же часовъ по полудни часть эта не переставала быть покрыта всдою. Предстояла крайняя опасность зарыться. Съ величайшимъ трудомъ и опасностью удалось расклепать цѣпи и бросить оба якоря съ крамболовъ, какъ и двѣ переднія пушки въ море; также вылили воду изъ двухъ переднихъ котловъ. Все это облегчило значительно судно и носовая часть его вышла изъ воды; тогда только можно было кое-какъ исправить досками, выбитый волненіемъ боковой бортъ съ лѣвой стороны.

Не смотря на усиливающійся вѣтеръ, командиръ не счелъ нужнымъ уменьшить парусность, ибо необходима была скорость, чтобы уходить отъ огромнаго волненія; и хотя ходу было тогда 8—9 узловъ, но бригъ съ трудомъ подымался на огромные валы. Шлюпка, висѣвшая за кормою, была оторвана ударомъ волны.

Вѣтръ и волненіе по свойству моря, на которомъ мы находились, были жестоки, но тутъ не было еще ничего необыкновеннаго, и подобныя обстоятельства часто встрѣчаются въ этихъ моряхъ и не причинили бы намъ никакихъ опасеній еслибы мы имѣли подъ своими ногами другое судно, а не такое негодное; я повторяю, что то не былъ штормъ, какой мнѣ случилось иногда выдерживать въ продолженіе моей 40 лѣтней морской службы.

Вечеромъ, г. Лесперь приказалъ вынести на верхъ провизію для ужина команды: ее роздали, и всякій положилъ свои сухари въ карманъ. Всѣ люки были тщательно закрыты, законопачены и покрыты пригвожденными брезентами; однимъ словомъ, были взяты всѣ предосторожности на ночь. Въ 7 часовъ стемнѣло; небо покрыто было густыми облаками и дождь мочилъ насъ вмѣстѣ съ брызгами моря. Судно черпало бортами, однакожъ мнѣ казалось будто вѣтръ сталъ стихать; я си-



дѣль въ кормовой части съ лѣвой стороны, на курятникъ; командиръ стоялъ на немъ близъ меня; при приближеніи огромнаго вала, онъ слегка толкнувъ меня колѣномъ, сказалъ: «вотъ надѣлаетъ намъ бѣду!» едва успѣлъ онъ договорить это, какъ мы были покрыты волною. Ударивъ въ лѣвую кормовую часть, она вышибла бортъ, оторвала и изломала все что ей встрѣтилось, и, перекатившись черезъ палубу, унесла съ собою весь правый бортъ. Когда она такъ прогулялась по нашимъ головамъ, нѣкоторыя части судна тотчасъ вышли въ наружу.

Чувство самосохраненія, которое человѣкъ не теряетъ до послѣдней минуты, заставило всѣхъ насъ ухватиться за предметы, на которые кого тогда бросило; кто только удержался на ногахъ бросился на корму. Командиръ уцѣпился за подвѣтренные ванты и былъ уже совѣмъ за бортомъ. У всѣхъ явилась одна мысль, раздался одинъ, общій крикъ: «лѣво руля!» но не было ни румпеля, ни штурвала, ни нактоузовъ; вдоль и внутри гакаборта, уцѣлѣвшаго отъ удара, привязанъ былъ запасный румпель; тотчасъ же вставили его въ голову руля и положили лѣво; но увы! румпель ходилъ, а руля не оказалось: перо его было унесено моремъ!

Бригъ совершенно лежалъ на правомъ боку, ибо, получивъ страшный ударъ, его бросило къ вѣтру; высокій рангоутъ и парусность еще выдерживали; море доходило до люковъ; всякая приходящая волна насъ покрывала; вырываеыя стойки съ лѣвой стороны увлекали за собою обшивныя доски фальшборта. Команда, снимая съ себя суконное платье, старалась имъ затыкать нѣкоторыя отверстія, и тѣмъ препятствовать вторженію воды; другіе бросились къ помпамъ и работали дружно. Положеніе наше было страшное; одни, среди океана, съ разверстою подъ нами бездною!

Крушеніе близъ берега, какъ бы опасно ни было, представляетъ еще надежду на спасеніе; одна мысль, что берегъ подъ

бокомъ, поддерживаешь бодрость бѣднаго моряка до послѣдней минуты. Что касается до меня, то при нашествіи вала я нагнулся, фальшбортъ перешелъ черезъ голову, не коснувшись меня. Я ухватился за поручни каютъ-компанейскаго люка и былъ одинъ изъ первыхъ бросившихся къ румпелю. Въ слѣдъ за тѣмъ, встрѣтился я съ г-мъ Лесперомъ искавшимъ меня; онъ мнѣ сказалъ съ обычнымъ его хладнокровіемъ и съ энергическимъ выраженіемъ: «Все кончено!» Послѣ короткаго разговора, мы согласились, что единственная возможность къ спасенію состояла въ облегченіи судна, чтобы привести его опять въ прямое положеніе и потомъ лечь въ дрейфъ; мы полагали также, что срубивъ фокъ-мачту, она повлечетъ за собою гротъ-стенгу, и что достаточно будетъ одной гротъ-мачты удержать судно къ вѣтру, буде оно не потонетъ.

Итакъ тотчасъ было отдано приказаніе; но нужно было прежде съ величайшимъ трудомъ добраться до офицерскихъ каютъ, чтобы достать находившіеся тамъ интрипели, ибо все топоры, бывшіе на палубѣ, были унесены моремъ. Матросы съ интрипелами и ножами бросились на навѣтренный форъ-руслень и мачта не замѣдила упасть. Затѣмъ все сбылось по нашимъ расчетамъ и судно нѣсколько спрямилось; тогда все пушки были выброшены за бортъ, кромѣ двухъ кормовыхъ. Опасность не миновалась, но значительно уменьшилась.

Люди, доставшіе интрипели донесли, что каюты наполнены водою; капитанскій люкъ, менѣе прочихъ подверженный волнамъ, былъ открытъ, чтобы добраться до жилой палубы; отъ туда достали ведра и артельные баки. Употребивъ и шляпы, стали дружно вычерпывать воду, между тѣмъ какъ и отъ помпъ не отходили. Наконецъ, усилія наши были увѣнчаны успѣхомъ; къ 9-ти часамъ уже замѣтно было менѣе воды въ трюмѣ. Вѣтръ сталъ нѣсколько стихать, и поставили зарифленую бизань; бывшая доселѣ темнота, уменьшилась появле-

ніемъ на горизонтѣ луны. Хотя насъ все еще помиутно обдавало, мы все-таки провели ночь съ нѣкоторою безопасностію. Обрѣзали такелажъ, удерживавшій фокъ-мачту вдоль борта, ибо этотъ опасный сосѣдъ могъ ударами своими пробить намъ бортъ.

Съ разсвѣтомъ сдѣлали переключку. Недоставало восьми человѣкъ, въ томъ числѣ старшаго рулеваго унтеръ-офицера, исправлявшаго офицерскую должность, боцмана, плотника и парусника; каждый изъ насъ рассказывалъ о своемъ спасеніи. Скажу мимоходомъ, что три матроса, бывшіе уже совсѣмъ за бортомъ объявили, что обязаны своимъ спасеніемъ помощи и самопожертвованію волонтира Баброна (нынѣ лейтенанта). Надобно удивляться, что число жертвъ не было еще больше.

Мы всѣ, болѣе или менѣе, были изранены, лѣкарь же нашъ г. Тюркэ, молодой и достойный человѣкъ, получилъ переломъ ноги въ двухъ мѣстахъ. Продолженіе нашихъ бѣдствій и качки замѣдлили его выздоровленіе; переломы срослись совершенно лишь два мѣсяца спустя. Онъ остался хромымъ и въ слѣдствіе этого недостатка, былъ принужденъ оставить морскую службу.

Очистили судно отъ висѣвшаго такелажа; гротъ-стенга, гротъ-марсель и ихъ снасти висѣли за бортомъ. Вытащено было все, что предполагалось быть полезнымъ. Въ гротъ-марсель нашли утонувшаго матроса. При осмотрѣ сломанной части руля, увидѣли несчастнаго боцмана, запутаннаго одною ногою въ рулевыхъ цѣпяхъ, за которыя вѣроятно онъ ухватился; спустя нѣсколько часовъ, влачившійся трупъ былъ оторванъ и унесенъ моремъ.

Вѣтръ былъ уже не жестокій, но во весь день свѣжій, волненіе шло еще большое, но были всѣ признаки лучшей погоды.

Командиръ приказалъ осмотрѣть судно и лично удостовѣрилъ-

ся въ поврежденіяхъ. Къ счастью вода не проникла въ брѣтѣ-камеру и не была выше водяныхъ котловъ. Оказалось, что оставалось всего воды и провизіи еще на 60 дней. Мы были хотя довольны, но не менѣе того положеніе наше было страшное... въ разстояніи 100 миль отъ береговъ Ньюфаундлендъ, которыхъ невозможно было достигъ, какъ и береговъ американскаго материка по причинѣ господствующихъ въ это время года W-хъ вѣтровъ, и въ разстояніи болѣе 700 миль отъ Европы и Франціи! Безъ мачтъ и парусовъ, безъ руля, и, такъ сказать, на днищѣ, не выше надъ водою, какъ на барказѣ, притомъ въ большой широтѣ и внѣ обыкновеннаго тракта судовъ. Можно ли было бороться вторично съ погодями, которыя намъ угрожали въ столь близкомъ разстояніи къ равноденствію? По правдѣ, было чему ужасаться; но у насъ былъ испытанный начальникъ и онъ умѣлъ сообщать намъ свое мужество и свою рѣшимость; честь и слава ему!

Сентября 27-го, всего на четвертый день плаванія, фальшивое вооруженіе было готово и руль замѣненъ толстою дубовою доскою съ желѣзомъ, спущенною за корму и управляемою *возжами*. Этимъ спасительнымъ рулемъ могли мы держать на O и на S, какъ позволялъ вѣтеръ. Особенно старались мы уклоняться на югъ, чтобы достигъ обычнаго тракта судовъ, идущихъ въ рѣку Св. Лаврентія и, въ случаѣ нужды, пайти въ нихъ помощь.

Коль скоро бригъ шелъ болѣе четырехъ узловъ, руль дѣлался бесполезнымъ и мы были принуждены его вытаскивать; тогда ложились въ дрейфъ, что случалось даже при попутномъ и еще умѣренномъ вѣтрѣ; въ такомъ случаѣ нашъ путь ограничивался дрейфомъ.

Случалось также, что насъ дрейфовало къ заливу. При малѣйшемъ волненіи палуба покрывалась водою. Единственное сообщеніе съ палубою производилось во время перемѣнъ вахты

и обѣда, и то чрезъ капитанскій люкъ, какъ сказано было выше.

Прошло уже 8 дней и мы все еще были на чертѣ Ньюфаундлендской банки, но въ широтѣ 45°; мы уже стали привыкать къ нашимъ страданіямъ и нашему горестному положенію, какъ внезапный жестокий шквалъ отъ О, нашель на нашъ бѣдный бригъ. Не успѣли броситься къ снастямъ, какъ паруса были изорваны; запасная стеньга, служащая фокъ-мачтою, была снесена. Къ счастью, шквалъ былъ непродолжителенъ и не успѣлъ развести волненія; но бѣда эта уменьшила наши средства: снова надобно было вооружаться.

Съ этого времени, стали мы встрѣчать довольно часто англійскія суда. Всѣ, завидя насъ, спускались и предлагали услуги, и приглашали пересѣсть къ нимъ. Они не могли понять, какъ, въ такомъ положеніи, можно было и думать достигнуть Европы. Дисциплина на *Ла Брессенъ* сохранилась какъ въ въ обыкновенное время, предшествовавшее несчастію, и довѣренность команды къ капитану была неограниченна, онъ хотѣлъ имѣть честь возвратиться на бригъ въ одинъ изъ французскихъ портовъ, и онъ былъ правъ. Одно изъ встрѣтившихъ насъ англійскихъ судовъ, дало намъ шкало и рей, которые намъ оказали большую пользу. Нашъ запасный руль оказался весьма недостаточнымъ, и потому, не взирая на скудность матеріаловъ, мы принялись дѣлать другой по способу *Пекинхема*. Къ тому послужили намъ обломки шпора гротъ-стеньги и другія деревья, которыя связали и скрѣпили тентовыми стойками; работа эта продолжалась двѣ недѣли, ибо мы были безъ плотника и почти безъ топоровъ. Нашъ комиссаръ, г. Омераль, умѣлъ работать шляхтою и тѣмъ оказалъ величайшую услугу, но бѣдствія наши стоили ему жизни: спустя два года, онъ умеръ отъ чахотки. Драгоцѣнный нашъ новый руль былъ въ состояніи замѣнить потерянный; но командиръ рѣшилъ употре-

бить его не рапѣ, какъ когда подойдемъ на 300 лье къ берегу; между-тѣмъ онъ былъ надежно закрѣпленъ на палубѣ за пушечные обухи.

Въ послѣднихъ числахъ октября, мы находились не болѣе 450-ти лье отъ острова Уэссана; новый руль дѣйствовалъ превосходно; при хорошей погодѣ, мы имѣли въ бейдевиндѣ два и три румба дрейфа. Тогда вѣтръ, задувшій отъ NO, лишилъ насъ всякой надежды достигъ французскихъ береговъ и заставилъ взять курсъ на мысъ Финистеръ; но очутившись подъ вѣтромъ Коруньи мы испытали новыя неудачи. Идя подъ берегомъ, мы пытался зайти въ Виго, но вѣтръ не позволилъ; къ расвѣту портъ этотъ отстоялъ отъ насъ лишь въ двухъ лье!

Мы продолжали плыть вдоль португальскаго берега, и наконецъ, подошли къ Вианна, предъ устьемъ рѣки Лима (*Rio-Lima*). Мы стали палить для показанія вашего гибельнаго положенія и для вызова лоцмана; флагъ былъ поднять перевязанный.

Большой катеръ вышелъ изъ рѣки и присталъ къ борту; но только что лоцманъ рассмотрѣлъ трехцвѣтный флагъ, какъ объявилъ именемъ коменданта города Вианна, что судну не возможно войти въ портъ, и что если оно вопреки запрещенія станетъ входить въ рѣку, то съ фортовъ откроютъ по нему огонь. Какъ описать наши чувства! Послѣ столькихъ страданій и лишеній пайти подобный приемъ въ Европѣ! Отъ этого можно было сойти съума.

Однакожъ, надобно было на что нибудь рѣшиться, и г. Лесперъ приказалъ наполнить паруса, въ надеждѣ добраться до устья Таго, пользуясь господствующими вдоль португальскихъ береговъ N и NO вѣтрами.

На слѣдующій день, къ вечеру, съ свѣжимъ и попутнымъ вѣтромъ мы были предъ устьями сей рѣки. Мы рассчитывали, и не безъ основанія, что каковы бы ни были политическiя

отношенія между Франціею и Португаліею, мы во всякомъ случаѣ нашли бы въ Лиссабонѣ пріютъ и покровительство, еслибъ даже для этого пришлось обратиться къ англійскимъ судамъ, стоящимъ тамъ на станціи.

Не требуя лоцмана, мы посредствомъ хорошей карты вошли въ рѣку въ 12-мъ часу ночи. Единственный якорь, который оставался на бригѣ, былъ брошенъ нами противъ и вблизи форта Белема.

Съ разсвѣтомъ мы увидѣли, къ нашему счастью, стояція въ Лиссабонѣ два французскія военныя судна: фрегатъ *Амалантъ* и корветъ *Эхо*.

Командиры сихъ судовъ, г.г. Дефрель и Гребъ, громогласно изъявили свое удивленіе, при жалкомъ видѣ «*ла Брессанъ*». Почему г. Лесперъ, для спасенія себя и всего экипажа, не воспользовался первымъ встрѣченнымъ судномъ, и какъ онъ отважился продолжать на своемъ судиѣ плаваніе по Атлантическому океану!

Результатъ комиссіи назначенной начальникомъ лиссабонской станціи, для освидѣтельствованія канонирскаго бригаа *ла Брессанъ* и для опредѣленія необходимыхъ исправленій, чтобы онъ могъ возвратиться во Францію былъ такой: продать корпусъ бригаа съ аукціоннаго торга. — Такъ кончилось бѣдственное это плаваніе.

Во Франціи узнали о подвигѣ лейтенанта Леспера только чрезъ небольшую статью изъ лиссабонской газеты, переведенной въ нѣкоторыя французскія газеты. Тщетно любознательный морякъ будетъ искать подробностей этого примѣчательнаго и опаснаго перехода на страницахъ журнала *Annales maritimes*: его тамъ нѣтъ!

## О ГОНКѢ СУДОВЪ ИМПЕРАТОРСКАГО С. ПЕТЕРБУРГСКАГО ЯХТЬ-КЛУБА.

Юня 15-го и 16-го происходила гонка судовъ Императорскаго С. Петербурскаго Яхть-Клуба съ большаго Кронштадтскаго рейда къ острову Нерва, обойдя который, съ сѣверной стороны, яхты возвратились на тотъ же рейдъ.

Въ гонкѣ этой участвовали семь судовъ Яхть-Клуба:

### Шкуны:

*Королева-Викторія*, въ 257 тоновъ, Государя Императора.  
*Волна*, въ 83 тона, Государя Великаго Князя Константина Николаевича.

*Забава*, въ 186 тоновъ, А. Ф. Шишмарева.

*Буря*, въ 115 тоновъ, графа П. П. Бобринскаго.

*Марія*, въ 27 тоновъ, Ф. К. Берда.

### Тендера:

*Соколъ*, въ 66 тоновъ, графа А. П. Бобринскаго.

*Рюрикъ*, въ 62 тона, А. А. Абазы.

За отсутствіемъ Его Императорскаго Высочества, Почетнаго Предсѣдателя Общества, и Командора С. Петербурскаго Яхть-Клуба, князя А. Я. Лобанова Ростовскаго, въ комиссіи, для гонокъ учрежденной, предсѣдательствовалъ представитель яхты Государя Императора, контръ-адмиралъ Б. А. Глазенапъ; члены комиссіи: графъ А. А. Бобринскій и Князь Н. А. Лобановъ-Ростовскій. Судья гонки — Адмиралъ П. И. Рикордъ; помощникъ его, командиръ брига Агамемнонъ, занимавшаго, во время гонки, постъ адмиральскаго судна Общества, кап.-лейт. Соницъ.



Условія состязанія: яхты выше 140 тоновъ, никакого преимущества не давали одна другой за разность въ тонахъ; меньшимъ же ихъ судамъ, онѣ предоставляли по полтъ-секунды на милю съ каждаго лишняго тона ихъ вмѣстительности, считая эту разность не съ дѣйствительнаго числа ихъ тоновъ, но съ 140.

Яхты менѣе 140 тоновъ давали другъ другу также по полтъ-секунды впередъ на милю съ каждаго тона преимущественной вмѣстительности своей.

Коммиссія вечеромъ, наканунѣ состязанія, собралась на Восточномъ Кронштадтскомъ рейдѣ на пароходъ Богатырь.

Утромъ 15 июня, прибывъ на семь пароходѣ съ Восточнаго на Большой Крон. рейдъ, въ 8 ч., коммиссія нашла состязующіяся яхты стоящими на якоряхъ, у буйковъ, заранѣе положенныхъ въ слѣдующемъ порядкѣ, по выпавшему каждому изъ нихъ жребію, считая отъ SWtS на NotN:

- № 1. Забава.
2. Соколь.
3. Марія.
4. Рюрикъ.
5. Бура.
6. Кор. Викторія.
7. Волна.

Въ двухъ кабельтовыхъ позади яхтъ къ О, стоялъ бригъ Агамемнонь. Въ 9 ч., онъ поднялъ адмиральскій флагъ Общества и разцвѣтился флагами.

Первый сигнальный выстрѣлъ былъ произведенъ въ 10 ч., послѣ чего состязующіяся яхты подняли позывные свои вымпела.

Въ 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> ч. сдѣланъ второй выстрѣлъ, вмѣстѣ съ коимъ поднять сигналъ О, означающій румбъ, на которомъ яхты должны окончить гонку у адмиральскаго судна.

Яхты отдали паруса.

Въ 11 часовъ сдѣланъ третій выстрѣлъ и яхты начали сниматься съ якорей. Первою снялась Марія, въ 11 ч. 1 м. 43 с.; тотчасъ за нею вступили въ состязаніе: Забава, Буря, Рюрикъ, Кор. Викторія и Соколь; послѣднею снялась Волна въ 11 ч. 3 м. 3 с.

Суда легли на правый галсъ. Вѣтеръ ONO, тихій.

Въ 11 ч. 15 м. Рюрикъ былъ впереди всѣхъ; черезъ 25 м. Буря обогнала его; Марія начала отставать. Въ это время положеніе судовъ было слѣдующее: Буря, Соколь, Рюрикъ, Забава, Волна, Викторія и Марія.

Въ 1 ч. Волна сблизилась съ Бурею, опередивъ шедшія предъ нею яхты.

Въ 3 ч. суда шли: Забава впереди всѣхъ; за нею, одна вблизи другой, Буря и Волна, потомъ Рюрикъ, за нимъ Викторія и потомъ Соколь. Марія отказалась отъ гонки и спустилась въ Кронштадтъ.

Въ 6 ч. Забава шла еще впереди другихъ яхтъ; за нею Рюрикъ, Волна, Викторія, Буря и Соколь.

Вѣтеръ NW. Забава, поворотивъ отъ южнаго къ сѣверному берегу, потеряла прежнее свое мѣсто.

Въ 7 ч. 30 м. суда шли: Рюрикъ, Волна, Соколь, Забава, Викторія и Буря.

Въ 8 ч. Соколь выбѣжалъ впередъ всѣхъ судовъ.

Въ 11 ч. 30 м. суда, приближаясь къ Нервѣ, шли въ слѣдующемъ порядкѣ: Соколь; около мили позади его Кор. Викторія; за нею, въ томъ же почти разстояніи, находились одна яхта близъ другой: Волна, Рюрикъ, Забава и Буря.

При обходѣ Нервы, Волна настигла и обогнала Сокола, но послѣдній снова занялъ впереди ея прежнее свое мѣсто и первый обошелъ островъ въ 12 ч. 54 м. 40 с., 16-го числа.

За нимъ обогнули Нерву:

Викторія	—	въ	12	ч.	55	м.	30	с.
Волна	—	—	12	—	55	—	33	—
Забава	—	—	12	—	55	—	35	—
Рюрикъ	—	—	12	—	58	—		
Буря	—	—	12	—	59	—		

Вѣтеръ ONO.

Съ приближеніемъ къ Нервѣ и при обходѣ ея, суда дотого сблизились, что занимаемое ими пространство составляло не болѣе полумили.

Въ 3 ч. 15 м. Рюрикъ опередилъ Сокола, послѣдній обогналъ его въ 6 ч., но въ 7 ч. 15 м. Рюрикъ опять находился впереди линіи яхтъ и уже до конца гонки не терялъ пріобрѣтеннаго преимущества.

Суда постоянно шли въ такомъ порядкѣ:

Рюрикъ

Соколя

Буря

Волна

Викторія

и Забава.

} Поперемѣнно обгоняли одна другую.

Вѣтеръ постоянно тихій, иногда обращался въ совершенный штиль и набѣгая полосками, благопріятствовалъ той или другой яхтѣ. Въ 4 ч. утра вѣтеръ былъ SW; въ 9 ч. WNW, въ 11 ч. WtN. Въ 1 ч. 35 м. перешелъ въ марсельный WNW.

Рюрикъ первый пришелъ къ адмиральскому судну въ 2 ч. 9 м. 51 с.

За нимъ достигли сего судна:

Соколя\* . . . въ 2 ч. 14 м. 30 с.

---

\* Соколя, на пути отъ Нервы нѣсколько разъ останавливался въ штилевыхъ полосахъ; между тѣмъ, какъ прочія яхты пользовались легкими порывами вѣтра.

Буря . . . . .	въ 2 ч. 24 м. 23 с.
Волна . . . . .	— 2 — 26 — 53 —
Викторія . . . . .	— 2 — 29 — 58 —
Забава . . . . .	— 2 — 58, — прошла траверзь адми- ральскаго судна.

По совѣщанію комиссіи съ судьей гонки, тендеръ Рюрикъ удостоился Императорскаго приза — прекраснаго серебрянаго кубка, въ старинномъ русскомъ вкусѣ съ позолотою. Кубокъ этотъ въ видѣ раковины, поддерживается ножкою, составленною изъ аллегорическихъ фигуръ. Это одно изъ самыхъ изящныхъ произведеній Сазикова.

## НЕКРОЛОГИ.

### І. АДМИРАЛЬ ФАДЕЙ ФАДДЕВИЧЪ БЕЛЛИНГАУЗЕНЬ.\*

Января 13-го 1852 г. скончался въ Кронштадтѣ бывшій главный командиръ того порта, адмиралъ Фаддей Фаддеевичъ Беллингаузенъ. Онъ родился 18-го августа 1779 г. на ос. Эзелѣ, въ отцовскомъ имѣнии *Hoheneichen*. На десятомъ го-

---

\* Первый печатный некрологъ адмирала Беллингаузена, сколько мы знаемъ, явился въ мартѣ мѣсяцѣ сего года, въ вышедшемъ тогда второмъ томѣ Воевнаго энциклопедическаго лексикона (второго изданія, стр. 242). Послѣ того, въ исходѣ апрѣля, напечатано было въ № № 91 и 92 Сѣв. Пчелы жизнеописаніе сего адмирала, въ которомъ, кромѣ службы, развита нѣсколько и частная его жизнь. Наконецъ, во 2-й книжкѣ Вѣстника Импер. Русс. Геогр. Общества кратко упомянуто объ успѣхахъ Южной Экспедиціи адмирала Беллингаузена.—Мы пишемъ *Беллингаузенъ*, потому что онъ всегда самъ такъ подписывался, а не Беллинггаузенъ. *Прим. Ред.*

ду возраста опредѣленъ былъ въ морской кадетскій корпусъ и на восемнадцатомъ выпущенъ изъ него мичманомъ, 1-го мая 1797 года. Въ два предшествовавшіе этому года, будучи гардемаринномъ, ходилъ онъ въ Англію. А раннею весною 1801 года, служа на люгерѣ *Великій Князь Михаилъ*, подъ командою капитанъ-лейтенанта Рожнова, отвезили они депеши изъ Ревеля къ Копенгагену, вице-адмиралу лорду Нельсону. Въ 1803 г. *О. О.* Беллинсгаузенъ имѣлъ счастіе быть назначеннымъ въ первую кругосвѣтную экспедицію Русскихъ, и поступилъ младшимъ офицеромъ на фрегатъ *Надежда*, подъ команду капитанъ-лейтенанта Крузенштерна. Путешествіе это, продолжавшееся три года, положило прочное основаніе образованію *Фаддѣя Фаддеевича*, какъ искуснаго мореплавателя, ибо онъ преимущественно занимался составленіемъ морскихъ картъ. Въ вояжѣ еще, въ 1804 г., произведенъ онъ былъ въ лейтенанты, а по возвращеніи изъ онаго, въ августѣ 1806 г. въ капитанъ-лейтенанты и получилъ пенсію въ тысячу рублей ассигнаціями. Въ 1808 году, служилъ онъ въ эскадрѣ адмирала Ханькова, командиромъ фрегата *Тихвинская Богородица*, и въ этой кампаніи испыталъ, хотя и не лично, неудачу военно-морскаго поприща, когда эскадра наша въ сентябрѣ мѣсяцѣ, стояла въ Балтійскомъ Портѣ и была блокируема соединенными эскадрами шведскою и англійскою. Тутъ надобно однако припомнить, что значительная часть нашего флота, съ лучшими экипажами, была тогда у вице-адмирала *Д. Н. Сенявина*.

Въ слѣдующую кампанію, на 12-мъ году офицерства, *Фаддей Фаддеевичъ* уже самъ былъ командиромъ корвета *Мельпомена*, и, по случаю бывшаго тогда разрыва съ Англіею, крейсеровалъ въ Финскомъ заливѣ, ровно шесть морскихъ мѣсяцовъ, между островами Сескаремъ и Гогландомъ; у послѣдняго во все почти лѣто были непріятельскія суда, основавшія тутъ,

можно сказать, свою лѣтнюю станцію, особенно въ 1810 и 1811 годахъ, когда по формуляру адмирала не видно, что-бы онъ былъ въ морѣ.

Въ 1812 г. онъ былъ переведенъ въ черноморскій флотъ и назначенъ командиромъ новаго фрегата *Минерва*, на которомъ ходилъ пять компаній для исполненія разныхъ порученій, какъ-то: для практики съ гардемаринами; для перевоза войскъ къ Сухумъ-Кале; для крейсерства у абхазскихъ береговъ и наконецъ осенью 1816 г. отвезъ посланника нашего, тайнаго совѣтника барона Строгонова изъ Одессы въ Константинополь, куда прошелъ, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, прямо, не останавливаясь въ Босфорѣ за испрошеніемъ разрѣшенія.

Въ 1818 г. принялъ въ команду построенный въ Николаевѣ фрегатъ *Флора*, который привелъ въ Севастополь и въ слѣдующую весну ходилъ на немъ въ Одессу и назадъ. Но тогда былъ вызванъ въ С. Петербургъ и, по Высочайшему повелѣнію, назначенъ начальникомъ экспедиціи въ Южный Ледовитый океанъ. Ему ввѣрены были для этого плаванія два военные шлюпа *Востокъ* и *Мирный*. Первымъ командовалъ онъ самъ, а вторымъ лейтенантъ (впослѣдствіи знаменитый адмиралъ) М. П. Лазаревъ. Съ небольшимъ въ два года совершили они замѣчательное антарктическое плаваніе: были три раза за полярнымъ кругомъ, дополняя изслѣдованія знаменитаго Кука, Лаперуза и Фюрно, но не слѣдовали путямъ ихъ, а напротивъ ходили по новымъ еще мѣстамъ океана. Они достигли 70° южной широты (въ долготѣ западной 92<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° отъ Гринвича). Труды и опасности ихъ, особенно плавая во льдахъ, были велики, за то и плоды важны. Экспедиціе открыто 29 острововъ (изъ нихъ *ос. Петра I-го* почти на параллели 69°, подъ которою опредѣленъ ими и *берегъ Александра I-го*) и одна коралловая мель, на которой едва не потерпѣли они крушеніе, почему ей и дано названіе *Берисъ* (середина ее въ

шир. S-й 20°, 45', долг. O-й 181°, 10', 11"). Вообще гидрографія антарктическая послѣ Кука сдѣлала большой шагъ впередъ слѣдуя Беллинсгаузену, а уже послѣ него явилось тамъ много новыхъ открытій трудами капитановъ: англійскаго — Ведделя, французскаго — Дюмонъ-Дюрвиля, англійскаго же — Джемса Росса, американскаго — Уилькса и нѣкоторыхъ другихъ. Путешествія эти конечно всегда интересовали адмирала и онъ тщательно слѣдилъ за ними.

Юля 24-го 1821 г. капитанъ Беллинсгаузенъ возвратился въ Кронштадтъ, пробывъ въ отсутствіи 751 день, изъ которыхъ 527 былъ подъ парусами.

Всѣ эти подробности можно найти въ описаніи этого путешествія, составленномъ самимъ адмираломъ и изданномъ подъ заглавіемъ: «Двукратныя изысканія въ Южномъ Ледовитомъ океанѣ и плаваніе вокругъ свѣта въ продолженіи 1819, 1820 и 1821 годовъ, на шлюпахъ *Востокъ* и *Мирный*. Двѣ части in 4°, съ атласомъ. С.П.Б. 1831 г.» — Теперь книга эта довольно рѣдка.

Еще въ вояжѣ этомъ, въ маѣ 1821 г., произведенъ онъ былъ въ капитаны 1-го ранга, а по окончаніи путешествія, въ августъ того же года, за понесенные въ немъ труды и сдѣланные открытія, пожалованъ въ капитанъ-командоры, награжденъ орденомъ Св. Владимира 3-й степени, арендою въ Курляндіи, пенсією въ 1200 руб. и кампанія велѣно считать вдвое, какъ и за первое кругосвѣтное плаваніе; такъ-что въ декабрѣ того же 1821 года, онъ получилъ Георгія 4-го класса, за 18 морскихъ кампаній. Но лестнѣйшею для него наградою былъ самый милостивый и внимательной приемъ сдѣланный ему по возвращеніи изъ путешествія Императоромъ Александромъ Павловичемъ; о чемъ адмиралъ вспоминалъ всегда съ особеннымъ удовольствіемъ.

Послѣ вояжа, *Θ. Θ.* Беллинсгаузенъ два года командо-

валь 15-мъ флотскимъ экипажемъ, а потомъ три года исправлялъ должность дежурнаго генерала морскаго министерства и генераль цейгмейстера морской артиллеріи, за что въ 1825 году награжденъ орденомъ Св. Владимира 2-й степени.

Въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1826 года, былъ онъ посланъ съ гвардейскимъ экипажемъ въ Средиземное море, начальникомъ отряда, состоявшаго изъ корабля *Царь Константинъ* и фрегата *Елена*. Они ходили до Тулона. Въ этой кампаніи получилъ онъ чинъ контръ-адмирала, а по возвращеніи послѣ 9-ти мѣсячнаго плаванія, въ іюлѣ 1827 года назначенъ командиромъ гвардейскаго экипажа, съ которымъ въ апрѣлѣ слѣдующаго года, отправился сухимъ путемъ въ Турцію. По прибытіи къ Варнѣ, августа 17-го, гвардейской экипажъ размѣщенъ былъ на флотѣ, а контръ-адмиралъ Беллинсгаузенъ, по распоряженію адмирала Грейга, поднялъ свой флагъ на кораблѣ *Пармень*, съ которымъ и находился въ дѣйствіяхъ нашего флота противъ Варны, до взятія ея 29-го сентября. Послѣ того отвозилъ больныхъ и раненыхъ въ Одессу, и наконецъ орудія и снаряды, бывшія со флота на берегу для осады крѣпости, свезъ въ Севастополь. Тамъ временно исправлялъ должность флотскаго начальника, а слѣдующую кампанію 1829 года дѣлалъ со своимъ экипажемъ, на 110-ти пушечномъ кораблѣ *Парижъ*, подъ главнымъ начальствомъ адмирала Грейга. За труды въ этомъ походѣ Беллинсгаузенъ, по заключеніи мира съ Турціею, въ сентябрѣ 1829 года, награжденъ орденомъ Св. Анны 1-й степени. Въ іюлѣ слѣдующаго года, онъ возвратился съ гвардейскимъ экипажемъ, сухимъ путемъ, въ С. Петербургъ, а 6-го декабря былъ произведенъ въ вице-адмирала и назначенъ начальникомъ 2-й флотской дивизіи. Лѣтомъ 1831 года содержалъ съ нею крейсерство у береговъ Курляндіи, отъ Либавы до Полангена, при бывшемъ тогда польскомъ мятежѣ.



Съ того времени *Ф. Ф.* почти ежегодно былъ съ дивизию въ Балтійскомъ морѣ, для практическихъ крейсерствъ, до назначенія своего, въ іюль мѣсяцѣ 1839 г., главнымъ командиромъ кронштадтскаго порта и военнымъ губернаторомъ города Кронштадта. Отличное исполненіе должностей этихъ, въ продолженіи 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> лѣтъ, когда адмиралъ шесть разъ подымалъ флагъ свой, хотя на нѣсколько дней, для командованія соединенными дивизіями Балтійскаго флота — доставили ему слѣдующія награды: въ 1832 г. корону на орденъ Св. Анны 1-й ст.; въ 1834 г. орденъ Бѣлаго Орла; въ 1837 г. Св. Александра Невскаго и въ 1842 г. алмазные знаки этого ордена. Въ 1843 г. онъ былъ назначенъ членомъ адмиралтействъ совѣта, съ оставленіемъ въ прежнихъ должностяхъ и 10 октября пожалованъ въ адмиралы. Въ 1846 г. получилъ Владиміра 1-й ст., а въ слѣдующемъ году, при исполнившемся 1-го мая, пятидесятилѣтіи его офицерства, назначенъ состоять при Особѣ Его Императорскаго Величества, исправляя прежнія должности, и пожаловано ему на эполеты вензелевое изображеніе Имени Государа Императора.—Онъ имѣлъ знакъ отличія безпорочной службы за 1 лѣтъ и медаль за турецкую войну; былъ временнымъ членомъ бывшаго комитета образованія флота и непременнымъ членомъ морскаго ученаго комитета, который издалъ сочиненіе его: *О прицѣлываніи артиллерійскихъ орудій на морѣ*. С.П.Б. 1839 г. По преобразованіи сего комитета въ 1848 г. назначенъ почетнымъ членомъ онаго. Также былъ избранъ членомъ Географическаго общества съ основанія его въ 1845 г.—Постоянно слѣдилъ онъ за географическими открытіями и охотно занимался вычисленіями по корабельной архитектурѣ. Это были кабинетныя занятія адмирала, на поприщѣ же службы содержалъ онъ вѣтренныя ему части въ отличномъ порядкѣ и исправности, за что многократно былъ удостоиваемъ личнаго Монаршаго благоволенія, осо-

бенно же за устройство города Кронштадта, въ которомъ по его представленію сдѣланы во многихъ мѣстахъ скверы, а за городомъ устроены обывателями дачи, а нижними чинами огороды. Въ кронштадтскомъ лѣтнемъ саду, не за долго до своей кончины, построилъ онъ домикъ на подобіе *Саардамскаго-Петровскаго*.

Фаддей Фаддеевичъ Беллинсгаузенъ скончался, не вступно 73-хъ лѣтъ, 13 января 1852 г., въ Кронштадтѣ и похороненъ за городомъ на Лютеранскомъ кладбищѣ. Онъ оставилъ вдову (кавалерственная дама ордена Св. Екатерины меньшаго креста) и четырехъ дочерей, но сыновей не имѣлъ. Благородство, спокойствіе и хладнокровіе—были отличительными чертами его характера; онъ равно сохранялъ присутствіе духа, какъ въ борьбѣ съ полярными льдами, такъ и въ огнѣ противъ непріятеля.

—

## 2. ВИЦЕ АДМИРАЛЪ ПАВЕЛЪ ИВАНОВИЧЪ

И

### 3. КАПИТАНЪ ЛЕЙТЕНАНТЪ ИВАНЪ НИКОЛАЕВИЧЪ

## СУЦОВЫ.

По окончаніи воспитанія въ морскомъ кадетскомъ корпусѣ Павелъ Ивановичъ Суцовъ произведенъ въ мичмана 1-го мая 1796 года, не вступно 17-ти лѣтъ отъ роду. Въ ту же зиму командированъ былъ онъ въ Архангельскъ, гдѣ и командовалъ все лѣто 1797 года портовымъ бригомъ № 1-й. Въ слѣдующемъ году послана была отъ города Архангельска вспомогательная эскадра въ Англію, изъ пяти кораблей и двухъ

фрегатомъ, подъ начальствомъ вице-адмирала Тета. Павелъ Ивановичъ находился въ этой эскадрѣ на 44-хъ пуш. фрегатѣ *Счастливый*, подъ командою капитана 2-го ранга Эліота. Они возвратились въ Кронштадтъ уже осенью 1800 года; кампанія продолжалась почти 34 морской мѣсяцъ; находясь въ Англіи Пав. Ив. временно служилъ на фрегатѣ *Нарва* у капитана Спафарьева. Это былъ первый и послѣдній походъ Павла Ивановича въ Балтійскаго моря, по которому за то плавалъ онъ очень много, въ продолженіе всей своей службы. Въ 1807 году, на третій годъ лейтенантства, Пав. Ив. сдѣланъ былъ командиромъ катера *Снапонъ* и на немъ служилъ кампанію 1808 года, во время шведской войны. Тогда былъ онъ въ сраженіи 8-го августа, въ Юнгфрузундѣ, на канонирскихъ лодкахъ противъ корабля, и участвовалъ въ жаркомъ дѣлѣ гребнаго флота нашего противъ шведскаго, у острова Пальви 6-го сентября, за что и удостоился получить Монаршее благоволеніе. Въ Юнгфрузундѣ Пав. Ив. былъ почти очевидцемъ геройской смерти мичмана Сухотина, и въ послѣдствіи описалъ это въ письмѣ къ бывшему исторіографу флота В. Н. Берху, что и напечатано было въ Сѣверной Пчелѣ 1829 года № 152, а недавно перепечатано въ занимательной книжкѣ г-на Шульца: «Подвиги русскихъ моряковъ.»

Въ 1809 году, когда Кронштадтъ приведенъ былъ въ оборонительное положеніе, на случай прихода англійскаго флота, Пав. Ив. служилъ на одномъ изъ кораблей, стоявшихъ цѣлою нѣтою на кронштадтскомъ рейдѣ по сѣверную сторону фарватера.

Въ 1810 году въ кампаніи не былъ, а съ 1811-го (въ исходѣ котораго произведенъ въ капитанъ-лейтенанты) по 1818 годъ включительно, командовалъ военными бригами: *Меркурій*, *Фениксъ* и *Олимпъ*. На первомъ изъ нихъ служилъ онъ въ 1812 году и былъ въ крейсерствѣ около береговъ Курляндіи, въ отрядѣ капитана 1-го ранга Н. С. Тулубьева. Замѣча-

тельные происшествія этой кампаніи Пав. Ив. описалъ въ Морскомъ Сборникѣ, нѣсколькими статьями, подѣ заглавіемъ: *Изъ записокъ стараго моряка.*\* Тутъ одно замѣчаніе Павла Ивановича о поворотѣ на тендерѣ, породило въ журналѣ нашемъ рядъ статей объ управленіи тендерами—предметъ вполне достойный вниманія моряковъ.

На *Фениксъ* въ 1816 году, ходилъ онъ съ гвардейскими нижними чинами въ Стокгольмъ и за эту кампанію удостоенъ Монаршаго благоволенія и получилъ шведскій орденъ Меча; а въ слѣдующемъ году за 18 кампаній орденъ Св. Георгія 4-го класса.

Продолжая слѣдить за службою Павла Ивановича или за кампаніями его ежегодно, скажемъ, что въ 1819 году былъ онъ флагъ-капитаномъ у вице-адмирала Крона, командовавшаго практической эскадрою, на которой тогда перевозили они войска изъ Свеаборга въ Ревель. Слѣдующій 1820 годъ провелъ онъ за болѣзнію въ отпуску въ своей деревнѣ, а затѣмъ три года командовалъ фрегатами: въ 1821 году *Гекторъ*, въ 1822 и 1823 годахъ *Австроилъ*, и былъ въ эскадрѣ въ крейсерахъ.

Ноября 23-го 1823 года, произведенъ за отличіе по службѣ въ капитаны 2-го ранга и назначенъ командиромъ 6-го флотскаго экипажа и корабля *Ретвизанъ*, но въ походъ не ходилъ за вѣтхостію корабля; да и всѣ военныя суда того времени пострадали отъ наводненія 7-го ноября 1824 года, когда многія изъ нихъ брошены были въ кронштадтской гавани на мель; за снятіе этихъ судовъ, въ числѣ не многихъ капитановъ, награжденъ былъ, 31 декабря 1825 года, и Пав. Ив. орденомъ Св. Владиміра 4-й степени.

Въ 1827 году пожалованъ онъ былъ въ капитаны 1-го ранга и назначенъ командиромъ 17 флотскаго экипажа и строи-

\* См М. Сб. Т. I, страницы: 298, 345, 437 и 491, и Т. II стр. 95.

вшагося 84 пуш. корабля *Эмейтенъ*, на которомъ не успѣлъ онъ быть въ кампаніи, какъ получилъ въ 1829 г. въ командованіе 14-го флотскій экипажъ и 110-ти пуш. корабль *Императоръ Александръ I-й*. Три кампаніи сряду командовалъ онъ этимъ кораблемъ, который всегда былъ флагманскимъ; много разъ удостоивался принимать на корабль Государа Императора и всегда имѣлъ счастье заслуживать личную Монаршую благодарность, за порядокъ и исправность содержанія корабля и экипажа, какъ на якорѣ такъ и въ маневрахъ.

Августа 22-го 1831 г., Пав. Ив. Суцовъ пожалованъ былъ въ контръ-адмирала и назначенъ капитаномъ надъ кронштадскимъ портомъ, но въ этой должности состоялъ съ небольшимъ только годъ и въ сентябрѣ 1832 г. опредѣленъ командиромъ 3-й бригады 1-й флотской дивизіи.

Въ 1834 г. командовалъ онъ особымъ отрядомъ военныхъ судовъ и ходилъ въ Мемель; а осенью того же года поручено было ему испытаніе трехъ новопостроенныхъ кораблей: 84 пуш. *Владиміръ*, 74 пуш. *Фершампенаузъ* и 74 пуш. *Орель*. Они спущены были все три въ 1833 году: первые два въ С.Петербургѣ (именно: *Владиміръ* въ Новомъ адмиралтействѣ и *Фершампенаузъ* на Охтѣ), а послѣдній въ Архангельскѣ. Все они оказались очень хорошихъ качествъ; адмиралъ имѣлъ флагъ свой на *Владиміръ*.

Въ 1835 г. первая флотская дивизія, подъ начальствомъ вице-адмирала Рикорда, въ числѣ 10-ти кораблей 4-хъ фрегатовъ и корвета, перевозила изъ Кронштадта въ Данцигъ и обратно отрядъ гвардейской пѣхоты, въ числѣ 6200 человекъ, для маневровъ въ Калишѣ. Тутъ контръ-адмиралъ Суцовъ имѣлъ флагъ свой на 84 пуш. кораблѣ *Петронъ меня*. Въ слѣдующемъ году, апрѣля 11-го, назначенъ онъ былъ командующимъ первою флотскою дивизіею, а 8-го іюля утверждень и начальникомъ ея; въ 1837 г. произведенъ въ вице-адмиралы.

Еще два года продолжалъ онъ ходить съ вѣренною ему дивизіею въ практическія крейсера, но потомъ, по слабости здоровья, не могъ продолжать линейной службы и 4-го октября 1839 года былъ назначенъ членомъ адмиралтействъ совѣта. Съ этого времени, жилъ онъ постоянно въ Петербургѣ, выезжая только лѣтомъ на дачу; жизнь велъ весьма строгую и однообразную; много ходилъ и очень много читалъ, не рѣдко изъявляя сожалѣніе, что не зналъ иностранныхъ языковъ. Здоровьемъ не отличался онъ и въ молодости, такъ что кромѣ вышеупомянутаго отпуска въ 1820 г., когда прожилъ по болѣзни полтора года въ деревнѣ,—онъ ѣздилъ еще два раза на Кавказъ для пользованія водами; а именно: съ 1-го марта 1814 по 1-е марта 1815 г., и въ 1826 году съ марта по октябрь включительно.

Въ послѣдніе годы, силы его ослабѣвали видимо, и только строгая діета поддерживала его до осени 1851 года, когда сдѣлался онъ очень слабъ, хотя и былъ все на ногахъ. Декабря 16-го онъ приобщался Св. Таинъ, 19-го слегъ и 23-го декабря въ воскресенье, въ 5 часовъ по полудни, скончался на 73-мъ году, оставя по себѣ память отличнаго служиваго, добрейшаго роднаго и гостепріимнаго человѣка. Онъ имѣлъ открытый и пылкій характеръ; былъ вспыльчивъ и добръ. На службѣ отличался строгостію и справедливостію; былъ выскателемъ съ подчиненныхъ и особенно не пропускалъ ни одной вины молодымъ людямъ и часто послѣ выговора, самъ же подавалъ имъ совѣтъ, какъ пособить горю. Въ этихъ случаяхъ являлся онъ истиннымъ отцомъ-командиромъ.

Все морское находило въ душѣ его самый вѣрный отголосокъ. Являлась ли морская статья въ какомъ нибудь журналѣ, онъ его доставалъ, читалъ и перечитывалъ со вниманіемъ, и — горе автору, если онъ выставялъ моряковъ съ невыгодной стороны, или ошибочно говорилъ о кораблѣ и морѣ. Никогда не

могъ Пав. Ив. равнодушно читать въ газетахъ не вѣрныхъ морскихъ извѣстій, или не точныхъ — не говоря уже плохихъ — описаній плаваній, крушеній и т. п. Являлась ли на аффишѣ морская піеса, онъ спѣшилъ ее видѣть. Узнавалъ ли онъ, что такая то піеса написана морякомъ, хотя содержаніе ея и не морское, интересъ его былъ возбужденъ, и онъ стремился въ театръ, чтобы полюбоваться какъ пашутъ наши моряки; и если былъ доволенъ, то говорилъ: «Вотъ какъ наши, почтенный; знатно, знатно!» Въ противномъ случаѣ твердилъ: «на что это похоже? Еще морякъ, ужъ лучше бы не ставилъ имя.» Даже стихи, въ которыхъ было что нибудь морское, возбуждали его любопытство, онъ стремился прочесть ихъ и конечно большую частію бывалъ разочарованъ; тогда обрушивалось его негодованіе не только на автора и журналиста, но даже на цензора: зачѣмъ онъ это пропустилъ, прибавляя: «Видно никто изъ нихъ, не только не бывалъ на кораблѣ, но даже не вилывалъ моря и издали!.. а берутся писать, да еще поэзію моря!» Хорошія морскія картины его восхищали; если, напримѣръ, ихъ было много на академической выставкѣ, то и вся выставка по словамъ его была *богатая, знатная*. Изъ небольшого собранія своихъ картинъ — морскихъ по преимуществу — онъ особенно любилъ ту, на которой изображенъ катеръ или тендеръ *Снопозъ* и стопушечный корабль *Императоръ Александръ I-й* — любилъ ее какъ альфу и омегу двадцатипятилѣтней службы своей командиромъ военныхъ судовъ.

Такимъ образомъ все морское и особенно русское-морское было имъ любимо. Онъ почиталъ и уважалъ хорошихъ моряковъ, съ гордостію произносилъ имена Ушакова, Чичагова, Сенивина и др. Сильно привязанъ онъ былъ къ адмиралу Михаилу Петровичу Лазареву, который въ 1811 г. служилъ у него подъ командою на бригѣ *Меркурій* лейтенантомъ. Съ нимъ сохранилъ онъ наилучшія отношенія и всегда переписывался.

Какъ восхищенъ былъ Пав. Ив. когда адмиралъ Лазаревъ удостоился получить Андреевскую ленту; онъ говорилъ тогда: «вотъ какъ высоко ведетъ отличнѣйшая, истинно морская служба!» Зато какъ и опечаленъ былъ онъ его смертію, послѣдовавшею спустя 4 мѣсяца послѣ сей высокой награды и только за 8 мѣсяцовъ до смерти Павла Ивановича! Наконецъ, набожность Павла Ивановича и безпредѣльная преданность его Царю, извѣстны лишь близкимъ его. Онъ, говорятъ, подробно записывалъ всѣ случаи, когда имѣлъ счастье говорить съ Государемъ Императоромъ; кромѣ того, записывалъ все примѣчательное и много выписывалъ изъ читаннаго. Последнее его занятіе было пересмотръ нѣсколькихъ главъ новаго Морскаго Устава, появленіе котораго почиталъ онъ важною эпохою для флота и занимался этимъ дѣломъ весьма охотно.

Вице-адмиралъ Суцзовъ служилъ офицеромъ 55 лѣтъ 7 мѣсяцевъ 22 дня. Морскихъ кампаній сдѣлалъ 27 (удвоенныхъ у него не было), и еще гардемаринномъ два лѣта былъ въ морѣ на корабляхъ. Наградами отлично-усердной службы его были ордена: Св. Станислава 1-й степ. въ 1834 г.; Св. Анны 1-й степ. 1840 и съ Императорскою короною 1843 г.; Св. Владиміра 2-й степ. 1845 и Бѣлаго Орла 1848 г. Онъ имѣлъ медаль 1812 года и знакъ отличія безпорочной службы за 1 лѣтъ.

Декабря 27-го отдали заслуженному адмиралу послѣдній долгъ, проводивъ его за московскую заставу. Тѣло его отвезено на родину Нижегородской губерніи, Васильскаго уѣзда въ сѣло Суцзово, гдѣ онъ и родился 30-го мая 1779 г. Онъ происходилъ изъ древней дворянской фамиліи о которой въ выданномъ имъ родовомъ гербовникѣ сказано такъ:

«Фамиліи Суцзовыхъ, многіе въ древнія времена Россійско-му Престолу служили дворянскія службы въ разныхъ чинахъ «и верстаны помѣстнымъ окладомъ. Потомки сего рода Степанъ



«и Василій Филиповы дѣти Сущовы, равнымъ образомъ за службу были пожалованы 1637 и 1669 годахъ на помѣстья грамотами. Все сіе доказывается жалованными грамотами и копіею съ опредѣленія Нижегородскаго Дворянскаго Собранія.»

Отецъ его Иванъ Петровичъ Сущовъ служилъ въ военной службѣ, дѣлалъ первый турецкой походъ при Императрицѣ Екатеринѣ II-й, участвовалъ при взятіи Журжы и по заключеніи Кайнарджскаго мира 1774 г. вышелъ въ отставку и женился на дѣвицѣ Александрѣ Петровнѣ Беклемишевой.

Павелъ Ивановичъ имѣлъ четырехъ братьевъ: Петра, Евгенія, Николая и Дмитрія. Первые трое служили во флотѣ, но не долго, послѣдній въ гражданской службѣ. Изъ нихъ Николай Ивановичъ имѣлъ отъ перваго брака двухъ сыновей Ивана и Михаила; послѣдній нынѣ въ отставкѣ капитанъ лейтенантомъ, а *Иванъ Николаевичъ* командовалъ корветомъ *Оливуца* и утонулъ въ Петропавловскомъ портѣ 1851 г. 23-го сентября, ровно за три мѣсяца до смерти заслуженнаго своего дяди, который гордился имъ, какъ отличнымъ морскимъ офицеромъ. Послѣднее воспоминаніе покойнаго адмирала, въ предсмертныя минуты, посвящено было горячо любимому имъ племяннику. И можно ли было тогда думать, чтобы сей послѣдній, будучи 32-хъ лѣтъ, полный жизни и энергіи, въ самомъ началѣ развитія своей прекрасной карьеры, предупредилъ 72-хъ лѣтнаго хвораго старца и былъ его форзеилемъ въ неизбѣжномъ нашемъ плаваніи туда — «иде же нѣтъ болѣзней и печали»!

Здѣсь кстати сказать о службѣ этого молодого и достойнаго офицера, такъ рано похищеннаго смертію.

Иванъ Николаевичъ Сущовъ воспитывался въ общемъ разсадникѣ флотскихъ офицеровъ нашихъ — въ морскомъ кадетскомъ корпусѣ, откуда выпущенъ мичманомъ 19 декабря 1834 года. — Съ 1833 года плавалъ онъ всякое лѣто на Бал-

тійскомъ морѣ, а въ 1840 г. былъ произведенъ въ лейтенанты и командированъ въ черноморскій флотъ. Въ томъ же году участвовалъ тамъ при занятіи мѣстечекъ у рѣкъ Туапсе и Псезуапсе; за дѣла, бывшія при этомъ противу Горцевъ, награжденъ былъ орденомъ Св. Анны 4-й степени. Потомъ дѣлалъ опъ, въ 1841 и 1842 годахъ, слишкомъ годовую кампанію въ Средиземномъ морѣ, на 20 пуш. корветѣ *Пиладъ*. Въ 1843 году лечился на Кавказѣ, а съ осени 1844 года до весны 1845, въ продолженіи зимней кампаніи, находился восемь мѣсяцевъ въ крейсерствѣ у абхазскихъ береговъ, гдѣ служилъ на разныхъ судахъ и былъ награжденъ орденомъ Св. Станислава 3-й степени. Оттуда прямо Ив. Ник. назначенъ былъ старшимъ офицеромъ на пароходъ-фрегатъ *Бессарабію*, которымъ командовалъ флигель-адъютантъ капитанъ 1-го ранга Истоминъ. Пароходъ этотъ посланъ былъ изъ Чернаго моря, также какъ пароходъ-фрегатъ *Камчатка* изъ Балтійскаго, въ Неаполь, откуда они перевезли Государя Императора и Государыню Императрицу въ Палермо, и послѣ обратно въ Неаполь. Лестная и замѣчательная кампанія эта продолжалась слишкомъ годъ; пароходъ-фрегатъ Бессарабія возвратился въ Севастополь уже въ маѣ мѣсяцѣ 1846 года, такъ что И. Н. Суцовъ съ осени 1844 года пробылъ въ кампаніи на разныхъ судахъ сряду 22 морскихъ мѣсяца. Тутъ получилъ онъ Анну 3-й степени и неаполитанской орденъ Франциска 1-го, тоже 3-й степени.

Послѣ столь дѣятельной шестилѣтней службы въ черноморскомъ флотѣ, Ив. Ник. переведенъ былъ опять въ балтійскій флотъ и въ 1847 году, по нездоровью, въ походѣ не былъ; тогда привелъ онъ въ порядокъ любопытныя свои записки, тщательно веденныя имъ въ продолженіи всѣхъ упомянутыхъ кампаній, гдѣ не упускалъ онъ, можно сказать, ни малѣйшаго случая видѣть все примѣчательное, а для осмотра иностран-

ныхъ портовъ предпринималъ съ разрѣшенія начальства нарочныя поѣздки. Онъ имѣлъ не большое, но достойное замѣчанія, собраніе моделей, чертежей и рисунковъ разныхъ судовъ и другихъ морскихъ предметовъ, которыми охотно занимался, всѣми безъ исключенія. Вообще въ немъ развилась тогда любовь ко многимъ полезнымъ и пріятнымъ занятіямъ и страсть ко всему морскому; вскорѣ сдѣланъ онъ былъ командиромъ военнаго судна. Замѣчательно, что первое судно, съ котораго началъ свое командирство Шав. Пв. былъ *катеръ Снапонъ*, а Ив. Ник. чрезъ 40 лѣтъ послѣ того сдѣланъ былъ командиромъ *тендера Снапонъ*. На немъ служилъ онъ только одну кампанію 1848 года, находясь цѣлое лѣто въ движеніи по портамъ Финскаго залива. Въ слѣдующемъ году командовалъ уже бригомъ *Улиссъ* и былъ съ дивизіею у датскихъ береговъ, гдѣ эскадра наша занимала постъ въ Маломъ Бельтѣ. Тутъ лейт. Суцовъ отъ заслуженнаго своего флагмана, начальника 1-й флотской дивизіи, вице-адмирала Андрея Петровича Лазарева, не разъ удостоивался получать благодарность сигналами и въ приказахъ за отличное исполненіе разныхъ порученій.

Декабря 6-го 1849 г., Ив. Ник. произведенъ былъ въ капитанъ-лейтенанты и кампанію слѣдующаго года началъ на томъ же бригѣ и также въ Бельтѣ съ эскадрою, но былъ оттуда скоро вызванъ въ Кронштадтъ, для командованія корветомъ *Оливуца*, назначеннымъ для крейсерства къ камчатскимъ берегамъ. Столь лестное назначеніе молодому капитанъ-лейтенанту, есть лучшая рекомендація его отличной службы. Сентября 23-го 1850 г., корветъ вышелъ изъ Кронштадта, а 24-го ноября изъ Плимута.\* Отсюда пришелъ онъ въ Камчатку въ три перехода: первый до Рио-Жанейро — 43 дня, второй кру-

\* Объ этомъ плаваніи Оливуцы см. М. Сб. Т. IV стр. 387 и 567.

гомъ Горна въ Валпараизо — 62 дня и третій въ Петропавловскій портъ — 81 день. На этомъ последнемъ переходѣ два дня, 18-го и 19-го мая 1851 г., держались подъ парусами въ виду Вашингтоновыхъ острововъ, съ которыхъ и освѣжились. Впрочемъ, мало стояли въ портахъ, поспѣвая къ цѣли назначенія и ровно черезъ девять мѣсяцевъ корветъ былъ въ Камчаткѣ, откуда ходилъ въ Аянъ и въ крейсерство по Охотскому морю, въ сентябрѣ опять былъ въ Петропавловскомъ портѣ, готовясь идти въ Ситху. Но тутъ внезапно, можно сказать моментально, последовалъ конецъ житейскаго крейсерства Ивана Николаевича: сентябрь 23-го онъ утонулъ, катаясь на шлюпкѣ!

Вотъ какъ описываетъ это происшествіе одинъ изъ нашихъ капитановъ въ письмѣ къ своему брату.

*Петропавловскъ,*

*25 Сентября 1851 года.*

„ . . . . Несчастный, злополучный случай лишилъ насъ друга-товарища. Ты первый получишь горестную вѣсть о кончинѣ Ивана Николаевича, по этому тебѣ и поручаю, во избѣжаніе слуховъ, которые могли бы дойти до Павла Ивановича неожиданно, навѣститъ адмирала П . . . . , какъ лучшаго друга Павла Ивановича, и передать ему всю истину о погибелн племянника его, прося взять на себя печальную обязанность передать Павлу Ивановичу грустную вѣсть. Пишу сегодня въ торопяхъ, чрезъ Панаму и Англію, съ китобойнымъ судномъ, а послѣ, съ первымъ случаемъ, напишу обстоятельно дядѣ и брату покойнаго. Теперь въ нѣсколькихъ словахъ скажу объ ужасномъ несчастіи. Въ память дня выхода *Оливуцы* изъ Кронштадта, 23-го сентября, Иванъ Николаевичъ прислалъ приглашеніе Василю Степановичу Завойкѣ \*

\* Камчатскій военный губернаторъ, нынѣ генераль-маіоръ.

и мнѣ, чтобы на корветѣ отслушать молебень; пріемъ былъ форменный и мы оставили корветъ около часа по полудни. Въ началѣ 5-го часа мнѣ даютъ знать съ портовой гауптвахты, что отвалившую съ корвета подъ парусами шлюпку, близъ кошки, опрокинуло. Выбѣжать изъ дому, броситься въ первую шлюпку и быть на мѣстѣ гибели шлюпки,—было дѣло момента. Тутъ нашель я все гребныя суда съ корвета, отъ порта и съ иностранныхъ судовъ, въ полномъ дѣйствіи и узналъ слѣдующее: Иванъ Николаевпчъ въ 3 часа вышелъ на верхъ и приказалъ вахтенному офицеру мичману Ратькову, приготовить восьмерку съ парусами, для катанія. Цѣлый часъ не могли найти вооруженія этой шлюпки, ибо паруса были отвязаны и убраны, шкиперъ же и юнга, и три четверти команды были на берегу. Наконецъ, капитанъ отвалилъ отъ борта и уже въ 100 саж. отъ корвета, шлюпку стало класть съ борта на бортъ, отъ безирестанныхъ весьма свѣжихъ порывовъ, съ разныхъ сторонъ. Вахтенный офицеръ слѣдилъ за движеніями шлюпки внимательно. Восьмерка, пройдя сажень 50 за кошку, попала въ то мѣсто, гдѣ при свѣжемъ NW, порывы вѣтра смѣняютъ другъ друга со всехъ сторонъ. Съ корвета было видно какъ шлюпку накрепило сперва на лѣвую сторону, потомъ на правую и какъ мгновенно она пошла ко дну, и слышны были крики погибавшихъ. Въ тотъ же моментъ съ корвета и съ берега понеслись все шлюпки къ мѣсту гибели. Когда шлюпку опрокинуло, капитанъ съ китобойнаго судна «Бенгалъ», г-нъ Филиппъ, сѣдился на свой вельботъ, чтобы ѣхать на берегъ. Видя несчастіе, вельботъ полетѣлъ на помощь погибающимъ и спасъ шесть матросовъ, но капитана, урядника и двухъ матросовъ тѣла до сихъ поръ не найдены. День и ночь ищемъ всеми возможными средствами (сѣтями, кошками, крючьями и проч.) несчастнаго моего друга, но до сихъ поръ все поиски остались тщетными. Завтра совершится грустный церемоніалъ.

Миръ праху любимаго друга и товарища! Передъ отправленіемъ Ивана Николаевича съ корвета, онъ еще зашелъ въ каюту, спросилъ тетрадь съ приказаніями, записаль съ обыкновенною своею точностію приказанія, сказалъ что будетъ назадъ обѣдать, одѣнется и поѣдетъ на балъ къ губернатору. Всѣ офицеры мнѣ говорили, что Иванъ Николаевичъ во всѣхъ портахъ выбиралъ свѣжія погоды, чтобы кататься, здѣсь же объ этомъ вообще никогда разговору не было; но нѣсколько дней тому назадъ говорилъ онъ, что подобныхъ здѣшнимъ порывамъ вѣтра съ перемѣною направлений, онъ еще не видалъ. Вчера утромъ подняли восьмерку, найдя ее лежавшею на днѣ, на правомъ боку, въ томъ видѣ, какъ она отвалила.—Спасенные матросы показываютъ, что капитанъ, когда начало заливать шлюпку, при первомъ порывѣ, скомандовалъ: *шкоты, фалы отдать!* При второмъ порывѣ: *ребята мы погибаемъ, спасайся кто какъ можетъ!* Все это было дѣломъ одного мгновенія, и послѣ того никто не видалъ капитана.» . . . . Письмо это получено было въ Петербургѣ 20-го февраля 1852 года, и какъ оно ни опечалило насъ, но по крайней мѣрѣ оно ужъ не застало Павла Ивановича въ живыхъ, иначе конецъ его не былъ бы услажденъ воспоминаніемъ о любимомъ человѣкѣ.

Такъ не стало во флотѣ нашемъ, да нѣтъ и въ морскомъ корпусѣ, фамиліи Суцовыхъ. Миръ прахамъ двухъ моряковъ, заключившихъ эту фамилію. Они были отличными представителями морскихъ офицеровъ нашихъ двухъ поколѣній—прошлаго и настоящаго.

**С. К.**

#### 4. ГЕНЕРАЛЬ-ЛЕЙТЕНАНТЬ

##### СЕРГІЙ МИХАЙЛОВИЧЪ БРОВЦЫНЪ.

Въ С. Петербургѣ скончался, 18-го декабря 1852 г., состоявшій по морскому министерству генераль-лейтенантъ Сергій Михайловичъ Бровцынъ, 73-хъ лѣтъ отъ роду; кавалеръ орденовъ: Св. Анны 1-й ст., съ Императорскою Короною, Св. Станислава 1-й ст., Св. Владиміра 3-й ст. и Св. Георгія 4-го класса за 18 морскихъ кампаній; имѣвшій медали: за 1812-й годъ серебряную и бронзовую, за турецкую войну 1828 и 1829 годовъ, и знакъ отличія безпорочной службы за 1 лѣтъ.

С. М. Бровцынъ происходилъ отъ древнихъ дворянъ Новгородской губерніи, и, вступивъ въ 1790 году въ морской кадетскій корпусъ кадетомъ, былъ произведенъ: въ 1793 г. гардемариномъ, въ 1794—сержантомъ, а въ 1795-мъ во флотъ мичманомъ, и въ томъ же году отплылъ на фрегатѣ *Архипелагъ* въ Англію; тамъ пробылъ въ крейсерствѣ весь 1796 годъ и 26-го Августа 1797 г. прибылъ въ Кронштадтъ. Въ маѣ 1798 г. вновь отправился въ Англію, на кораблѣ *Европа*; въ 1799 г. былъ употребленъ въ высадкахъ десантныхъ англійскихъ войскъ, противъ Французовъ, на голландскій берегъ у Текселя и для перевозки людей съ разбитыхъ судовъ, а 19-го августа 1800 — воротился на кораблѣ въ Кронштадтъ. Съ 1801 по 1806 годъ С. М. находился въ плаваніи по Балтійскому морю и въ С. Петербургѣ, при строеніи корабля *Скорый*; въ промежуткѣ этого времени произведенъ, въ 1804 г. въ лейтенанты. Съ 30-го Іюля 1806 на кораблѣ *Скорый*, въ эскадрѣ вице-адмирала Сенявина, имѣлъ плаваніе до ос. Корфу, оттуда въ 1808 г. до Бокка-ди-Каттаро, въ *Архипелагъ*, къ ос. Тенедосу, противъ непріятельскаго турецкаго

флота, участвовалъ въ сраженіяхъ съ онымъ у Дарданеллъ и у ос. Лемноса, послѣ чего возвратился въ Корфу прибывъ потомъ въ Лиссабонъ, оставался на тамошнемъ рейдѣ весь 1808-й годъ; изъ Лиссабона пришелъ въ Портсмуть, и пробывъ тамъ до августа 1809 г., отправился на англійскомъ транспортѣ въ Ригу, куда и прибылъ 10-го Сентября 1809 г. Въ мартѣ 1810 г. произведенъ въ капитанъ-лейтенанты, и съ октября того года по мартъ 1811 г., командированъ въ Вологодскую губернію, начальникомъ конвойныхъ командъ и партіонныхъ офицеровъ, для набора рекрутъ во флотъ; а съ марта по октябрь 1811 г. былъ, на кор. «Эмгейтенъ», въ отрядѣ военныхъ блокшифовъ расположенныхъ на сѣверномъ фарватерѣ кронштадскаго рейда. 26-го Ноября 1811 г. награжденъ орденомъ Св. Георгія 4-го класса, за 18 шестимѣсячныхъ кампаній, и въ томъ же году, 15-го декабря, по прошенію, за болѣзнію уволенъ отъ службы съ чиномъ капитана 2-го ранга, съ мундиромъ и пенсіонамъ половиннаго жалованья.

Окончивъ такимъ-образомъ дѣятельную службу на морѣ, С. М. Бровпынъ, едва успѣлъ поселиться въ своемъ родовомъ имѣніи, въ тихвинскомъ уѣздѣ, какъ открылась отечественная война 1812 года. Немедленно, по выбору дворянства, поступилъ онъ въ ополченіе, и 1-го августа утвержденъ начальникомъ 6-й Новгородской дружины; съ нею былъ въ сраженіяхъ при Смоленахъ, при занятіи г. Борисова и при р. Березинѣ, а оттуда въ преслѣдованіи непріятели въ Пруссію; въ 1813 г. былъ при покореніи кр. Пиллау и во все время блокады и осады до покоренія г. Данцига, въ передовыхъ цѣпяхъ и перестрѣлкахъ, въ траншеяхъ и батареяхъ, и въ дѣйствительныхъ сраженіяхъ: 17-го августа при занятіи Ланфурскаго лѣса и мызы Яшкянталь, а 21-го августа при взятіи самаго Ланфура. За отличіе въ сраженіяхъ при р. Березинѣ, получилъ орденъ Св. Владиміра 4-й ст. бантомъ, а за дѣла 17 и 21-го



августа объявлено ему Монаршее благоволеніе въ приказѣ по арміи. Въ августѣ 1813 г., по переформированіи ополченія, С. М. назначенъ начальникомъ 6-й сводной дружины; здѣсь, за содѣйствіе въ переформированіи Новгородскаго ополченія и доведеніи его до порядка и устройства, объявлено ему Высочайшее благоволеніе; по роспускѣ же ополченія, 13-го марта 1814 г., С. М. переведенъ въ Азовскій пѣхотный полкъ подполковникомъ, а въ январѣ 1816 г., по прошенію, вторично уволенъ отъ службы, за болѣзнію, съ мундиромъ и пенсіономъ.

Послѣ военныхъ трудовъ *на сушь*, С. М. снова поселился въ тихвинскомъ имѣніи своемъ и отдыхалъ съ 1816 по 1820-й годъ. Но мирныя деревенскія занятія были не въ свойствѣ его характера. Привычка къ дѣятельности служебной, вызвала его вновь на это поприще; но уже по части *административной*.

Въ сентябрѣ 1820 г. поступилъ онъ въ министерство финансовъ чиновникомъ особыхъ порученій департамента податей и сборовъ, и въ 1821 переименованъ изъ подполковниковъ въ надворные совѣтники,—а въ февралѣ 1822 г., переведенъ въ департаментъ морскаго министерства для особыхъ порученій; въ слѣдующемъ 1823 г., назначенъ начальникомъ отдѣленія во временную счетную экспедицію адмиралтействъ-коллегіи, съ переименованіемъ въ 7-й классъ; произведенъ въ коллежскіе совѣтники и переименованъ въ 6-й классъ, а 19-го декабря того же 1823 года, Высочайше назначенъ въ должность правителя канцеляріи бывшей адмиралтействъ-коллегіи; въ этой должности, 5 го Января 1826 года награжденъ орденомъ Св. Анны 2-й ст., а 23-го февраля того же года пожалованъ въ 5-й классъ.

При отправленіи въ 1827 г. въ Средиземное море эскадры военныхъ судовъ, для вспоможенія Греціи, С. М., по Высо-

чайшему повелѣнію, командированъ на эскадру управляющимъ хозяйственную частію, и находился въ плаваніи до острова Мальты, въ водахъ Архипелага и до ос. Поро, въ Греціи; 8-го Октября 1827 г. былъ, на кор. «Гангутъ», въ морской битвѣ при истребленіи въ Наваринской губѣ турецко-египетскаго флота, и въ воздаяніе неутомимыхъ и полезныхъ трудовъ на этой эскадрѣ, награжденъ, въ 1829-мъ г., орденомъ Св. Владиміра 3-й ст., получилъ установленную за турецкою войну медаль и годовой окладъ жалованья. Въ 1832 г., по Высочайшей волѣ, Бровцынъ командированъ изъ Греціи въ Россію. Прибывъ чрезъ Константинополь въ С. Петербургъ, въ Іюль 1832 г. причисленъ къ морскому интендантству, въ августъ того же года Высочайше назначенъ членомъ общаго присутствія того интендантства, и въ апрѣль 1833 г. пожалованъ въ 4-й классъ. — Въ томъ же 1833 г., 6-го Декабря, Высочайше повелѣно быть ему оберъ-интендантомъ черноморскаго флота и портовъ, съ переименованіемъ въ генераль-майоры; а 31-го января 1835 г. Высочайшимъ приказомъ переведенъ въ балтійское управленіе и назначенъ состоять по морскому министерству. 11-го апрѣля 1836 г. Всемилостивѣйше повелѣно ему быть директоромъ комиссаріатскаго департамента морскаго министерства. Состоя въ этомъ званіи, С. М. удостоился получить: въ 1839—орденъ Св. Станислава 1-й ст.; въ 1841—орденъ Св. Анны 1-й ст.; въ 1843—чинъ генераль-лейтенанта; въ 1845—орденъ Св. Анны 1-й ст., съ Императорскою Короною, а 31-го Марта 1852 г., согласно его прошенію, Всемилостивѣйше уволенъ отъ должности директора департамента, съ состояніемъ по морскому министерству; 22-го августа 1852 г. получилъ знакъ отличія безпорочной службы за 1 лѣтъ.

Такъ окончилъ многообразное земное поприще С. М. Бровцынъ, прослужившій, со времени производства въ офицерскій

чинъ, съ 1795 г. на морѣ и на сушѣ около 52-хъ лѣтъ (за исключеніемъ 5-ти лѣтъ отставки).

Несмотря на 73-хъ лѣтнюю старость, С. М. отличался бодростію, здоровьемъ и замѣчательною дѣятельностію. Христіанское благочестіе было отличительнымъ свойствомъ доброй его души; каменный храмъ, сооруженный на Воскресенскомъ погостѣ, въ тихвинскомъ уѣздѣ, останется памятникомъ попеченій С. М. и другихъ особъ, усердствовавшихъ въ этомъ богоугодномъ дѣлѣ. Знаяшимъ близко покойнаго, извѣстны—прямота его характера, веселый нравъ и чисто-русское хлѣбосолецтво. Во всѣхъ дѣлахъ онъ дѣйствовалъ, можно сказать, съ кипучимъ рвеніемъ; былъ вообще скоръ и не любилъ откладывать до завтра того, что могъ сдѣлать сегодня.

Утѣшительнымъ событіемъ въ его жизни было открытіе, въ 1840 г., въ Новгородѣ, памятника въ честь Новгородскому ополченію (\*), въ которомъ служилъ С. М. и по возвращеніи изъ похода первый способствовалъ, своимъ усердіемъ и попечительностію, къ собранію суммы на сооруженіе этого памятника, какъ свидѣтельствуемъ современное описаніе торжества открытія памятника, причемъ С. М. лично присутствовалъ съ немногими остатками Новгородцевъ, ветерановъ 1812 года.

Тѣло покойнаго предано землѣ 21-го Декабря 1852 г., на Волковскомъ кладбищѣ.

*(Изъ Русскаго Инвалида № 70, 1853 г.)*

---

\* На этомъ памятникѣ, въ числѣ другихъ, начертано и имя С. М. Бровцына.

## 5. ГЕНЕРАЛЬ МАЮРЪ АЛЕКСАНДРЪ НИКОЛАЕВИЧЪ ВАСИЛЬЕВЪ.

2-го Января 1853 года скончался въ Одессѣ 78-ми-лѣтній старецъ, генераль-маюръ и кавалеръ *Александръ Николаевичъ Васильевъ*, старожилъ новороссійскаго края, свидѣтель основанія Одессы, ветеранъ черноморскаго флота и одинъ изъ сподвижниковъ адмирала Ушакова.

А. Н. Васильевъ вступилъ въ черноморскій флотъ гардемаринномъ въ 1790 г. а въ слѣдующемъ, во время продолжавшейся тогда войны съ Турціею, находился въ крейсерствѣ у Румилійскихъ береговъ и участвовалъ въ сраженіи съ турецкимъ флотомъ у мыса Калиакріа. За отличіе, оказанное въ этомъ дѣлѣ, былъ награжденъ чиномъ мичмана. Въ 1798 г. находился въ дѣлѣ при взятіи соединенными россійскимъ и турецкимъ флотами у Французовъ Іоническихъ острововъ и, по покореніи острова Занта, былъ оставленъ на немъ комендантомъ крѣпости. Адмиралъ Ушаковъ рекомендовалъ Васильева Императору Павлу I-му, какъ офицера, заслуживающаго Монаршаго благоволенія «за исполненіе съ желаемою и похвалы достойною ревностію и усердіемъ къ службѣ какъ прямой своей обязанности, такъ и прочихъ порученій, возлагавшихся на него, по знанію имъ Греческаго языка». Вслѣдъ за тѣмъ онъ былъ пожалованъ въ лейтенанты, и продолжалъ служить во флотѣ до 1810 г., когда произведенъ былъ въ капитанъ-лейтенанты и назначенъ въ число служащихъ при адмиралтействѣ.

Съ 1813 г. А. Н. Васильевъ, по Высочайшимъ повелѣніямъ, былъ назначаемъ: сначала капитаномъ надъ таганрогскимъ портомъ; потомъ, по уничтоженіи порта, причисленъ къ черноморскому департаменту по особымъ порученіямъ и былъ

помощникомъ оберъ-интенданта черноморскаго флота; наконецъ—капитаномъ надъ херсонскимъ портомъ, съ производствомъ въ капитаны 2-го ранга (1820 г.). Въ этой должности онъ оставался до упраздненія херсонскаго порта; получилъ чинъ капитана 1-го ранга и награжденъ орденами Св. Георгія 4-й степ. за 25 лѣтъ, Св. Анны 2-й и Св. Владимира 4-й степени. Въ 1829 г. А. Н. Васильевъ опредѣленъ былъ къ главному командиру черноморскаго флота по особымъ порученіямъ и назначенъ, по Высочайшему повелѣнію, членомъ комитета, учрежденнаго для рѣшенія дѣлъ бывшаго черноморскаго департамента. Въ этой должности удостоился получить Высочайшее благоволеніе «за заботливость комитета о скорѣйшемъ окончаніи военно-судныхъ дѣлъ», и изъявленіе Высочайшаго удовольствія «за вниманіе къ наружному порядку и военной дисциплинѣ», усмотрѣнное изъ распоряженій комитета. Въ томъ же году А. Н. Васильевъ произведенъ въ генераль-майоры, а въ 1832-мъ назначенъ мѣстнымъ военнымъ морскимъ начальникомъ николаевскаго госпиталя. Наконецъ, въ 1835 г. былъ назначенъ оберъ-интендантомъ черноморскаго флота и портовъ, и въ томъ же году пожалованъ кавалеромъ ордена Св. Станислава 2-й степени, за отлично усердную службу и неутомимые труды, понесенные въ приведеніи частей черноморскаго интендантства въ должное устройство.

Последніе дни своей жизни генераль-майоръ Васильевъ провелъ въ Одессѣ, состоя по особымъ порученіямъ при главномъ командирѣ черноморскаго флота.

Вотъ краткій очеркъ *шестидесяти-двухлѣтней* служебной дѣятельности почившаго.

Что касается до общественной стороны его жизни, то достаточно упомянуть только о томъ, что бѣдвые всегда находили въ немъ опору; что, не смотря на его скромную, тихую и уединенную жизнь, многіе образованные люди, особенно моряки,

любили бесѣду съ нимъ и его простое радушное гостепрїимство, и что наконецъ, вѣсть о потерѣ его заставила многихъ запла- тить долгъ признательности слезою сожалѣнія.

Да будетъ воспомнаніе сіе свидѣтельствомъ того, что на- мять праведнаго съ похвалами.

(Изъ Одесскаго Вѣстника № 18, 1858 г.).

## 6. СТАТСКІЙ СОВѢТНИКЪ АЛЕКСѢЙ ЕВДОКИМОВИЧЪ ФИГУРИНЪ.

А. Е. Фигуринъ родился въ Ростовѣ (Ярославской губ.) въ 1793 г. отъ родителей духовнаго званія; воспитывался въ С. петербургской медико-хирургической академіи, изъ коей попустилъ на службу врачомъ въ свеаборскій морской госпи- таль 1815 г., мая 24; потомъ чрезъ четыре года былъ удо- стоенъ, тою же академіею, званія медико-хирурга 1819 г. іюня 9-го и назначенъ въ экспедицію для описи сѣверо-восточныхъ береговъ Сибири и Ледовитаго моря, подъ начальство лейтенан- та П. Θ. Анжу, въ званіи врача и естествоиспытателя, и путешествовалъ четыре года (съ 1820—1824). По возвраще- ніи, былъ награжденъ прибавочнымъ окладомъ жалованья и орденомъ Св. Владиміра 4-й степени, за *отличную службу и необыкновенные труды*. Извлеченіе изъ своихъ записокъ напечаталъ онъ въ V ч. записокъ государст. адмиралт. департ.

Опредѣленный главнымъ лѣкаремъ въ кронштадтскій госпи- таль (1827 г.), онъ продолжалъ службу съ отличіемъ и поль- зою. Въ 1835 г. былъ назначенъ старшимъ докторомъ С. пе- тербургскаго морскаго госпиталя и медицинскимъ инспекторомъ

С. петербургскаго Порта, а въ 1842 году опредѣленъ въ департаментъ казенныхъ врачебныхъ заготовленій министерства внутреннихъ дѣлъ, старшимъ совѣтникомъ. Перехода постепенно чины, онъ достигъ статскаго совѣтника, и получилъ ордена: Св. Анны 3-й ст., Св. Станислава 2-й степ., Св. Анны 2-й степ. и потомъ украшенный Императорскою Короною, Св. Владимира 4-й и послѣ 3-й степ. и знакъ безпорочной службы за XXXV лѣтъ.—Тридцати-шести-лѣтнее его служеніе протекло съ честію и безукоризненно; онъ умеръ на службѣ, 1851 г. октября 22-го, имѣя отъ роду 58 лѣтъ. Кто зналъ его коротко, тотъ гордился его знакомствомъ. Онъ имѣлъ душу благородную и открытую, сердце радушное и сострадательное. Во всю жизнь онъ пользовалъ безкорыстно, не любилъ, когда благодарили его за оказанное имъ добро: краска выступала на его лице, и онъ тотчасъ прерывалъ произносившаго благодареніе.

А. Е. Фигуринъ былъ одаренъ отъ природы страстью къ познаніямъ, а потому собиралъ, на скудные свои средства, сочиненія преимущественно отечественныя. Занимаясь медицинскою литературою, онъ написалъ нѣсколько статей по этой части, которыя помѣщены въ *Другъ Здравія*; нѣкоторыя статьи сохранились въ рукописи, и есть еще не изданныя записки его по разнымъ отраслямъ познаній. Общества Русскихъ Врачей и Императорское Вольное Экономическое, уважая положительныя его свѣденія, избрали его въ свои сочлены. Въ поѣздкахъ своихъ по разнымъ мѣстамъ Россіи, онъ подмѣчалъ разнообразныя ея свойства, нравы, обычаи, повѣрья и произведенія природы, отъ Петербурга до внутренности Сибири, и отъ Кавказа до Бѣлаго моря, и все это осталось въ путевыхъ его запискахъ.

Чрезвычайные труды и опасности въ сибирской экспедиціи были признаны съ особымъ вниманіемъ къ А. Е. Фигурину

начальникомъ оной, который, найдя неизвѣстный дотолѣ островъ, наименовалъ его *островомъ Фигуринъ*. Предлагаемъ подлинное письмо г. Анжу, писанное съ береговъ рѣки Крестовой, 28-го апрѣля 1822 года. «Милостивый государь Алексѣй Евдокимовичъ! Вчера прибылъ я къ рѣкѣ Крестовой, благодаря Бога, здоровъ, но съ перематыми боками отъ чрезвычайно густыхъ и большихъ морозовъ. Въ открытіи же новыхъ земель не имѣлъ ни какого успѣха. Къ сѣверо-западу отъ Оаддеевскаго острова, въ десяти миляхъ, подъ широтою 76° 15', найденъ маленькій островокъ, въ окружности пять миль, который названъ *Фигуринъ*. По повелѣнію г. Сибирскаго генераль-губернатора, Михаила Михайловича (Сперанскаго), полученному мною съ сею послѣднею почтою, намъ приходится еще одинъ годъ провести въ здѣшнемъ мѣстѣ. Въ томъ же повелѣніи онъ предписываетъ мнѣ донести обо всѣхъ занятіяхъ вашихъ и о сдѣланныхъ вами замѣчаніяхъ по части натуральной исторіи и физики, почему прошу васъ всѣмъ таковымъ вашимъ замѣчаніямъ сдѣлать выписки, о которыхъ я увѣдомлю васъ изъ Нижне-Колымска, куда переслать ко мнѣ. Если вамъ и штурманскому помощнику Ильину, по какимъ либо причинамъ, невозможно было въ нынѣшнюю весну отправиться въ путешествіе вдоль береговъ отъ рѣки Яны до Лены, то отправьтесь въ нынѣшнее лѣто. Желаю вамъ быть здоровымъ и благополучнымъ. П. Анжу.»

Кромѣ описанія береговъ Сѣверо-Восточной Сибири, наблюденій за свойствомъ климата, врачеванія и изслѣдованія мѣстныхъ болѣзней, А. Е. Фигуринъ занимался неуспѣшно изученіемъ якутскаго нарѣчія, которое есть отрасль татарскаго языка, и столько въ немъ успѣлъ, что составилъ грамматику, которая, по неприведеніи ея въ порядокъ самимъ авторомъ, сохранилась въ однихъ отрывкахъ. Онъ перевелъ на якутскій языкъ Евангеліе отъ Апостола и Евангелиста Матѳея и Сум-



воль Вѣры. Еще весьма важное сочиненіе оставлено имъ: это Словарь Якутско-Русскій и Русско-Якутскій \*. У насъ трудятся надъ составленіемъ словаря татарскаго языка, и вотъ источникъ, который укажетъ путь къ познанію нарѣчія, доселѣ неизслѣдованнаго. Сочинитель, сознаваясь въ необходимости дополненія своего труда, предоставляетъ это времени, и въ концѣ своего словаря приписалъ на якутскомъ нарѣчій: «*Минь-кюсюмъ тійринянь онордумъ, онтонъ хоюикутунъ каськиля теріехъ тустахъ*, т. е. что я могъ, то сдѣлалъ; дальнѣйшее же усовершенствованіе этого предмета предоставляю времени.

### Александръ Терещенко.

Екатеринославль, 10-го ноября 1852 г.

(Извлечено изъ Слв. Пчелы, № 50, 1853 г.).

—

## С М Ъ С Ъ.

*Корпусъ паровой яхты Нортъ-Старъ.* Длина по килю 260 футъ; длина по палубѣ 270 ф.; ширина по палубѣ 38 ф.; глубина трюма, до нижней палубы, — 13 ф.; разстояніе между палубами 7 ф. 8 д., такъ что вся глубина 28 ф. 4 д. — Киль изъ бѣлаго дуба (*white oak*) въ правкѣ 14 д., по лекалу 15 д. — Стень и ахтерштевень изъ бѣлаго же дуба съ двойными: фалстемомъ и фалстарпостомъ, скрѣпленными сквозными мѣдными болтами толщ. въ  $1\frac{3}{8}$  д. — Дейдвудъ изъ бѣлаго дуба, скрѣпленъ весьма надежно мѣдными болтами толщ. въ  $1\frac{1}{2}$  д. — Флортимберсы изъ лучшаго бѣлаго дуба толщиною въ правкѣ 12 д., по лекалу 18 д., прилега-

\* Переводы, словарь и разныя замѣтки писаны собственноручно А. Е. Фигуринимъ.

ющіе вплоть одинъ къ другому, скрѣплены между собою болтами толщ.  $1\frac{1}{2}$  д.—Главные кильсоны изъ бѣлаго дуба, шир. 15 д., выш. 32 д., нижніе ряды ихъ скрѣплены съ каждымъ флортимберсомъ двумя мѣдными болтами толщ.  $1\frac{1}{2}$  д., а верхніе—большими желѣзными болтами, какъ съ нижними рядами, такъ и съ флортимберсами.—Основаніе для машинъ состоитъ изъ кильсоновъ въ четыре ряда, шириною 2 ф. 2 д., глуб. 5 ф., прикрѣпленныхъ къ набору желѣзными винтовыми болтами. Во всю длину судна простираются пять рядовъ кильсоновъ.—Топтимберсы сдѣланы изъ живаго дуба (*live oak*), локуста и кедра.—Подводная обшивка изъ лучшаго бѣлаго дуба; толщина ея отъ киля постепенно увеличивается отъ  $3\frac{1}{2}$  до 5-ти дюймовъ.—Верхняя палуба прочно скрѣплена гвоздями изъ композиціи, деревянными нагелями, а въ стыкахъ мѣдными болтами, въ 1 д. толщ.—Внутри судна шесть связныхъ поясьевъ 12 д. въ правкѣ и 14 д. по лекалу, положенныхъ по концамъ флортимберсовъ и футоксовъ, и прочно укрѣпленныхъ съ наборомъ желѣзными болтами.

Внутренняя обшивка изъ желтой сосны. Клямсы нижней палубы, изъ того же дерева толщ. 7 д., скрѣплены съ наборомъ желѣзными болтами. Бимсовъ въ нижней палубѣ 45, всѣ изъ желтой сосны, толщ. по лекалу 15, въ правкѣ 14 д.—Кницы изъ бѣлаго дуба. Ватеръ-вейсы нижней палубы во всю длину судна состоятъ изъ трехъ штукъ, скрѣпленныхъ болтами. Надъ ватеръ-вейсами лежатъ клямсы слѣдующей палубы, изъ желтой сосны толщ. 5 д. Клямсы верхней палубы изъ того же дерева толщ. 6, шир. 14 д. Эта палуба укрѣплена такимъ же образомъ какъ и нижняя. Пиллерсы сдѣланы изъ локуста; чрезъ нихъ пропущены желѣзные натяжные болты отъ одной палубы до другой, равно какъ и отъ нижней палубы въ трюмъ.

### **Вандербильтъ.**

*Средствѣ къ сохраненію сырыхъ мачтъ отъ трещинъ.*

Для постройки судовъ и на рангоутъ, всегда стараются употреблять самый сухой лѣсъ; но не всегда исполняется это всеобщее желаніе; иногда средства, а иногда время не позволяютъ этого сдѣлать; и тогда, волей и неволей, приходится употреблять въ дѣло сырое, только что срубленное въ лѣсу дерево. Вотъ какъ, напримѣръ, случилось и со мною, во время моей службы въ колоніяхъ Росс. Америк. Комп: я пришелъ въ Ситху въ началѣ ноября, на баркѣ *Князь Меншиковъ*, которымъ въ то время командовалъ, и едва успѣлъ явиться, какъ мнѣ было объявлено, чтобы мой баркъ былъ опять готовъ идти въ море.—Мнѣ предстоялъ тогда походъ въ Санъ-Франциско и на Сандвичевы острова. Но вотъ бѣда: всѣ три мачты барка были уже очень стары и совершенно не надежны для предстоявшей зимней кампаніи; и потому я былъ вынужденъ требовать, чтобы ихъ перемѣнили. За неимѣніемъ запасныхъ мачтовыхъ деревъ, въ тотъ-же день послали за новыми въ лѣсъ; а чрезъ двѣ недѣли мачты были уже обдѣланы и поставлены, и баркъ снова вооружился.

Въ то время находился въ Ситхѣ англійскій гудзонской компаніи пароходъ *Биберъ*, подъ командою г. Дота, стараго сѣдаго моряка; мы стояли рядомъ и г. Дотъ часто бывалъ у меня на баркѣ во время вооруженія. Разъ какъ-то я сказалъ ему, что мои мачты сдѣланы изъ деревъ, только что срубленныхъ, и что я боюсь, что они у меня сильно разстрескаются отъ жаровъ, во время стоянки у острововъ Сандвичевыхъ, и что я рѣшительно не знаю, чѣмъ и какъ это предупредить.

Тогда онъ присовѣтовалъ: на топѣ каждой мачты, по длинѣ ихъ, просверлить дыру въ  $\frac{1}{2}$  дюйма въ діаметръ и въ 3 дюйма глубины; на верху каждой дыры сдѣлать крышечку, чтобы туда не могло попасть ни какого сору; потомъ на-

лить эти дыры полныя масломъ и держать его въ нихъ постоянно; прибавляя постепенно, по мѣрѣ того, какъ оно будетъ уходить въ дерево; такъ чтобы дыры покрайней мѣрѣ шесть мѣсяцевъ были постоянно полны; а ежели плаваніе будетъ въ жаркомъ климатѣ, то держать масло до одного году. Масло можно употреблять какое угодно, только чтобы оно не было вареное.

Этотъ способъ, не разъ испытанный г-мъ Дотомъ, по словамъ его, не только сохраняетъ мачту отъ погибовъ и трещинъ, но даже и отъ гнилости. Зная, что масло ни въ какомъ случаѣ не можетъ вредить дереву, я рѣшился испытать это надъ своими сырыми мачтами и вотъ результатъ моихъ шестимѣсячныхъ опытовъ.

Дыры осушались совершенно въ продолженіи двухъ недѣль. Всѣ три мачты во все время не дали ни одной трещины. Рее же, которые были тоже всѣ новыя, напротивъ всѣ растрескались; а также и лисель-спирты, нѣкоторые изъ послѣднихъ сильно погнуло; тогда какъ всѣ эти деревья были срублены и обдѣланы въ одно время.

Къ этому считаю не лишнимъ прибавить, что мачты барка были ододеревки, а не составныя, и еще, что сказанный выше размѣръ дыръ, не есть положительный и долженъ увеличиваться по величинѣ мачты и обратно. Гротъ-мачта барка имѣла 60 футъ длины и 21 дюймъ въ діаметрѣ.

Итакъ хотя у меня на мачтахъ точно не оказалось ни одной трещины въ продолженіи шести мѣсяцевъ, но это еще не есть окончательное доказательство пользы описаннаго способа, который слѣдуетъ испытать; что же касается до вопроса, можетъ ли масло сохранить мачту отъ гнилости и даже отъ

погиба: теперь рѣшительно не могу не только отвѣчать утвердительно, но даже и сказать своего мнѣнія.

### **Капитанъ-Лейтенантъ Вицкій.**

*Петропавловскій портъ,  
21 ноября 1852 года.*

==

*Флотскій списокъ Соединенныхъ Штатовъ за 1853 годъ. (Navy register of the United States, for the year 1853. Вашингтонъ, въ 8-ю долю листа, 140 стр.).* Списокъ этотъ выходящій ежегодно, издается по приказанію секретаря флота, въ слѣдствіе сенатскаго постановленія 13 декабря 1815-го года.—Онъ содержитъ:

I.) Жалованье и содержаніе всѣхъ чиновъ флота въ разныхъ случаяхъ и положеніяхъ, какъ напр: въ морѣ, на берегу и пр. (Въ М. Сб. Т. V. стр. 326 помѣщена сравнительная таблица денежнаго содержанія офицеровъ англійскаго, американскаго и французскаго флотовъ).

II.) Лица, составляющія морское управление, которое подраздѣляется на слѣдующія части: 1) Секретаріатство флота. Секретарь флота или морской мнистръ нынѣ *Джонъ П. Кеннеди*. 2) Строенія, вооруженіе и починки. 3) Артиллерія и гидрографія. 4) Адмиралтейства и доки. 5) Продовольствіе и обмундированіе и 6) Медицина и хирургія.

III.) Списки слѣдующихъ чиновъ: 1) капитановъ, 68; старшій изъ нихъ *Чарльзъ Стюартъ*, въ службѣ съ 1798 года. 2) Коммендеровъ 97, старшій *Горасъ Б. Сайеръ*, съ 1812 г. 3) Лейтенантовъ 327, старшій *В. А. С. Феррегуть*, въ службѣ съ 1809 года. 4) Врачей 146; старшій *Вилліамъ Бартоузъ*, въ службѣ съ 1809 г. 5) Коммиссаровъ 63; старшій въ службѣ съ 1811 г. 6) Священниковъ 24; старшій изъ нихъ въ службѣ съ 1825 г. 7) Учителей математики 12; стар-

шій въ службѣ съ 1836 года. 8) Провѣзминованныхъ гардемариновъ (*passed midshipmen*) 197; старшій въ службѣ съ 1833 г. 9) Гардемариновъ 198; старшій въ службѣ съ 1848 г. 10) Офицеровъ морскихъ солдатъ: 1 полковникъ въ службѣ съ 1806 года, 4 адъютанта, 1 подполковникъ, 4 маіора, 15 капитановъ, 20 поручиковъ и 20 подпоручиковъ. 11) Механиковъ 65; старшій въ службѣ съ 1842 года.

Затѣмъ слѣдуютъ списки корабельныхъ инженеровъ (77), тиммермановъ (49), парусныхъ мастеровъ (41), шкиперовъ (44), и пр. и пр.

Противъ имени и чина каждаго изъ этихъ лицъ, выставлены въ графахъ слѣдующія свѣденія: 1) штатъ, въ которомъ родился; 2) штатъ, отъ котораго получаетъ содержаніе; 3) штатъ, въ которомъ записанъ гражданиномъ; 4) годъ, мѣсяцъ и число первоначальнаго вступленія въ службу; 5) годъ, мѣсяцъ и число, когда получилъ настоящій чинъ; 6) число лѣтъ и мѣсяцевъ службы на морѣ; 7) береговья и другія должности; 8) время не дѣйствительной службѣ; 9) итогъ всей службы; 10) когда окончилъ послѣднее плаваніе; 11) настоящая служба и мѣсто-пребываніе.

IV.) Число судовъ: 11 кораблей: 120 пуш: *Пенсильванія* (1837 г.), 74 пуш. *Франклинъ* (1815 г.), *Колумбъ* (1819), *Огіо* (1820 г.), *Нордъ Каролина*, *Делаваръ*, *Алябама*, *Вирджинія*, *Вермонтъ*, *Нью-Йоркъ*, *Нью-Орлеанъ*.—Одинъ срѣзанный корабль 54 пуш: *Индепенденсъ* (1814 г.).—12 фрегатовъ 1-го класса: 44 пуш. *Юнайтетъ-Стетсъ* (1797 г.), *Конститушенъ* (1797 г.), *Потомакъ* (1821 г.), *Брендивейнъ* (1825 г.), *Колумбія* (1836 г.), *Конгрессъ*, *Кумберлендъ*, *Саванна*, *Раританъ*, *Сенти*, *Сабинъ*, *Сентъ-Лоуренсъ*.—Одинъ фрегатъ 2-го класса 36 пуш: *Констеллешенъ* (1797 г.).—21 шлюпъ 20 пуш. *Маседоніанъ*, *Саратога*,

*Джонъ Адамсъ, Винсенъ, Уарренъ, Фальмутъ, Ванда-  
лія, Сенъ-Луи, Сіень, Левантъ, Портсмутъ, Плимутъ,  
Сентъ-Мерисъ, Джемстаунъ, Альбани, Джермантоунъ,  
Онтаріо, Декатюръ, Мерейонъ, Дель, Пребль.*—4 брига  
10 пуш. *Дольфинъ, Порпойзъ, Бембриджъ, Перри.*—  
4 шкуны 3 пуш. *Фениморъ Куперъ*; 2 пуш. *Фениксъ*;  
1 пуш: *Вевъ и Петрель.*—5 паровыхъ фрегатоваъ:  
10 пуш. *Миссиссипи*; 9 пуш. *Сусквеганна и Погитанъ*; 6  
пуш. *Сантъ Ясинто и Саранакъ.*—4 парохода 1-го  
класса: 10 пуш. *Принстонъ*; 5 пуш. *Фультонъ*; 2 пуш.  
*Аллегани* и 1 пуш. *Мичигенъ.*—7 пароходовъ 2-го  
класса: 3 пуш. *Виксенъ*; 2 пуш. *Ватеръ-Вичъ*; безъ пу-  
шекъ: *Юніонъ, Массачусеттъ, Дженералъ Тейлоръ, Инд-  
жипиръ, Джонъ Хенкокъ.*—5 военныхъ транспор-  
товаъ: 6 пуш. *Релифъ, Лексингтонъ*; 4 пуш. *Саутгемтонъ,  
Супплей и Фредонія.* Всего 75 судовъ.

Главное раздѣленіе сихъ судовъ на шесть эскадръ по стан-  
ціямъ, было уже описано въ Морскомъ Сборникѣ, Т. IX стр. 54.

Адмиралтейства и другія морскія учрежденія находятся въ  
слѣдующихъ 12-ти портахъ: Портсмутъ, Бостонъ, Нью-Йоркъ,  
Филадельфія, Балтиморъ, Вашингтонъ, Норфолькъ, Чарльстонъ,  
Пенсаколъ, Мемфисъ, Секетсъ-Гарбуръ, и Санъ-Франциско.—  
Изъ нихъ въ четырехъ, именно въ Балтиморъ, Чарльстонъ,  
Секетсъ-Гарбуръ и С. Франциско строеніе судовъ не произ-  
водится.

Морская Академія находится въ Аннаполисѣ (прежній *Портъ  
Рояль*), въ новой Шотландіи. Совѣтъ управленія ея состоятъ  
изъ семи членоваъ, подъ предсѣдательствомъ директора; офицеровъ  
и учителей всего 25; число учениковаъ не показано.

*Пароходъ Дю-Трамблей съ эфиропаровою машиною.* Машины приводимыя въ движеніе совокупною силою паровъ воды и сѣрнаго эфира изобрѣтены и испытывались уже нѣсколько лѣтъ тому назадъ; но до сихъ поръ практичность этого дѣла оставалась не рѣшеною, и даже сомнительною. Въ послѣднее время во Франціи усовершенствовали эти машины, испробовали ихъ на пароходѣ и теперь увѣрились въ важныхъ преимуществахъ ихъ предъ обыкновенными паровыми. Сообщаемъ здѣсь извѣстіе о новѣйшихъ опытахъ, напечатанное въ *Courier de Marseille* отъ 8 іюня. Въ одномъ изъ предыдущихъ номеровъ этой послѣдней газеты писано уже было о первомъ опытѣ плаванія судна съ эфиропаровою машиною, произведенномъ въ марсельскомъ портѣ. Машины были поставлены на винтовой пароходъ *Дю-Трамблей*, принадлежащій компаніи Арно и братьевъ Туашъ. Результаты этого опыта превзошли всякое ожиданіе.

На дняхъ былъ произведенъ второй столь же удачный опытъ, въ присутствіи префекта, сенатора генерала Карреле, генерала Ростолана, и многихъ знатнѣйшихъ марсельскихъ жителей.

Чтобы дать понятіе о самой системѣ, мы приведемъ здѣсь слова чловѣка, вполне знакомаго съ этимъ дѣломъ, ученаго доктора Барно, который былъ на послѣднихъ опытахъ, произведенныхъ на Тулонскомъ рейдѣ. Вотъ что онъ пишетъ.

Изобрѣтатель новыхъ машинъ г. Дю-Трамблей утверждаетъ, что чрезъ соединенное употребленіе водяныхъ и эфирныхъ паровъ, онъ сберегаетъ топлива до 50%. Его машина, приводится въ движеніе этими парами двухъ родовъ, дѣйствующими совокупно, но каждый въ особомъ цилиндрѣ. Сгущеніе водянаго пара производится на счетъ испаренія эфира, а сгущеніе паровъ эфира — струей морской воды, постоянно охлаждающею поверхность сгустительнаго сосуда, въ который входятъ эфирные пары, по выходѣ изъ цилиндра. Оба эти охлажденія про-



изводятся въ закрытыхъ сосудахъ, откуда капельныя жидкости возвращаются, посредствомъ насосовъ, каждая въ свой особенный котелъ, такъ-что здѣсь постоянно служить одна и та же масса воды и эфира, которая попеременно испаряется и охлаждается.

Если бы цилиндры и резервуары были такъ плотны, что совѣмъ не давали бы побѣговъ, то одна и та же масса дѣйствующихъ жидкостей служила бы неопредѣленно долгое время. Г. Дю-Трамблей обратилъ на это условіе особенное вниманіе, и выполнилъ его съ замѣчательнымъ успѣхомъ. Известно, что сѣрный эфиръ сильно улетучивается, и пары его очень ѣдки и проикательны; но при всемъ томъ около машины почти не было замѣтно никакого запаха, не смотря на большое количество эфира, дѣйствующаго въ машинѣ. Винтовой пароходъ въ 500 тоновъ, построенный въ 1851 г. и названный по имени изобрѣтателя новыхъ машинъ *Дю-Трамблей (Du Trembley)*, употреблялся прежде для сообщенія между Марселемъ и Алжиромъ. Затрудненія, представившіяся въ приспособленіи новой системы къ машинѣ, не воплиъ удовлетворявшей новому назначенію, препятствовали достигнуть на этотъ разъ всего чего можно надѣяться отъ этой системы; но полученные результаты достаточно доказываютъ, что приложеніе ее къ судамъ будетъ не менѣе удовлетворительно, какъ и къ фабричнымъ производствомъ, и что эфиронаровыя машины могутъ сдѣлать большой переворотъ въ мореплаваніи. Особенно выгодны эти машины для судовъ быстрыхъ въ ходу и назначенныхъ дѣлать длинные переходы, потому что ихъ преимущество состоитъ не только въ меньшемъ расходѣ топлива, но также въ меньшемъ вѣсѣ и сбереженіи мѣста. Сверхъ того, въ котлахъ этихъ машинъ *не образуется осадковъ*, потому что здѣсь постоянно служить та же масса *прѣсной* воды, которая попеременно испаряется и охлаждается безъ

смѣшенія съ морскою водою, чрезъ соприкосновеніе съ поверхностію сосуда, въ которомъ испаряется эфиръ.

При послѣднемъ опытѣ пустота въ холодильникахъ была 22 сантиметра для водяныхъ паровъ, и 25 для эфирныхъ. Давленіе паровъ было: водяныхъ 2 атмосферы, а эфирныхъ 2, 2 атмосферы. Діаметръ цилиндра для водяныхъ паровъ 65 сантиметровъ, а для эфирныхъ 80. Длина хода обоихъ поршней по 65 сантиметровъ. Отсѣчка обоихъ паровъ производилась на половинѣ хода поршня. Число оборотовъ мотылей, при легкомъ противномъ вѣтрѣ было отъ 36 до 38, а винта отъ 72 до 76 въ минуту. Сила машинъ, вычисленная при сорока оборотахъ, 60 паровыхъ лошадей. Средній расходъ угля былъ 112 килограммовъ въ часъ, а когда пароходъ этотъ ходилъ подъ одними водяными парами, расходъ угля былъ 350 килограммовъ въ часъ, съ такою же скоростью, какую пароходъ имѣлъ и при опытахъ съ новой машиною; слѣдовательно экономія въ топливѣ при эфирныхъ парахъ весьма большая. Въ машинахъ г. Дю-Трамблея взяты самыя благоразумныя предосторожности противъ воспламененія эфира.

При опытѣ 27 мая, пароходъ началъ разводить пары въ 11 часовъ утра; въ 12 снялся съ якоря съ Тулонскаго рейда, а въ 5 часовъ вечера пришелъ въ Марсель. Средняя скорость, при слабомъ попутномъ вѣтрѣ, была  $9\frac{1}{4}$  узловъ, что и считается самымъ благопріятнымъ результатомъ, взявъ въ особенности въ соображеніе малосильность машины относительно величины судна.

## И. Семеновъ.

*Прим. Ред.* въ газетѣ *La Marine* 26-го іюня нов. ст. извѣщаютъ, что пароходъ *Дю-Трамблей* съ машиною, дѣйствующею соединенными парами, сдѣлалъ благополучный переходъ въ Алжиръ, испытавъ крѣпкій вѣтръ и сильное волненіе.

ніе, приче́мъ потерялъ шлюпку съ лѣваго борта, но въ машинѣ ничего не повредилось, не смотря на сильныя удары волнъ. Наибольшая скорость была отъ  $6\frac{1}{2}$  до 7 узловъ, средняя трата угля 77 килограмовъ въ часъ. Во весь переходъ издержано угля 4114 килограмовъ, тогда какъ подъ водяными парами употреблялось его около 24000 килограмовъ. Расходъ эфира можно поѣжитъ въ 26 и не болѣе 30-ти литровъ. Полагая цѣну угля 34 франка за тонъ, а эфира 2 фр. 10 сантимовъ за литръ, увидимъ что та же машина, которая издерживала прежде 816 франковъ, теперь употребляетъ на свое дѣйствіе (включая и эфиръ) только 202 франка, т. е. содержаніе ея стоить въ четверо дешевле.



*Два купеческіе долговѣчные брига.* На дняхъ пришелъ въ Кронштадтъ англійскій купеческій бригъ *Conference*, въ 297 тоновъ, съ грузомъ соли. По словамъ его шкипера, Томаса Гаррисона, судно это прежде называлось *City of Bristol* и было трехмачтовое.—Во время войны за независимость Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки оно, и тогда уже довольно старое, было взято въ плѣнъ французскимъ приватиромъ и продано во Франціи, гдѣ вѣроятно было исправлено. Въ продолженіи плѣна, всѣ документы, а также и аттестатъ судна потеряны, и вотъ причина, почему нельзя въ точности опредѣлить времени его постройки. Въ послѣдствіи судно это опять перешло въ руки Англичанъ, и въ 1786 году тимбировано въ Уитби, приче́мъ оно увеличено въ длину, и вмѣсто прежняго трехмачтоваго галета обращено въ бригъ. Въ тоже время переименовано и имя судна. Теперешній владѣлецъ его, г. Джонъ Робсонъ, желая знать въ точности годъ его постройки, перерылъ всѣ архивы бристольской верфи, и слѣдствіемъ этихъ разысканій было открытіе, что судно *City of Bristol* построе-

но около 160-ти лѣтъ тому назадъ. Впрочемъ, все вышесказанное основано только на словахъ шкипера Гаррисона, а по аттестату, имѣющемуся теперь на *Conference*, видно только, что это судно тимбировано въ 1786 году, длина его 98 ф. 7 д., ширина 26 ф. 5 д., глубина интрюма 18 ф. 7 д. — Оно построено изъ англійскаго дуба, по старой системѣ. Образование его носовой части чрезвычайно полное, тяжелое и по наружности очень походить на носовую часть нашихъ бердовскихъ ботовъ. Внутреннее скрѣпленіе частію деревянное, частію желѣзное, а бимсы укрѣплены желѣзными виловатыми кницами; шпангоуты, бимсы, даже обшивка—всѣ дубовые, безмѣрно толсты и тяжелы, почему и судно не можетъ похвалиться хорошою ходкостью. Въ полномъ грузу сидитъ ахтеръ-штевень 14 ф. 6 д., форъ-штевень 14 ф. 4 д., такъ что дифференъ его на корму, только два дюйма. Сколько шкиперъ Гаррисонъ можетъ припомнить, *Conference* постоянно перевозилъ изъ Америки лѣсъ, и только изрѣдка грузъ его составляли другіе товары. Вооруженіе обыкновенное купеческихъ бриговъ, только бушпритъ, сдѣланный изъ одного дерева, четырехгранный почти до половины своей наружной части, и округленъ уже къ концу. *Conference* шелъ изъ Англійи до Кронштадта шесть недѣль; но изъ этого 30 дней употребилъ на переходъ Балтійскимъ моремъ и Финскимъ заливомъ, имѣя постоянно свѣжіе противные вѣтры.

Другое судно, стоящее теперь въ кронштадтской купеческой гавани, также англійское, въ 287 тоновъ, называется *Henry*, шкиперъ Гудрикъ, пришло съ грузомъ хлопчатой бумаги. Оно построено изъ англійскаго дуба въ Нью-Кастлѣ въ 1778 году, и слѣдовательно служить 75 лѣтъ. Длина его 95 ф. 5 д., ширина 27 ф. 1 д., глубина интрюма 17 футъ — Во время послѣдней морской войны временъ французской республики и имперіи, англійское правительство обратило *Henry* въ военный

транспортъ и употребляло его для доставленія въ колоніи и на эскадры военныхъ снарядовъ, такелажа и другихъ вещей. После заключенія мира, *Henry* опять преобразовался въ купеческій бригъ, постоянно перевозилъ лѣсъ, колониальные товары, а иногда уголь и соль. Нѣтъ сомнѣнія, что въ теченіе своей службы, судно это было тимбировано и исправляемо; но по увѣренію шкипера Гудрика, изъ шпангоутовъ перемѣнены весьма не многіе. Системою постройки, *Henry* мало отличается отъ *Conference*: тотъ же полный, круглый носъ, тѣ же круглые бока, то же скрѣпленіе, та же массивность и тяжелина всѣхъ частей. Вообще, строитель тудясь надъ постройкою купеческаго судна, естественно болѣе заботился о прочности и вмѣстительности судна, нежели о его ходкости и поворотливости. Во всѣхъ этихъ отношеніяхъ бриги *Henry* и *Conference* родные братья, и смѣло могутъ соперничать другъ передъ другомъ, какъ по неуклюжести своего наружнаго вида, такъ и по обширности своихъ грузовыхъ трюмовъ. Для команды, помѣщеніе на обѣихъ судахъ чрезвычайно удобное, потому что въ жилой палубѣ, человѣкъ большаго роста, почти на футъ не хватаетъ головой до бимсовъ. Мачты у обѣихъ однопоревки, а бушпритъ на *Henry* такой же, какъ и на *Conference*. Шкиперъ Гудрикъ уже лѣтъ 20 командуетъ бригомъ *Henry*: это веселый, добрый старикъ, всегда улыбающійся. Разсказать многого и въ подробности о своемъ суднѣ онъ не можетъ, имѣя въ этомъ отношеніи очень ограниченныя свѣденія; но зайдегъ рѣчь о долговѣчности его посудины, и онъ съ невыразимою, комическою важною развертываетъ судовой аттестатъ, съ гордостью показываетъ на годъ постройки судна, и потомъ самодовольно покачивая головой, съ улыбкой покровительства, гладитъ рукою устарѣлый бортъ дряхлаго *Henry*.

Кронштадтъ, іюня 12-го дня 1853 г.

**Капитанъ Лейтенантъ Головинъ.**

*Примѣръ присутствія духа, необыкновенной находчивости и ловкости.* Передъ поворотомъ оверштагъ корабля Ф., въ отдѣльномъ его плаваніи, въ Финскомъ заливѣ, въ 1834 году, старшій лейтенантъ Г., послѣ обхода палубъ, выйдя на верхъ изъ форъ-люка и не слыхавъ команды: *по мѣстамъ!*— остановился на подвѣтренной сторонѣ, и отдавалъ приказания на бакѣ шкиперу. Вдругъ командуютъ: *грозъ-марса-булинь отдай!* И лейтенантъ Г., стоявшій въ это время въ бухтѣ контра-браса, который быстро рванулся винтообразно вверхъ, увидя явную для себя опасность и не надѣясь болѣе выскочить изъ бухты цѣлымъ, въ тотъ же моментъ схватился за взвивавшійся къ верху брасъ, и быстро былъ поднять имъ подъ марсъ. Здѣсь предстояла ему новая опасность быть раздавлену или разорвану на части. Но находчивость и присутствіе духа спасли его и въ эту минуту отъ неминуемой гибели. Подлетая къ марсу, онъ мгновенно ослабилъ руки и быстро полетѣлъ внизъ; но тутъ опять ожидала его опасность разбиться о палубу. Въ эту новую критическую минуту, онъ снова крѣпко сдерживается на бѣгущемъ вверхъ брасѣ и снова вмѣстѣ съ нимъ быстро поднимается вверхъ. Подъ марсомъ, во время опять ослабилъ руки, какъ и прежде, и вторично стрѣлою спустился внизъ; затѣмъ поднялся такимъ же образомъ въ третій разъ, и въ безсиліи тихо спустился по остановившемуся уже брасу на палубу. Это рѣдкое присутствіе духа, ловкость и находчивость лейтенанта Г., изумившія всѣхъ его сослуживцевъ, спасли ему жизнь. Онъ заплатилъ только ободранною на ладоняхъ и пальцахъ кожею.

**А. В.**

==

*Нѣчто о салютахъ между Россією и Францією.* Выписываемъ изъ записокъ французскаго капитана Леконта, бывшаго два раза въ Россіи, слѣдующія мѣста, относящіяся къ

исторіи о салютахъ: «Старинный трактатъ между Франціею и Россіею, содержалъ странное условіе, что бы при салютахъ, русскія батареи и суда стрѣляли двумя выстрѣлами менѣе, чѣмъ французскія.

«Когда въ 1814 году я былъ въ Ригѣ (\*), то нашъ отрядный командиръ, Бержеретъ, не получивъ согласія отъ коменданта Дюнамундской крѣпости на равное число выстрѣловъ, вовсе не салютовалъ, чтобъ не получить 19 выстрѣловъ на предложенные имъ 21. Съ тѣхъ поръ неоднократно приходили въ Ригу нѣсколько военныхъ транспортовъ за мачтовымъ лѣсомъ, и также не салютовали по той же причинѣ. . . .

. . . . Начальникъ нашего отряда (\*\*), капитанъ Ле Купэ, имѣлъ порученіе, чрезъ посредство посла, дипломатическимъ путемъ испросить равное число выстрѣловъ при обоюдныхъ салютахъ, какъ для настоящаго случая, такъ и на будущее время. Но желаніе Франціи было въ томъ предупредительно вниманіемъ Государя Императора Александра 1-го, ибо по приходѣ нашемъ въ Кронштадтъ намъ тотчасъ объявили, что отвѣтятъ намъ равнымъ числомъ выстрѣловъ. . . .

. . . . Незадолго до возвращенія нашего тогда въ Брестъ ушелъ оттуда русскій фрегатъ *Орелъ*. Адмиралъ и главный командиръ въ Брестѣ графъ Гурдонъ, знавшій уже какъ мы были приняты и обласканы въ Россіи, ничего не упустилъ для приличнаго и достойнаго приѣма. Кстати сообщу

(\*) Тогда французскій фрегатъ *Глуаръ* и военные транспорты *Эско* и *Ронъ* привезли изъ Шербурга въ Ригу отъ 800 до 900 русскихъ раненыхъ и отвезли обратно до 1000 человекъ французскихъ плѣнныхъ.

(\*\*) Въ 1824 году пришелъ въ Кронштадтъ, для отвоза за границу французскаго посла де-ла-Феррона, отрядъ, состоявшій изъ фрегата *Аретюзъ*, корвета *Эжери* и военныхъ транспортовъ *Саламандръ* и *Сенъ*.

фактъ, имѣющій связь съ исторіею салютовъ, о которыхъ я говорилъ выше. Должно полагать, что командиръ Фр. *Орель* имѣлъ на счетъ этого инструкцію, ибо прибывъ въ Брестъ, онъ не переговоривъ о салютѣ, какъ то дѣлается обыкновенно, сталъ тотчасъ салютовать, и такъ часто и скоро, что не возможно было сосчитать выстрѣловъ. Адмиралъ Гурдонъ, будучи въ затрудненіи, послалъ офицера на фрегатъ спросить о числѣ сдѣланныхъ выстрѣловъ. Ему было дано въ отвѣтъ, что Русское Правительство не считается съ своими друзьями. На что главный командиръ приказалъ батарееи порта сдѣлать *сто* выстрѣловъ.»

*Прим. Ред.* Въ юль мѣсяцъ 1824 года, былъ въ Брестъ нашъ 44 пуш. фрег. *Проворный*, а не *Орель*, съ командою гвардейскаго экипажа, посланный для практики въ Средиземное море (до Гибралтара только), подъ командою капит.-лейт. Казина. Плаваніе это очень хорошо описано въ VIII части записокъ госуд. адмиралт. д-та (стр. 23—125), гдѣ о салютѣ однако ничего не упоминается, а только сказано, что кап. Лекупе съ фрегата *Аретуза* далъ еще въ Кронштадтѣ на фрегатъ *Проворный* лодмана, который вводилъ ихъ въ Брестъ и выводилъ оттуда.



*Взрывъ на англійской яхтѣ, шхуль Клайморъ.* Владѣлецъ яхты Клайморъ (*Claymore*), вице-командоръ королевскаго сѣвернаго яхтъ-клуба, А. Кембель, участвовавшій въ прошлогодней гонкѣ Императорскаго С. Петербургскаго яхтъ-клуба, въ нижеслѣдующемъ письмѣ къ издателю Яхтеннаго Журнала Гонта (*Hunts Yachting Magazine*) описываетъ взрывъ, происшедшій 14-го сентября прошедшаго года, на его яхтѣ, отъ самовоспламененія нѣсколькихъ красныхъ фалшфейеровъ.

Помѣстивъ въ Сборникъ описаніе этого происшествія, мож-



но надѣяться, что владѣльцы яхтъ и частныхъ судовъ нашихъ остерегутся имѣть такіе фалшфееры на своихъ судахъ; суда же, принадлежащія къ военному флоту, никогда подобными фалшфеерами не снабжаются.—Вотъ это письмо.

*Блейтвудъ-Гоузъ, Ренфрью.  
15 октября 1852 г.*

Милостивый государь,

Желая предостеречь моихъ товарищей—владѣльцевъ яхтъ, а также всѣхъ мореходцевъ, отъ *весьма опасныхъ красныхъ и зеленыхъ фалшфееровъ*, и въ особенности отъ пер-  
выхъ, прошу васъ помѣстить слѣдующее описаніе случившагося происшествія, въ вашемъ достойномъ и много читаемомъ изданіи.

Мнѣ чрезвычайно правился свѣтъ красныхъ и зеленыхъ фалшфееровъ, видѣнныхъ мною на фейерверкѣ, созженномъ во время Коускихъ яхтенныхъ гонокъ. Я рѣшился взять нѣсколько изъ нихъ съ собою въ Шотландію, въ добавокъ къ обыкновенному моему запасу фалшферовъ и ракетъ, вопреки (сознаю) совѣта командира моей яхты, который утверждалъ, что они способны воспламениться сами собою, а въ особенности красные. Тотъ, кто ихъ продавалъ мнѣ, увѣрялъ однакоже, что новый способъ составленія этихъ фалшфееровъ совершенно устраняетъ всякую опасность самовозгаранія, и что эти фалшфееры въ значительномъ количествѣ употребляются восточнымъ и другими парходными обществами, а также и на многихъ яхтахъ. Основываясь на этомъ, я купилъ восемь красныхъ и около дюжины зеленыхъ фалшфееровъ, и чтобы предупредить, какъ мы думали, всякую опасность, они были положены въ особенный ящикъ, далеко отъ крѣйтъ-камеры, и въ той же упаковкѣ, въ которой ихъ привезли на яхту.

Передъ отплытіемъ изъ Соутемптона, я слышалъ, что ях-

та-шкуна *Mevist* принадлежащая г-ну Арботнотъ (*Arbuthnot*), находившаяся въ это время на рѣкѣ Клайдѣ, получила значительное поврежденіе отъ взрыва огневыхъ снарядовъ, но причина тогда была неизвѣстна. По прибытіи въ рѣку Клайдъ, я узналъ однакоже, что этотъ взрывъ безъ сомнѣнія произошелъ отъ самовоспламененія нѣсколькихъ красныхъ фалшфееровъ; поддюжины такихъ фалшферовъ были куплены въ Соутемптонѣ у того же продавца, у котораго приобрѣтены мои. Я рѣшился сжечь ихъ тотчасъ же, но ночью вѣтръ былъ очень свѣжъ, и боясь зажечь паруса, я отложилъ это до гонки яхтъ, назначенной 14-го сентября въ Локъ-Рейенъ (*Loch Ryan*).

Рано утромъ этого дня, я просилъ капитана Девисъ выпустить изъ крѣпости-камеры десять картузовъ пороха, на случай салюта. Онъ это сдѣлалъ, и по несчастію, какъ послѣ оказалось, положилъ картузы въ тотъ же ящикъ гдѣ лежали красные фалшфееры, но въ крѣпкомъ оловянномъ кокорѣ; въ нихъ вѣсу было не болѣе двухъ фунтовъ.—Послѣ того, я поѣхалъ на яхту *Mevist*, чтобы узнать подробности взрыва, и мнѣ показали разрушеніе имъ причиненное; всѣ кормовыя устройства были совершенно уничтожены, а также свѣтлыя люки и пр., а изъ расказа г. Арботнота явствуетъ безъ всякаго сомнѣнія, что причина взрыва заключалась единственно во внезапномъ самовозгорѣніи красныхъ фалшфееровъ, которые были уложены вмѣстѣ съ тремя фунтами пороху и въ такомъ мѣстѣ, куда никто, кромѣ его, доступа не имѣлъ.

Когда началась гонка яхтъ, я поѣхалъ на яхту г-на Дугласъ, *Метеоръ*, съ моимъ сыномъ, какъ прежде было условлено, чтобы видѣть гонку, а свою яхту Клейморъ, оставилъ на якорѣ, развѣченную флагами, и приказалъ дворецкому приготовиться принять большое число гостей. Едва прошелъ часъ по отъздѣ нашемъ, какъ мы увидѣли облако дыма, по видимо-

му позади яхты Клайморъ. Мы находились однакоже слишкомъ далеко, чтобы можно было разсмотрѣть отчего произошелъ этотъ дымъ, и полагали, что это было на берегу, гдѣ въ то время находилось много народа и стрѣляли изъ пушекъ. Вскорѣ однакоже г. Арботнотъ прибылъ къ намъ на своей гичкѣ, и извѣстилъ насъ, что на яхтѣ *Клайморъ* произошелъ взрывъ, такого же вида, но съ болѣею силою, какъ на яхтѣ *Мевисъ*, и что къ особенному счастію, никто на яхтѣ не убитъ и не раненъ. Я немедленно поѣхалъ на яхту и былъ пораженъ страшнымъ опустошеніемъ отъ взрыва, происшедшаго отъ сравнительно небольшого количества пороха: всѣ кормовыя каюты были совершенно разрушены, всѣ переборки и двери сорваны съ мѣста. Большой свѣтлый люкъ сброшенъ вовсе, а другіе люки всѣ повреждены, и даже палубныя доски выдавлены къ верху. Якорь, вѣсомъ въ 8 центнеровъ (до 25 пудъ), лежавшій посредниѣ на палубѣ, подброшенъ къ верху на два фута, причемъ выдернуты изъ палубы два большіе мѣдные рыма, къ которымъ онъ былъ принаитовленъ. Провидѣніе видимо хранило находившихся на яхтѣ; еслибы этотъ взрывъ случился двумя часами позже, когда на яхтѣ было бы множество гостей, то не могло бы обойтись безъ значительныхъ, а можетъ быть и ужасныхъ случайностей.

По причинѣ сырой погоды, всѣ двери и люки были закрыты, что можетъ отчасти объяснить значительность поврежденій въ корпусѣ судна. Но причина взрыва, самовоспламененіе красныхъ фалшфееровъ, не подлежитъ и въ этомъ случаѣ никакому сомнѣнію, а происшедшее такъ недавно, и въ тѣхъ же обстоятельствахъ, на яхтѣ *Мевисъ*, должно убѣдить и самыхъ невѣрующихъ. Надѣюсь, что это послужитъ предостереженіемъ для всѣхъ, имѣющихъ на судахъ огневые снаряды или хранящихъ такія вещи на берегу, чтобы никогда не заводить этихъ

красныхъ фалшфейеровъ, что бы имъ ни говорили продавцы такихъ вещей:

Подписано: *А. Кемпбель, вице командоръ корол. съвѣяхтъ-клуба.*



*Новый водолазный приборъ Сенъ-Симонъ-Сикара.*

Уже три раза испытанъ былъ на рѣкѣ Сенъ приборъ изобрѣтенія г-на Сикара. При второмъ испытаніи, въ присутствіи многочисленныхъ зрителей, пріятель изобрѣтателя, г. Граншанъ, снабженный приборомъ, спустился въ рѣку на глубинѣ пяти метровъ, и по нѣскольку разъ, подымаемый на верхъ, приносилъ взятые имъ со дна рѣки камни, вѣсомъ не менѣе 15 килограммовъ, т. е. почти по пуда.

Приборъ Сенъ-Симонъ-Сикара чрезвычайно простъ: онъ состоитъ преимущественно изъ металлическаго ящика, надѣваемого водолазомъ на спину, какъ ранецъ, въ которомъ производится искусственная атмосфера, что и составляетъ тайну изобрѣтателя. Изъ этого ящика проведены въ шлемъ двѣ каучуковыя трубы длиною въ 20 сантиметровъ, такъ что газъ, содержащійся въ ящикѣ, переходитъ въ шлемъ. Вся одежда отъ плечъ до ногъ изъ каучука. Оконечности рукавовъ имѣютъ форму перчатокъ, для свободнаго дѣйствія пальцами; концы же обуви, какъ носки. Одежда застегивается на груди и прорѣзь устроена такъ, чтобы могъ герметически закрываться. Сверхъ того, чтобы давленіе воды не препятствовало свободному дыханію прижатіемъ одежды, на грудь надѣвается выпуклый кирасъ. Шлемъ имѣетъ круглую форму и достаточно просторенъ, чтобы дать головѣ возможность свободно двигаться во все стороны; впереди вставлены три круглыя стекла: одно впереди глазъ, и два по обѣимъ сторонамъ. Боковыя стекла вставлены наглухо, переднее же ввинчивается передъ опусканіемъ въ воду и вывин-

чивается по выходѣ изъ нея. Къ поясу этого костюма приделаны свинцовыя тяжести для погруженія въ воду, а къ ногамъ свинцовыя подошвы. Г-мъ Сикаромъ изобрѣтенъ также фонарь, горящій въ водѣ, и оказавшійся въ совершенной исправности во все три раза, что былъ взятъ въ глубину.

Главное преимущество новаго изобрѣтенія состоитъ въ томъ, что водолазъ беретъ, такъ сказать, атмосферу съ собою, не нуждаясь въ сообщеніи съ наружнымъ воздухомъ и слѣдовательно нѣтъ надобности въ воздухоснабжающей помпѣ. Тутъ къ водолазу проведены сверху только два конца, одинъ для поданія сигнала, чтобъ его подняли на поверхность, а другой для самаго подъема.



#### *Модели или рельефные планы французскихъ портовъ.*

Основаніемъ примѣчательной Императорской галлерей моделей крѣпостей въ Парижѣ послужило предложеніе *Луву* королю Людовику XIV, изображать рельефно и со всеми подробностями взятія у непріятелей крѣпости, и помѣщать такія модели, какъ память подвиговъ и славы французскаго оружія, въ Тюльерійской дворецъ. Первая модель, въ 1668 г., была крѣпость Атъ; съ того времени по 1715 г. сняты были пятьдесятъ крѣпостей, и затѣмъ предпріятіе это было продолжаемо при всехъ послѣдовавшихъ правленіяхъ.

Къ счастью, что для первой модели избранъ былъ хорошій масштабъ, а именно *одинъ футъ на сто туазовъ* (въ шестисотую долю противъ натуры), а къ довершенію успѣха, возмѣнили удачную мысль удержать тотъ же масштабъ для всехъ послѣ сдѣланныхъ моделей.

Это драгоценное собраніе, которое понынѣ постоянно увеличивается приращеніемъ новыхъ произведеній, пострадало нѣсколько въ 1815 году. Тогда Пруссаки отобрали модели

рейскихъ и мозельскихъ крѣпостей, и тогда же возвращены были самимъ французскимъ правительствомъ Голландіи и Пиемонту модели крѣпостей сихъ державъ (въ томъ числѣ Пиемонту модель Спеціи), принадлежавшихъ Франціи во время Имперіи. Нынѣшній бюджетъ для произведенія моделей простирается ежегодно до 20,000 франковъ.

Въ этомъ любопытномъ собраніи моделей находятся слѣдующія приморскія мѣста. *Средиземнаго моря*: Антибъ, острова Св. Маргариты, Сенъ-Троpezъ, Тулонъ (модель эта начата въ 1794 г., въ память знаменитой осады и взятія сего города генераломъ Бонапарте), Шато д'Ифъ, цитадель Св. Николая, Марсель.—*Океана*: Бруажъ, фортъ Шапюсъ, Олеронъ, Сенъ Мартенъ де Рэ, Форъ де ла Прэ, Бель-Пль, Брестъ (въ 1813 г.), Ла Конше, Монъ Сенъ-Мишель и Шербургъ.



*Анекдотъ изъ походной жизни адмирала Схрейвера.*  
Храбрый голландскій адмиралъ Корнелисъ Схрейверъ, умершій въ 1768 году въ Амстердамѣ, въ чинѣ лейтенантъ адмирала Голландіи и западной Фрисландіи, будучи еще командиромъ военнаго судна въ Средиземномъ морѣ (гдѣ около половины XVIII вѣка отличался онъ подвигами противъ Алжирцовъ), вступилъ однажды, въ 1740 году, въ бой съ превосходившимъ его въ силахъ, алжирскимъ пиратомъ. Обѣ стороны дрались съ ожесточеніемъ, но не взирая на усилія Голландцевъ часталъ моментъ гдѣ Схрейверъ имѣлъ поводъ опасаться быть побѣжденнымъ несоразмѣрными силами непріятеля. Рѣшившись въ столь критическомъ положеніи не сдавать себя живымъ и судно въ руки пратовъ—онъ подзываетъ къ себѣ канонира, къ которому имѣлъ полную довѣренность въ его безусловномъ послушаніи и преданности къ службѣ, и приказываетъ ему, не снукая глазъ съ своего командира, наблюдать за его движеніями,

держа фитиль въ рукахъ, чтобы при третьемъ ударѣ ноги о палубу, не говоря ни слова зажечь кроить-камеру.

За тѣмъ капитанъ, услокоенный на счетъ дальнѣйшей участи своего судна и чести ввѣреннаго ему флага, сталъ продолжать свои распоряженія и весь углубленный въ маневры, для скорѣйшаго исполненія ихъ, уже готовъ былъ при командованіи топнуть ногою въ третій разъ, какъ къ счастью вспомнилъ еще во-время о данномъ имъ условномъ знакѣ. Дѣло кончилось совершенною побѣдою и овладѣніемъ непріятельскаго судна. Только что Схрейверъ сталъ обходить свое судно, чтобы благодарить команду и осмотрѣть раненыхъ, какъ наткнулся на того канонира съ фитилемъ въ рукахъ и сказалъ ему: Какъ, ты, все еще тутъ? Да, капитанъ—отвѣтилъ хладнокровно канониръ—я насчиталъ два удара о палубу, жду третьяго!

(съ Голландскаго).



## РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

— 17-го іюня пришло въ Кронштадтъ американское трехмачтовое судно, замѣчательное какъ по своей необыкновенной для купеческихъ судовъ величинѣ, такъ и по наружной красотѣ. — Это судно, называемое *Golden-Eagle*, построено въ 1852 году въ Штатѣ Мэнъ, на восточномъ берегу сѣверной Америки, въ небольшомъ портѣ Кеннебункъ (44° сѣвер. широты), строителемъ Титкомъ. Теперь подъ командою шхипера Франклинъ Томсона, оно пришло изъ Нью-Орлеана, съ грузомъ хлопчатой бумаги. *Golden-Eagle* имѣетъ три палубы, построенъ изъ американскаго дуба и южной сосны; скрѣ-

иленіе подводной части мѣдное, надводной желѣзное; длина по палубѣ 195 футъ, ширина 41 ф.  $2\frac{1}{4}$  д., глубина интрьума  $29\frac{1}{2}$  ф.; въ полномъ грузу, котораго судно подымаетъ 1273 тона, ахтеръ-штевень углубляется до 23 футовъ. По словамъ шкипера и датскаго лопмана, *Golden-Eagle* ходитъ до 14-ти узловъ, что впрочемъ подвержено сомнѣнію. Вооруженіе фрегатское, съ трюмъ-стеньгами; мачты однопоревки.

— Шведскій 40 пуш. фрегатъ *Эжени*, подъ командою капитана *Виргина* прибылъ, возвращаясь изъ кругосвѣтнаго путешествія, 13-го іюня въ Шербургъ, гдѣ ему сдѣланъ былъ со стороны французскихъ морскихъ офицеровъ самый радушный пріемъ. *Эжени* отплылъ изъ Швеціи въ октябрѣ 1851 года, заходилъ въ Ріо Жанейро и въ рѣку Ла Плату, прошелъ въ февралѣ 1852 г. Магеллановъ проливъ, заходилъ въ Вальпарайзо, въ Каллао, на Галлапагоскіе острова, въ Панаму, и Санъ-Франциско. Фрегатъ посѣтилъ въ Тихомъ Океанѣ острова: Сандвичевы, Таити, Дружества и портъ Джаксонъ, заходилъ на Каролинскіе и Маріанскіе острова, въ Кантонъ, Маниллу, Сингапуръ, Батавію, на остр. Маврикія и на мысъ Доброй Надежды. *Эжени*, отплывъ съ острова Св. Елены 14 мая, прибылъ въ Плимуть 8-го іюня, и, какъ выше сказано, въ Шербургъ 13-го іюня.

Въ продолженіе всего плаваніе фрегатъ лишился изъ 340 человекъ команды пяти нижнихъ чиновъ, а именно: *двухъ* умершихъ отъ лихорадки въ Индійскомъ океанѣ, *одного* убитшагося паденіемъ съ мачты и *двухъ* бѣжавшихъ. Фрегатъ оставилъ Шербургъ 17 іюня. (*La Marine*, 26 іюня 1853).

— Пишутъ изъ Голландіи, что въ Гагѣ скончался одинъ изъ ученѣйшихъ исторіографовъ Голландіи — *Янъ Королусъ Іонге (Jonghe)*, 60 лѣтъ. Онъ написалъ между прочимъ: Исторію нидерландскаго флота и исторію сношеній Нидерландовъ съ Венеціею.



— Суточная стоимость содержанія англійскаго 21 пуш. пароваго фрегата *Террибль* въ 1847 тон. и 800 лош. силъ (весь вѣсъ машины 560 тоновъ), при  $10^9/_{10}$  узловъ ходу, составляетъ (по *Nautical Standard*) почти 191 ф. ст. (около 1200 р. сер.) а именно:

	ф. ст.	шил.	пенс.
Надрывъ и износъ корпуса, рангоута и пр:	25		
Содержаніе команды и продовольствіе . . . . .	44	5.	2.
Механизмъ, масло и пр: . . . . .	19	11.	2.
Уголь . . . . .	102		
	<hr/>		
И того	190.	16.	4.

— Въ Ливерпулѣ, на одно спущенное недавно судно поставлены желѣзныя мачты, составленныя изъ пустыхъ цилиндровъ; въ верхней части ихъ сдѣланы дверцы, которыя будучи открыты обращаютъ мачту въ вентиляторъ.

— Въ каждую секунду низвергается въ бездну Ніагарскаго водопада 69000 тоннъ воды, сила которой равняется 4533344 лошадиныхъ силъ.—Этотъ страшный напоръ воды въ 19 разъ сильнѣе всѣхъ водяныхъ и паровыхъ машинъ Великобританіи. Всѣ фабрики и водяные мѣльницы всего свѣта дѣйствующіе водою, вмѣстѣ взятые, не могутъ равняться силѣ Ніагарскаго водопада.

— Упомянутый въ предъидущемъ № М. Сб. (въ концѣ стр. 528-й) пароходъ *Язонъ*, при самомъ спускѣ его, 21-го іюня нов. ст., съ верфи г.г. Меръ и К-о. въ Блэквалѣ, — переименованъ и названъ *Крезъ*. Оба эти имени обѣщаютъ богатства генеральной компаніи винтоваго пароходства, которой принадлежитъ этотъ прекраснѣйшій желѣзной пароходъ. На немъ будутъ машины г.г. Ренни, въ 400 силъ съ винтомъ; длина парохода 280 футъ.

— Пишутъ о намѣреніи одного лорда учредить, на двухъ

желѣзныхъ пароходахъ, постоянныя сообщенія Европы съ Гренландією, въ которой отысканы разныя металлическія руды; на что будто имѣетъ онъ уже и согласіе датскаго правительства.

— Норвегія. *Христианія*, 9 іюня н. с. По новѣйшимъ извѣстіямъ изъ Остфинмаркена, уловъ тамъ рыбы, въ нынѣшнюю весну, былъ чрезвычайно изобильный, въ слѣдствіе чего треска и рыбій жиръ продавались тамъ по цѣнамъ очень низкимъ. Напротивъ того, у западныхъ береговъ Норвегіи, а также у Лафоденскихъ острововъ, уловъ рыбы, кончившійся въ апрѣлѣ, былъ посредственный. — Выгоды полученныя въ послѣдніе годы отъ экспедицій для морскихъ промысловъ въ полярныхъ водахъ, побуждаютъ Норвежскихъ промышленниковъ къ возобновленію этихъ экспедицій въ нынѣшнее лѣто и при томъ въ большихъ размѣрахъ. Изъ одного Гаммерфеста будетъ послано къ Шпицбергену 18 судовъ для тюленьяго промысла. Англичане также обратили опять вниманіе свое на полярныя моря и вѣроятно, въ скоромъ времени, число Англійскихъ китоловныхъ судовъ тамъ увеличится противъ прежняго. (*Изъ Коммерч. Газ.*)

— Пишутъ, что въ Стокгольмѣ совѣщаются теперь извѣстные ученые и астрономы: нашъ *Струве*, норвежской профессоръ *Ганстенъ*, прусской *Ангеландъ* и шведской *Зееландеръ* — объ измѣреніи градуса земнаго меридіана въ Лапландіи, что предпринимаетъ Шведское правительство.

---

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКОЕ ИЗВѢСТІЕ.

### СПИСОКЪ

#### ИЗДАНИЯМЪ ИМПЕРАТОРСКАГО РУССКАГО ГЕОГРАФИЧЕСКАГО ОБЩЕСТВА.

#### ЦѢНЫ.

- 1.) *Записки Имп. Рус. Геогр. Общества Спб.*
- |                                |        |       |
|--------------------------------|--------|-------|
| Книжки I и II. 1849 г. . . . . | 1 руб. | « к.  |
| Книжка III. 1849 г. . . . .    | 1 руб. | « —   |
| Книжка IV. 1850 г. . . . .     | 1 руб. | « —   |
| Книжка V, 1851 г. . . . .      | 1 руб. | « —   |
| Книжка VI. 1852 г. . . . .     | 1 руб. | « —   |
| Книжка VII. 1853 г. . . . .    | 1 руб. | 50 к. |
| Книжка VIII. 1853 г. . . . .   | 2 руб. | « —   |
- 2.) *Географическія извѣстія*, изданныя отъ  
Рус. Геогр. Общества, подъ редакцію  
Н. И. Надеждина, за 1848 г. Шестъ  
выпусковъ Спб. . . . . 1 руб. 50 к.
- Тоже, подъ редакцію В. В. Григорьева, за  
1849 годъ. Семь выпусковъ. Спб. . . 1 руб. 50 к.
- Тоже, подъ редакцію В. В. Григорьева, за  
1850 г. Четыре выпуска Спб. . . . . 2 руб. 50 к.
- 3.) *Вѣстникъ* Имп Рус. Геогр. Общества,  
за 1851 годъ, изданный подъ редакцію  
А. А. Краевского. Шестъ книжекъ. Спб. 5 руб.
- Тоже за 1852 годъ, изданный подъ редакцію  
В. А. Милютина. Шестъ книжекъ. Спб. 5 руб.

- Тоже за 1853 годъ, издаваемый подъ редакцію В. А. Милютина. СПб. Цѣна за все годовое изданіе . . . . . 5 руб.
- 4.) *Карманная книжка для любителей земледѣвія*. 1848 г. СПб. . . . . 1 руб.
- 5.) *Сборникъ Статистическихъ свѣдѣній о Россіи*, изданный Отдѣленіемъ Статистики. Томъ I. СПб. 1851 г. . . . . 2 руб. 50 к.
- 6.) *Этнографическій Сборникъ*. Выпускъ I. СПб. 1853 г. . . . . 1 руб. 50 к.
- 7.) *Списокъ мѣстъ въ С. З. части средней Азіи*, положеніе которыхъ опредѣлено астрономически, составленный Я. В. Ханьковымъ и Ю. В. Толстымъ. СПб. 1850 г. . . . . 2 руб.
- 8.) *Дополненіе къ Списку мѣстъ въ С. З. части средней Азіи* СПб. 1851 г. . . . . » 50 к.
- 9.) *Карта Аральскаго моря и Хивинскаго Ханства*, составленная Я. В. Ханьковымъ. СПб. 1851 г. . . . . » 50 к.
- 10.) *Этнографическая карта Европейской Россіи*, составленная П. И. Кеппеномъ. Второе изданіе. 1853 г. СПб. . . . . 8 руб.
- 11.) *Карта Сѣвернаго Урала и береговаго хребта Пай-Хоя*, составленная по изслѣдованіямъ Уральской Экспедиціи. СПб. 1853 г. . . . . 1 руб. 75 к.
- 12.) *Сѣверный Уралъ и береговой хребетъ Пай-Хой*. Изслѣдованія Уральской Экспедиціи, снаряженной Имп. Рус. Геог. Обществомъ. Томъ I. 1853 г. СПб. . . . . 2 руб.

- 13.) *Атласъ Тверской губерніи*. Выпускъ I, содержащій въ себѣ собраніе картъ Калязинскаго уѣзда. Москва. 1853 г. . . . 5 руб. 50 к.
- 14.) *Записки Кавказскаго Отдѣла* Имп. Рус. Геогр. Общества. Книжка I. Тифлисъ. 1852 г. . . . . 4 руб. 50 к.

Гг. Пногородные прилагаютъ за пересылку: *Географическія Извѣстія* 1848 и 1849 по 25 к., а 1850 г. по 50 к.; *карты*: Этнографической, Сѣвернаго Урала и Аральскаго моря, а также и атласа Тверской губерніи по 50 коп. сереб.

Всѣ означенныя изданія можно получать въ книжномъ магазинѣ Коммисіонера Ш. Р. Г. Общества Ратькова, въ С. Петербургѣ, на Невскомъ проспектѣ въ д. Бейльштейна; гг. пногородные могутъ также адресоваться и въ Канцелярію Общества.

=