

**МОРСКОЙ
СБОРНИКЪ,**

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

Томъ IV.

№ 9.

СЕНТЯБРЬ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Карла Крайя.

1850.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ЧЕТВЕРТАГО ТОМА.

=

	Стр.
Описание дѣйствій Черноморскаго флота въ 1828 и 1829 годахъ. Съ картою. (Окончаніе). <i>В. Мелихова</i> . . .	211
Экспедиція графа Войновича къ восточному берегу Каспія. <i>Александра Соколова</i>	227
Отрывокъ изъ путешествія капитана Росса въ южныя полярныя страны. <i>Перев. ХХХ.</i>	236
О самовозгараніи каменнаго угля на судахъ	250
Отрывокъ изъ рѣчи сэра Давида Брюстера	258

БИБЛИОГРАФІЯ.

Вооруженіе военныхъ судовъ; К. Посьета. <i>С. К.</i> . . .	263
<i>The practice of Navigation and Nautical Astronomy</i> ; Репера. <i>И.</i>	270

С М Ъ С Ъ .

Стопоръ для штурвала, съ чертежомъ. — Отважное путешествіе. — Арктическая газета. — О Соломбальской верфи. — Французскій флотъ. — Объ исправленіи Архимедова винта на пароходъ. — Первое въ Балтикъ Австрійское военное судно. — Офицерскіе чины въ Австрійскомъ флотъ и форма ихъ. — Англійскій 40 пуш. фрегатъ «Тетисъ»	275—287
Разныя извѣстія	288—290

ОПИСАНІЕ ДѢЙСТВІЙ
ЧЕРНОМОРСКАГО ФЛОТА

ВЪ ПРОДОЛЖЕНІЕ ВОЙНЫ СЪ ТУРЦІЕЮ,

ВЪ 1828 И 1829 ГОДАХЪ.

(Окончаніе. *)

—

ГЛАВА XXVII.

ОБЩІЙ ВЗГЛЯДЪ НА ДѢЙСТВІЯ ЧЕРНОМОРСКАГО ФЛОТА **.

Въ 1829 году не всѣ дѣйствія Черноморскаго флота были такъ удачны, какъ въ предшествовавшую кампанію; онъ потерялъ фрегатъ, и ни однажды не могъ встрѣтиться съ Турецкимъ флотомъ, хотя послѣдній нѣсколько разъ выходилъ изъ Босфора.

Не входя въ подробное разсмотрѣніе обстоятельствъ, сопровождавшихъ потерю фрегата Рафаилъ, и уже подвергшихся окончательному суду, мы считаемъ однако не излишнимъ при-совокупить, что въ этомъ несчастномъ событіи нѣтъ ничего, что могло бы послужить къ укоризнѣ кого-либо, кромѣ главнѣйшихъ участниковъ сдачи. При отправленіи къ Трапезонту

* Морской Сборникъ. Т. IV, стр. 128.

** См. прилагаемую карту Чернаго моря.

фрегата Рафаиль, не было въ виду ничего рѣшительно, что могло бы возбудить сомнѣніе за безопасность его въ пути, а долговременная, ничѣмъ до тѣхъ поръ не опороченная служба офицера командовавшаго фрегатомъ, представляла ручательство въ томъ, что, будучи поставленъ внѣ непосредственнаго на него вліянія Главнаго Командира, онъ найдетъ въ самомъ себѣ довольно твердости и благоразумія, чтобы удовлетворительнымъ образомъ исполнить возложенное на него порученіе. Не разъ предпріятія великихъ полководцевъ не удавались отъ неточности въ исполненіи подчиненными данныхъ инструкцій, или отъ неожиданныхъ ошибокъ со стороны лицъ, которымъ доверялись отдѣльныя команды, но, въ такомъ случаѣ, несчастіе болѣе или менѣе заслуженное, постигнутое начальника отдѣльнаго отряда, не въ состояніи помрачить славы ни главнаго вождя, ни войска.

Безуспѣшность поисковъ за Турецкимъ флотомъ можетъ, съ перваго взгляда, быть приписана недостатку дѣятельности, но безпристрастное изслѣдованіе всѣхъ обстоятельствъ докажетъ, что причина, по которой мы ни одного раза не были въ состояніи встрѣтиться съ непріателемъ въ морѣ, заключалась въ одномъ изумительно благопріятномъ для Турокъ степеніи обстоятельствъ, что тутъ не было ничего кромѣ счастья, противъ котораго безсильны и искусство и опытность.

Прежде чѣмъ приступимъ къ объясненію движеній обоихъ флотовъ, мы считаемъ нужнымъ пояснить причину, заставлявшую Главнаго Командира находиться болѣе въ Сизополь на якорѣ, нежели въ морѣ подъ парусами.

Главнѣйшая обязанность, лежавшая на флотъ, до самаго перехода войскъ за Балканы, состояла въ оборонѣ Сизополя, потеря котораго могла имѣть самое пагубное вліяніе на весь ходъ кампаніи, и который, до вступленія арміи въ Румелію, находился постоянно въ опасности. Имѣя въ сборѣ, въ окрестностяхъ Сизополя, корпусъ въ числѣ 10 тысячъ человекъ, непріатель непрерывно угрожалъ этому пункту и былъ удерживаемъ отъ нападенія только присутствіемъ нашего флота; это

подтверждалось единогласно и переметчиками и свиденіями, секретно получаемыми. Оставъ адмиралъ Сизополь на нѣсколько продолжительное время, городъ былъ бы атакованъ непременно, и если бы при этомъ случавъ удалось Турецкому флоту подойти къ Сизополю въ отсутствіе наше, тогда успѣхъ атаки былъ бы дѣломъ несомнѣннымъ, по совершенно открытому положенію сего города со стороны моря. Атакованныя съ одной стороны Турецкимъ корпусомъ, котораго предприимчивость была бы возбуждена присутствіемъ ихъ флота, и поражаемая, съ другой стороны, артиллеріею непріятельскихъ судовъ, которая въ состояніи была сравнять городъ съ землею, войска наши, при всей испытанной ихъ храбрости, были бы доведены, въ нѣсколько часовъ, до самаго отчаяннаго положенія. Кромь потери города, мы, съ паденіемъ его, теряли всь собранные въ немъ запасы и всь суда, которыя могли находиться въ это время въ портѣ. Пребываніе въ Сизополь не представляло никакого особеннаго удовольствія, и адмиралъ Грейгъ не былъ охотникъ до якорныхъ стоянокъ, но единственно великая отвѣтственность, лежавшая на немъ, за безопасность города, и совершенная увѣренность, что только присутствіе флота можетъ сохранить этотъ пунктъ за нами, были причиною, удерживавшею насъ при Сизополь, положеніе котораго тѣмъ-болѣе возбуждало опасеніе, что болѣзни и смертность постоянно ослабляли силу его гарнизона; состоя, въ половинѣ апрѣля, изъ четырехъ тысячъ, онъ, въ началъ іюня, имѣлъ подъ ружьемъ уже не болѣе 2500 человекъ.

Переходя за симъ къ дѣйствіямъ флотовъ нашего и Турецкаго, мы не станемъ останавливаться на выходахъ небольшихъ отрядовъ непріятеля изъ Босфора, которые не удалялись отъ берега далѣе 5 или 6 миль и, пользуясь сильнымъ благопріятствующимъ имъ теченіемъ, могли укрыться въ проливъ во всякое время, даже и при противномъ вѣтрѣ. Отрѣзать эти отряды отъ берега, было дѣломъ невозможнымъ.

Извѣстіе о первомъ появленіи въ морѣ Турецкаго флота, бы-

ло доставлено брикомъ Орфей, прибывшимъ въ Сизополь 26 апрѣля; командиръ брика донесъ, что 23 числа, находясь, вмѣстѣ съ фрегатомъ Штандартъ, предъ проливомъ, они видѣли, какъ выходилъ изъ него Турецкій флотъ. Въ слѣдствіе этого извѣстія, Главный Командиръ выступилъ немедленно изъ Сизополя и на всѣхъ парусахъ пустился къ Босфору. На другой день былъ полученъ рапортъ, отдѣленнаго предъ-тѣмъ къ проливу, съ двумя кораблями, капитана 1 ранга Скаловскаго, что приблизившись 24 числа къ Босфору, онъ не нашелъ предъ нимъ никакихъ непріятельскихъ судовъ. Фрегатъ Флора, посланный, въ тотъ же день, для осмотра пролива, по возвращеніи, увѣдомилъ, что весь Турецкій флотъ расположенъ на якорѣ у Буюкдере. Эти донесенія удостовѣрили Адмирала, что ежели Турецкій флотъ и выходилъ 23 числа въ море, то не болѣе какъ только на нѣсколько часовъ.

Видя изъ рапорта Скаловскаго, что онъ взялъ направленіе къ Пендараклии, и рассчитывая, что, можетъ-статься, онъ увелъ съ собою и фрегаты, предъ проливомъ находившіеся, Главный Командиръ отправилъ, 27 апрѣля, бригъ Ганимедъ для наблюденія за непріятелемъ.

Вечеромъ 7 мая, Ганимедъ прибылъ въ Сизополь, съ извѣстіемъ, что непріятельскій отрядъ, состоящій изъ одного корабля, одного фрегата и одного брика, вышелъ наканунѣ изъ Босфора и гнался за брикомъ Ганимедъ въ продолженіе двухъ часовъ. Адмиралъ, обезпеченный положеніемъ, при берегахъ непріятельскихъ, отряда капитана 1 ранга Скаловскаго, который, по расчету времени, надобно было полагать уже у Босфора, не счелъ нужнымъ отдѣлять особыхъ крейсеровъ для надзора за непріятелемъ, потому болѣе, что присутствіе при флотъ малыхъ судовъ было необходимо для приготавливавшейся, въ это время, противу Агатополя экспедиціи.

11 мая Скаловскій прибылъ съ отрядомъ въ Сизополь, и на другой день были посланы къ проливу фрегатъ Штандартъ, брики Орфей и Меркурій, которые, на пути къ мѣсту своего

назначенія, сошлись, утромъ 14 числа, съ Турецкимъ флотомъ, шедшимъ отъ береговъ Анатолиі.

Извѣстившись, по всей вѣроятности, о дѣйствіяхъ Скаловскаго въ Пендаракли и Акчесарь, непріятель, въ намѣреніи напасть на отрядъ нашъ, выступилъ 8 числа изъ пролива и взялъ направленіе къ Пендаракли. Въ этотъ день, до 6 часовъ вечера, поджидая изъ Акчесара фрегатъ Поспѣшный и брикъ Мингрелія, Скаловскій находился у мѣстечка Шили*; казалось, что встрѣча съ нимъ Турокъ была неизбежна, но случай, благопріятствовавшій непріятелю, расположилъ иначе; Турецкій флотъ не только разошелся съ нашимъ отрядомъ, но, прибывъ въ Пендараклию, нашелъ тамъ фрегатъ Рафаиль, котораго не было никакого повода полагать въ этомъ мѣствѣ.

Встрѣться нашъ отрядъ съ Турецкимъ флотомъ, послѣдствія были бы совершенно иныя; хотя непріятель далеко превосходилъ силу отряда капитана 1 ранга Скаловскаго, но по дознанной храбрости этого всѣми уважаемаго офицера, можно было рассчитывать навѣрное, что онъ вступитъ въ самый отчаянный бой съ Турками, и если бы ему и не удалось пріобрѣсти надъ ними поверхности, по крайней мѣрѣ онъ задержалъ бы ихъ въ морѣ и далъ средство адмиралу прибыть, съ остальными судами, для окончательнаго истребленія непріятельскаго флота. Не оставъ брикъ Ганимедъ поста своего при Босфорѣ для донесенія о выходѣ изъ пролива только трехъ судовъ непріятельскихъ, послѣдствія были бы тѣ же самыя, и ни въ томъ, ни въ другомъ случаѣ, не произошло бы несчастнаго столкновенія фрегата Рафаиль съ Турецкимъ флотомъ.

Счастіе продолжало, и послѣ этого, слѣпо покровительствовать Туркамъ. Избавивъ ихъ отъ встрѣчи съ нашимъ флотомъ и отрядомъ Скаловскаго, и бросивъ, такъ сказать, въ ихъ руки

* Мѣстечко Шили расположено на Анатольскомъ берегу, въ разстояніи около 20 миль отъ Босфора.

фрегатъ Рафаиль, оно дало имъ потомъ возможность переплыть въ одинъ день сто миль, отдѣляющихъ Пендараклию отъ Босфора, на что, при другихъ обстоятельствахъ, могло потребоваться пять или шесть дней, и, по приближеніи къ берегамъ Румелии, 14 мая, встрѣтитъ небольшой отрядъ нашъ, состоявшій изъ одного фрегата и двухъ бриковъ, шедшій къ Босфору для крейсерства. Могли ли обстоятельства расположиться болѣе выгоднѣйшимъ образомъ, и не были ли Турки вправдѣ считать встрѣченныя ими суда такими же вѣрными призами, какимъ былъ Рафаиль? Но въ этотъ разъ имъ суждено было жестоко ошибиться въ своихъ ожиданіяхъ. Догнанннй ими брикъ Меркурій, котораго вся оборона заключалась въ 18 каронадахъ, смѣло и рѣшительно вступилъ въ бой съ двумя непріятельскими кораблями, имѣвшими около 200 орудій большаго калибра и состоявшими подъ управленіемъ главныхъ своихъ адмираловъ. Предпочитая явную смерть безчестію плѣна, командиръ брика съ твердостію выдержалъ трехъ-часовое сраженіе съ своими исполнскими противниками и наконецъ заставилъ ихъ удалиться; пораженіе Турокъ, въ нравственномъ отношеніи, было полное и совершенное. Въ подвигъ брика Меркурій проявился вполне духъ, господствовавшій между всеми чинами флота.

Погоня за брикомъ Меркурій далеко отвлекла Турокъ отъ Босфора; несмотря однако на это и на поспѣшное выступленіе нашего флота изъ Сизополя 15 мая, непріятель не только не былъ догнанъ, но даже и усмотрѣнъ передовыми судами флота.

Еслибы наши крейсера успѣли приблизиться къ проливу нѣсколькими часами прежде Турокъ, то адмиралъ былъ бы извѣщенъ ими гораздо ранѣе, что Турецкаго флота нѣтъ въ Босфоръ, и тогда погоня за брикомъ Меркурій привела бы непріятеля прямо на встрѣчу нашего флота.

26 мая, Турецкій флотъ вновь вышелъ изъ пролива и, преслѣдуя фрегатъ Флора, доходилъ до Инады, но потомъ пово-

ротиль къ Босфору, куда и вошелъ 29 числа. Извѣстіе о появленіи въ моръ Турокъ, дошло въ Сизополь 28 числа; но такъ-какъ въ это время мы ожидали, каждый часъ, нападенія на городъ, отъ расположенныхъ предъ нимъ войскъ непріятельскихъ, а потому адмиралъ считалъ себя не вправъ оставить Сизополь безъ особенной крайней необходимости и совершенной увѣренности въ возможности встрѣтиться съ Турецкимъ флотомъ, для наблюденія за которымъ и былъ отправленъ къ Босфору фрегатъ Поспѣшный.

Вскорѣ за симъ получено донесеніе о новомъ выступленіи Турецкаго флота; оставивъ проливъ 31 мая, непріятель, въ продолженіе 1 и 2 іюня, гнался постоянно, за наблюдавшимъ за нимъ, брикомъ Орфей и прекратилъ преслѣдованіе только въ 10 миляхъ отъ Сизополя. Въ 7 часовъ по полудни, 2 числа, фрегатъ Поспѣшный, только-что вышедшій изъ Сизополя, передавъ сигналомъ извѣстіе о непріятелѣ, пустился подъ всеми парусами на соединеніе съ брикомъ Орфей, находившимся въ виду передовыхъ кораблей Турецкаго флота; въ 11 часовъ отправлены къ брику корабль Пимень и фрегаты Флора и Штандартъ, а въ полночь и весь флотъ снялся съ якоря; несмотря однако на всю поспѣшность и на попутный вѣтеръ, не только суда, бывшія съ адмираломъ и предъ нимъ выступившія изъ Сизополя, но даже фрегатъ Поспѣшный, не могли догнать Турецкаго флота; фрегатъ Флора, постоянно слѣдовавшій за нимъ, увидѣлъ его только въ ту минуту, когда онъ входилъ въ Босфоръ утромъ 4 числа. Находясь, въ ночь съ 2 на 3 іюня, въ разстояніи болѣе 80 миль отъ пролива, Турки, спустя 28 часовъ, были уже подъ защитою своихъ баттарей, въ безопасности отъ всякой погони. Промедли передовые корабли ихъ часа два или три у мыса Зайтана, они были бы непременно догнаны, но непріятелю удалось взять обратное направленіе именно въ самую благоприятную для него минуту.

Это былъ послѣдній выходъ Турецкаго флота; послѣ 4 іюня онъ не оставялъ уже Босфора.

Изложенные выше доводы положительно доказываютъ, что только одно необыкновенное стеченіе самыхъ благоприятныхъ для Турокъ обстоятельствъ, было въ состояніи лишить насъ средства встрѣтиться съ ихъ флотомъ; и вѣтры и погода какъ будто располагались по волю непріятеля; куда бы ни пошелъ онъ, ему всегда сопутствовали вѣтры, между тѣмъ какъ мы и наши крейсера испытывали почти постоянно противное. Избавляя непріятелей отъ встрѣчи съ нашимъ флотомъ и даже съ отрядомъ, который въ состояніи былъ остановить ихъ, счастье какъ-будто нарочно посылало въ руки Турокъ нашихъ отдѣльныхъ крейсеровъ. Ко всему этому надлежитъ присовокупить еще одно, много содѣйствовавшее непріятелю, обстоятельство. О движеніяхъ его мы могли знать только чрезъ крейсеровъ при Босфорѣ, но они не всегда могли оставлять посты свои, и, при противныхъ вѣтрахъ, не скоро достигали до Сизополя; тогда-какъ всѣ наши дѣйствія по открытому положенію Сизопольскаго рейда, для большей части прибрежья Фаросскаго залива, совершались предъ самыми глазами Турокъ, и слѣдовательно были передаваемы въ Константинополь въ то же самое время; наконецъ нельзя ручаться и за то, чтобы въ самомъ Сизополь не было агентовъ Турецкихъ.

Ежели счастье, покровительствовавшее непріятелю, и заставило насъ испытать неудачу, въ отношеніи встрѣчи съ нимъ въ морѣ, за то всѣ прочія дѣйствія флота были постоянно успешны, а нѣкоторыя изъ нихъ блистательны, во всей силѣ слова.

Мнѣніе наше о покореніи Сизополя мы изложили въ главѣ XX; къ приведеннымъ тамъ обстоятельствамъ, объясняющимъ всю важность пріобрѣтенія этого пункта, считаемъ нужнымъ присовокупить еще слѣдующее: оплошность непріятеля, не обратившаго вниманія на укрѣпленіе Балканскихъ горъ, дозволила нашей арміи, скоро и безъ большаго урона, миновать эту естественную оборонительную линію Турокъ; но могло случиться противное, и тогда переходъ чрезъ Балканы былъ бы,

ежели не совершенно невозможенъ для насъ, то соединенъ съ весьма важными потерями. Принужденныя брать приступомъ каждую укрѣпленную высоту и занимать съ боя каждый дефилей, войска наши необходимо должны были бы понести значительную убыль въ людяхъ и потерять много времени, что представляло особенную важность по невозможности продовольствовать армию въ горахъ; напротивъ того, завладѣвъ хотя одною точкою за Балканами, и будучи хорошо знакомы съ мѣстностію, всѣ усилія Турокъ для прегражденія пути нашимъ войскамъ дѣлались ничтожными. Взавъ Миссемврію, расположенную у самой подошвы горъ, что было бы дѣломъ вовсе незатруднительнымъ для флота, перевезя къ этому пункту изъ Варны корпусъ войскъ и направивъ его въ тылъ оборонительной линіи непріателя, послѣдній былъ бы поставленъ между двухъ огней и одно только поспѣшное отступленіе, изъ занятой имъ въ горахъ позиціи было въ состояніи избавить его отъ совершеннаго истребленія. На переходъ моремъ отъ Варны до Миссемвріи, не могло по требованію болѣе одного или двухъ дней, и Турки не успѣли бы еще догадаться о нашемъ намѣреніи, когда уже оно было бы приведено въ дѣйствіе.

Истребленіе липейнаго Турецкаго корабля въ Пендаракліи и военнаго корвета въ Акчесаръ; покореніе Василико, Агатополя и Инады, занятіе Ахіолло и Мидіи сопровождалось полнымъ успѣхомъ. Дѣйствія отдельныхъ нашихъ судовъ, и въ особенности брика Орфей при Кирпени, Шили и Массеть, въ нѣсколькихъ миляхъ отъ Константинополя лежащихъ, и дѣйствія лейтенанта Панютина 1, атаковавшаго съ пятью іолами деревню С. Стефано, обороняемую тремя редутами и отрядомъ въ числѣ около тысячи человекъ, были смѣлы, какъ нельзя болѣе. Дѣйствія брика Меркурій представляютъ примѣръ отваги, которому подобный едва ли сыщется въ лѣтописяхъ морскихъ державъ. Мы считаемъ излишнимъ распространяться о подвигъ Казарскаго, вполне и совершенно оцѣненномъ Государемъ Им-

ператоромъ, какъ то можно видѣть изъ Высочайшихъ повелѣній и указовъ, изложенныхъ въ главѣ XXIII и XXVI нашего повѣствованія; мы считаемъ нужнымъ замѣтить только одно обстоятельство, что нашлись люди, которые сомнѣвались, чтобы дѣйствія брика происходили точно такъ, какъ они описаны въ рапортѣ Казарскаго. Но мы и весь флотъ, видѣвшіе брикъ черезъ нѣсколько часовъ послѣ сраженія, можемъ засвидѣтельствовать, что въ донесеніи командира брика не было никакого преувеличенія; знавшіе хорошо покойнаго Казарскаго, поручатся, что, по своей рѣдкой скромности, онъ скорѣе былъ способенъ умолчать о своихъ дѣйствіяхъ, нежели преувеличивать ихъ. Онъ вполне достоинъ памятника, воздвигнутаго ему въ Севастополь его сослуживцами, съ соизволенія Государя Императора.

Мы не можемъ не обратить также вниманія на смѣлость нашихъ крейсеровъ предъ Босфоромъ, и въ особенности фрегата Флора, состоявшаго въ командѣ капитанъ-лейтенанта Баскакова, и брика Орфей, бывшаго подъ начальствомъ капитанъ-лейтенанта Колтовскаго; они, ни на одинъ часъ, не выпускали непріятели изъ вида, съ самаго появленія его въ морь, до возвращенія въ проливъ, несмотря на то, что не отличались качествомъ хода и далеко уступали въ этомъ многимъ судамъ непріятельскимъ.

Успѣхи флота могли быть несравненно важнѣе, если бы Главный Командиръ имѣлъ въ своемъ распоряженіи сколько нибудь сухопутныхъ войскъ, кромѣ Сизопольскаго гарнизона. Еслибы 12 пѣхотная дивизія прибыла въ Сизополь въ маѣ или іюнѣ, тогда, еще до перехода арміи за Балканы, были бы покорены всѣ главныя мѣста залива Фаросскаго, и мы могли угрожать Айдосу, одному изъ важнѣйшихъ стратегическихъ пунктовъ непріятели, и сообщенію Шумы съ Константинополемъ, что въ высшей степени озаботило бы Турецкое правительство и отвлекло его вниманіе отъ Балкановъ и Силистріи; сверхъ того мы имѣли бы возможность взять Инаду, предпринять истре-

бленіе чугунаго завода въ Самоковъ, дѣйствовать противъ Мидіи и такимъ образомъ возбудить въ Туркахъ опасеніе за самыя окрестности ихъ столицы. Однимъ изъ пламенныхъ желаній Главнаго Командира было покореніе Миссемвріи, но такъ-какъ удержать ее, безъ сухопутныхъ войскъ, было невозможно, то и должно было отказаться отъ этого предпріятія и ограничиться покушеніемъ противъ Агатополя, пункта, не представлявшаго никакой особенной важности.

Можетъ статья, замѣчено будетъ, что Главный Командиръ не вполне исполнилъ всѣ предположенія, о которыхъ ему сообщено было при началѣ кампаніи, и главнѣе не произвелъ демонстраціи противъ Синопа. Въ отвѣтъ на это мы приведемъ слѣдующее: *во-первыхъ*, что въ окончательныхъ наставленіяхъ, полученныхъ адмираломъ отъ Главнокомандовавшаго арміею, основанныхъ на общемъ планѣ похода, не заключалось ничего положительнаго на счетъ демонстраціи къ Синопу, и *во-вторыхъ*, она была неудобноисполнима, потому, что во всѣхъ предписаніяхъ, объ употребленіи флота, главное вниманіе адмирала обращено было на уничтоженіе морскихъ силъ непріятеля, въ случаѣ выхода его изъ Босфора, и что въ такомъ случаѣ надлежало оставить и демонстрацію и всѣ другія предпріятія; но какимъ образомъ можно было исполнить эту статью наставленія, еслибы флотъ удалился къ Синопу, находящемуся отъ Босфора въ разстояніи болѣе 350 миль? На переходъ этого пространства, при обстоятельствахъ благопріятныхъ, нужно не менѣе трехъ или четырехъ сутокъ; въ случаѣ же штилей и противныхъ вѣтровъ, можетъ потребоваться около двухъ недѣль и болѣе; слѣдовательно цѣлый мѣсяцъ могъ пройти отъ появленія нашего флота къ берегамъ Румелии; въ продолженіе всего этого времени, непріятелю предоставлено было бы полное господство надъ заливомъ Фаросскимъ и всеми берегами занятыхъ нами областей, что неминуемо привело бы къ потерѣ Синополя и къ истребленію транспортовъ и зафрахтованныхъ су-

довъ, перевозившихъ запасы для флота и арміи; и все это пало бы на отвѣтственность Главнаго Командира.

Покушенія противъ мѣсть, близкихъ къ проливу, что также заключалось въ полученныхъ адмираломъ наставленіяхъ, было дѣломъ, ежели не вовсе невозможнымъ, то соединеннымъ съ чрезвычайною опасностію, по сильному теченію, стремящемуся въ Босфоръ изъ Чернаго моря, оно могло увлечь въ проливъ корабли наши, изъ которыхъ нѣкоторые не отличались хорошими качествами; притомъ, какихъ послѣдствій можно было ожидать отъ разоренія одной или двухъ деревень, когда не было средства удержать ихъ за собою? Предложеніе адмирала взять Инаду и утвердиться въ ней, могло лучше всего отвлечь вниманіе непріятеля отъ Балкаповъ и Силистріи, но безъ войскъ, исполненіе этого предположенія представлялось явно не возможнымъ. Если бы приказано было флоту атаковать непріятеля въ самомъ Босфорѣ, мы увѣрены, что Главный Командиръ непрекословно послѣдовалъ бы этому; пожертвовать кораблями для опустошенія ничтожныхъ береговыхъ селеній, это не могло быть сообразно съ мнѣніемъ столь опытнаго Адмирала, каковъ былъ А. С. Грейгъ. Когда Главнокомандующій, въ сентябрь 1829 года, полагалъ, что, не смотря на подписанный договоръ о мирѣ, мы, можетъ-статься, принуждены будемъ вновь поднять оружіе, и сносился по этому предмету съ Главнымъ Командиромъ, тогда послѣдній самъ предложилъ идти на Константинополь, несмотря на все неудобства и опасности такого предпріятія въ осеннее время, по продолжительности ночей и постоянно бурнымъ погодамъ.

Просимъ нашихъ читателей представить себѣ всю затруднительность положенія начальства Черноморскаго флота, когда открылась чума въ Сизополь и когда къ прочимъ заботамъ присоединилась необходимость принятія самыхъ строгихъ мѣръ на счетъ предохраненія судовъ отъ заразы, а это было не легко, по невозможности прекращенія сношеній съ берегомъ. Если ни одно изъ нашихъ судовъ не подверглось заразы, осо-

бенно въ то время, когда весь береговые пункты занятыхъ нами областей, находились болѣе или менѣе въ опасномъ положеніи, то это было слѣдствіемъ постоянной заботливости и неослабнаго наблюденія за исполненіемъ правилъ, на этотъ предметъ постановленныхъ и вполне соответствовавшихъ своей цѣли.

Основываясь на всемъ вышеизложенномъ, мы смѣемъ думать, что, несмотря на стеченіе многихъ неблагопріятныхъ случаевъ, Черноморскій флотъ, въ продолженіе кампаніи 1829 года, сдѣлалъ все, что только было возможно при тѣхъ средствахъ, которыя Главный Командиръ имѣлъ въ своемъ распоряженіи.

Въ сочиненіи нашемъ, въ слѣдъ за описаніемъ каждаго важнаго событія, изложено и наше о немъ мнѣніе; считая по этому излишнимъ обзрѣвать вновь все дѣйствія флота и дѣлать заключенія относительно ихъ, мы ограничимся только поясненіемъ, какое вліяніе имѣлъ флотъ на успѣхъ войны вообще.

Война, веденная противъ Турокъ въ царствованіе Императора Александра, когда сухопутныя и морскія силы имѣли совершенно отдѣльный кругъ дѣйствій, продолжалась безъ малаго шесть лѣтъ, повела къ огромнымъ издержкамъ и значительной потерѣ людей, и, несмотря на высокія дарованія нѣкоторыхъ предводительствовавшихъ арміею генераловъ и на постоянныя настоянія Государя, не могла быть перенесена не только за Балканы, но даже за Дунай. Причина такого неуспѣха заключалась съ одной стороны, въ совершенной невозможности продовольствовать войска въ степяхъ Булгаріи, ни отъ земли, ни чрезъ доставленіе запасовъ продовольствія сухимъ путемъ изъ за Дуная, а съ другой, въ невозможности безъ содѣйствія флота покорить Варну, оплотъ Балкановъ.

Планъ, предписанный Государемъ Императоромъ для послѣдней войны съ Турціею, по которому дѣйствія флота тѣсно связывались съ дѣйствіями арміи, уничтожилъ совершенно все изложенныя выше затрудненія. Принявъ за базисъ военныхъ операцій не берегъ Дуная, какъ дѣлывалось прежде, а берегъ

Чернаго моря, и по мѣрѣ занятія различныхъ его пунктовъ, обращая ихъ, подъ прикрытіемъ флота, въ складъ продовольственныхъ запасовъ, на судахъ моремъ доставляемыхъ, армія наша была избавлена этимъ способомъ отъ всѣхъ заботъ по продовольствію, достигла безъ труда Шумлы и, оставаясь предъ нею до конца кампаніи 1828 года, не терпѣла ни въ чемъ недостатка. Блокада Шумлы дозволила приступить къ осадѣ Варны, съ паденіемъ которой открылся путь за Балканы; паконецъ занятіе Сизополя и благовременное приготовленіе въ немъ запасовъ, имѣло то слѣдствіе, что, по вступленіи въ Румелію, армія наша такое же во всемъ изобиліе, какимъ пользовалась въ Булгаріи. Такимъ образомъ, не будучи болѣе останавливаемы на каждомъ шагу никакими препятствіями, приковывавшими, въ прежнее время, арміи наши къ берегамъ Дуная, и вспомоествуемая флотомъ, въ отношеніи покоренія прибрежныхъ пунктовъ отъ Фаросса до Босфора, войска наши скоро достигли столицы непріятеля, и подъ стѣнами ея предписали условія мира. Эта война доказала вполнѣ всю важность Черноморскаго флота; теперь дознано, что безъ его содѣйствія достиженіе успѣха невозможно.

Можетъ-статься, замѣтятъ намъ, что успѣшному дѣйствію Черноморскаго флота много способствовала слабость морскихъ силъ Турціи, до которой они доведены были истребленіемъ части ихъ при Наваринѣ. Это замѣчаніе въ полной мѣрѣ справедливо, но, дѣлая его, не надобно упускать изъ виду, что и Черноморскій флотъ, въ продолженіе войны 1828 и 1829 годовъ имѣлъ, въ своемъ составѣ, не болѣе половины положенныхъ по штату судовъ. Въмѣсто 15 линейныхъ кораблей, было только 9, и вмѣсто 10 фрегатовъ, только 5. Въ такой же соразмѣрности, къ штатному положенію, было и число малыхъ судовъ. Для всѣхъ надобностей состоялъ при флотѣ одинъ пароходъ, не совсемъ надежный, котораго потому и нельзя было употреблять для дѣйствій, соединенныхъ съ опасностями. Ежели Турецкій флотъ и былъ слабѣ нашего, то вся разница со-

стояла не болѣе какъ въ 3 корабляхъ и 2 фрегатахъ, но за то силы непріятели были постоянно сосредоточены, между-тѣмъ какъ наши были всегда въ раздробленіи: содержаніе крейсера, оставленіе кораблей въ Сизополь для обороны города, посылка кораблей въ Севастополь для исправленія и на предметъ перевозки войскъ—все это ослабляло нашъ флотъ и уравновѣшивало числительныя его силы съ Турецкими.

Совершенство, въ которомъ явился Черноморскій флотъ по открытіи войны, заслуживаетъ также особеннаго вниманія. Сравнивая дѣйствія его въ продолженіе кампаніи 1806—1812 годовъ, описанныя генераль-лейтенантомъ Михайловскимъ Давилевскимъ *, съ подвигами, которые совершены были въ продолженіе послѣдней войны, едва можно повѣрить, чтобы они принадлежали одному и тому же флоту: такъ велико различіе между ними. Въ прежнѣе время, существованіе Черноморскаго флота едва было замѣтно, теперь же онъ оказываетъ рѣшительное вліяніе на важнѣйшія дѣйствія и на успѣхъ войны.

Доведеніе флота до того положенія, въ какомъ мы видѣли его въ 1828 и 1829 годахъ, принадлежитъ безспорно покойному Адмиралу Алексѣю Самойловичу Грейгу. Онъ былъ въ истинномъ смыслѣ слова его преобразователемъ: ему обязанъ флотъ приведеніемъ въ совершенный порядокъ своихъ матеріальныхъ средствъ, а офицеры — любовью къ службѣ и пламеннымъ усердіемъ въ исполненіи своихъ обязанностей**.

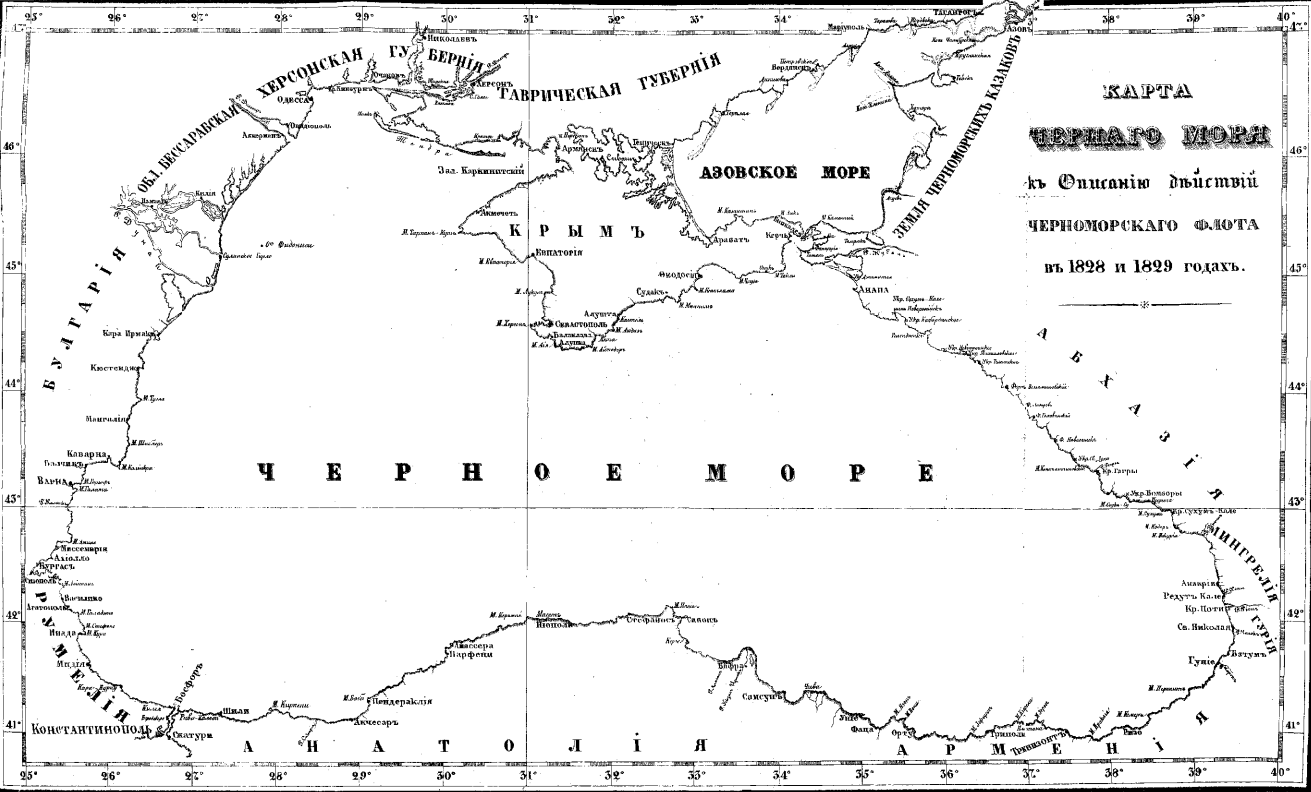
* Описаніе Турецкой войны съ 1806 до 1812 года. Ч. I, стр. 87—97, 211; ч. II, стр. 45, 125—152.

** Если позволитъ намъ досугъ, то мы озаботимся отысканіемъ, въ нашихъ бумагахъ, надлежащихъ матеріаловъ для систематическаго обзора перемѣнъ и улучшеній въ администраціи и устройствѣ Черноморскаго флота, которыми мы обязаны Адмиралу Грейгу. Мы увѣрены, что многія подробности его управленія, замѣчательнаго во многихъ отношеніяхъ, до сихъ поръ извѣстны не многимъ.

Если адмиралу Грейгу принадлежить честь устройства флота и образованіе экипажей, то возбужденіемъ во всѣхъ чинахъ той смѣлости и отваги, которыя, во времени осады Анапы, проявлялись во всѣхъ дѣйствіяхъ нашего флота, мы не менѣе обязаны Князю Александру Сергѣевичу Меншикову. Получивъ со флота, безъ особеннаго выбора, въ свое распоряженіе, офицеровъ и нижнихъ чиновъ, Князь Меншиковъ умѣлъ вдохнуть въ нихъ пламенную отважность, его самого одушевлявшую; примѣръ подвиговъ, подъ его руководствомъ совершенныхъ, возбуждалъ соревнованіе и въ прочихъ чинахъ флота; всѣ горѣли желаніемъ и въ свою очередь отличиться, такъ — что не было ни одного опаснаго предпріятія, гдѣ бы число охотниковъ не превосходило потребности службы; въ поощреніяхъ и побужденіяхъ не было никакой нужды, дозволеніе участвовать въ подвигъ считалось за награду.

Усовершенствованія въ различныхъ отрасляхъ морскаго искусства, распространеніе между морскими офицерами болѣе основательныхъ свѣдѣній въ морской тактикѣ, постоянная любовь къ труду и удача въ выборѣ, могутъ, безспорно, возвысить флотъ еще на высшую степень совершенства: но самоотверженіе въ опасности и предпримчивость, одушевлявшія морскихъ чиновъ въ продолженіе послѣдней Турецкой войны, останутся навсегда достойными удивленія.

Мы считаемъ себя счастливыми, что, бывъ очевидцами подвиговъ нашихъ любезныхъ сослуживцевъ и участвуя въ распоряженіяхъ, направлявшихъ ихъ усилія къ предположенной цѣли, имѣемъ нынѣ возможность, нашимъ простымъ, но вѣрнымъ рассказомъ, заплатить пріятный долгъ признательности тѣмъ, чьи подвиги имѣли столь сильное вліяніе на успѣхи славной кампаніи 1828 и 1829 годовъ!



КАРТА
ЧЕРНАГО МОРИ
 къ Описанію дѣйствию
 ЧЕРНОМОРСКАГО ФЛОТА
 въ 1828 и 1829 годахъ.

Ч Е Р Н О Е М О Р Е

А Н А Т О Л І Я А Р М Я Н Е Н І Я

Долгота отъ Парижа восточная

ЭКСПЕДИЦІЯ ГРАФА ВОЙНОВИЧА КЪ ВОСТОЧНОМУ БЕРЕГУ КАСПІЯ.

1781—1782 г. *

Эта экспедиція была предпринята въ эпоху нашего величайшаго могущества на морь — когда, въ силу вооруженнаго нейтралитета, наши эскадры охраняли права торговли на Сѣверномъ и Средизѣмномъ моряхъ, дѣятельно созидался Черноморскій флотъ, и готовилась обширная кругосвѣтная экспедиція, Муловскаго, для утвержденія господства на берегахъ Восточнаго океана. — Экспедиція графа Войновича не удалась; но тѣмъ не менѣе, предпріятіе это, по великости его начертанія, весьма замѣчательно въ исторіи нашего флота, особенно въ исторіи собственно Каспійской флотиліи, для которой оно было началомъ ея возрожденія.

Восточный берегъ Каспійскаго моря, бесплодный и пустой, только временно занимаемый, кочующими по его обширнымъ степямъ, полудикими Киргизами и Туркменами, издавна привлекалъ вниманіе нашего правительства: черезъ него пролегаютъ дороги въ баснословно-богатыя страны Средней Азіи и отъ нихъ въ Индію и Китай — страны шелку, шалей, золота и драгоценныхъ камней, какими всегда казались онъ. Еще за-долго до

* Продолженіе статей, посвященныхъ исторіи Астраханскаго порта и Каспійской флотиліи, напечатанныхъ въ Морск. Сборн. 1849 г., №№ 1, 2 и 7. — Источниками для настоящей статьи служили разныя дѣла, касающіяся настоящаго предмета, въ главномъ морскомъ архивѣ, и слѣдующіе два, напечатанные документа: «Историческій журналъ» *Габлица*, изданный въ 1809 г., и «Выписка изъ журнала» одного изъ участниковъ экспедиціи, капит. лейт. Радинга, помѣщенная въ журн. Мин. Вн. Дѣлъ 1859 г., № 7.

приобрѣтенія Казани и Астрахани, въ половинѣ XVI вѣка, мы уже имѣли торговыя сношенія съ отдаленнѣйшими обитателями этого берега, Хивинцами и Бухарцами, пріѣзжавшими къ намъ съ ихъ товарами; а съ утвержденія нашего въ Астрахани (1557 г.), стали и сами посылать туда караваны, именно на Мангышлакъ и Тюкъ-караганъ. Съ цѣлю прочно утвердиться на этомъ берегу, Петръ Великій, въ 1716—17 г., снарядилъ сюда огромную экспедицію, Бековича, которая не удалась однакожь, и укрѣпленія, построенныя ею въ Тюкъ-караганъ и Красноводскъ, были оставлены. Торговля между тѣмъ продолжалась и предположенія основать крѣпость на этомъ берегу время отъ времени возобновлялись: такъ, въ 1741 и 1745 годахъ, были посылаемы офицеры для осмотра Мангышлака (пристань, лежащая восточнѣе Тюкъ-карагана, но часто съ нимъ смѣшиваемая), и нашли что мѣсто это неспособно для крѣпости; потомъ, въ 1763 году, съ тою же цѣлю, вновь былъ предпринятъ осмотръ Мангышлака, и снаряженной для этого экспедиціи, капитана Токмачева и маіора Ладыженскаго, вѣрно было — что и сдѣлано — осмотрѣть не только эту пристань, но и весь восточный берегъ, до Огурчинскаго острова, а ежели тутъ не найдется удобной пристани, то обратиться къ устью Эмбы, «чтобы ничего не пренебречь къ привлеченію сего торговаго въ здѣшнюю сторону, современемъ великое возвращеніе припрести могущаго;» въ 1775 г. былъ еще посылаемъ геодезистъ Васильевъ собственно для осмотра подъ крѣпость устья Эмбы. Крѣпость однакожь не воздвигалась, главное потому кажется, что не находили для ней способнаго мѣста, а можетъ быть и потому, что побужденія были не очень сильны.

Съ 1775 года, когда Американская война стала стѣснять Англійскую торговлю въ Индіи, замѣтно начала усиливаться наша торговля съ нею черезъ Бухару и Оренбургъ, а потому, натурально, пробудились давнишніе замыслы на проложеніе кратчайшей дороги. За дѣло взялся Потемкинъ. Въ 1778 году дѣятельно началась постройка судовъ въ Казани, и къ лѣту

1780, какъ мы говорили (въ нашей предшествующей статьѣ), приведено въ Астрахань 3 фрегата, 1 бомбардирскій корабль и 5 ботовъ, (при портѣ было только 2 бота); присланы изъ Петербурга команда и офицеры, и наконецъ, въ июнь слѣдующаго года, явился сюда полномочный начальникъ готовившейся экспедиціи, капитанъ 2 ранга графъ Марко Ивановичъ Войновичъ.

Графъ М. И. Войновичъ, только-что пожалованный въ настоящій чинъ, поступилъ въ нашу службу въ 1770 году, въ бытность нашего флота въ Архипелагъ. Родомъ Славянинъ, опытный морякъ, ловкій, смѣлый и довольно образованный, командуя небольшимъ фрегатомъ *Славою*, онъ обратилъ на себя вниманіе, заслужилъ георгиевскій крестъ, по возвращеніи флота поступилъ къ Потемкину и имѣлъ счастье управлять собственною шлюпкою Императрицы. — Въ тайной инструкціи, данной ему для настоящей экспедиціи, было предписано основать укрѣпленіе на одномъ изъ острововъ у восточнаго берега Каспія — преимущественно разсчитывали на Огурчинскій, который полагали способнымъ для этого — и стараться о проложеніи торговыхъ путей въ Индію; притомъ вѣрно всеми средствами покровительствовать нашей торговлѣ на этомъ морѣ, очень стѣсняемой Персіянами. Власть дана полная, и никому, кромѣ его, не была открыта цель экспедиціи.

29 іюня 1781 года, черезъ восемнадцать дней по прибытіи въ Астрахань, графъ Войновичъ отправился въ море съ 3 фрегатами, 1 бомбардирскимъ кораблемъ и 2 ботами, имѣя команды, всего до 443 человекъ*. Изъ устья Волги вышли 8 іюля и, сопровождаемые свежимъ попутнымъ вѣтромъ, 13 подошли къ остр. Жилому, противъ Апшеронскаго полу-острова;

* Размѣреніе и вооруженіе судовъ слѣдующее: фрегаты (называвшіеся по нумерамъ, 1, 2 и 3), длиною 98 ф., шириною 26, съ углубленіемъ въ грузу и отстояніемъ портовъ отъ воды слѣдующими:

здѣсь остановились на якорь, послали одинъ ботъ въ Баку, «для провѣданія тамошнихъ обстоятельствъ», и между-тѣмъ дѣлали съемку и промеръ вокругъ острова. Черезъ пять дней, 18 числа, пославъ возвратившійся изъ Баки ботъ въ Энзели, пошли къ восточному берегу Каспія, къ остр. Огурчинскому и 21 стали у его юго-восточной оконечности. Увидѣвъ, что это песчаный, голый, бесплодный и безводный островъ, 23 числа Войновичъ снялся отсюда и пошелъ прямо въ Астрабадскій заливъ — въ юговосточномъ углу Каспія — куда прибылъ на третій день.

Астрабадскій заливъ, о которомъ Войновичъ слышался мно-

Углубленіе.	Отст. портовъ.
1-й — 8 ф. 8 л. и 9 ф. 2 л.	4 ф.
2-й — 9 — и 9 — 2 —	5 — 11½ л.
3-й — 8 — 8 и 8 — 10 —	4 —

Водонзвѣщеніе по 77 ластовъ. На каждомъ по 20 пуш. 6-фунтовыхъ. — Корабль (безъ имени) дл. 95 ф., шир. 27 ф., угл. 11 ф., съ 10 пушками, 2 двухъ-пудовыми мортирами и 2 одно-пудовыми гаубицами. — Боты, дл. 66 ф., шир. 18½, угл. 7½, имѣли по 12 трехъ-фунтовыхъ пушекъ.

Изъ сдѣланнаго потомъ протеста Войновичемъ видно, что 1) всѣ эти суда были построены изъ гнилаго дѣсу, отчего скоро и сгнили; 2) подняли только одну третью часть назначеннаго по вычисленію груза; 3) чрезвычайно тѣсны въ палубѣ, загроможденной баттареею, каютами, камбузомъ, шпиглемъ и клюзъ-бакомъ; 4) порта очень низки, такъ-что нельзя поднимать ихъ даже въ тихій брамсельный вѣтеръ, и ежели бъ, говорить онъ, не поставилъ на верхнюю палубу 1½-фунтовыхъ фалконетовъ, то нечѣмъ бы было и сигналы дѣлать; 5) что по этой же причинѣ на двухъ фрегатахъ, шпигаты для стока воды сдѣланы только въ клюзъ-бакъ — и это была новая причина къ скорѣйшему гниенію ихъ; 6) что для меньшаго углубленія съ фрегатовъ сняты фалшкили; и, наконецъ, 7) что они имѣютъ дифферентъ на носъ, и кормы ихъ такъ неуклюжи, что подобныя онъ видалъ только у Турокъ.

го хорошаго, и на который рассчитывалъ заранее, не обманулъ его. Обширный, глубокий и отвсюду закрытый, съ юга онъ прилегаеть къ цветущей равнинѣ — подошвѣ высокихъ горъ — порванной свѣтлыми ручейками, отвѣнной густыми деревьями; климатъ — по крайней мѣрѣ въ продолженіе цѣлаго года стоянки здѣсь — былъ превосходнѣйшій : здоровый, всегда теплый и никогда утомительно-жаркій; строевой лѣсъ, плодовые деревья, богатые поля, множество рѣдкихъ птицъ, пастбища, давали всѣ средства къ продовольствію; вблизи нѣсколько деревень; подалѣ развалины Шахскихъ увеселительныхъ дворцовъ, съ великолѣпными садами; еще далѣе — въ разныя стороны (въ 40 и 90 верстахъ) — города Астрабадъ и Сари; пути отсюда въ глу-

Оскорбленная этими протестами, подавными на имя вице-президента Адм. Коллегіи, Коллегія отвѣчала съ сарказмами; Войновичъ возражалъ. Съ обѣихъ сторонъ дѣлались странные промахи противъ морскаго искусства: напр., Коллегія совѣтовала, для шпиговать «сдѣлать скважины изнутри, для прохожденія воды между обшивками, ко льялу» — вѣрнѣйшее средство для сгноенія судовъ. Войновичъ, на данный ему совѣтъ перенести шпиль и клюзъ-бакъ на верхнюю палубу, отвѣчалъ, что эта палуба очень тонка, такъ-что изъ нея выдергиваются рымы, и потому не выдержитъ новыхъ тягостей — какъ будто крѣпленія утверждаются въ палубу, а не въ бимсы. На предложеніе Войновича снять верхнюю палубу — т. е. сдѣлать баггарею открытою — и замѣченіе, что онъ видѣлъ въ Средиземномъ морѣ фрегаты безпалубные — т. е. безъ верхней палубы — Коллегія отвѣчала, что палубное судно не можетъ быть *безпалубнымъ* — игра словъ; на представленіе, что фрегаты не подняли назначеннаго имъ груза, отвѣчала, что «судно не можетъ не поднять своего груза, если онъ правильно вычисленъ;» на предложеніе, вмѣсто неудобныхъ бомбардирскихъ кораблей, строить суда по образцу французскихъ гальотъ-а-бомбъ, замѣчено, что «гальотъ-а-бомбъ то же значитъ (т. е. буквально), что у насъ бомбардирскій корабль», и проч. Вся эта переписка, всѣ эти отношенія Войновича — человѣка, протежируемаго свыше — къ самостоятельной и упрямой Коллегіи, очень замѣчательны.

бину Персін, въ Индію и среднюю Азію способны и непродолжительны : до Бассоры полагали меньше мѣсяца караваннаго ходу, до Хивы 14 дней, до Бухары 18, въ Индію, чрезъ Кандагаръ, 5 недѣль. — Оставалось только исходатайствовать позволеніе у Персіянъ утвердиться на ихъ берегу, приобрѣсть ихъ довѣренность, устроиться, и скликнуть купцовъ на новый выгодный путь — торговли. Обстоятельства были повидимому неблагоприятныя, ибо въ Персін тогда происходили междоусобныя войны за наслѣдство ; однакожъ, начало удалось какъ нельзя лучше : сильнѣйшій изъ воюющихъ хановъ, владѣтель Мазандеранской и Гилянской провинцій, вскорѣ потомъ овладѣвшій и Казбиномъ, Ага-Магометъ-Ханъ, очень ласково отвѣчалъ на посланное отъ Войновича съ офицеромъ письмо, и охотно уступалъ любое мѣсто на берегу Астрабадскаго залива для строеній, обѣщая даже помогать своими людьми и матеріалами; онъ самъ изъяснялъ, какія предвидитъ выгоды для своей страны отъ учрежденія здѣсь торговаго приставища. — Тотчасъ по полученіи такого отвѣта, въ сентябрь мѣсяцъ, приступили къ построенію укрѣпленія на берегу (въ урочищѣ *Городовинъ*, въ 80 саженьяхъ отъ моря), для котораго свезли съ фрегатовъ 18 шести-фунтовыхъ пушекъ, сдѣлали въ немъ, покамѣсть изъ тростника—казарму, госпиталь, амбаръ, нѣсколько домиковъ и *базаръ*, а для причала судовъ пристань. Оставалось поднять флагъ на построенномъ укрѣпленіи, на что ожидали разрѣшенія высшей власти — у Потемкина былъ уже заготовленъ и гербъ для новаго селенія — но вдругъ, неожиданно, всѣ эти замыслы рушились. Прошло четыре мѣсяца отъ прибытія сюда эскадры Войновича. Во все это время, отношенія къ мѣстнымъ жителямъ и властямъ, были самыя дружественныя ; взаимныя посѣщенія почти безпрестанныя ; Войновичъ ласкалъ и щедро дарилъ гостепріимныхъ хозяевъ. Между тѣмъ Ага-Магометъ-Ханъ замышлялъ измѣну. Вытѣсненный изъ Казбина, ослабленный въ своихъ силахъ, онъ можетъ-быть сталъ страшиться нашего сосѣдства, и — такъ по крайней мѣрѣ самъ онъ

объяснял въ послѣдствіи — научаемый своими подчиненными, подозрѣвавшими съ нашей стороны непріязненные замыслы — слухи объ этомъ, по обыкновенію, ходили самые пельпые — отдалъ приказаніе захватить Войновича въ плѣнь и стараться принудить его снять укрѣпленіе. Удобный случай къ этому вскорѣ представился : 15 декабря у Персіянъ былъ большой праздникъ, и — какъ это очень часто случалось — Войновичъ и его офицеры, были приглашены ими въ гости; въ этотъ разъ Войновичъ поѣхалъ со всеми командирами судовъ и, вѣроятно по обыкновенію, все *совершенно безоружные*. Ставка Персіянъ была близка, верстахъ въ четырехъ отъ нашего поселенія. Встрѣченный съ необыкновеннымъ восторгомъ, видя множество вооруженнаго народа и звѣрскую радость на лицахъ ихъ, Войновичъ съ самага пріѣзда сталъ догадываться, что Персіяне замышляютъ что-то недоброе, и, чтобы скорѣе разрѣшить сомнѣнія, вскорѣ объявилъ, что ему нужно возвратиться домой. Тогда замыселъ обнаружился. Войновичъ и его свита были немедленно схвачены, связаны, брошены въ тюрьму, и тамъ надели на нихъ тяжелыя колодки. — «Сколько ни жалостно было состояніе всѣхъ насъ, пишетъ одинъ изъ участниковъ этого бѣдствія, лейтенантъ Радингъ, и болѣзненно отъ крайняго мученія, однако состояніе графа Войновича было дѣйствительно всѣхъ горестнѣе; ибо сверхъ равнаго съ нами въ тѣлесной мукѣ страданія, преимущественно терзался онъ признаніемъ собственно себя самага виною всему несчастному приключенію, а наипаче рвался, воображая ту страшную разность, которую сдѣлалъ онъ въ участи своей чрезъ сіе паденіе.» — На другой день объявили ему требованія хана, состоявшія въ томъ, чтобы построенныя укрѣпленія были немедленно срыты. Войновичъ колебался, а Персіяне, между-тѣмъ, пытались силою овладѣть укрѣпленіемъ, и захватили 50 человекъ нашей команды, бывшей въ лѣсу для рубки дровъ. Не находя никакихъ средствъ къ освобожденію, зная безсиліе оставшагося въ крѣпости гарнизона — только 50 солдатъ, да судовыя команды, и утѣ-

шаясь еще тѣмъ, что укрѣпленіе на матеромъ берегу поставлено имъ по собственному произволу — ибо ему было повелѣно избрать для укрѣпленія «одинъ изъ острововъ» у восточнаго берега Каспія — Войновичъ наконецъ рѣшился послать старшаго офицера, капитанъ-лейтенанта Баскакова, съ повелѣніемъ скрыть укрѣпленіе и пушки перевезти на фрегаты. Когда это было исполнено, плѣнные солдаты освобождены, а на офицерахъ только облегчены оковы, замѣною тяжелыхъ колодокъ цѣпями, и — это было на третій день плѣна — всѣхъ отвезли въ городъ Сари, гдѣ тогда находился самъ Ага-Магометъ-Ханъ. Ханъ принялъ ихъ очень ласково, извинялся въ насильственномъ съ ними поступкѣ, увѣряя, что былъ принужденъ къ этому своими подозрительными подданными, обѣщалъ немедленное освобожденіе и даже предлагалъ новыя услуги. Прошли двѣ мучительныя недѣли, а освобожденія все не было. Между тѣмъ, пользуясь здѣсь свободою, плѣнные старались склонить на свою сторону сильнѣйшихъ вельможъ, и ласкательствомъ, подарками, обѣщаніями, наконецъ успѣли въ этомъ: по ихъ представленію, 2 января 1782 г., ханъ приказалъ отпустить Войновича и его свиту. Тутъ встрѣтилось новое препятствіе: самъ ханъ уѣхалъ изъ города, а подозрительный народъ, узнавъ о назначенномъ освобожденіи, окружилъ жилище плѣнниковъ и грозился не выпустить ихъ; къ-счастью, одинъ изъ преданныхъ старшинъ, успѣлъ укрыть ихъ въ своемъ домѣ, далъ лошадей и проводника, и тайкомъ выпроводилъ изъ города. Быстро проскакали они девяносто верстъ, раздѣляющихъ городъ Сари отъ пристани, и радостно встрѣтились со своими. — Войновичъ схватилъ горячку.

Не имѣя возможности уведомить правительство о своемъ приключеніи ранѣе весны, когда очищаются отъ льда устья Волги, Войновичъ отошелъ съ его эскадрою подъ сѣверный берегъ залива, къ острову *Оретосъ* (нынѣ соединившійся съ несчаною косою, ограничивающею этотъ заливъ съ сѣвера; теперешній островокъ Ашуръ, тогда назывался Евгений), и сталъ

ожидать, какія ему послѣдуютъ повелѣнія. Между-тѣмъ Ага-Магометь-Ханъ, раскаяваясь ли, что такъ дешево отпустилъ пльнныхъ, или, въ самомъ дѣлѣ одумавшись, что наша дружба ему полезнѣе вражды, снова сталъ ласкаться къ Войновичу, даже предлагалъ ему попрежнему строить крѣпость на материкѣ, и наконецъ снарядилъ посланника къ нашему двору, съ извиненіями и обѣщаніями. — Войновичъ, самъ собою уже не могъ ни на что рѣшиться и, получивъ повелѣнія, 8 іюля 1782 года, со всею эскадрою оставилъ Астрабадскій заливъ. По пути въ Астрахань онъ еще осмотрѣлъ Балханскій заливъ; потомъ заходилъ въ Баку, гдѣ велъ переговоры съ мѣстнымъ ханомъ объ обезпеченіи нашего купечества; вышедъ отсюда 27 августа, 9 сентября пришелъ къ устью Волги и 16 въ Астрахань.

Войновичъ отсюда поѣхалъ въ Петербургъ, былъ тамъ хорошо принятъ, получилъ слѣдующій чинъ и перстень, еще нѣсколько лѣтъ считался начальникомъ Каспійской флотиліи, а въ 1787 году, произведенный въ контръ-адмирала, посланъ командовать эскадрою въ Черномъ морѣ.

Неудавшаяся экспедиція не возобновлялась, въ началѣ и потому можетъ быть, что все суда эскадры Войновича (черезъ одинъ годъ службы ихъ и черезъ четыре отъ постройки!) оказались *сенившими*. По крайней мѣрѣ Войновичъ, тотчасъ же по возвращеніи его въ Астрахань, вѣроятно получивъ новыя приказанія, хотѣлъ послать въ Астрабадъ 2 фрегата и 2 бота, но, за неспособностію судовъ, не могъ этого сдѣлать, и едва могли снарядить туда одинъ фрегатъ, съ двумя ботами изъ оставшихся въ Астрахани. Незнаемъ, съ какою цѣлію были посланы эти суда (подъ командою кап. лейт. Баскакова), и что они дѣлали тамъ; по журналамъ видно только, что въ теченіе зимы, часто пріѣзжали къ нимъ Туркменскіе и Персидскіе старшины. Однакожъ съ этой поры на Каспійскомъ морѣ, при устьѣ Волги, уже постоянно содержалась значительная эскадра «для покровительства нашей коммерціи и содержанія въ обуздан-

ности хановъ, коихъ владѣнія лежатъ на берегу Каспійскаго моря.» (Инструкція князя Потемкина Главнокомандующему на Кавказъ генералу графу Гудовигу). Одно изъ судовъ этой эскадры, фрегатъ обыкновенно, и при немъ ботъ, занимало постоянный постъ въ Астрабадскомъ заливѣ.

Экспедиція Войновича стоила: постройкою судовъ 92,934 руб., ежегоднымъ содержаніемъ 30,040 руб., и экстренными расходами 14,545 руб.

А.Л. СК.

=

ОТРЫВОКЪ ИЗЪ ПУТЕШЕСТВІЯ КАПИТАНА РОССА ВЪ ЮЖНЫЯ ПОЛЯРНЫЯ СТРАНЫ*.

Экспедиція, назначенная отъ Англійскаго правительства для изслѣдованій въ южномъ Полярномъ морѣ, состояла изъ двухъ судовъ: Эребуса (капитанъ сэръ Джемсъ Клеркъ Россъ) и Террора (коммэндоръ Крозье). — 23 ноября (н. ст.) 1841 года, она во второй разъ отправилась для предназначенной цѣли отъ Новой-Зеландіи къ южному полюсу. На пути подходила къ острову Чатаму, и, 16 декабря, придя въ широту $58^{\circ} 36' S$ -ю, и долготу $146^{\circ} 43' W$ -ю, на тотъ именно меридіанъ, отъ котораго предполагалось проникнуть въ Полярное море, суда направились къ югу, въ надеждѣ встрѣтить на этомъ пути берегъ, о существованіи котораго капитанъ Россъ заключалъ по льдамъ, заходившимъ, по свидѣтельству предшествовавшихъ мореплавателей, далеко къ сѣверу. На другой день, суда дѣйстви-

* A voyage of discovery and research in the Southern and antarctic regions, during the years 1839—45, by Captain sir James Clark Ross. 2 vol. London, 1847.

тельно встрѣтили льды, и 19 числа находились въ широтѣ $63^{\circ} 23'$ S-й, и долготѣ $149^{\circ} 58'$ W-й. Отсюда начинается трудное и опасное ихъ плаваніе во льдахъ, описанное въ VI главѣ 2-й части путешествія Росса, которую, какъ болѣе характеризующую все плаваніе экспедиціи, мы помѣщаемъ здѣсь въ переводѣ, сдѣланномъ однимъ изъ нашихъ офицеровъ.

Новый годъ (1842) мы встрѣтили, несмотря на затруднительное положеніе, въ которомъ находились, съ тѣми же чувствами радости и надежды, какъ и предшествовавшій. Хотя ледъ простирался къ сѣверу, далѣе чѣмъ прежде, и мы были заперты въ такой плотной его части, что даже съ салинга нельзя было видѣть воды, но все-таки надѣялись, что она недалеко отъ насъ къ югу, потому что ледъ, въ которомъ мы были заперты, двигался къ сѣверу при каждомъ южномъ вѣтрѣ, и слѣдовательно оставлялъ позади себя чистое мѣсто. Мы прошли между льдами уже около 250 миль, и, зная что въ прошедшій годъ они занимали около 200 миль ширины, надѣялись скоро изъ нихъ выйти, и начать наши изслѣдованія отъ мѣста окончанія прошлогоднихъ нашихъ работъ. По сегодняшнимъ наблюденіямъ мы опредѣлили себя въ шир. $66^{\circ} 32'$ S, долг. $156^{\circ} 28'$ W, и слѣдовательно перешли Антарктической кругъ въ тотъ же самый день, какъ и прошлаго года, только 1400 милями восточнѣе.

Кромѣ обыкновенной двойной порціи, провизіи и вина, выдано было, въ подарокъ на новый годъ, каждому по парѣ теплаго платья. Такъ-какъ состояніе льда не позволяло намъ подвигаться впередъ, то мы, ошвартовившись у льдины, дозволили людямъ провести на ней время въ разныхъ увеселеніяхъ; вечеромъ они составили балъ, совершенно въ новомъ и оригинальномъ родѣ. Въ немъ участвовали также и офицеры, и еслибъ друзья наши въ Англіи могли взглянуть тогда на наше общество, то подумали бы, что мы вполне счастливы.

3 января ледъ все становился плотнѣе, такъ что рѣшительно нельзя было тронуться съ мѣста. По наблюденіямъ мы на-

нили, что накануне насъ снесло сперва нѣсколько къ югу, а потомъ опять къ северу; сегодня, 3 января, находились въ шир. $66^{\circ} 34' S$, долг. $156^{\circ} 22' W$. Температура воды, на глубинѣ 1050 саж., была $39^{\circ} 6$, а на поверхности 28° . Продолжая дѣлать опыты на разныхъ глубинахъ, мы нашли, что температура воды увеличивалась соразмѣрно съ глубиною.

4. Вѣтеръ перешелъ къ югу, и засвѣжѣлъ. — Насъ несло со всей массой льда къ N, такъ-что въ полдень мы находились въ шир. $66^{\circ} 15' S$ -й.

5. Весь день несло вмѣстѣ со льдомъ. — Около полуночи замѣтили къ югу нѣсколько полыней. Къ полдню 6 числа, вѣтеръ перешелъ въ O; мы оставили льдину, за которую держались, и успѣли снова подвинуться 10 миль впередъ; но тутъ опять остановлены были льдомъ, простиравшимся къ югу. Мы не входили въ густоту его, но лавировали въ самой большой полынь, какую могли найти, и признаться, не безъ труда, потому что густо-падавшій снѣгъ препятствовалъ видѣть предметы даже на самомъ близкомъ разстояніи.

7. На слѣдующій день, рано утромъ, вѣтеръ быстро засвѣжѣлъ отъ W, и чрезъ 12 часовъ, перемѣнившись, задулъ еще съ большей силой отъ S. — Въ продолженіе бури, суда наши получили нѣсколько сильныхъ ударовъ о льдины, и я думалъ только о томъ, чтобъ насъ не затерло ими по прежнему. Для этого необходимо было почти каждые четверть часа поверачивать, или оверъ-штагъ, или черезъ фордевиндъ, что было очень трудно, по причипъ занесенной снѣгомъ палубы и обмерзлаго такелажа; но не смотря на то, въ продолженіе настоящаго и двухъ слѣдующихъ дней, трудная работа эта производилась весело и усердно. Къ сожалѣнію однако жъ, не смотря на всѣ наши старанія удержать мѣсто, насъ отнесло со всѣмъ льдомъ къ N.

10. Погода была нѣсколько сноснѣе и хотя вѣтеръ дулъ отъ юга же, но тише, и мы были въ состояніи снова выиграть часть потеряннаго нами плаванія; въ полдень, къ сожа-

лвню , нашли себя въ широтъ только $65^{\circ} 59' S$. После полудня ледъ началъ сгущаться, и мы прошли мимо многихъ льдищъ, или лучше сказать, онъ прошел мимо насъ, ибо, лавируя, мы должны были, по счисленію, выиграть около 12 миль, а по наблюденіямъ, въ полдень 11-го, оказалось, что насъ отнесло назадъ, на милю отъ нашего вчерашняго мѣста; несмотря на то, мы утѣшали себя тѣмъ, что намъ оставалось пройти во льдахъ не болѣе 20 миль, чтобы выдти на открытое мѣсто, къ югу.

Въ продолженіе послѣднихъ дней мы видѣли много большихъ пингвиновъ, изъ нихъ нѣкоторые были пойманы, и живые принесены на судно. Такъ-какъ убивать ихъ вообще очень трудно, то мы, вмѣсто всякаго къ тому оружія, вливали имъ въ ротъ по столовой ложкѣ синородисто-водородной кислоты. Эти огромныя птицы всѣяты отъ 60 до 75 фунтовъ; самый большой пингвинъ былъ убитъ людьми съ *Terrora*, и вѣсилъ 78 ф. Птицы эти нисколько не пугливы, и позволяютъ приближаться къ себѣ на такое разстояніе, что можно бить ихъ палкою по головѣ; иногда случалось сталкивать ихъ въ воду, и онъ тотчасъ же выскакивали опять на ледъ, какъ-будто съ намѣреніемъ напасть на противника, но между-тѣмъ не обнаруживали ни малѣйшаго раздраженія или желанія защищаться.

Въ первый разъ онъ были открыты во время путешествія капитана Кука въ эти страны, и прекрасный не изданный рисунокъ натуралиста Форстера, доставилъ единственное о нихъ понятіе и тѣ свѣденія, которыя были переданы публикѣ британскими и иностранными естествоиспытателями. По этому г. Грей назвалъ ихъ, въ зоологическомъ отдѣлѣ описанія нашего путешествія, *Aptenodytes Forsteri*, и мы первые привезли цѣлыя образцы ихъ въ Англію. Нѣкоторые изъ этихъ дивныхъ животныхъ вполне сохранились въ соленомъ разсолѣ, такъ-что физиологи и сравнительные анатомы имѣли возможность рассмотреть въ подробности ихъ строеніе.

Главная пища ихъ состоитъ изъ разныхъ породъ неболь-

шихъ раковъ и другихъ черепокожныхъ животныхъ; кромѣ того, въ желудкахъ ихъ мы находили камни изъ гранита и кварца, всѣвшіе до 10 ф. Ловля ихъ доставляла много удовольствія людямъ; испуганные пингвины, стараясь спастись, мчатся по глубокому снѣгу, скорее чѣмъ люди; при этомъ они ложатся на брюхо, и, упираясь сильными ногами, быстро скользятъ по поверхности снѣга, поддерживая равновѣсіе тѣла крыльями, подобными рыбьимъ плавникамъ, которыми попеременно прикасаются къ поверхности снѣга, и всегда со стороны противоположной ступающей ногъ. Лучшіе изъ охотниковъ у насъ были гг. *Oakley* и *Abernethy*, привыкшіе къ ловлѣ тюленей, которыхъ мы встрѣчали въ большомъ количествѣ. Тюлени были трехъ родовъ: большіе изъ нихъ, имѣли въ длину 12 фут., а въ окружности 6 фут.; всѣ же ихъ измѣнялся, смотря по сложенію животнаго; самый тяжелый изъ убитыхъ нами, всѣлъ 850 фут. и далъ жиру болѣе 16 галлоновъ. Въ желудкѣ одного изъ тюленей мы нашли до 10 фунтовъ разной рыбы. За единственнымъ исключеніемъ рода *Sphyræna*, вся она принадлежала къ видамъ новаго рода, открытаго при островѣ Кергеленъ, и названнаго докторомъ Ричардсономъ *Notothenia*. Рыба эта была въ разныхъ степеняхъ разложенія: нѣкоторые экземпляры ея, казавшіеся только что проглоченными, были цѣлы и срисованы докторомъ Хукеромъ (*Hooker*). Средняя длина рыбъ, интересныхъ по мѣсту, въ которомъ онѣ открыты, была до $6\frac{1}{2}$ дюймовъ, а всѣ $2\frac{1}{2}$ унціи, и слѣдовательно въ желудкѣ тюленя ихъ было до 200 штукъ.

Рыба эта составляя особый видъ, отъ встрѣченной нами при островѣ Кергеленъ, названа *Notothenia Phocae*, согласно съ тѣми обстоятельствами, въ которыхъ она въ первый разъ была найдена. Здѣсь она замѣняетъ *Merlangus Polaris* и *Ophidium*, водящихся въ Сѣверномъ Полярномъ морѣ, и очень много походитъ на послѣднюю. *Notothenia*, подобно своимъ антиподамъ, скрывается отъ преслѣдователей въ разсѣлины льда и

выходить оттуда, только въ то время, когда потревожить ее судно, проходящее мимо ея убѣжища. Тюлени и бурныя птицы ихъ главные непріатели; эти послѣднія питаются еще меньшими рачками и улитками (*limacinae*). И такъ мы видимъ, что въ странахъ этихъ, гдѣ царство растительное, (служащее пищею животныхъ въ теплыхъ климатахъ), не существуетъ — животныя питаются другими слабѣйшими животными.

Тюлени бываютъ разныхъ цвѣтовъ: отъ темно-сѣраго, красиво испещреннаго темными пятнами и полосами, почти до бѣлаго; вѣроятно, эта разность цвѣтовъ зависитъ отъ числа лѣтъ животнаго.

Большой породы тюленей не такъ много, какъ малой, и они имѣютъ клыки такіе же большіе и крѣпкіе какъ и бѣлые медвѣди и даже сходствуютъ съ ними формой головы. Ихъ надобно ловить осторожно, потому-что хотя на льду они не ловки и неповоротливы, но могутъ наносить жестокія раны.

Средней величины тюленя, называемаго *морскимъ леопардомъ*, и бѣлаго, антарктическаго, можно безопасно бить въ голову. Мы нашли нѣсколько самцовъ съ огромными ранами на бокахъ и около хвоста, и по крови, которая еще вытекала изъ ранъ, заключили, что, вѣроятно въ это время года они ведутъ между собою войну.

Однакожъ тюленей вообще не такъ много, чтобы можно было совѣтовать ходить за ними въ эти страны на промыселъ; правда, еслибъ мы плавали единственно для этой только цѣли, то могли бы въ день убивать ихъ отъ 20 до 30 штукъ; но такъ какъ самый большой тюлепъ даетъ только около 16 галлоновъ жиру, средній 10, а малый не болѣе 5, и притомъ шкуры ихъ не большой цѣны, то и нельзя надѣяться на выгодную торговлю, пока не отыщется развѣ мѣсто, въ которомъ они собираются въ большомъ количествѣ.

Киты, которыхъ мы здѣсь видѣли, хотя и значительной величины, но числомъ гораздо меньше, нежели въ другихъ частяхъ антарктическихъ странъ.

11. Передъ полднемъ вѣтеръ началъ стихать; полынья, въ которой мы держались подъ парусами, стала уменьшаться, и потому мы пристали къ большой льдинѣ, съ двухъ противоположныхъ ея сторонъ. Такъ-какъ вѣтеръ продолжалъ дуть еще отъ S, то всю массу льда несло къ N, что было очень замѣтно по большимъ льдинамъ, которыя, будучи тяжелы, меньше повиновались вѣтру и подвигались къ N гораздо тише, чѣмъ малые.

Cape pigeons и бѣлая *петрели* были единственные птицы, которыхъ мы сегодня видали, кромѣ стада *качарокъ*, или морскихъ ласточекъ, пролетѣвшаго къ югу.

12. Рано утромъ, мы замѣтили, что ледъ началъ рѣдѣть, и потому, отваливъ отъ льдины, пошли съ помощію легкаго южнаго вѣтерка на SW, и обрадовались, увидя, что небо въ этомъ направленіи было гораздо мрачнѣе, чѣмъ прежде, а потому и полагали, что оно находилось противъ значительнаго пространства чистаго моря. Въ полдень были въ широтѣ $65^{\circ} 54'$ S, и долготѣ $156^{\circ} 30'$ W. Вѣтеръ совершенно стихъ и потому, чтобы избѣжать столкновеній съ льдинами, мы спустили шлюпки и начали буксироваться. Къ вечеру, когда вѣтеръ засвѣжѣлъ, подняли шлюпки и взяли курсъ на *мрачность*, на двѣся этимъ курсомъ выйти изъ льда, въ которомъ провели уже 4 недѣли лучшаго времени.

Свѣжіе вѣтры были прошлаго года для насъ полезнѣе, чѣмъ легкіе восточные вѣтерки и болѣе ясная погода, которыми мы пользовались нынѣшнимъ лѣтомъ; всѣ съ нетерпѣніемъ ожидали свѣжаго вѣтра, который одинъ только могъ раздвинуть ледъ, и открыть намъ свободный путь.

13. Всю ночь несли мы всѣ возможные паруса, и въ полдень нашли, что подвинулись къ S на 20 миль; но тутъ опять были остановлены спершимся льдомъ, и потому, чтобы держать суда свободными и быть въ состояніи, при первой возможности, идти далѣе, мы воспользовались встрѣтившеюся небольшою полыньей. Для прохода черезъ сплошную массу

льда надо было употребить нѣсколько часовъ трудной работы, и мы уже хотѣли приступить къ ней, но были остановлены внезапно засвѣжѣвшимъ вѣтромъ отъ О, который, къ счастью, такъ увеличилъ полынью, что мы могли свободно въ ней держаться подѣ малыми парусами, и спокойно наблюдать за дѣйствіемъ вѣтра на массу окружавшаго насъ льда.

14. Мы оставались въ полыньѣ весь день, запертые со всѣхъ сторонъ, и не замѣчая ни малѣйшей переменны во льду, которая бы позволяла намъ подвигаться къ югу; напротивъ того, вмѣстѣ съ общимъ движеніемъ всей массы, насъ несло къ северу, что замѣтно было по большимъ льдинамъ. Къ намъ прилетали разныя птицы, о которыхъ я уже упоминалъ, и, кромѣ ихъ, одна бурная и три черныя петрели, и еще одна необыкновенной величины, цвѣтомъ совершенно бѣлая, которую мы получили было за птицу новой неизвѣстной породы.

15. Полынья наша опять стала уменьшаться и имѣла уже въ диаметръ не болѣе полу-мили. Находя это мѣсто слишкомъ тѣснымъ для двухъ судовъ, и опасаясь столкновенія, мы закрепились за ближайшую льдину. Въ продолженіе дня, люди наполнили льдомъ пустые водяные ящики и занимались другими необходимыми работами.

16. Ледъ вокругъ насъ совершенно сдѣлался сплошнымъ во всѣхъ направленіяхъ, такъ-что нигдѣ въ немъ не было видно ни малѣйшей полыни; но мрачность неба на югъ, оставалась все въ томъ же обнадеживающемъ видѣ. Вѣтеръ, продолжая дуть отъ S, тащилъ насъ къ N; въ полдень были мы въ шир. $65^{\circ} 48' S$; долг. $157^{\circ} 36' W$. Всѣ обстоятельства благопріятствовали для магнитныхъ наблюденій, и потому я сошелъ на ледъ, чтобы вечеромъ ими заняться, и удостовѣриться не измѣнились ли поправки, употребленныя нами при наблюденіяхъ на суднѣ, и если измѣнились, то опредѣлить ихъ вновь.

Легкая зыбь отъ W, приводившая инструменты въ движеніе, не могла имѣть вреднаго вліянія на точность наблюденій; между тѣмъ вѣтеръ совсемъ стихъ, и исправный рядъ наблюденій,

далъ удовлетворительные результаты: наклоненіе магнитной стрѣлки найдено $79^{\circ} 39' 5''$ S, а склоненіе $25^{\circ} 15'$ O.

17. Въ продолженіе ночи, зыбь отъ W увеличилась; суда, отъ близкаго сосѣдства льдовъ, получали сильные удары; между-тѣмъ быстро опускавшійся барометръ предвѣщаль приближавшуюся бурю.

Къ вечеру зыбь была такъ велика, что 8 дюймовые кабельтовы, которыми мы держались за льдину, лопнули, одинъ послѣ другаго, и притомъ въ такое короткое время, что мы едва успѣли замѣнить ихъ другими, бѣльшей толщины. Вѣтеръ, засвѣжвшій отъ NO, дулъ жестоко всю ночь, до слѣдующаго полдня; онъ уничтожилъ W зыбь, и отнесъ насъ къ SW.

18. Былъ густой туманъ, со снѣгомъ, превращавшимся, при паденіи, въ дождь. Термометръ показывалъ 34° . Въ 5 ч. 30 м. вечера, вѣтеръ замѣтно стихъ и мы вдругъ увидѣли у себя подъ вѣтромъ, у самаго борта, огромную ледяную гору. Немедленно на обѣихъ судахъ были поставлены все паруса, съ помощію которыхъ мы довольно счастливо мпновали опасность въ нѣсколькихъ футахъ; только, проходя западную оконечность льдины, насъ понесло опять на SW, и Эрбусъ задѣлъ за льдину гикомъ. Море разбивалось объ отвѣсныя стѣны ледяной горы съ такою силой, что брызги падали къ намъ на палубу. Чтобы предупредить разлученіе судовъ во время тумана, мы придержались къ льдинѣ, находившейся между нами, укрѣпились за нее; и, убавивъ парусовъ, поплыли вмѣстѣ съ нею. Подвигаясь такимъ образомъ къ югу, мы замѣтили, что ледъ началъ рѣдѣть. Вѣтеръ перешелъ къ NW, и зыбь начала увеличиваться. Въ полночь нельзя уже было держаться за льдину, потому что кабельтовы наши полопались, и мы принуждены были отъ нея отвалить. Чтобы не разлучиться, мы безпрестанно дѣлали другъ другу туманные сигналы. Вскорѣ немного прочистилось, и мы опять зашли за огромную льдину, имѣвшую почти 1 милю въ діаметръ и держались тамъ подъ парусами, выжидая пока ледъ разрѣдится и

можно будетъ изъ него выбраться, но въ 9 час. веч. вѣтеръ вдругъ жестоко засвѣжѣлъ отъ N, и заставилъ насъ закрѣпить паруса, оставя гротъ-марсель во всѣ рифы и штормовые стаксели. Между-тѣмъ поднялась огромная зыбь, при которой мы не могли уже удержаться на мѣстѣ, и насъ понесло прямо въ средину подвѣтренныхъ льдовъ. Вскорѣ послѣ полуночи, суда наши очутились среди множества движущихся обломковъ льда, крѣпкихъ какъ гранитъ, которые съ такою силою ударялись о наши суда, что мы каждую минуту ожидали паденія мачтъ, и неизбѣжной гибели. Обстенивая и наполняя безпрестанно паруса, мы старались избѣгать столкновеній съ большими льдинами, но и это не всегда было возможно.

Въ началъ шторма, руль Эребуса получилъ поврежденіе, и, почти въ тоже время, я былъ увѣдомленъ сигналомъ съ Тераора, что и его руль совершенно разрушенъ и даже совсѣмъ оторванъ отъ старпоста. Такъ-какъ насъ несло все далѣе въ средину льдовъ, то мы надѣялись выйти наконецъ за границы шторма; но и въ этомъ ошиблись. Часы проходили за часами, а конца нашему ужасному положенію не предвидѣлось. Въ самомъ дѣлѣ, казалось, невозможнымъ, чтобы суда наши устояли противъ жестокихъ ударовъ о льдины. Страшный трескъ и скрипъ судовыхъ членовъ, при ударѣ о большія льдины, которыя люди наши, при всемъ стараніи, не успѣвали отталкивать, были достаточны, чтобы наполнить ужасомъ самую твердую душу. Я былъ бы виноватъ передъ моими сослуживцами, еслибы не выразилъ имъ моей признательности за ихъ поведеніе въ эти страшные часы испытанія. Въ продолженіе 28 часовъ, ожидая ежеминутно конца нашему существованію, я видѣлъ въ каждомъ изъ моихъ людей хладнокровіе, постоянное послушаніе и неутомимую дѣятельность, приносящіе честь Британскимъ морякамъ.

Штормъ достигъ своей силы въ 2 часа по полудни; тогда барометръ показывалъ 28.40; но послѣ этого онъ началъ подниматься. Хотя мы были увлечены почти въ самую средину

льда, но зыбь не уменьшалась. Суда бросало съ боку на бокъ съ невѣроятною силой. Могучія волны взбрасывали одну льдину на другую, и потомъ разрушали ихъ съ яростію. Страшное величіе этой картины трудно вообразить, не только описать, а тѣмъ болѣе невозможно выразить чувствъ ея созерцателей. Ожидая съ трепетомъ сердца повѣхъ ударовъ о льдины, отъ которыхъ каждую минуту страшились потерять мачты, мы твердо держались на своихъ мѣстахъ, покоряясь волю Того, Который одинъ могъ спасти насъ и вывести благополучно изъ этого гибельнаго положенія.

Хотя къ 4 часамъ сила вѣтра и уменьшилась, но жестокіе порывы, клали судно на бокъ и угрожали изорвать штормовые паруса : къ счастію, они были совершенно новые, а то бы рѣшительно не устояли. Въ это время Терроръ былъ такъ близокъ къ намъ, что когда поднимался на вершину одной волны, то Эребусъ былъ на вершинѣ ближайшей другой; когда же оба судна спускались съ волнъ, то видѣли другъ у друга гротъ-марса рею на равнѣ съ вершиной волны; изъ этого можно составить себѣ понятіе о высотѣ волнъ, а также и о гибельномъ положеніи нашихъ судовъ. Ночь мало-по-малу приближалась, и наконецъ, чернымъ своимъ покровомъ закрыла эту ужасную картину, сдѣлавъ наше положеніе болѣе беспомощнымъ и безнадежнымъ! Въ полночь, снѣгъ, густо падавшій въ продолженіе нѣсколькихъ часовъ, началъ рѣдѣть, а вѣтеръ, вдругъ перейдя къ W, началъ уменьшать зыбь; удары о льдины были такъ сильны, что могли бы въ пять минутъ уничтожить всякое другое судно, но для нашихъ судовъ они были еще слабы, и мы утѣшали себя надеждою спасенія.

Въ темнотѣ ночи и пасмурности, насъ пронесло черезъ цѣпь огромныхъ льдинъ, видѣнныхъ нами, утромъ, довольно далеко на вѣтръ; теперь они удерживали натискъ главной массы льда, и мы находились въ довольно открытомъ мѣстѣ. Воспользовавшись этимъ, я спустилъ шлюпку, и отправился на Терроръ, о которомъ сильно беспокоился, будучи увѣренъ, что его повре-

жденія были гораздо важнѣе поврежденій Эребуса, несмотря на искусство и *зейманское удалство* (*seamanlike manner*), съ какими онъ управлялся, и которымъ обязанъ за сохраненіе мѣста своего во время шторма.

Я нашелъ, что руль Террора былъ изломанъ въ куски, и скрѣпленія въ старпность такъ испорчены, что даже нельзя было навѣсить запаснаго. Для этой работы требовались самыя благопріятныя обстоятельства. Другія поврежденія были не важны. Пріятно было видѣть, что, послѣ столькихъ часовъ частыхъ и сильныхъ ударовъ, суда наши были такъ же крѣпки какъ и прежде; мы можемъ приписать это только удивительному скрѣпленію и хорошей нагрузкѣ, дѣлавшей судно одной сплошной, плотной массой.

Я съ удовольствіемъ узналъ отъ капитана Крозье, что поведеніе офицеровъ и команды было достойно всякой похвалы.

Зыбь быстро уменьшалась, погода проявилась, и вѣтеръ, перейдя къ SW, нѣсколько стихъ. Возвратясь на Эребусъ, мы прибавили парусовъ, и старались войти въ болѣе густую часть льда, гдѣ зыбь была меньше, и, вскорѣ послѣ полдня, укрѣпились за льдину, доставившую намъ возможность исправить поврежденія, требовавшія спокойнаго состоянія судна, ибо съ поврежденными рулями нельзя было надѣяться пройти между льдами въ открытое мѣсто.

Всѣ, кто могъ пособлять плотникамъ, немедленно принялись за работу; остальныхъ людей послали въ низъ отдохнуть, въ чемъ всѣ вообще нуждались, и подкрѣпить силы на случай, если потребуются отъ нихъ новыя труды. Мы стояли теперь среди совершенно спокойнаго льда, и палуба наша представляла необыкновенную картину. Поврежденный руль былъ поднятъ; около него суетились плотники съ своими помощниками, вырубая испорченныя части и замѣняя ихъ новыми; у горна кузнецы выковывали болты и бугеля для скрѣпленія. Неугомымъ стараніемъ офицеровъ и мастеровыхъ, руль Эребуса къ полуночи былъ готовъ.

Руль же *Террора* былъ до того испорченъ, что надобно было употребить запасный, которой и былъ собранъ менѣе нежели въ часть; ледъ кругомъ насъ былъ такъ плотенъ, что нельзя было осмотрѣть поврежденія въ рулевыхъ петляхъ, которыя находились подъ водой, и представляли много труда, чтобы укрѣпить на нихъ руль для предстоящаго плаванія. Такъ-какъ, въ продолженіе слѣдующаго дня (22 января), ледъ не позволилъ намъ повѣсить, уже совершенно готовые рули, то мы обратили всѣхъ мастеровыхъ для сдѣланія еще одного запаснаго руля *Террору*, на случай подобнаго же несчастія. — *Красница съ двумя или тремя дубовыми пентербалками*, и все, что могъ удѣлить отъ себя *Терроръ*, составили достаточное количество матеріаловъ, и работа началась.

Все время вѣтеръ былъ отъ SSW, и насъ несло, вмѣстѣ со льдомъ, къ сѣверу; въ полдень 22-го мы были въ шир. $66^{\circ}39'$ S и долг. $156^{\circ}42'$ W, такъ что, потерявъ пять недѣль лучшаго времени для плаванія, въ тщетныхъ усиліяхъ выдти изъ льдовъ, мы были отнесены почти къ тому мѣсту, гдѣ находились три недѣли тому назадъ. Такъ какъ хорошаго времени оставалось уже не много, суда были повреждены, и нельзя было надѣяться на исправность нашихъ рулей, еще не испытанныхъ, то естественно, что мы не могли быть спокойны на счетъ будущности; но при всемъ томъ благодаримъ Бога, что до сихъ поръ были еще въ состояніи выполнять важныя обязанности, на насъ возложенныя.

Къ вечеру главныя части руля *Террора* были скрѣплены болтами, и, для совершеннаго окончанія, оставалось только дополнить остальныя части, наколотить бугеля и укрѣпить крючья. Команда, и въ особенности плотники и кузнецы, работали почти безъ отдыха, и потому я приказалъ всѣ работы окончить въ 10 час. вечера, чтобы дать людямъ время отдохнуть, и на другой день начать занятія, какъ можно ранѣе, несмотря на воскресный день, для того чтобы поспѣшить окончаніемъ, работы, столь необходимой для безопасности нашихъ судовъ.

23. Вѣтеръ былъ умѣренный отъ NO, а погода, хотя и пасмурная, но благопріятная для работъ; къ тому же насъ несло по желаемому направленію. Во время обычной утренней молитвы мы принесли сердечную благодарность Господу Богу, за Его милосердіе и чудесное избавленіе отъ опасности. Онъ явилъ предъ нами картины ужасовъ и великость чудесъ Своихъ; показалъ намъ наше ничтожество и Свое могущество, и готовность помочь всеѣмъ кто съ вѣрою призываетъ Его. Мы молили Господа благословить насъ на предстоящіе труды.

Вечеромъ, ледъ дозволилъ намъ приступить къ навѣшенію руля, что мы и сдѣлали безъ особеннаго труда; и хотя обстоятельства не были столь же благопріятны для успешной работы надъ рулемъ *Террора*, но мы утѣшались, по крайней мѣрѣ, тѣмъ, что успѣли исправить и одно судно, которое въ случаѣ необходимости можетъ помочь своему товарищу, гораздо болѣе поврежденному.

24. Особенное наше вниманіе обратилъ на себя лѣвый бортъ *Эребуса*, сильно пострадавшій отъ тренія и ударовъ о льдины. Накрѣпивъ судно на правую сторону, срезали расщепья и сгладили поверхность борта на сколько можно было достать къ низу; оторванные обшивные листы замѣнили новыми, и къ утѣшенію наши что поврежденіе не представляло опасности.

Послѣ многихъ тщетныхъ попытокъ и неоднократныхъ передвилокъ въ руль *Террора*, наконецъ удалось сегодня вечеромъ повѣсить его всеѣмъ на мѣсто. Вѣтеръ дулъ отъ NO довольно свѣжій, и появилась W зыбь, которая привела въ движеніе густой ледъ, насъ окружавшій. Такъ какъ необходимыя работы по исправленіямъ были кончены, и суда приведены въ надежное состояніе, то вечеромъ, не отдѣляясь впрочемъ отъ льдины, мы поставили паруса, чтобы пользоваться свѣжимъ вѣтромъ отъ NO.

25. Утромъ, вѣтеръ стихъ, но густой туманъ съ мелкимъ дождемъ, скрывали отъ насъ предметы въ разстояніи двухъ или трехъ миль. Ледъ былъ такъ густъ, что хотя на обвѣихъ су-

дахъ мы имѣли всѣ возможные паруса, но подавались впередъ только на двѣ длины судна въ часъ; такъ-какъ весь ледъ несло также къ S, то судя по скорости, съ которою мы обогнали его, пройденное нами разстояніе въ сутки было 12 или 14 миль. По счисленію опредѣлили себя въ полдень въ шир. $66^{\circ}51' S$, долготу $157^{\circ}13' W$. Уже нѣсколько дней сряду мы не имѣли обсервацій, и въ продолженіе всего нашего долгаго и томительнаго пребыванія во льду, очень рѣдко видѣли солнце.

XXX.

=

О САМОВОЗГАРАНІИ КАМЕННАГО УГЛЯ НА СУДАХЪ.

(Статья Христофора Билера, изъ Мадраса. Мартъ, 1850 года).

Многочисленные примѣры пожаровъ на судахъ, отъ самовозгаранія угля, и значительное число погибшихъ отъ того судовъ, были неоднократно поставляемы на видъ публики, но, кажется, что тѣ, до кого это наиболее касается, совершенно равнодушны къ спасительнымъ средствамъ и наставленіямъ, которыя, время отъ времени, были объявляемы, съ цѣлю предостеречь отъ поврежденія и потери разныхъ грузовъ.

Въ настоящемъ случаѣ, я ограничусь въ моихъ замѣчаніяхъ только судами, которыя загорались отъ груза каменнаго угля. Известно, что распространеніе пароходнаго плаванія значительно увеличило число судовъ для перевозки этого важнаго матеріала; а такъ-какъ плаваніе пароходовъ находится въ зависимости отъ доставки угля въ разныя складочныя мѣста, находящіяся во всѣхъ странахъ земнаго шара, то очевидно, что остановка или недостатокъ въ подвозѣ угля, можетъ сопровождаться важ-

ными послѣдствіями. Итакъ, уже одно это обстоятельство заслуживаетъ вниманія и побуждаетъ къ осторожности; но если примемъ въ расчетъ потерю судовъ и людей, то вопросъ получаетъ чрезвычайную важность и, слѣдовательно, отнюдь не долженъ быть пренебрегаемъ.

Судно *Лондонъ*, недавно прибывшее отъ Мыса Доброй Надежды, съ извѣстіемъ о сгорѣннн судна *Ocean Queen*, побудило меня обратиться къ этому предмету, и я весьма много обязанъ капитану Сильсу, за сообщеніе нижеслѣдующихъ подробностей объ этомъ несчастномъ случаѣ.

Ocean Queen, въ 737 тоновъ, подъ командою капитана Джюелля, шель, съ полнымъ грузомъ каменнаго угля, въ Суецъ, и 23-го декабря, достигнувъ широты 22° 30' S и долготы 53° 0, сгорѣлъ совершенно. Капитанъ Джюелль полагаетъ, что уголь воспламенился за два дня до явной опасности, заставившей его принять мѣры; по вскрытіи люковъ, пламя вырвалось оттуда въ значительномъ объемѣ, и для потушенія его употреблены были тотчасъ же всевозможныя средства. Но когда онъ оказались бесполезными, то капитанъ Джюелль, принялъ самыя дѣятельныя мѣры для спасенія своего экипажа: приготовилъ и снабдилъ наилучшимъ образомъ свои шлюпки для опаснаго плаванія, на которое должно было рѣшиться. Борты возвысили парусинными, прочно укрѣпленными фальшбортами; погрузили большой запасъ провизіи и воды; нѣсколько пива, вина, водки и другихъ необходимыхъ вещей, и, 23-го декабря, оставили *Ocean Queen*, въ то самое время, когда пылавшія мачты упали на бортъ. Вскорѣ послѣ отбытія экипажа, пламя распространилось по всему трюму, и прежде чѣмъ шлюпки успѣли отойти на значительное разстояніе, судно взлетѣло на воздухъ.

Находясь въ срединѣ юго-восточнаго пассада, невозможно было держаться въ бейдевиндѣ къ ближайшему изъ портовъ на островъ Св. Маврікія, или Бурбонъ, и потому два катера, (изъ которыхъ на одномъ былъ капитанъ Джюелль, а на дру-

гомъ младшій офицеръ, съ семью или восемью матрозами на каждомъ), и барказъ, со старшимъ офицеромъ и остальными людьми (13 или 14 человекъ), взяли курсъ на Мадагаскаръ. Ближайшій пунктъ былъ мысъ С. Винсентъ, лежащій немного сѣвернѣе залива Св. Августина, и отстоявшій отъ *Ocean Queen* на $WN\frac{1}{2}W$ въ 550 миляхъ. Шлюпки, въ продолженіе двухъ дней, держались вмѣстѣ, но на третью ночь барказъ разлучился, и послѣ того катеръ его не видали. 30-го декабря оба катера были встрѣчены французскимъ судномъ, подняты имъ на боканцы, и привезены на Мысъ Доброй Надежды. За день до отплытія *Лондона*, капитанъ Джоель благодарилъ капитана Сильса за благородное и великодушное обращеніе его съ нимъ и его товарищами. Г. Сильсъ говорилъ, что шлюпки были такъ хорошо вооружены и снабжены провизіею, что нельзя было сомнѣваться въ ихъ спасеніи, а что касается до барказа, вполне удобнаго для плаванія, то смѣло можно надѣяться, что въ скоромъ времени получатся о немъ добрыя вѣсти, развѣ только можно опасаться за дурной пріемъ ему коварными жителями Мадагаскара*. Катера находились въ открытомъ морѣ семь сутокъ; зной, отъ вертикальныхъ солнечныхъ лучей, днемъ былъ великъ, но ночь доставляла прохладу; главную пищу мореходовъ составлялъ окорокъ и сухари; притомъ, къ счастью, у нихъ былъ большой запасъ прѣсной воды.

Теперь представимъ списокъ судовъ, сгорѣвшихъ отъ воспламененія угля, и судовъ, которыя успѣли вовремя затушить его. Многочисленные примѣры этого рода несчастій, очевидно покажутъ ту настоящую необходимость въ предусмотрительности и осторожности, на которую наука и опыт-

* Барказъ этотъ, какъ ниже увидимъ, былъ спасенъ и съ людьми. Замѣчательно, что онъ встрѣченъ былъ 4-го января сего года, т. е. на 12-й день своего плаванія, близъ острова *He aux Sables*, въ разстояніи около 400 миль отъ мѣста, гдѣ было оставлено сгорѣвшее судно *Ocean Queen*.

ность стараются указать и внушить всемъ и каждому. Много предлагали средствъ противъ самовозгаранія угля, но, къ сожалѣнію, ни одно еще изъ нихъ не было приято. Неужели незначительный, или пусть бы и значительный расходъ, могъ служить оправданіемъ, когда люди, суда, и богатые грузы, подвергаются очевидной опасности? Я полагаю, что многіе изъ пропавшихъ безъ вѣсти судовъ въ Атлантическомъ Океанѣ, погибли именно только отъ невниманія къ предлагаемымъ средствамъ.

Сгорѣвшія суда:

1. Пароходъ *Мадагаскаръ*, (капитанъ Дейси), сгорѣлъ отъ воспламененія угля; изъ его экипажа погибли 57 человекъ; 19 сентября 1840 года.

2. Американскій пароходъ-фрегатъ *Миссури*, сгорѣлъ отъ угля, въ Гибралтарѣ, до грузовой ватерлиніи; экипажъ былъ спасенъ Англійскимъ военнымъ кораблемъ; 23-го августа, 1843 года.

3. Пароходъ *Робертъ Нэпиръ*, сгорѣлъ на пути изъ Лондон-дери въ Ливерпуль; машины, грузъ и экипажъ спасены; 24-го іюля 1844 года.

4. Пароходъ *Грана-Уйле*, сгорѣлъ въ морѣ; погибли капитанъ и нѣсколько человекъ экипажа; въ апрѣль 1847 года.

5. Пароходъ *Экспериментъ*, сгорѣлъ на пути изъ Сундерленда въ Лондонъ, противъ Алдборо; по счастью, пароходъ *Кларенсъ*, плывшій вмѣстѣ съ нимъ, спасъ всехъ пассажировъ и экипажъ (80 чел.); 30-го апрѣля 1847 года.

6. Парусное судно *Палестина*, нагруженное углемъ, сгорѣло на пути въ Адень, въ широтѣ 26° S, и долготѣ 58° O. Пересѣвшій съ него экипажъ на шлюпки, былъ перехваченъ въ морѣ; 4-го февраля 1844 года.

7. Судно *Дроа-моръ*, съ грузомъ угля, загорѣлось около Мыса Доброй Надежды, въ виду барка *Кришна*, который при-

няль пересѣвшій на шлюпки экипажъ и доставилъ въ Капштатъ; 6-го августа 1845 года.

8. Судно *Ройяль-Консортъ*, сгорѣло до ватерлинии, противъ Калькутты; огонь показался первоначально въ носовой части трюма, гдѣ былъ запасъ угля; 12 сентября, 1845 года.

9. Судно *Ахиллесъ*, съ грузомъ угля, загорѣлось въ широтѣ $38^{\circ} 50' S$, и долготѣ $20^{\circ} 30' O$, на пути въ Симонсъ-Бей, и, выбѣжавъ на берегъ, было затоплено; 16-го сентября 1845 года.

10. Судно *Эринъ*, съ грузомъ угля, шло изъ Ливерпуля въ Квебекъ. Черезъ двѣ недѣли, по выходе въ море, замѣченъ былъ въ палубѣ дымъ; вся команда принялась отыскивать то мѣсто, гдѣ горѣлъ уголь, но пламя показалось вдругъ повсемѣстно и черезъ два часа открыло себѣ путь сквозь палубу; судно было оставлено и вскорѣ затонуло; къ счастью экипажа, что ночью встрѣтилъ онъ судно, которое приняло его со шлюпокъ и привезло въ Квебекъ; 29-го іюля 1846 года.

11. Судно *Мейфильдъ*, съ грузомъ угля, сгорѣло на пути изъ Лондона въ Бомбей, противъ Севендруга; 23-го февраля 1848 года. Экипажъ спасенъ.

12. Эмигрантное судно *Калебъ-Гримшау*, съ 457 пассажирами и экипажемъ, нагруженное желѣзомъ и углемъ, загорѣлось противъ Азорскихъ острововъ, какъ полагаютъ отъ воспламененія угля. Всѣ усилія потушить пожаръ были тщетны; огонь свирѣпетвовалъ въ палубѣ, при запертыхъ люкахъ, десять дней; но Провидѣнію угодно было спасти бѣдствовавшихъ: на горизонтѣ показался баркъ *Сара*, командиръ котораго, капитанъ Кукъ, подойдя къ горѣвшему судну, плылъ съ нимъ рядомъ, пока погода позволила ему наконецъ перевезти пассажировъ и экипажъ къ себѣ на судно. Во время этого бѣдствія погибли 101 человекъ; огонь показался 4 ноября, а спасенные свезены на берегъ, въ Фаяль, 27 ноября 1849 года.

13. *Ocean Queen* сгорѣлъ 23 декабря 1849 года. Двѣ шлюпки, съ капитаномъ Джоеллемъ и 14 матрозами, были

перехвачены въ морь 31 числа, и высажены на Мысь Доброй Надежды. Барказъ, со старшимъ офицеромъ и 14 матрозами былъ спасенъ Французскимъ судномъ *Голь*, и привезенъ на островъ Бурбонъ, а оттуда на островъ Иль-де-Франсъ, на Французскомъ военномъ пароходъ *Кассини*; 7 февраля 1850 г.

14. *Бэнъ-Ломондъ*, съ грузомъ угля, изъ Лейта, сталъ 19 числа на якорь у мыса, при Адепъ. Пожаръ замъченъ былъ за три дня до прихода; закрывъ люки, и принявъ все возможныя мѣры, огонь оставался въ палубѣ до 20 числа; тогда судно было прорублено и затоплено. *Бэнъ-Ломондъ*, по списку Лойда, былъ въ 497 тоновъ, и построенъ въ Квебекъ въ 1845 году. Новѣйшія свѣденія изъ Адена показываютъ, что *Бэнъ-Ломондъ* былъ поднятъ изъ воды безъ важныхъ поврежденій въ подводной части.

Загоравшіяся пароходы и парусныя суда :

15. Пароходъ *Шэннонъ* загорѣлся отъ угля въ Плимуть, и получилъ важныя поврежденія; въ декабрь 1846 года.

16. Военный пароходъ *Ширватеръ* загорѣлся сперва въ одномъ угольномъ ящикѣ, а потомъ въ другомъ; пожаръ былъ потушенъ, причинивъ значительный вредъ; въ мартъ 1847 г.

17. Военный транспортъ *Тортойзъ*, съ грузомъ угля, загорѣлся у острова Вознесенія; послѣ усиленной работы, продолжавшейся непрерывно четверо сутокъ, трюмъ былъ очищенъ и огонь потушенъ въ то время, когда уже бимсы прогорѣли отъ трехъ до пяти дюймовъ; въ мартъ 1847 года.

18. Капитанъ барка *Мадонна*, съ грузомъ угля, на пути изъ Портсмута къ Цейлону, подозрѣвая воспламененіе угля, выбросилъ за бортъ около 60 тоновъ груза; но дымъ, постоянно выходившій изъ палубы, заставилъ капитана зайти въ Тэбль-бей (*Столовая бухта*, у мыса Доброй Надежды), гдѣ судно было поставлено у берега на мель, 3 октября 1845 года. Грузъ спасенъ, и судно стащено съ мели.

19. Судно *Леди-Истъ*, съ 600 тонами угля, загорѣлось на пути изъ Ливерпуля въ Сингапуръ, противъ Эчинъ-Хеда, 14 ноября; послѣ пяти-дневной непрерывной работы, огонь былъ потушенъ, и, въ началѣ декабря 1845 года, судно пришло въ Пенангъ.

20. Баркъ *Анна-Грантъ*, съ грузомъ угля, шелъ изъ Лондона въ Бомбей, и противъ Гоа замѣченъ былъ на немъ, 30 апреля, дымъ, выходящій изъ трюма; капитанъ Формэнъ и экипажъ употребили все средства къ потушенію пожара. Судно успѣло войти въ Бомбейскую гавань, гдѣ поставлено на мель и затоплено. Капитанъ и матросы были награждены за ихъ усиленные труды Бомбейскими купцами и страховщиками; въ июнь 1846 года.

21. Баркъ *Мадура* (капит. Голъ Смитъ), при выгрузкѣ угля въ Адень, загорѣлся въ нижней части трюма. При скорой помощи и непрерывныхъ работахъ днемъ и ночью, впустивъ притомъ въ трюмъ воды на 7 футовъ, пожаръ, на третій день, былъ потушенъ; 3 декабря 1846 года.

22. Баркъ *Эбботсфордъ* (капитанъ Маршалъ), съ грузомъ 500 тоновъ угля, загорѣлся на пути изъ Лондона въ Сингапуръ, противъ мыса Эчинъ-Хеда, и зашелъ въ Пенангъ, гдѣ, послѣ многихъ усилій, огонь былъ наконецъ потушенъ: кильсонъ, обшивка и пиллерсы мѣстами сгорѣли, а мѣстами только обуглились. Огонь былъ замѣченъ 26 декабря 1849 года, а 31 судно вошло въ гавань.

Всего, сгорѣвшихъ судовъ было 14, причемъ погибло около 170 человекъ; загоравшихся же судовъ было 8, и все отъ угля.

Кромѣ печальной гибели судовъ, показанныхъ въ этихъ спискахъ*, я увѣренъ, что пожары отъ угля случались и на дру-

* Суда *Роксбург-Кесль* и *Лондонъ*, загоравшіяся отъ угля въ 1853 году, были, кажется, первыя, которыя обратили вниманіе публики на этотъ предметъ.

гихъ пароходахъ, и что спасеніе ихъ должно приписать распределенію угля въ отдѣльные ящики (*coal-bunkers*), достаточному вентилированію, хорошему присмотру, и приличнымъ средствамъ для накачиванія воды, и тушенія огня при первомъ его появленіи. Поэтому, если суда, нагруженные углемъ, не имѣютъ этихъ средствъ, то я совѣтовалъ бы имъ запастись исправными помпами, брандспойтами, или форсированными помпами и значительнымъ количествомъ пожарныхъ ведеръ.

Притомъ, нѣтъ сомнѣнія, что указатели температуры (*Thermal indicators*, о которыхъ мы говорили въ первой статьѣ самаго перваго нумера «Морскаго Сборника», гдѣ также описано какъ сгорѣлъ Французскій пароходъ «Кювье» отъ воспламененія угля), выходящіе изъ разныхъ частей трюма, гдѣ лежитъ уголь, на палубу, всегда предвѣщаютъ объ опасности; и я увѣренъ, что самовозгараніе угля начиналось на большей части судовъ — если не на всѣхъ, упомянутыхъ въ предъидущихъ спискахъ — задолго до того времени, когда оно было замѣчено, а потому очевидно, что своевременное тушеніе пожара, имѣло бы вѣрный успѣхъ. Кромѣ трубъ, показывающихъ температуру въ трюмѣ, я предлагалъ также, въ предъидущихъ моихъ статьяхъ объ этомъ предметѣ, оставлять въ угль, въ разныхъ мѣстахъ трюма, колодцы или проходы, для удобнѣйшаго заливанія водою загорѣвшейся части угля, а также переворачиванія его, осмотра и провѣтриванія. Между тѣмъ какъ на многихъ судахъ грузятъ уголь въ трюмъ сплошь, и тѣмъ уничтожаютъ возможность имѣть за нимъ надлежащій присмотръ.

Здѣсь должно замѣтить, что самовозгараніе угля происходитъ отъ примѣси угля, содержащаго колчеданъ (*pyritous*), и отъ погружки его въ сырую погоду, потому-что сырой уголь, попавшійся въ средину груза, или на дно трюма, можетъ разгорячиться до воспламененія. Впрочемъ все эти причины и явленія были такъ хорошо изъяснены г. Пиддингтономъ, и другими свѣдущими людьми, и такъ много писали уже

о нихъ для публики, что я долженъ ограничиться только главною цѣлью этой статьи, т. е. указать только на важныя слѣдствія прежней невнимательности, и побудить публику къ изысканію вѣрныхъ и дѣйствительныхъ противъ нихъ средствъ; смѣю сказать, что пока не будутъ приняты рѣшительныя мѣры противъ самовозгаранія угля, пароходство останется въ своемъ развитіи, и гибель многихъ судовъ и людей будетъ неизбежна! Выгоды судохозяевъ, страховщиковъ и каждой пароходной компаніи весьма тѣсно связаны съ этими замѣчательными и важными обстоятельствами. Сверхъ-того безопасность плаванія и голосъ правосудія и любви къ ближнему, взвышенныя надлежащимъ образомъ, должны устранить всѣ предубѣжденія и противорѣчія, и заставить изыскать средства, которыя столь очевидно необходимы для спасенія жизни и имущества.

(Изъ *Nauticale Magazine*. Июль, 1850.)

==

ОТРЫВОКЪ ИЗЪ РѢЧИ СЭРА ДАВИДА БРЮСТЕРА,

произнесенной въ общемъ собраніи Эдинбургскаго Общества Естествоиспытателей.

«...Геологія есть первая глава Астрономіи. Она описываетъ ту часть солнечной системы, которая къ намъ ближе и драгоценнѣе: космополитическая, такъ сказать, обсерваторія, съ которой астрономъ созерцаетъ звѣздное небо, и, видя въ немъ вращающіеся міры и міровыя системы; побуждается къ дѣятельному изслѣдованію и благоговѣнію. Тамъ находитъ онъ огромныя основныя линіи земнаго радіуса, для измѣренія разстояній и величинъ множества звѣздъ, и разумомъ проникаетъ въ тѣ безконечно-далекія пространства, куда и воображеніе

страшится за нимъ слѣдовать. Но, хотя астрономія такимъ образомъ получила начало свое отъ земли, однакожь она ищетъ и находитъ въ высоту, подобно Астрей, родственную себѣ сферу. То, что постоянно радуется и живетъ нашу землю происходитъ отъ окружающихъ насъ небесныхъ тѣлъ. Безъ свѣта или теплоты нашего солнца и безъ равномерныхъ движеній нашей системы, мы не имѣли бы ни различныхъ климатовъ, ни время года. Мракъ окружилъ бы все живыя существа, а недостатокъ въ пищу прекратилъ бы ихъ жизнь. Безъ вліянія свѣта, корабли наши, были бы игралищемъ вѣтра и волнъ, и достиженіе ими избранной цѣли было бы менѣе опредѣлительно, чѣмъ полетъ воздушныхъ шаровъ, вполне подчиненныхъ своенравію стихій. Но между тѣмъ какъ изученіе астрономіи приноситъ существенную пользу общественной жизни, имѣетъ оно и въ другомъ, нравственномъ отношеніи, важное на нее вліяніе. Разсматривая нашу землю, мы находимъ, что она дѣйствіемъ огромныхъ силъ, была разрываема и измѣняема, то понижаясь до глубины океановъ, то поднимаясь до гигантскихъ высотъ. И теперь еще геологи измѣряютъ возвышеніе и углубленіе упругой коры ея; и люди, вовсе не върующіе въ науку, часто сами собою доходятъ до истины, когда видятъ, на примѣръ, пламя, вылетающее изъ вулкановъ, или когда стоятъ надъ зіяющею пропастью, въ которую землетрясеніе грозитъ ихъ низвергнуть. Кто можетъ сказать, что дѣйствію такихъ силъ положена граница? Кто осмѣлится утверждать, чтобы, сосредоточась, не могли они разрушить планеты, въ недрахъ которой, разъединенныя, заключены теперь какъ въ темницѣ? Въ границахъ нашей системы, недалеко отъ земли, между Марсомъ и Юпитеромъ, находится пустое пространство, которое, по закону планетныхъ разстояній, должно было содержать планету. Кеплеръ первый объявилъ объ этомъ, и, къ удивленію, новѣйшіе астрономы, открыли, въ началъ настоящаго столѣтія, именно въ предсказанномъ мѣстѣ четыре небольшихъ планеты: Цереру, Палладу, Юнону и Весту. Первая изъ нихъ, Церера, была открыта г. Пиацци въ Палермо, въ

1801 году; вторая, Паллада, докторомъ Ольберсомъ, въ Бремень, въ 1802 году; третья, Юнона Гардингомъ, въ 1804; а Веста, также Ольберсомъ, въ 1807 году. По открытіи третьей изъ этихъ планетъ, докторъ Ольберсъ попалъ на мысль, что всѣ онѣ могли быть обломки одной и той же на куски разлетѣвшейся планеты, и рассуждая, что изойдя изъ одной точки первоначальной орбиты, онѣ должны возвращаться въ ту же точку, сталъ внимательно обозрѣвать эти страны неба, и открылъ такимъ образомъ планету Весту.

Но хотя это начало сдѣлалось такимъ образомъ достояніемъ науки, однакожь протекло 40 лѣтъ прежде нежели открытъ былъ новый планетный обломокъ. Наконецъ, въ 1845 году, г. Генке, въ Дризенъ, открылъ новый астероидъ, названный Астреею, а въ 1847 году еще другой, названный Гебою. Въ томъ же году, соотечественникъ нашъ г. Гэйнъ открылъ еще два: Ириду и Флору. Въ 1848 году Ирландскій астрономъ Грэгэмъ открылъ девятый обломокъ — Метиду; а въ 1849 году г. Гаспарисъ, въ Неаполь, десятый — Игею, и наконецъ въ послѣдніе два мѣсяца, тотъ же астрономъ, открылъ одиннадцатый обломокъ — Партеноп. Если эти одиннадцать небольшихъ планетъ действительно остатки одной и той же, то величина первоначальной планеты была довольно значительная. Но сколь она была велика — это могло бы показаться выходящимъ изъ предѣловъ ума человѣческаго; однакожь гевій торжествуетъ и не надъ такими трудностями. Планета Нептунъ была открыта прежде, нежели лучъ свѣта ея коснулся глаза человѣческаго, и по закону солнечной системы, только-что открытому, мы можемъ опредѣлить первоначальную величину разрушенной планеты; и могли бы даже опредѣлить ее уже и тогда, когда узнали о существованіи перваго ея обломка. Этимъ закономъ мы обязаны Даніелю Кирквуду, въ Поттсвиллѣ, скромному Американцу, который, подобно знаменитому Кеплеру, усердно трудился отыскать что либо новое въ арифметическихъ отношеніяхъ планетныхъ элементовъ. Между каждымъ двумя послѣдовательными

планетами существуетъ точка, въ которой притяженія ихъ равны. Назовемъ теперь удаленіе этой точки отъ солнца, радіусомъ планетной сферы притяженія, то, по закону Кирквуда, выходитъ, что у каждой планеты квадратъ продолжительности года, выраженный въ дняхъ, измѣняется какъ кубъ радіуса сферы ея притяженія. Законъ этотъ подтвержденъ многими американскими астрономами, и нѣтъ сомнѣній, говоритъ одинъ изъ нихъ, что это одинъ изъ физическихъ фактовъ въ механизмъ нашей системы. Упомянутый законъ указываетъ намъ на существованіе планеты между Марсомъ и Юпитеромъ, и, въ то же время, опредѣляетъ величину раздробленной планеты — нѣсколько большую величины Марса, или около 5,000 англійскихъ миль въ діаметръ; обращеніе ея около оси должно было равняться $57\frac{1}{2}$ часамъ.

Между новѣйшими открытіями, въ предѣлахъ нашей системы міра, я не могу не упомянуть объ открытіяхъ знаменитаго соотечественника нашего, въ Ливерпулѣ, г. Лассельса. Съ помощью прекраснаго двадцати-футоваго рефлектора, имъ самимъ построеннаго, онъ открылъ спутника Нептуна, а въ послѣдствіи и восьмага спутника Сатурна. Это послѣднее открытіе было сдѣлано, въ тотъ же самый день, г. Бондомъ, директоромъ обсерваторіи въ Кембриджѣ, въ Соедин. Штатахъ. Наконецъ, весьма недавно, г. Лассельсъ наблюдалъ, при самомъ благопріятномъ состояніи атмосферы, весьма небольшую, но чрезвычайно черную тѣнь Сатурнова кольца на поверхности самой планеты. Линія тѣни казалась ему какъ-бы зубчатою, и состояшею почти изъ отдѣльныхъ пятенъ, что означаетъ существованіе на поверхности кольца горъ, которыя, вѣроятно, образовались отъ дѣйствія такихъ же внутреннихъ силъ, какъ и на нашей землѣ

Переходя отъ солнечной системы нашей къ звездному небу, мы встрѣчаемъ непостижимо-огромное пространство. Если представимъ себѣ радіусъ солнечной системы или орбиты Нептуна (равняющійся 2,900 милліонамъ миль), величиною въ двѣ мили,

то разстояніе отъ нашей системы или пути Нептуна до ближайшей неподвижной звезды будетъ болѣе всей окружности нашей земли, или равно 27,600 милямъ. Если примемъ паралаксъ ближайшей неподвижной звезды въ одну секунду, то разстояніе до нея отъ солнца равнялось бы почти 412,370 радіусамъ земной орбиты, или 13,746 радіусамъ орбиты Нептуна, который въ тридцать разъ далѣе отстоитъ отъ солнца, чѣмъ земля; но и въ тѣ отдаленныя предѣлы достигаютъ солнечныя свѣтъ и теплота, какъ необходимые элементы физической и умственной жизни.

Съ помощію огромнаго телескопа лорда Росса, мы ознакомились съ формою и свойствомъ тѣхъ большихъ звездныхъ соединеній, изъ которыхъ состоитъ звездная вселенная. Рисунки и описанія замѣчательнѣйшихъ изъ этихъ туманныхъ пятенъ, рассмотрѣнныхъ въ этотъ превосходный инструментъ, были показываемы докторомъ Робинзономъ въ последнемъ засѣданіи общества; сверхъ-того, въ прошедшемъ году, сдѣланы лордомъ Россомъ и его помощникомъ г. Стони, важныя открытія. Многія изъ туманныхъ пятенъ замѣчательны по ихъ особенному составу, и, по словамъ лорда Росса, «указываютъ, по видимому на существованіе въ нихъ динамическаго закона, для насъ понятнаго.» Нѣкоторыя туманная пятна представляютъ съ большею или меньшею опредѣлительностію видъ спирали; «но чаще», какъ говоритъ лордъ Россъ, «встрѣчается неправильное, разорванное, кольцеобразное распределеніе свѣтящейся матеріи, чѣмъ правильность въ нѣкоторыхъ пятнахъ замѣченная». Онъ почитаетъ однакожь оба эти вида пятенъ за системы совершенно одинакія, находящіяся только въ весьма различныхъ положеніяхъ относительно луча зрѣнія, и болѣе или менѣе ясно различаемыя.

Лордъ Россъ намѣренъ снова начать изслѣдованіе замѣчательнѣйшихъ изъ этихъ предметовъ, и употребить для этого полный свѣтъ своего шести футоваго зеркала, безъ ослабленія его при второмъ отраженіи отъ малаго зеркала; онъ надѣется этимъ средствомъ достигнуть многихъ новыхъ результатовъ.

Какъ Лассельсъ послѣдовалъ важному примѣру Росса и построилъ для себя рефлекторъ, такъ точно послѣдовалъ тому же и Джемсъ Нэсмить. Большое зеркало въ рефлекторъ Нэсмита имѣеть фокусъ длиною 20 футовъ, а діаметръ 20 дюймовъ, и отличается отъ всѣхъ другихъ телескоповъ своею весьма легкою подвижностію. Труба его движется вертикально на пустой оси, сквозь которую астрономъ, сидя на небольшой обсерваторіи, и дѣлая одни только горизонтальныя движенія, можетъ удобно разсматривать каждую часть неба. До сего времени астрономъ долженъ былъ сидѣть на верхнемъ концѣ своего Нютоновскаго телескопа, и если никто изъ наблюдателей не хотѣлъ признать опасность и непрочность своего положенія, то я самъ могу поручиться въ этомъ, потому-что упалъ однажды съ конца двадцати-футоваго телескопа г. Рамеджа, когда онъ былъ направленъ на точку близкую къ зениту.



БИБЛЮГРАФІЯ.

I.

Вооруженіе военныхъ судовъ. Составилъ капитанъ-лейтенантъ К. Посьетъ. Спб., 1849. Печатано по Высочайшему повѣленію. Страницъ XXX и 470, въ 8-ю долю листа, и атласъ рисунковъ и чертежей на 30 полу-листахъ.

Какое радостное явленіе — новая морская книга и притомъ русская, оригинальная и еще практическая. Досель на этотъ предметъ не было у насъ руководства, кромѣ штатныхъ положеній. Отчасти только удовлетворяло этому сочиненіе Глотова: *Изъясненіе принадлежностей къ вооруженію корабля*, 1816 г. Но съ того времени вооруженіе военныхъ судовъ чрезвычайно измѣнилось, особенно отъ введенія желѣза въ составъ

оснастки и отъ многихъ другихъ улучшеній. Стоитъ сравнить штаты вооруженія судовъ нашихъ 1806 и 1840 годовъ, чтобы убѣдиться въ этой разницѣ. *Опытъ морской практики, Гамалля*, кромѣ того, что ещѣ старше Глотова, но не имѣетъ чертежей до вооруженія собственно относящихся, и эта часть описана у него кратко, хотя въ отличной системѣ, какою отличаются всѣ сочиненія П. Я. Гамалья. Еще есть, въ XI части записокъ Адмиралт. Д-та, статья: *о порядкѣ производствъ работъ при вооруженіи кораблей для плаванія по морямъ*, соч. кап. Миницкаго, но это отрывочныя свѣденія о разныхъ корабельныхъ работахъ и дѣйствіяхъ, безъ всякой системы. Наконецъ должно сказать, что о вооруженіи судовъ довольно говорится въ книгѣ *Морская служба въ Англіи*, но тамъ свѣденія эти разбросаны при описаніи должностей боцмана, мастера и другихъ. Однимъ словомъ, до сихъ поръ не было книги, по которой бы можно было производить самыя работы вооруженія, чему вполне удовлетворяетъ настоящее сочиненіе Г-на Посьета.

Чтобы дать ближайшее понятіе о цѣли и составѣ этой книги, выписываемъ предисловіе автора :

«Цѣль была написать книгу, при помощи коей молодой офицеръ, въ первый разъ приступающій къ вооруженію, былъ бы въ состояніи приготовить спущенное со стапеля судно къ отправленію въ море; по этому, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, необходимо было войти въ подробности, которыя иному читателю, можетъ быть, покажутся излишними. Разумѣя подъ словомъ вооруженіе не одну оснастку, а полное приготовленіе военного судна въ томъ видѣ, въ какомъ оно отправляется въ море, — здѣсь описана нагрузка, постановленіе мачтъ, оснащеніе со всеми парусами, подъемъ артиллеріи и размѣщеніе ея припасовъ, изготовленіе гребныхъ судовъ и установка навигаціонныхъ и другихъ инструментовъ, что и заключается въ трехъ отдѣленіяхъ, подъ слѣдующими заглавіями: *Такелажныя ра-*

боты, Данныя для нагрузки, и Вооружение судовъ. Въ первомъ описаны основныя, или общія такелажныя работы, встрѣчающіеся при обдѣлкѣ различныхъ частей стоячаго такелажа и каждой снасти; кромѣ того, здѣсь описаны нѣкоторыя принадлежности снастки, о коихъ не было случая упомянуть въ самомъ вооруженіи. Обдѣлка же стоячаго и бѣгучаго такелажа показана передъ употребленіемъ каждой отдѣльной ихъ части при снасткѣ. Во второмъ отдѣленіи исчислены всѣ предметы, составляющіе грузъ, съ показаніемъ ихъ вѣса и обыкновеннаго помѣщенія, и описано расположеніе трюма и кубрика на корабляхъ; въ заключеніе главы приложены таблицы крѣпости веревокъ, съ замѣчаніями, выведенными изъ различныхъ опытовъ, и содержащія въ себѣ свѣденія, полезныя при подъемѣ тяжестей. Такимъ образомъ въ этомъ отдѣленіи собраны, по возможности, всѣ факты, необходимыя для нагрузки, почему оно и названо только: *Данныя для нагрузки.* Разсужденія о наивыгоднѣйшей нагрузкѣ тѣсно связаны съ теоріею образованія подводной части, и составляя особый предметъ, еще неудовлетворительно опредѣленный, здѣсь не включены. Числа, заключающіяся въ статьяхъ этого отдѣленія: «Вода съ посудою», и «Провизія и дрова», собраны въ портахъ частію чрезъ непосредственное взвѣшиваніе, частію же изъ имѣвшихся тамъ свѣденій. Въсь тросовъ и канатовъ, якорей и верповъ извлеченъ изъ Штатнаго положенія 1840 года; въсь орудій, станковъ, снарядовъ и прочихъ вещей, принадлежащихъ артиллеріи, заимствованъ изъ сочиненій г. Ильина: «Практическая Морская Артиллерія, и Наука Морской Артиллеріи». Въсь рангоута, парусовъ, блоковъ, и гребныхъ судовъ, у насъ, къ сожалѣнію, еще не опредѣленъ; таблицы, показывающія этотъ въсь, взяты изъ сочиненія: *Edye's Naval Calculations*, такъ-какъ размѣренія англійскаго рангоута и гребныхъ судовъ довольно близко подходятъ къ нашимъ.

«Наконецъ, въ третьемъ отдѣленіи описано постановленіе мачтъ, снастка рангоута, подъемъ орудій, привязка и крѣп-

леніе парусовъ, постановленіе руля, крашеніе судна, размѣщеніе абордажнаго оружія и артиллерійской принадлежности, установленіе навигаціонныхъ и другихъ инструментовъ и приготовленія къ выходу въ море. При оснасткѣ, въ большей части случаевъ, описаны два или три способа; причемъ въ нѣкоторыхъ, одному способу дано преимущество предъ прочими, а въ другихъ случаяхъ, выборъ предоставленъ вооружающему. Объ инструментахъ упомянуто лишь то, что прямо относится къ переноскѣ ихъ на судно, къ установкѣ на мѣстахъ, или къ приготовленію для употребленія. Вооруженіе гребныхъ судовъ такъ разнообразно, что описаніе всѣхъ различныхъ способовъ, безъ особенной пользы, значительно увеличило бы объемъ книги: такое описаніе могло бы имѣть мѣсто только въ особомъ сочиненіи о гребныхъ судахъ: здѣсь же упомянуто объ одномъ штатномъ вооруженіи.

«Такимъ образомъ въ означенныхъ трехъ отдѣленіяхъ описаны всѣ работы, производимыя на суднѣ со времени спуска его на воду до выхода на рейдъ и окончательнаго изготовленія для слѣдованія въ море.

«Составляя эту книгу, я пользовался слѣдующими сочиненіями:

«Изъясненіе принадлежностей къ вооруженію корабля, соч. А. Глотова. 1816.

«Опытъ Морской Практики, соч. П. Я. Гамалѣя. 1827.

«Морская служба въ Англии, соч. Гласкока; перев. капит. 2 ранга Карнилова. 1839.

«Штатное положеніе 1840.

«Практическая Морская Артиллерія, соч. Капитана Ильина. 1841.

«Наука Морской Артиллеріи, соч. Капитана Ильина. 1846.

«Some practical hints, by I. Griffiths. 1828.

«Calculations relating to the Equipment, Displacement, etc. of ships and vessels of war, by Edge. 1832.

«Sheet anchor, by D. Lever. 1835.

«Outline of Naval routine, by A. Fordyce. 1837.

«The Naval officer's guide for preparing ships for sea, by C. Martelli. 1838.

«An inquiry relative to various important points of seamanship, by N. Tinmouth. 1845.

«Notes on Night quarters and boat service, by J. Paynter. 1848.

«Tables of allowances of Equipement, Outfits, Stores etc. for the Navy of the United States, by Wyman, Pendergrast and Peck. 1844.

«Praktikale zeevaartkunde, door P. le Comte. 1844.

«Handbok i Takling, af Trolle. 1841.

«Въ Англійскомъ сочиненіи Naval officer's guide оснастка описана съ такою подробностью и знаніемъ дѣла, что къ этой статьѣ мало оставалось дѣлать пополненій или измѣненій, и потому часть издаваемой мною книги—отъ постановленія мачтъ до крѣпленія парусовъ — заключаетъ въ себѣ почти переводъ этого сочиненія.

«Исчисливъ источники, казавшіеся лучшими и служившіе мнѣ руководствомъ при составленіи вооруженія, я считаю нужнымъ присовокупить, что, при всемъ стараніи, иное въ этомъ сочиненіи можетъ показаться не довольно полнымъ и не для всѣхъ удовлетворительнымъ. Прося снисходительнаго сужденія, я готовъ воспользоваться всеми основательными замѣчаніями, если когда либо приступлю ко второму изданію.»

Изложивъ цѣль и средства автора скажемъ о самомъ исполненіи дѣла. *Такелажныя работы* (занимаютъ 80 страницъ) такъ полно описаны и такъ хорошо объяснены рисунками, что по нимъ можно даже научиться, и сдѣлать любой сплесень, кнопъ или узель.

Данныя для нагрузки (заним. 57 страницъ) очень полны. Собираніе этихъ золотыхъ цифръ есть дѣло частныхъ начальниковъ и распорядителей работъ; авторъ въ этомъ случаѣ пользуется только готовымъ. Сіи данныя помѣщены

большую часть въ таблицахъ, которыя имѣютъ общую нумерацію: ихъ во всей книгѣ 25. Планы трюма и кубрика кораблей, даютъ полное понятіе о внутреннемъ расположеніи и размѣщеніи груза на судахъ этого рода. Конечно, желатель-но бы имѣть такіе же планы и для судовъ каждаго рода, не исключая и парашодовъ; но можно ли требовать всего отъ одно-го сочиненія? Должно благодарить автора и за доставленное.

Наконецъ, собственно *вооруженіе судовъ* занимаетъ почти $\frac{3}{4}$ книги (333 страницы): тутъ опять важная помощь отъ пре-красныхъ рисунковъ, большая часть которыхъ сдѣланы въ $\frac{1}{60}$ часть противъ натуры, но есть отъ $\frac{1}{30}$ до $1\frac{1}{2}$, что и показано подлѣ каждой фигуры въ видѣ дроби, вмѣсто масштаба. Планъ квартеръ-дека, видъ верхняго борта корабля и распо-ложеніе битенговъ около мачтъ, представляютъ весьма важ-ное пособіе при вооруженіи судна. Отъ удобнаго расположенія шкивовъ и шпигатовъ въ борть судна, зависитъ легкая тяга снастей и сбереженіе ихъ. Клампъ, прорѣзанный не въ плоско-сти тяги веревки, или шпигатъ, просверленный не по направле-нію проходящей въ немъ снасти, замѣляютъ ходъ снастей и ихъ перетираетъ. Могутъ замѣтить, что это болѣе дѣло ко-рабельнаго инженера, находящагося при отдѣлкѣ судна, нежели морскаго офицера, завѣдывающаго вооруженіемъ; но надо со-гласиться и съ тѣмъ, что тутъ должности ихъ сходятся, и успѣхъ дѣла много зависитъ отъ взаимнаго содѣйствія сихъ офицеровъ.

Въ заключеніе должно сказать объ исправномъ и роскош-номъ изданіи книги. Если роскошь есть прихоть въ текстъ, то въ фигурахъ она только достоинство, которое увеличиваетъ ихъ пользу лучшимъ изображеніемъ предметовъ. Притомъ рос-кошь эта не имѣла тутъ вліянія на цѣну книги *. Исправность из-

* Книга эта въ 500 страницъ, съ 50-ю полу-листами прекрас-ныхъ литографированныхъ рисунковъ и чертежей, стоитъ всего 3 р. 50 к. сер.; она продается въ типографіи Морскаго Кадетска-го Корпуса и въ книжномъ магазинѣ Гатькова.

данія всегда хороша; но въ книгѣ, содержащей не мало цифръ и буквъ, относящихся къ фигурамъ, она еще важнѣе. Опечатокъ въ разсматриваемой книгѣ весьма мало; къ показаннымъ въ концѣ ея можно, кажется, прибавить только одну: на страницѣ 58, строка 8 снизу, вмѣсто слова *окружности*, следовало быть *полу-окружности*. Также въ фигурѣ 109, изображающей катъ-блокъ, — какъ отдельно нарисованный, влѣво отъ фигуры, долженъ имѣть букву В; и въ фигурѣ 172-й, въ скобѣ цѣпнаго каната должны быть поставлены буквы: *a* къ болтику и *b* къ шпилькѣ. Но это такія мелочи, которыя легко замѣтить и исправить всякій читатель самъ. Мы укажемъ лучше на тѣ мѣста разсматриваемаго сочиненія, которыя наиболѣе привлекли наше вниманіе, полнотою и ясностію изложенія а именно: о такелажныхъ работахъ; объ якоряхъ и канатахъ, и особенно объ якорѣ Портера, съ вертящимися лапашами; о рулѣ, и особенно объ устройствѣ румпеля съ двигающимся по нему цилиндромъ для штуртреса, по способу Рапсона; описаніе вооруженія тендера, какъ много отличающагося отъ прочихъ судовъ; и наконецъ, замѣчанія о подъемѣ большихъ тяжестей. Другихъ займутъ быть можетъ иные предметы, какъ напримѣръ *крашеніе судна*, которое описано очень удовлетворительно; тутъ прибавили бы мы къ крашенію желѣзныхъ судовъ (стр. 411), что онѣ покрываются, на стапель, двумя и даже тремя слоями масляной краски снаружи, и однимъ или двумя слоями сънутри, при чемъ всегда первый слой бываетъ сурикъ. Не рѣдко сверхъ масляной краски (которой надо дать какъ можно лучше высохнуть и, по возможности безъ разогрѣванія желѣза), покрываютъ подводную часть какимъ-либо составомъ, какъ напрямъ Никока и др., предохраняющими подводную часть судна отъ порчи червями, отъ наростовъ и т. п.

Въ концѣ книги помѣщено оглавленіе алфавитное (кромѣ обыкновеннаго, которое находится въ началѣ), значительно облегчающее пріискываніе предметовъ. Вообще книга г. Посѣта составлена и издана съ большимъ тщаніемъ; очень бы хотѣлось

возвратиться къ ней еще разъ, но уже не въ отдѣль библиографіи, а на предшествующихъ ей страницахъ Морскаго Сборника, гдѣ можно подольше и просторнѣе побесѣдовать съ читателями нашими.

С. К.

II.

The practice of Navigation and Nautical Astronomy. By Henry Raper lieut. R. N. Third edition. London, 1849.

Практическая навигація и морская астрономія, составленная Генр. Реперомъ, лейт. Англ. Кор. флота. — Изд. третіе, Лондонъ 1849 г. Въ 8-ю д., стр. XXIV и 907.

Книга Ропера заключаетъ въ собѣ довольно длинный списокъ практическихъ курсовъ навигаціи и астрономіи, вышедшихъ въ послѣдніе годы почти на всѣхъ Европейскихъ языкахъ. Англичане, Голландцы, Американцы, Французы, Шведы и Нѣмцы имѣютъ у себя по нѣскольку изданій этого рода, болѣе или менѣе полныхъ. Всѣ такіе курсы состоятъ обыкновенно изъ двухъ главныхъ отдѣловъ: въ первомъ, послѣ краткаго изложенія началъ математики, слѣдуютъ курсы навигаціи и морской астрономіи въ самомъ сжатомъ объемѣ, съ необходимыми только практическими объясненіями въ частныхъ примѣрахъ. Собраніе морскихъ таблицъ, составляетъ второй отдѣлъ.

Въ нашемъ флотѣ, болѣе другихъ (если не исключительно), извѣстны морскія таблицы *Нори*, которыя издаются въ Англии уже болѣе 30 лѣтъ. Курсъ Ропера составленъ вообще по одному плану съ книгою Нори, хотя въ частностяхъ отличается отъ нее лучшею системою въ изложеніи, и особенно въ расположеніи таблицъ, которыя, сверхъ того, значительно полнѣе чѣмъ у Нори.

Мы хотимъ поближе познакомить читателей нашихъ съ содержаниемъ книги Ропера, которая у насъ, кажется, весьма мало известна. Авторъ начинается вступленіемъ, въ которомъ на 50 страницахъ изложены начала ариѳметики (дробѣ), геометріи и тригонометріи; за тѣмъ слѣдуетъ навигація въ слѣдующемъ порядкѣ: предварительныя объясненія и опредѣленія, навигаціонныя инструменты (лаги и компасы); счисленіе — плоское, меркаторское, и плаваніе по дугѣ великаго круга; опредѣленіе мѣста корабля въ виду береговъ по пеленгамъ и угламъ, съ замѣчаніями о морской съемкѣ (весьма кратко); составленіе и употребленіе меркаторскихъ картъ; измѣреніе глубинъ (лотъ и его употребленіе); и наставленія какъ вести журналъ и суточное счисленіе. — Отдѣлъ астрономіи состоитъ изъ слѣдующихъ статей: *предварительныя понятія* (17 страницъ) о времени, видимомъ движеніи свѣтилъ, о способахъ опредѣлять мѣста ихъ на небѣ, и проч.; *морскіе астрономическіе инструменты*: секстантъ, повторительный кругъ Борда и кругъ Доллонда, искусственный горизонтъ и хронометръ; *способы наблюденій* высоты разстояній и употребленіе хронометра при наблюденіяхъ; *рѣшеніе вспомогательныхъ и приготовительныхъ вопросовъ* (употребленіе морскаго мѣсяцослова, вычисленіе часовыхъ угловъ, высотъ, азимутовъ, времени нѣкоторыхъ явленій и проч.); *опредѣленіе широты мѣста*: по меридіональной высотѣ, по высотамъ того же свѣтила, по двумъ высотамъ разныхъ свѣтилъ, и по высотамъ полярной звезды. *Опредѣленіе времени и поправка хронометра*: по одной высотѣ, по разности высотъ взятыхъ внѣ меридіана, и по соответствующимъ высотамъ. *Опредѣленіе долготы*: по хронометру, по луннымъ разстояніямъ, по высотамъ луны, закрытіямъ звездъ, и затмѣніямъ Юпитеровыхъ спутниковъ; *опредѣленіе склоненія компаса*: по амплитуду, азимуту, и астрономическому пеленгу. *Правила* вычисленія времени полной воды, и наставленіе какъ наблюдать приливы. *Наставленія для плаванія въ морѣ*: рас-

полагать курсы вообще, на теченіи, и при плаваніи по дугъ великаго круга; замѣчаніе объ опредѣленіи мѣста корабля; опредѣленіе теченія; наставленія на случай шторма или урагана, близость къ берегу.

Все это изложено на 314 страницахъ четкой печати; изложено кратко, ясно, съ необходимыми объясненіями, и, гдѣ нужно, съ чертежами; каждый вопросъ изъ навигаціи разрѣшенъ *тремя* способами: по таблицамъ, посредствомъ вычисленія, и чертежемъ. Менѣ другихъ полны статьи объ употребленіи и составѣ картъ, и объ астрономическихъ инструментахъ, изъ которыхъ о призматическихъ и призмозеркальныхъ даже не упомянуто. При бѣльшей части способовъ для опредѣленія широты, времени, и долготы показаны два рѣшенія: одно точное, а другое приближенное, и сверхъ того, изложены средства узнавать степень точности выведеннаго результата; также объяснено когда и при какихъ обстоятельствахъ выгоднѣе наблюдать свѣтила для полученія точнѣйшаго вывода.

Вторая половина книги содержитъ таблицы и объясненіе ихъ. Таблицы расположены систематически по отдѣламъ, слѣдующимъ образомъ: 1) *Плаваніе*. Здѣсь помѣщены таблицы разностей широтъ и отшествій на румбы и градусы, и на 300 миль разстоянія; разности долготы, соответствующія отшествиямъ отъ 1 до 10 миль, для широтъ отъ 0° до 69°, и обратно: отшествия соответствующія разности долготы; сферическія таблицы разностей широтъ и отшествій, которыя вмѣстѣ съ обыкновенными таблицами этихъ величинъ, служатъ къ вычисленію часоваго угла, по известной широтѣ мѣста, склоненію и высотѣ свѣтила; меридіональныя части чрезъ каждую минуту широты. II). *Разстоянія и положеніе мѣста*. Въ этой статьѣ наводятся таблицы: для опредѣленія разстояній отъ предмета по кривой—пеленгу; истинное наклоненіе горизонта и разстояніе для различныхъ возвышеній отъ 1 до 28,715 англ. фут.: величина дуги или угла въ одну минуту въ футахъ, на разстояніяхъ отъ 1 до 30 миль; широты и долготы слишкомъ

9000 пунктовъ, съ означеніемъ символическими знаками главнѣйшихъ особенностей каждаго мѣста; приближенное склоненіе компаса чрезъ каждыя 10° долготы и 2° широты, между параллелями 70° N и S-й Средняя продолжительность переходовъ между главнѣйшими приморскими мѣстами (числомъ до 225). III.) *Приливы*. Тутъ содержатся таблицы прикладныхъ часовъ для 600 слишкомъ мѣствъ, эпакты на 23 года (съ 1848—1871) и на каждый мѣсяць; полумѣсячныя неравенства времени полной воды для главнѣйшихъ портовъ Англій и для Бреста; возвышеніе воды въ каждые 20 м. времени въ теченіе 6 часовъ, для высотъ прилива отъ 0 до 50 футъ.

Этимъ оканчивается навигаціонная, весьма полная, часть таблицъ. Отдѣлъ астрономическій начинается вспомогательными таблицами для приписыванія величинъ въ *Nautical Almanac* (или другомъ календарѣ); между ними заслуживаютъ вниманія таблицы для сысканія переменны элементовъ, на данное число часовъ и минутъ по известной суточной или полу-суточной переменнъ его. Далѣе слѣдуютъ таблицы временъ нѣкоторыхъ явленій, именно: часы восхожденія и захожденія солнца для разныхъ широтъ; приближенное время прохожденія главнѣйшихъ звездъ чрезъ меридіанъ въ первое число каждаго мѣсяца; часовые углы и высоты свѣтилъ для широтъ отъ 0° до 70° и для склоненій до 48° . Въ отдѣлъ, подъ заглавіемъ *Высота*, помѣщены 17 таблицъ, служащихъ для исправленія наблюдаемыхъ высотъ солнца, луны и другихъ свѣтилъ. Этотъ отдѣлъ оканчивается таблицею азимутовъ, соответствующихъ переменнъ высоты въ одну минуту времени. Отдѣлъ *Широта*, за тѣмъ слѣдующій, содержитъ шесть вспомогательныхъ таблицъ для вычисленія широтъ, по высотамъ близкимъ къ меридіану, и по высотъ Полярной звезды. Далѣе идутъ шесть таблицъ для вычисленія долготы по луннымъ разстояніямъ; за тѣмъ слѣдуютъ таблицы амплитудовъ для определенія склоненія компаса, а потомъ нѣсколько таблицъ взятыхъ изъ *Nautical*

Алтанас. Отдѣленіе *Логарифмовъ*—самое полное: здѣсь находятся одиннадцать слѣдующихъ таблицъ: 1) логарифмы чиселъ отъ 1 до 9999 съ 6 десятичными; 2) четыре таблицы логарифмовъ синусовъ, косинусовъ, тангенсовъ и проч., до $1\frac{1}{2}^{\circ}$ чрезъ каждую секунду, потомъ до $4\frac{1}{2}^{\circ}$ чрезъ $10''$, а далѣе черезъ полъ-минуты; 3) логарифмы синуса квадрата половины часоваго угла отъ 0° до 180° или 12 часовъ; 4) вспомогательныя логарифмы для приведенія близъ-меридіональной высоты въ меридіональную, и для вычисленія широты по двумъ высотамъ солнца; 5) для вычисленія поправки полдня по способу соответствующихъ высотъ; 6) логарифмическія разности, и наконецъ 7) пропорціональныя логарифмы отъ 0 ч. до 3 ч. чрезъ каждую секунду. Книга оканчивается алфавитнымъ указателемъ къ таблицъ широтъ и долготъ, и общимъ указателемъ предметовъ, заключающихся въ сочиненіи.

Изъ этого простаго перечня таблицъ, видна уже полнота книги Ропера. Въ Англіи, гдѣ большая часть военныхъ моряковъ не изучаютъ систематически теорію морскаго искусства такая книга настоящій кладъ: имѣя курсъ Нори или Ропера, Англичанинъ не имѣетъ нужды таскать съ собою кучу логарифмовъ и таблицъ, необходимыхъ при вычисленіи и для справокъ; ему нѣтъ надобности припоминать, что и какъ дѣлается въ различныхъ случаяхъ, или рыться за справкой въ трехъ, четырехъ книгахъ; все у него подъ рукой, въ одной небольшой книгѣ; вездѣ ему сказано: «дѣлай такъ-то и такъ-то», да тутъ же и примѣръ, остается только книжныя цифры замѣнить новыми, сообразно новымъ даннымъ, и дѣло кончено. Это удобство употребленія и практичность въ высшей степени, достаточно объясняютъ множество изданій морскихъ курсовъ*.

* Напримѣръ книга Нори, въ одномъ 1840 году имѣла три изданія: 10, 11 и 12-е.

Наши офицеры, получая систематическое образованіе въ морскихъ военно-учебныхъ заведеніяхъ, конечно имѣютъ болѣе обширныя и основательныя свѣдѣнія въ навигаціи и астрономіи, но и у насъ книга Репера, и особенно собранныя въ ней таблицы, могутъ употребляться съ болѣшимъ удобствомъ противъ другихъ таблицъ, потому что въ ней находится все, что нужно для ежедневныхъ, обыкновенныхъ вычисленій въ морѣ.

Въ первый разъ сочиненіе Репера издано въ 1840 году; въ настоящемъ, третьемъ, изданіи сдѣлано много дополненій, какъ въ текстъ, такъ и въ таблицахъ. Шрифтъ и форма цифръ — вещь не послѣдняя въ таблицахъ — весьма четки и не тяжелы для глазъ; въ этомъ книга Репера далеко превосходитъ Норіевы таблицы. Вообще сборникъ Репера, въ настоящее время, есть лучшее руководство для употребленія въ морѣ.

На Русскомъ языкѣ есть двѣ книги въ этомъ родѣ: 1) *Курсъ морскихъ наблюденій, съ таблицами*, составл. П. Сизовымъ, и изданный въ Николаевѣ въ 1835—1836 г. и 2) *Краткая наука кораблевожденія съ полнымъ собраніемъ необходимѣйшихъ морскихъ таблицъ*. Перев. съ Нѣм. 1833—1835 г. Обѣ онѣ впрочемъ далеко не полны, и притомъ имѣютъ значительное количество опечатокъ. Переведены также изъясненія таблицъ Норія и Мендозы, первое, съ 5 изданія въ 1823 году, С. Лихонинымъ, а второе въ 1807 году.

и.

=

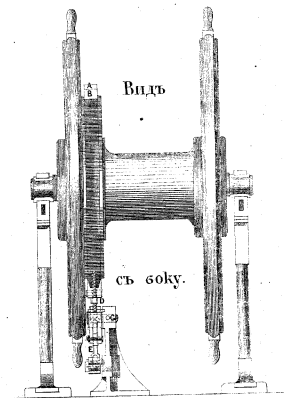
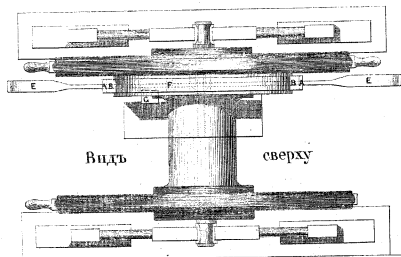
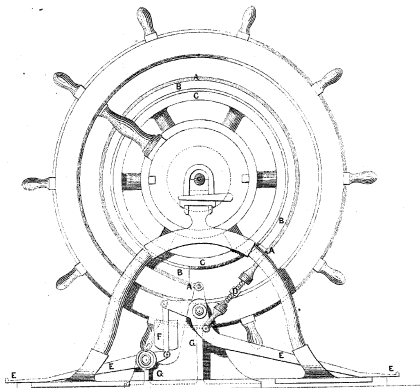
С М Ъ С Ъ .

Стопоръ для штурвала. Англійскаго Королевскаго флота Комендоръ Фейреръ и лейтенантъ Робинзонъ, недавно получи-

ли привиллегию на предохранительный стопоръ или зажимъ (*Patent safety steering wheel, invented by Com. Rob. Fayerer. R. N.*), для обыкновеннаго штурвала. Стопоръ этотъ даетъ возможность остановить руль въ желаемомъ положеніи во всякое время, что особенно важно при сильныхъ и неправильныхъ ударахъ волнъ, когда рулевые едва въ состояніи удерживать штурвалъ, а выпустивъ его, подвергаются опасности быть переброшенными чрезъ него и ушибенными, или даже за бортомъ. Стопоръ Фейрера всегда предохранитъ отъ этого несчастья. Онъ вообще не сложенъ и удобно можетъ быть придланъ ко всякому штурвалу. Прилагаемая фигура объяснитъ устройство его лучше описанія; на ней изображенъ штурвалъ въ трехъ видахъ, на коихъ тѣ же буквы имѣютъ тѣ же значенія, а именно: А. А. А. мѣдная или желѣзная полоса или обоймина, подъ которой находится соединенная съ нею деревянная дуга В. В. В. — С. С. есть стопорное колесо, твердоприсоединенное къ штурвалу, съ которымъ оно и обращается. D, винтъ, для натягиванія или ослабленія металлической полосы А. А. А. — Е. Е., два рычага съ подножками, на которыхъ могутъ становиться одинъ или два рулевыхъ и тяжестью своею застопоривать штурвалъ. F. противувѣсный грузъ, поднимающій или освобождающій металлическую скобу отъ штурвала, когда давленіе перестанетъ дѣйствовать на рычаги Е. Е. — G. G. металлическая подушка, служащая опорой для рычаговъ Е. Е. Очевидно, что рулевой, изменяя степень надавливанія ногою на педаль рычага, можетъ остановить штурвалъ совершенно неподвижно, или дозволить ему по немпогу уступать дѣйствию волненія. Тутъ также нуженъ навыкъ и практика въ дѣйстви ногами, какъ въ обыкновенномъ правленіи рулевого руками. Но разница въ томъ, что теперъ и четыре человѣка не удержатъ штурвалъ *совершенно неподвижно*, а съ новымъ стопоромъ одинъ человѣкъ хорошо его застопориваетъ; притомъ онъ употребляетъ усиліе, которое его не изнуряетъ, а тѣ четверо, отъ сильнаго и постояннаго напряженія, чрезвы-

Стопоръ для Штурвала

Т.Т. ФАЙРЕРА И РОБИНЗОНА.



чайно устаютъ. Съ употребленіемъ этого стопора, рулевые будутъ не только безопасны отъ перебрасыванія чрезъ штурвалъ, но и вообще трудная работа ихъ облегчится. Капитанъ Фейреръ, командуя тремя большими пароходами: *Президентъ*, *Ливерпуль* и *Форстъ*, и остъ-индскимъ кораблемъ *Леди-Флора*, неоднократно видѣлъ несчастія съ рулевыми, переброшенными чрезъ штурвалъ, что и заставило его изыскивать способы противъ этихъ несчастій. Такимъ образомъ пришелъ онъ къ изобрѣтенію описаннаго стопора. Опытъ оправдалъ уже устройство такихъ стопоровъ на нѣкоторыхъ Англійскихъ судахъ. Официальныя испытанія, произведенныя въ іюнь мѣсяць сего года, на пароходъ «Старляйтъ», на Темзѣ, были вполне удовлетворительны и заслужили одобрителный отзывъ всехъ участвовавшихъ при этомъ, и даже общую похвалу журналовъ и газетъ, которыя въ подобныхъ случаяхъ весьма рѣдко дѣйствуютъ единодушно. Стопоръ Фейрера устроенъ на двухъ большихъ почтовыхъ, транзитлантическихъ пароходахъ «Азія», и «Африка», построенныхъ въ Гринокъ.

Въ гаваняхъ, гдѣ есть приливы и отливы, а также частыя переменныя теченія, стопоръ этотъ представляетъ еще ту выгоду, что сберегаетъ рулевья крючья и петли, значительно стирающіяся отъ безпрестаннаго, хотя и небольшого, движенія руля. Конечно, и при описанномъ стопорѣ, руль будетъ имѣть движеніе, если штуртрость не вытянуть какъ слѣдуетъ. Наконецъ, ежели бы стопоръ Фейрера повредился, то это нисколько не помѣшаетъ обыкновенному дѣйствию штурвала, какъ бы стопора вовсе и не было.

Стопора эти продаются въ Лондонѣ у агента изобрѣтателей, по слѣдующему адресу: *M. Lee Stevens, sole agent to the patentees, 3. Copthall Buildings, Throgmorton Street.* Тамъ же можно получить и всѣ свѣденія о самомъ стопорѣ.

=

Отважное путешествіе. Какой-то г-нъ Бютлеръ, изъ штата Уисконсейнъ, въ 2,500 миляхъ выше Нью-Орліэна, построилъ

лодку величиною въ пять тонновъ, перевезъ ее на 40 миль къ рѣкѣ, и, съ тремя товарищами, пустился въ Калифорнію. Намѣреніе ихъ было добратъся до озера Никарагвы, а потомъ чрезъ него, и по берегу, на колесахъ, до Тихаго океана, а оттуда въ С. Франциско. Смѣльчаки никогда не видывали моря, и съ старою картою и компасомъ отправились въ путь; но сдѣлавъ первый привалъ на островъ Кубу, были тамъ схвачены, какъ пираты, и задержаны цѣлый мѣсяцъ. Двое изъ нихъ остались на этомъ островѣ, а остальные двое отправились снова въ путь, держась возлѣ берега до С. Жуана. По прибытіи на мѣсто, они нашли невозможнымъ перенести лодку къ рѣкѣ Никарагвѣ, и потому привели ее въ Чагръ, гдѣ продали за хорошую цѣну, и пустились во свояси, для постройки другой лодки, болѣе удобной для испытаннаго путешествія; но къ сожалѣнію, они опрокинулись на американскомъ баркѣ и потонули. На баркѣ было везено около 30,000 доллеровъ. Такъ кончилось предпріятіе отважныхъ Американцевъ, которыхъ рѣшимость заслуживала, конечно, лучшей участи....



Арктическая газета. Офицеры Англійскаго военнаго судна *Ассистэнсъ*, отправившагося для отысканія сэра Джона Франклипа, согласились, для развлеченія въ своемъ путешествіи, издавать рукописную газету. Первый нумеръ этой газеты доставленъ недавно въ редакцію «Лондонской Иллюстраціи», и носитъ заглавіе *The Aurora Borealis*; онъ вышелъ въ свѣтъ въ Баффиновомъ Заливѣ. Заглавная виньетка представляетъ видъ арктическаго моря, съ ледяными глыбами на первомъ планѣ, и судами — на второмъ. *Aurora* представлена въ половину своей фигуры, и въ низу ея слова: «*Spes semper lucens.*»

Въ началѣ газеты редакторъ говоритъ: «Мы предприняли изданіе газеты для развлеченія офицеровъ и экипажа военнаго судна *Ассистэнсъ* во время мрачныхъ и скучныхъ часовъ, когда трудное путешествіе наше не требуетъ нашей дѣятель-

ности. Она будет забавлять, поучать и поддерживать въ насъ бодрость духа, которая, надвемся, восторжествуетъ вездѣ, и доставитъ въ грядущія времена судну нашему пріятное прозваніе «счастливый и веселый *Ассистэнсъ*.»

Въ числѣ образчиковъ, въ «Лондонской Иллюстраціи» напечатаны изъ доставленной газеты два замѣчательные акростиха: первый — Sir J. Franklin, а второй — Intrepid, Assistance; и переводъ изъ Виктора Гюго: «Les rayons et les ombres».

Мы приведемъ здѣсь первый изъ упомянутыхъ акростиховъ:

«Since other efforts have been vain
Ice-barriers to evade;
Resolved — no danger shall restrain
Joint search for Franklin's aid.
For Franklin's sake we'll brave the fates,
Release his ships and crew;
And bring him home through Behring's Straits —
No other way will do!
Kind friends our safe return will hail,
Long absent from their care;
In jōy we'll spread our homeward sail,
New destinies to dare.»

Вотъ смыслъ этихъ строкъ :

«Такъ какъ все усилія освободиться отъ ледяныхъ преградъ «оказались тщетными, то мы рѣшились на все, и никакая опасность не удержитъ теперь общихъ усилій нашихъ для по-данія помощи Франклину.

«Для Франклина мы готовы бороться со всеми опасностями, только бы спасти его суда и экипажъ, и привести его «домой чрезъ Беринговъ проливъ — единственный возможный «путь! Добрыя друзья наши пріятно встрѣтятъ благополучный возвратъ нашъ, послѣ долгой разлуки съ ними; радостно «пустимся мы въ обратный путь къ дому, съ готовностью на «новые опасности!»

О Соломбальской верфи. Въ Архивъ Губернскаго Правленія хранится нарядъ по указу Вице-Губернатора Алексѣя Александровича Курбатова, отъ 21-го апрѣля 1713 года, о тогдшнемъ состояніи первобытной Соломбальской казенной корабельной верфи. Изъ этого наряда видно, что въ 1713 году

1) Верфь состояла подъ управленіемъ Екипажмейстера Феодора Баженина, Надсмотрителя Дмитрія Максимовича* и Бурмистра Андрея Гоголева.

2) Въ то время строилось на этой верфи три корабля, именъ коихъ впрочемъ не означено.

3) При строеніи ихъ находилось : а) кузнецовъ : мастеръ 1, рядовыхъ первой статьи 4, спицарей 3, второй статьи 2, третьей статьи 15, молотниковъ 32 и сверхъ того изъ колодниковъ 13, всего 45; б) плотниковъ : на первомъ корабль, комодеръ 1, рядовыхъ первой статьи 10, второй статьи 89; на второмъ, комодеръ 1, рядовыхъ первой статьи 9, второй статьи 102; на третьемъ корабль, комодеръ 1, рядовыхъ первой статьи 11, второй статьи 128; в) рьщиковъ : мастеровъ 2 иностранца, рядовыхъ собранныхъ изъ городовъ 26, присланныхъ отъ Адмиралтейства 6, учениковъ 4; г) маляровъ 3; д) столяровъ 9, да изъ Сардама 6 Русскихъ; е) токарей 2, да изъ Сардама Русскихъ же 3; ж) конопатчиковъ : 1 мастеръ и рядовыхъ 90, кои раздѣлялись на десятки, сверхъ того изъ крестьянъ 5, изъ солдатъ 30, всего 125; з) купоровъ 8. Такимъ образомъ всѣхъ рабочихъ было на верфи

* Этотъ Максимовичъ, бывший прежде Генеральнымъ Асауломъ, въ 1711 году, изъ Глухова присланъ въ Архангельскъ и, по указу Государя, 30-го января 1713 года, определенъ Надсмотрителемъ верфи. Въ томъ же году, присланы были къ нему дѣти его, Феодоръ и Иванъ, изъ коихъ старшій, въ царствованіе Императрицы Елисаветы, служилъ Полковникомъ Стародубовскимъ и, подобно отцу, былъ необыкновенный силачъ. — Смот. о нихъ Журн. Мин. Внут. Дѣлъ 1849 года, часть XXVI, стр. 545.

617 человекъ, въ томъ числѣ штатныхъ 268, набранныхъ изъ крестьянъ и посадскихъ 294*, изъ солдатъ 30, колодниковъ 13, иностранцевъ 2. Кромъ сего находились еще рабочіе у мастера блоковаго и станознаго дѣла, но сколько числомъ не показано.

Кормовыя деньги выдавались рабочимъ по дважды въ мѣсяцъ, съ запискою въ книги, а по нуждѣ и чаще, смотря по работѣ. Расходы записывались въ книги подъячими по общему приказу Екипажмейстера и Бурмистра. Смотры производились рабочимъ ежедневно, по утру при явкѣ на работу, Надсмотрителемъ Максимовичемъ и цѣловальниками по именнымъ росписямъ, въ которыхъ отмѣчались *ннты* и *профулы*, за которые и производился вычетъ изъ платы. Сверхъ утрепней переклички, производились еще необыкновенные смотры, иногда въ полдень, а иногда вечеромъ, «чтобы съ работы ходить между шабашами опасно было.»

(Изъ *Архангел. Губ. Вѣд.* No 54.)

—

Французскій флотъ къ 1-му іюня 1850 года. Линейныхъ кораблей 24 на водѣ, и строящихся 21. У Французовъ ходъ работъ при строеніи корабля раздѣляется на 24 части, и оконченное число этихъ частей показываетъ степень готовности строящагося судна, что выражается дробью, которой знаменатель есть постоянное число 24, а числитель готовыя части изъ 24-хъ. Такимъ образомъ, изъ числа 21 строящагося корабля, шестнадцать находятся въ положеніи $\frac{22}{24}$, а четыре въ $\frac{14}{24}$. У нихъ часто корабль остается на стапель нѣсколько лѣтъ въ положеніи $\frac{22}{24}$, т. е. когда остается достроить только одну двѣ-

* Посадскіе и крестьяне были приписаны къ каждому кораблю по равному числу изъ каждаго уѣзда; причеиъ Двинскіе жители были старшими или первыми предъ прочими плотниками.

надцатую часть. Фрегатовъ 38 на водѣ, и 18 на стапель, изъ нихъ десять въ состояніи $\frac{3}{4}$, и шесть въ состояніи $\frac{1}{4}$. — Далѣе, корветовъ 36, изъ нихъ 6 строятся; бриковъ 51, въ томъ числѣ 7 строятся; транспортовъ 38, изъ нихъ 15 въ 800 тоннъ, 12 отъ 500 до 600 тоннъ, и 11 менѣе 500 тоннъ; наконецъ, 50 малыхъ судовъ, а всего 276 судовъ парусныхъ.

Пароходо-парусныхъ судовъ (*bâtiments mixtes*) во французскомъ флотѣ: одинъ корабль 100 пушечный и два 90 пушечныхъ. строятся: одинъ фрегатъ 3 ранга, два корвета и одно маленькое судно *Пингвинъ* въ 30 силъ. Всего семь судовъ смѣшаннаго рода вооруженія.

Паровой флотъ состоитъ изъ одного корабля, въ 960 силъ, и 21 фрегата всѣ на водѣ; корветовъ 1-го класса 2 на водѣ, и 6 на стапель; 21 корветъ 2-го класса, въ томъ числѣ одинъ строящійся; 34 парохода-авизо 1-го класса, и 23 — 2-го класса, изъ нихъ послѣднихъ 4 на стапеляхъ; далѣе, два желѣзные парохода въ 30 силъ, и одинъ въ 20 силъ, въ Сенегаль. Всего 111 пароходовъ.

Свѣденія эти, помѣщенные въ газетѣ *l'Ordre*, исправлены газетою *la Marine* (1-го сентября, No 9), слѣдующаго бюджета, представленному Национальному Собранію въ мартъ нынѣшняго года.

Судовъ парусныхъ на водѣ: 26 кораблей, 39 фрегатовъ, 34 корвета и 47 бриковъ. Строятся 23 корабля, и представляютъ $\frac{547}{24}$, что даетъ среднюю готовность каждаго въ $\frac{23}{18}$; фрегатовъ на стапеляхъ 19, въ среднемъ состояніи готовности $\frac{16}{24}$, корветовъ и бриковъ строятся по пяти.

Паровой флотъ (изъ того же оффиціального источника). На водѣ: одинъ корабль съ винтомъ (вѣроятно «24-е февраля» или «Наполеонъ»); фрегатовъ 21; корветовъ 28; малыхъ пароходовъ 60. Строятся 4 корвета и два малые парохода.

Всего 198 судовъ парусныхъ и 116 паровыхъ. Въ числѣ послѣднихъ весьма малая разница съ предъидущимъ показаніемъ. Правду сказать, голыя числа эти не даютъ надлежащаго поня-

тія о силъ военнаго флота. Уже перестаютъ измѣрять флоты счетомъ судовъ, теперь все цѣнятъ на металлъ, и, вмѣсто числа вымпеловъ, опредѣляютъ силу флота въсомъ выброшаемаго металла въ снарядахъ, изъ орудій одного борта; также числомъ тонновъ ихъ вмѣстительности, и, если суда паровыя, то и количествомъ лошадиныхъ силъ всѣхъ машинъ въ сложности. Мы привели числительность французскихъ военныхъ судовъ потому особенно, что значительная часть ихъ строптса, и показана степень ихъ готовности.



Объ исправленіи Архимедова винта на пароходѣ. Противники этого снаряда отзываются о невозможности исправлять его поврежденія безъ пособія механическаго заведенія. Однакожь по извѣстіямъ изъ Индіи, говоритъ журналъ «The Artizan», мы знаемъ что г. Томасъ Ультрамъ, старшій механикъ на военномъ пароходѣ *Рейнардъ*, удачно преодолѣлъ встрѣтившіяся при этомъ трудности. Одна изъ лопастей (*arms*) винта отломилась, въ разстояніи отъ вала (*boss*) около 11 дюймовъ. Черезъ $2\frac{1}{4}$ часа винтъ этотъ былъ замѣненъ запаснымъ, и г-нъ Ультрамъ приступилъ къ починкѣ сломаннаго.

Четыре листа котельнаго желѣза (*boiler-plate*) были обдѣланы въ надлежащую форму, скрѣплены заклепными гвоздями (въроятнo въ толщину двухъ листовъ), и наконецъ прикрѣплены болтами къ оставшемуся обломку на валѣ. Работа эта была окончена въ 20 дней, и, конечно, съ весьма ограниченными къ тому средствами и инструментами. Говорятъ, что опытъ надъ исправленнымъ винтомъ былъ вполне удовлетворителенъ, потому что винтъ этотъ дѣйствовалъ при полныхъ парахъ и оказался совершенно прочнымъ.

NB. Тутъ еще счастливо переломилась лопасть, потому что ее осталось на 11 дюймовъ: къ этому остатку и придѣлали новую; но бѣльшую частію лопасти ломаются у самаго вала.



Первое въ Балтикъ Австрійское военное судно. Сентября 5 пришелъ въ Кронштадтъ Австрійскій 24 пушечный корветъ *Каролина*, подъ командою капитана графа Владислава Кароли (*Karolyi*). Цѣль его — практическое плаваніе и крайній пунктъ — Кронштадтъ, откуда пойдетъ онъ обратно въ Адриатику.

Корветъ этотъ построенъ въ Венеци и спущенъ въ 1847 году. При послѣднихъ тамъ переворотахъ онъ былъ переименованъ въ *La Lombardia*, но послѣ возвратили ему прежнее имя. Длина корвета 129 вѣнскихъ футъ, или 133 ф. 9 д. нашихъ; ширина 26 ф. вѣнскихъ, или 27 нашихъ; сидитъ около 15 ф. кормою, и имѣетъ около одного фута дифферентъ. Вместительность корвета 700 тонновъ; балласту имѣетъ 150 тонновъ. Артиллерія его состоитъ изъ 24 короткихъ каморныхъ 18 фунтовыхъ пушекъ; изъ нихъ двѣ погонныя спущены теперь въ триумъ; всѣхъ пушекъ 25 центнеровъ, зарядъ $3\frac{1}{2}$ фунта. Для воды имѣетъ 42 желѣзные ящика. Якорей два (всѣмъ каждый въ 3,400 вѣнскихъ фунтовъ, или около 115 пудовъ), 2 стопъ-анкера и 2 верпа. Гребныхъ судовъ шесть: капитанскій вельботъ; 16 весельный барказъ, 14 вес. катеръ, двѣ десятки и двойка; на каждой шлюпкѣ (конечно кромѣ двойки) старшиною кадетъ, который за нее и отвѣтствуетъ: безъ него шлюпка никуда не отлучается.

Экипажъ корвета: командиръ, въ чинѣ капитана фрегата; 2 лейтенанта, одинъ изъ нихъ старшій офицеръ, а другой завѣдуетъ артиллеріею; 2 корабельные прапорщика, одинъ завѣдуетъ вооруженіемъ, другой штурманскою частію; 2 доктора; казначей, онъ же и комиссаръ; морскихъ кадетъ девять: изъ нихъ три выдержали уже экзаменъ въ Коллегіи, и, получивъ званіе дѣйствительныхъ кадетъ (*effectiv cadet*), ожидаютъ вакансіи въ офицеры; остальные шесть изъ вольноопредѣляющихся или волонтеровъ. Кадеты помѣщены подъ сукномъ въ палубѣ и не суть члены каютъ-компаніи. Старшій изъ нихъ не стоитъ на вахтѣ и есть помощникъ корабельнаго прапорщика, завѣдывающаго штурманскою частію. Штурмановъ

собственно въ Австрійскомъ флотѣ нѣтъ; всѣ морскіе офицеры и кадеты, каждый за свою вахту, дѣлаютъ счисленіе, обсерваціи, и ведутъ журналъ; но младшій изъ офицеровъ и старшій изъ кадетъ, на каждомъ суднѣ, замѣняютъ штурмановъ. Сутки раздѣляются у нихъ на семь вахтъ, а именно: съ 8-ми часовъ вечера до 4 часовъ по полудни—пять вахтъ сряду по 4 часа; потомъ двѣ вахты двухъ-часовыя; такимъ образомъ шести-часовой вахты у нихъ вовсе нѣтъ.

Нижнихъ чиповъ на корветѣ 180 человекъ. Въ томъ числѣ 1 боцманъ, 6 унтеръ-офицеровъ и 115 матрозовъ трехъ классовъ или статей; артиллеристовъ: 2 унт. оф. и 4 канонира (по ихъ штату должно бы быть 4 унт. оф. и 26 канопировъ); морскихъ солдатъ: 1 унтеръ-офиц. и 20 рядовыхъ; за тѣмъ 8 мастеровыхъ, 8 музыкантовъ (сверхъ штата), и 8 юнговъ; остальные разночинцы. — Команда большею частію Далматинцы, народъ молодой, красивый, и бойко управляются на шлюпкахъ; на берегъ въ Кронштадтъ ихъ не спускали. Командныя слова у нихъ итальянскія; языкъ въ каютѣ-компаніи нѣмецкій, онъ же, послѣ последней революціи, сдѣланъ языкомъ дѣловымъ, канцелярскимъ. Команда получаетъ утромъ грогъ съ сыромъ, или какао; въ обѣдъ, супъ съ свининой или солониной и красное вино; вечеромъ, остатки обѣда и еще грогъ. Сухари пшеничныя. Въ 9 час. утра, послѣ завтрака, и въ 6 час. веч., передъ ужиномъ, ежедневно тревога. Вода прѣсная дается каждымъ 10 человекамъ на два дня боченокъ, который и прикрѣпленъ къ своему столу. Одежда нижнимъ чинамъ, подобно какъ на Англійскомъ флотѣ, отпускается отъ комиссара, но это сдѣлано только для опыта на *Каролинѣ*; причѣмъ экипажу увеличено и жалованье. Всего на корветѣ 197 человекъ, а по ихъ штату должно бы быть 211 ч.; недостатокъ въ артиллеристахъ.

Корветъ *Каролина* очень скоро совершилъ свое плаваніе. Юля 10 (ст. ст.) онъ вышелъ изъ Триеста, и, не заходя никуда, пришелъ на 43 день въ Диль; оттуда въ 70 часовъ времени въ Зувдъ, и въ четыре дня изъ Копенгагена въ Кронштадтъ. Всего

58 дней, изъ коихъ 5 простоялъ въ Дилъ и 3 въ Копенгагенъ. Изъ Англии имѣеть лоцмана. Корветъ этотъ не представляетъ ничего особеннаго или новаго. У него мачты тированныя; ванты безъ слововъ; триселей нѣтъ; ростры на желѣзныхъ стойкахъ, фута на три отъ палубы; камбузь на верху (явное неудобство и даже опасность); штуртросъ пеньковый (въ Кронштадтѣ сдѣланъ сыромятный); хронометровъ только два.

Корветъ отправился изъ Кронштадта 14-го сентября. Вообще этотъ первый военный гость изъ Адриатики, принятъ былъ въ Кронштадтѣ съ отличнымъ вниманіемъ.



Офицерскіе чины въ Австрійскомъ флотѣ и форма ихъ.

Всѣ офицеры у нихъ имѣють темно-синіе казакины, двубортныя; 8 пуговицъ золотыхъ съ якорями. Шляпы треугольныя: у оберъ-офицеровъ безъ галуновъ; у штабъ-офицеровъ съ галунами, а у адмираловъ и съ зелеными перьями. Золотые эполеты различаются толщиною кисточекъ на три разряда: адмиральскіе, капитанскіе и оберъ-офицерскіе. Золотой галунъ на воротникъ у адмираловъ широкій, у капитановъ узкій; оберъ-офицеры галуновъ не имѣють. Звѣздочки служатъ отличіемъ чиновъ, а именно: адмиралъ, вице-адм., и контръ-адм. имѣють три, двѣ и одну серебряныя звѣздочки, на широкомъ галунѣ. Такія же звѣздочки у капитановъ: корабельнаго, фрегатскаго и корветскаго, на узкомъ галунѣ. Далѣе слѣдуютъ чины оберъ-офицерскіе: корабельный лейтенантъ (арміи капитанъ) и фрегатскій лейтенантъ (арміи штабъ-капитанъ) имѣють по 3 золотыя звѣздочки на воротникъ; корабельный прапорщикъ (арміи поручикъ) двѣ, и фрегатскій прапорщикъ (арміи подпоручикъ) одну золотую звѣздочку. Наконецъ кадетъ имѣеть одинъ эполетъ на лѣвомъ плечѣ, а когда исправляетъ офицерскую должность, то одинъ же на правомъ; саблю имѣеть офицерскую, но вмѣсто золотого темляка, шелковый. *Дѣйствительный* морской кадетъ ра-

вняется арміи прапорщику, по отдаетъ сему послѣднему респектъ, какъ и все офицеры въ Австріи отдають респектъ каждый старшему его чиномъ.

Полная форма — съ шарфомъ шелковымъ (желтый съ чернымъ); вторая форма безъ шарфа, но въ шляпъ и эполетахъ, и наконецъ третья, ежедневная форма, безъ эполетъ, — но всегда одинъ казакинъ.



Англійскій 40 пушечный фрегатъ «Тетисъ» въ исходѣ іюня возвратился изъ Средиземнаго моря въ Плимутъ. Начальникъ порта дѣлалъ смотръ этому фрегату, причемъ все гребныя суда его, поднятыя въ ростры и поставленныя одно въ другое, по данному приказанію: *вооружить ихъ* — были готовы въ 14 минутъ. Въ это время спяты найтовы, положены и закрѣплены банки, суда спущены на воду, поставлены на нихъ пушки и паруса съ принадлежностями, положена провизія и вода, и съ полнымъ комплектомъ вооруженныхъ людей, онъ стояли у борта фрегата, ожидая приказаній. Никогда прежде не дѣлался этотъ маневръ скорѣе 16 минутъ.

Фрегатъ Тетисъ перевозилъ однажды 1,000 мѣшковъ сухарей и 150 тонновъ (9,300 пудовъ) разной провизіи, изъ Мальты въ Дарданеллы. Адмиралъ Паркеръ, въ эскадрѣ котораго состоялъ тогда этотъ фрегатъ, посѣтилъ его и удивился какъ весь этотъ грузъ былъ искусно уложенъ. Каждая пушка готова была для дѣйствія, шпиль также; проходы въ крютъ-камеру, къ шкиперской и баталерской каютамъ совершенно чисты; надо знать, что и своя провизія и вода на фрегатъ были въ полномъ количествѣ. Адмиралъ Паркеръ благодарилъ командира фрегата, капитана Кодрингтона, за найденный во всемъ порядокъ.



РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

— Корабль *Бородино* пришелъ изъ Архангельска въ Кронштадтъ 7-го сентября. Плаваніе его продолжалось 64 дня, по причинѣ крѣпкихъ противныхъ вѣтровъ. Въ Скагерракъ выдержалъ онъ штормъ, принудившій его укрыться въ заливъ Христіаніи (Христіанія-Фіердъ), гдѣ простоялъ онъ, на двухъ якорныхъ мѣстахъ, 10 дней, но болѣе никуда не заходилъ.

— Въ Англіи новымъ тарифомъ сложена, между прочимъ, пошлина съ вывоза каменнаго угля, бывшая по 4 шиллинга съ тонна, или 2 коп. сер. съ пуда.

— Въ Голландіи на нѣкоторыхъ пароходахъ, плавающихъ по Зюйдерзее, съ выгодною начали употреблять торфъ, вмѣсто каменнаго угля.

— Капитанъ погибшаго Англійскаго парохода *Оріонъ* (М. Сб. т. IV, стр. 78) Томасъ Гендерсонъ присужденъ къ 18 мѣсячному тюремному заточенію, а, бывшій во время крушенія на вахтѣ, второй штурманъ Джонъ Вилліамсъ, къ семилѣтней ссылке.

— На всесвѣтную выставку будущаго года въ Лондонъ, готовится модель этого города въ масштабѣ 8 дюймовъ за милю, следовательно она займетъ почти 13 квадратныхъ сажень.

— Въ Биркенгедѣ (на южномъ берегу рѣки Мерси, противъ Ливерпуля), въ прошедшемъ августѣ мѣсяцѣ, на верфи г. Лерда, построена была въ 25 дней, желѣзная яхта *Фиджета*, въ 15 тонновъ; спустя три дня, она готова была выйти въ море — и следовательно судно это поспѣло въ морской мѣсяцѣ.

— Пишутъ, что въ Сондерлэндѣ (въ Англіи, на берегу Нѣмецкаго моря, при устьѣ рѣки Виръ) маякъ, стоящій на южной моль, освѣщается постоянно электрическимъ свѣтомъ, который былъ принятъ послѣ многихъ, вполне удовлетворительныхъ опытовъ.

— На Камско-Воткинскомъ горномъ заводѣ строится третій

железный пароходъ въ 100 силъ (длина 150 ф., ширина 23 ф. и глуб. 10 ф.) для Каспійскаго моря, гдѣ находится и первый пароходъ; второй же у насъ на Невѣ, и описанъ въ предъидущемъ номерѣ Морскаго Сборника (стр. 188).

— Въ Портсмутѣ открытъ недавно новый докъ подъ № 9, вводимъ 120 пушечнаго корабля «Нептунъ», въ 2,705 тоннъ. Длина дока 305 футъ, ширина въ серединѣ 58 ф., при входѣ 66 ф. Докъ этотъ *двумя* футами шире самага широкаго дока Портсмутскаго адмиралтейства. Нептунъ былъ спущенъ на воду, въ Портсмутѣ же, въ 1832 году, и хотя еще не былъ испытанъ (?), но почитается знатоками лучшимъ трехдечнымъ кораблемъ.

— Въ теченіе 1849 года пароходы Австрійскаго Ллойда сдѣлали 819 рейсовъ (92 болѣе противъ 1848 года), проплыли 428,319 морскихъ миль (98,117 болѣе противъ 1848 года), перевезли 143,028 пассажировъ (24,685 болѣе противъ 1848 г.), и доставили 342,099 писемъ (52,533 болѣе противъ 1848 года). Капиталь общества къ 1-му январю 1850 года составлялъ 5,361,468 гульденовъ 7 крейцеровъ.

— Купеческій флотъ Великобританіи состоитъ теперь изъ 33,672 судовъ, въ 52,160 тоннъ, съ 230,069 матрозами. Цѣнность этого флота 38 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ.

Въ послѣдніе 10 лѣтъ увеличеніе числа судовъ было около 600 въ годъ, что прибавляло ежегодно до 5,000 матрозовъ. Замѣчательно, что чистая прибыль изъ фрахтовыхъ денегъ, въ этотъ протекшій времени полученная, — $9\frac{1}{2}$ милл. фунт. ст., равняется издержкамъ на содержаніе экипажей, и нѣсколько менѣе того, что стоили постройки и исправленія судовъ ($10\frac{1}{2}$ м. ф. ст.).

— Въ 1849 г. пришли въ порта Великобританіи 35,000 судовъ (въ томъ числѣ 13,000 иностранныхъ) въ $6\frac{1}{2}$ милліоновъ тоннъ, съ экипажами въ 350,000 человекъ. Привозъ и вывозъ товаровъ въ тотъ годъ простирался на 75 м. ф. ст. Въ ту же навигацію, прибыли въ Лондонъ болѣе девяти тысячъ

судовъ, въ два милліона тоннъ; 500 судовъ болѣе противъ предшествовавшаго года.

— На сѣверо-американскихъ озерахъ, съ 1830 по 1850 г., было семь взрывовъ на пароходахъ, причѣмъ погибло 111 человекъ; между 1836 и 1850 годами, 11 пароходовъ были истреблены пожарами, съ потерей 804 человекъ; съ 1840 по 1850 годъ, было 31 столкновение пароходовъ, при которыхъ погибло 62 человека. Общая потеря людей на озерахъ, въ теченіе этого времени — отъ взрывовъ, пожаровъ, и столкновений пароходовъ — простиралась до тысячи человекъ.

=

О П Е Ч А Т К И.

Въ № 8 М. Сб. напечатано:
 Стран. 140, строка 11: 34 года
 — 195, — 5: лученіемъ

Читай:
 84 года
 луженіемъ

=

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