

16  
T.

# МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

---

Томъ VI.

№ 12.

---

**ДЕКАБРЬ.**

---

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

1851.

# ОГЛАВЛЕНІЕ

## ШЕСТАГО ТОМА.



	Стр.
Взглядъ на Венецію въ морскомъ отношеніи (съ пла- помъ). <i>А. В.</i> . . . . .	457.
Нѣсколько словъ о бригѣ Палинуръ. Мичмана 24 эки- пажа <i>А. Болтина</i> . . . . .	498.
Объ употребленіи мелкаго антрацита въ кузнечномъ ма- стерствѣ. Капитанъ лейтенанта <i>Н. Бочечкарова</i> .	504.
Уставъ о службѣ на судахъ французскаго военнаго флота. . . . .	510.

## БИБЛЮГРАФІЯ.

Таблицы приливовъ для Бѣлаго моря, Лапландскаго бе- рега и нѣкоторыхъ пунктовъ на Ледовитомъ морѣ, во время навигаціи 1851 года; составилъ капитанъ 2 ранга <i>П. Крузенштернъ</i> 1. . . . .	531.
О правахъ нейтральнаго флага и нейтральнаго груза. Разсужденіе магистра <i>В. Спасовича</i> . . . . .	534.

	Стр.
Физическая географія составилъ Академикъ <i>Э. Ленцъ</i> .	536.
Краткій очеркъ всеобщей исторiи, для воспитанниковъ морскаго кадетскаго корпуса, съ таблицами, картами и рисунками, составилъ <i>В. Прохоровъ</i> .	. . . 537.
<i>Das Römische Kriegswesen</i> , Д-ра Рюкерта.	. . . 538.

## СМѢСЬ

Переносъ адмиральскаго флага во время сраженiя.— Морскiя застрахованiя въ Гамбургѣ.—Судно пробитое китомъ.—Опять средство отъ морской болѣзни.— Тифонъ въ Сицилии.—Еще взрывъ судна отъ само- возгорѣнiя угля.—Новаго рода паруса.	. . . 546—550.
Разныя извѣстiя . . . . .	551—552.

## ВЗГЛЯДЪ НА ВЕНЕЦІЮ ВЪ МОРСКОМЪ ОТНОШЕНІИ. (\*)

«Ни что такъ не опредѣляетъ достоинство націи, какъ продолжительность ея могущества и процвѣтаніе въ ней наукъ и художествъ.»

Такъ говорятъ знаменитый венеціанскій архитекторъ и ученый Томмазо Теманца, въ одномъ изъ своихъ сочиненій, намекая этимъ именно на Венеціанскую республику, которой лѣтописи занимаютъ высокое и блистательное мѣсто во всемірной исторіи. Мудрость и опытность ея правителей обогатили новыми постановленіями общіе законы управленія, послужившіе примѣромъ властителямъ народовъ и научившіе ихъ поддерживать съ достоинствомъ и твердостью права свои; военачальники ея, выказывавшіе мужество и отвагу въ самыхъ опасныхъ и трудныхъ обстоятельствахъ войны, на сушѣ и на морѣ; и наконецъ великолѣпные и дивные художественные памятники всѣхъ временъ и всѣхъ родовъ, которыми украшенъ необыкновенный городъ, служатъ доказательствомъ благороднаго употребленія

---

(\*) Статья эта составлена изъ слѣдующихъ источниковъ: *Venezia e le sue lagune*. Venezia, 1847.—*Guida per l'arsenale di Venezia*. Venezia, 1829.— N N 68, 69 и 70 Венеціанской газеты: *il Lombardo-Veneto* за 1850 годъ.— *Venise en 1848 et 1849, par Alex. de Masson*. Lugano 1851.

богатствъ и вмѣстѣ съ тѣмъ высокой степени образованности, распространившейся у Венеціанъ прежде, нежели у какого либо другаго народа Италіи.

Здѣсь не мѣсто говорить о системѣ венеціанскаго правительства, которое по продолжительности своего существованія, можетъ называться Несторомъ другихъ правительствъ. Мы умолчимъ также о наукахъ, политикѣ, промышленности и художествахъ, а опишемъ только, бѣгло и кратко, бывшее морское значеніе Венеціанской республики и вообще развитіе ея мореходства.

Военныя силы республики, сперва исключительно морскія, раздѣлились въ послѣдствіи на морскія и сухопутныя, обусловленные двоякимъ владычествомъ ея на морѣ и на сушѣ. Значительныя предпріятія и борьбы, въ которыхъ участвовала Венеція, какъ союзница другихъ государствъ или одна сама, достаточно показываютъ какое важное значеніе имѣла она предъ другими націями и до какой степени развиты были въ ней науки и художества, касающіяся до обоихъ родовъ войскъ; между тѣмъ какъ другіе европейскіе народы могли только удивляться Венеціанамъ, не будучи еще въ состояніи подражать имъ.

---

Паденіе Римской Имперіи, раздѣленіе ея на восточную и западную, и безпорядки и неурядица въ послѣдней—обратили на себя вниманіе даже отдаленныхъ народовъ. Потерявъ къ ней уваженіе и страхъ, обуздывавшія ихъ доселѣ, они рѣшились воспользоваться общимъ безпорядкомъ, и вторгнулись, въ началѣ V столѣтія, въ Италію. Руководимые жаждой грабежа и увлекаемая своими дикими склонностями, варвары эти ознаменовали нападенія свои опустошеніями, кровью и смертью.

Сперва Аларикъ, а за нимъ Радагазій, потомъ Аттила, Рицимеръ, Гензерихъ и наконецъ Альбоинъ съ несметными полчищами Готовъ, Вапдаловъ, Свевовъ, Гунновъ, Гепидовъ, Остроготовъ, Ломбардовъ и другихъ, опустошали поочередно сѣверо-

западные берега Адриатики, тогда уже богатые и прежде всего представлявшіеся жаднымъ взорамъ завоевателей. Испуганнымъ жителямъ, не имѣвшимъ для защиты своей исправнаго войска, оставалось только бѣгство; и тогда-то города Аквилея, Конкордія, Опитерго, Альтино, Тревизо, Падуа и другіе, взятые мечемъ варваровъ, замѣнились другими: Градо, Эраклея, Іезоло, Экиліо, Матамауко (въ послѣдствіи Маламокко), Торчелло и Преальто или Ривоальто (въ послѣдствіи Ріальто, образующій нынѣ центръ города Венеціи) и другими заселеніями на островкахъ въ венеціанскихъ лагунахъ. (\*)

Подобныя вынужденныя переселенія повторялись при каждомъ новомъ вторженіи варваровъ. Замѣчательнѣйшія переселенія съ материка въ лагуны были въ слѣдующихъ годахъ: 400, 402, 407, 413, 453, 568 и др. По увѣренію историковъ, многіе выходцы уже не возвращались, по минованіи опасности, на материкъ, такъ-что съ начала V столѣтія народонаселеніе на островахъ стало уже постепенно и значительно увеличиваться. Историческіе писатели вообще согласны въ томъ, что съ 421 года образовалось въ Венеціи первое гражданское устройство поселенцовъ; въ этомъ же году была выстроена на островѣ Ріальто первая церковь, во имя св. апостола Іакова. Съ этого времени островъ сей получилъ значеніе города, а жители лагуновъ сдѣлались извѣстными подъ общимъ названіемъ Венеціанъ.

Легко понять, что это возникающее народонаселеніе, лишенное удобнаго сообщенія съ материкомъ, чувствовало главнѣйшую потребность въ судахъ и моряхъ. Недостатокъ въ почвѣ для земледѣлія, необходимость установить торговлю, какъ единствен-

(\*) Лагуны эти были тогда весьма обширны, но въ теченіе четырнадцати вѣковъ пространство ихъ, вслѣдствіе рѣчныхъ и морскихъ наносовъ и превращенія (постепенно возраставшимъ населеніемъ) многихъ отмелей въ удобную землю—значительно измѣнилось и уменьшилось. Нынѣ весь объемъ лагуновъ составляетъ 213 квадратныхъ морскихъ миль, изъ коихъ 53 подъ островами.

ное средство для получения предметов первой потребности, и наконецъ невозможность имѣть другой какой-либо выгодный трудъ, кромѣ судоходства — все это вмѣстѣ побудило новыхъ островитянъ обратиться къ этому послѣднему роду занятій, въ которомъ они приобрѣли скоро достаточное искусство.

Извѣстно, что Падуа, богатый, укрѣпленный и торговый муниципальный городъ римскихъ временъ, владѣлъ портомъ на Адриатическомъ морѣ, при устьѣ рѣки Медоакусъ (нынѣ Brenta), протекавшей между островами Ріальто и Оливоло (нынѣшній Санъ Піетро ди Каstellо). Въ теперешнемъ Большомъ каналѣ (*Canal grande*) (\*), раздѣляющемъ городъ Венецію, въ видѣ буквы S, на двѣ отдѣльныя части, связанныя мостомъ Ріальто, находятся явныя признаки прежняго русла рѣки Brentы; а на многихъ островахъ найдены слѣды бывшаго населенія. Изъ этого явствуетъ, что еще до основанія Венеціи, жители лагунъ занимались судостроеніемъ; это подтверждено въ концѣ V столѣтія письмомъ Марка Аврелія Кассіодора, секретаря и министра Теодорика, писаннымъ въ 495 году, т. е. только 74 годами послѣ заселенія острова Ріальто, къ Трибунамъ сихъ острововъ. Въ письмѣ этомъ выражена способность островитянъ къ морскому дѣлу, означено число ихъ судовъ, а также обширность и дѣятельность ихъ торговли.

Еще понынѣ сохранились многія развалины, подтверждающія все, что намъ говорятъ исторія и преданія. Излишне было бы исчислять эти признаки прежней жизни, но довольно сказать, что на сѣверной оконечности острова Маламокко, у прохода Лидо, ближайшаго къ Венеціи (черезъ который рѣка Медоакусъ изливалась тогда въ море), существуютъ остатки весьма древняго маяка.

---

(\*) Кромѣ *Canal grande*, Венеція прорѣзана еще 148-ю другими меньшими каналами или протоками, на которыхъ построено 306 мостовъ.

Итакъ первоначальное народонаселеніе Венеціи составилось, большею частію, изъ городскихъ жителей уже образованныхъ и промышленныхъ, которые легко взяли верхъ надъ туземцами—рыбаками,—откуда и произошло быстрое развитіе морскаго искусства и самой гражданственности. (Подобный этому примѣръ въ новѣйшей исторіи представляютъ соединенные Сѣверо-американскіе штаты). Въ началѣ VI столѣтія Венеціане славились уже въ искусствѣ мореплаванія и находились на нѣкоторой степени образованности среди варварства и невѣжества, въ которыя погружены были тогда прочіе Европейскіе народы.

Велисарій, полководецъ Юстиніана, въ войнѣ противъ Готвъ, обращался съ просьбою о помощи къ Венеціанамъ, и получивъ отъ нихъ, въ 536 году, суда и людей, взялъ Равенну, городъ въ то время укрѣпленный и столичный.

Въ 547 году городъ этотъ также помощію Венеціи вторично былъ взятъ Нарсесомъ, другимъ полководцемъ Юстиніана. Въ 725 году сами Венеціане овладѣли Равенною, употребивъ на то 80 галеръ, подъ предводительствомъ Дожа Орсо, приведшаго за собою съ триумфомъ, въ Ріальто, Гильдебранда, племянника Лонгобардскаго короля, защищавшаго Равенну. Это была первая значительная побѣда Венеціанъ, обнаружившая ихъ морское могущество.

Подробное описаніе и постепенное усовершенствованіе тогдашнихъ верфей и морскихъ заведеній вообще, равно какъ и исчисленіе и объясненіе числа и рода судовъ, повело бы насъ слишкомъ далеко; достаточно будетъ сказать, что въ 837 году выстроены были въ Венеціи два большія парусныя судна, не бывалыхъ еще до того размѣровъ; онѣ назывались *Galandrie* или *Zelandrie* (Jal: *Archéologie Navale*); а въ 864 и 881 годахъ еще два судна: *Palandrie* и *Dromi* (De Roy: *la Marine des anciens peuples*).

Съ 775 до 1100 года мы видимъ флотъ венеціанскій уже сильнымъ и страшнымъ, принимавшій въ продолженіе озна-



ченнаго времени участіе въ четырехъ войнахъ противъ Сарациновъ, въ трехъ—противъ Далмацкихъ пиратовъ, въ двухъ—противъ Нормановъ, и въ двухъ походахъ въ Сирію. Еще до этихъ подвиговъ, республика, перенося постепенно резиденцію своего правительства—въ 742 г. изъ Эракліи въ Маламокко и въ 810 г. изъ Маламокко въ Ріальто—уже отразила покушенія сына Карла Мартелла, наказала дерзкое нападеніе Гунновъ и завоевала Истрію и Далмацію.

Трибуны, управлявшіе юною республикою были замѣнены Дожами.\* Изъ нихъ многіе были истинные герои, отличавшіеся не только военными доблестями на сушѣ и на морѣ, но и подвигами гражданскихъ добродѣтелей и примѣрами безпредѣльной любви къ отечеству. Венеція, подобно Риму, имѣла своихъ Сцеволя, Фабриціевъ, Камилловъ, Марцелловъ, Фабіевъ, Брутовъ и Сципіоновъ.

Исторіи венеціанскаго адмиралтейства (*arsenale*) начинается со второй сирійской войны. Помощь, оказанная крестоносцамъ, судами и людьми, требовала усиленнаго кораблестроенія и большаго развитія морскихъ силъ. Дождь Орделафо Фаліеро (1102—1116) былъ храбрый и искусный морякъ и дальновидный государственный мужъ. Онъ не ограничился перевозкою на своихъ судахъ крестоносцевъ, отправлявшихся на святое предпріятіе, но настоялъ на томъ, чтобы Венеція имѣла дѣятельное участіе въ самой войнѣ. Взятіе Птолеманды и Сидона, покореніе Тира и Яффы и овладѣніе святымъ градомъ, соединенными силами союзныхъ войскъ, и перенесеніе въ Венецію азійскихъ трофеевъ, сохраняющихся тамъ понынѣ, явно свидѣ-

---

\* Трибуны управляли Венеціанскою республикою съ 453 по 697 годъ, а съ 697 по 1797 г. Дожи. Первымъ Дожемъ былъ Паолуччи Анафесто (697—717), сто двадцатымъ и послѣднимъ Лодовико Манинъ (1789—1797).

тельствуютъ о храбрости и опытности Венеціанъ, какъ въ морскомъ, такъ и въ военномъ дѣлахъ. Впрочемъ, Венеція участвовала въ крестовыхъ походахъ, вовсе не увлекаясь всеобщимъ безсознательнымъ энтузіазмомъ прочихъ народовъ: для нея эти походы были дѣломъ спекуляціи и завоеваній; и между тѣмъ какъ почти вся Европа раззорялась въ этомъ предпріятіи, городъ лагуновъ извлекалъ изъ него богатства и упрочивалъ свое могущество.

Эти важныя предпріятія и завоеванія, усиленныя еще гораздо болѣе во времена управленія Дожей: Доменико Микеле (1116 — 1130), Піетро Полани (1130 — 1148) и другихъ, новыми владѣніями въ Сиріи и Палестинѣ, открыли несравненно большій кругъ дѣйствія венеціанской торговлѣ на Востокъ. Взятіе же Константинополя у Грековъ, въ 1204 году, девяносто-четырехъ-лѣтнимъ Дожемъ Энрико Дандоло (1192—1205), который предлагалъ перенести резиденцію правительства въ сію столицу, довершило владычество Венеціи въ Левантѣ, и открыло ей путь въ Черное и Азовское моря. При взятіи Константинополя Венеціане имѣли 480 судовъ, а именно: 50 галеръ, 240 транспортовъ для перевоза войскъ, 120 для лошадей и 70 для провизіи. Хотя въ 1259 г. Венеція должна была уступить городъ этотъ Императору Михаилу Палеологу, но это не помѣшало сильному вліянію этой республики на Востокъ, которое прекратилось лишь въ 1453 г., при завоеваніи Константинополя Турками. Свободное плаваніе въ Черное и Азовское моря, возбудивъ страсть къ открытіямъ, побудило любознательныхъ путешественниковъ предпринимать дальнія странствованія. Имена венеціанскихъ патриціевъ: Николò, Маффіо и трехъ Поло (двухъ братьевъ: Николая и Маттея, и сына перваго—Марка\*) сдѣлались знаменитыми. Изъ нихъ

\* Родъ Поло происходитъ изъ города Себениго (Шебеникъ), въ Далмаціи. Марко Поло родился въ Венеціи, въ 1251 году, и умеръ

Марко Поло объѣхалъ всю Татарію, Китай, Индійское море, и, проникнувъ до Японіи, собралъ богатые свѣдѣнія для географіи, мореплаванія и исторіи. Онъ былъ первымъ изъ Европейцевъ, который, сбросивъ съ себя иго предрасудковъ, уничтожилъ несбыточныя сказки, выдуманныя невѣжествомъ объ отдаленныхъ странахъ; онъ указалъ дорогу къ дальнѣйшимъ открытіямъ и положилъ основаніе тѣмъ теоріямъ, которыя навели Колумба на мысль открытія Новаго Свѣта.

Не говоря о каждомъ изъ путешественниковъ, отличавшихся неустрашимостію, настойчивостію и рѣшительностію, достаточно назвать изъ нихъ венеціанскихъ патриціевъ, братьевъ Николая и Антона Зено, которые первые проникли до Сѣверо-восточныхъ береговъ Америки и составили гидрографическую карту\*. Они оставили послѣ себя записки, по которымъ составлено было описаніе ихъ путешествій, предпринятыхъ за 100 лѣтъ до достиженія Колумбомъ Антильскихъ острововъ, а именно въ 1390 году. И когда великій, но злополучный Колумбъ открылъ американскіе острова, то въ то же время, два Венеціанца, братья Кабото, открыли берега Канады и вообще восточный материкъ Сѣверной Америки. Эти и другія путешествія, простиравшіяся по долготѣ отъ береговъ восточной Индіи до береговъ дотолѣ неизвѣстнаго міра, и по широтѣ отъ Гренландіи и Японіи до Зангвебара и острововъ Зеленаго Мыса,—сдѣлали Венецію главнымъ пунктомъ всѣхъ сношеній и средоточіемъ самой цвѣтущей торговли. Географическія и гидрографическія карты, составленныя Санудо, Пиццигани, Біан-

---

тамъ же, около 1323 года. Послѣ несчастнаго для Венеціанъ морскаго сраженія близъ острова Курцола, въ 1298 г., противъ Генуэзцевъ, онъ командовалъ галерою и былъ взятъ въ плѣнъ, изъ котораго освобожденъ, спустя годъ послѣ заключенія міра.

\* Извѣстный датскій гидрографъ, адмиралъ Цартманъ, съ этимъ не согласенъ.

ко и знаменитымъ Рамузіо, въ 1321, 1367, 1380 и 1426 годахъ, объясняющія положеніе Японіи, Земли-Штатовъ и части американскаго берега, служатъ неоспоримымъ доказательствомъ, что Венеціане имѣли уже тогда свѣденія о тѣхъ земляхъ\*. Точно также Венеціанамъ не была чужда фигура Африки, что подтверждается извѣстною картою монаха Мауро, составленною имъ около половины XV столѣтія, съ показаніемъ Марко Поло и Ка-да-Мосто. Карта эта представляетъ Африку полуостровомъ, пятьдесятю годами прежде, чѣмъ открытъ былъ путь кругомъ мыса Доброй Надежды.

Астрономія и географія обязаны своему первому развитію Венеціанамъ. Тому служатъ доказательствомъ имена: Джіосафатъ Барбаро, Каттерини Зено, Амброджіо Контарини, Альвизе Ка-да-Мосто и братьевъ Зено. Карта путешествія спухъ послѣднихъ на сѣверъ, въ 1380 году, раздѣлена на географическіе градусы и даетъ поводъ полагать, что имъ не была чужда астролябія. Марко Поло примѣчательнъ еще тѣмъ, что онъ первый означилъ румбами положеніе посѣщенныхъ имъ земель, а это заставляетъ думать, что употребленіе компаса, раздѣленнаго на румбы, было уже ему извѣстно. Венеціанецъ

---

\* Венеціанское правительство не любило гласности. Молчаніе и таинственность были его правилами, и оно не только не заботилось опровергать клеветы и ложные слухи, но находило въ распространеніи пхъ даже свои выгоды. Отъ того-то существуетъ столько грубыхъ ошибокъ, вообще принятыхъ о его правилахъ, дѣйствіяхъ и даже постановленіяхъ. Многіе писатели охотно вѣрили существующимъ слухамъ и преданіямъ; одни предпочитали производить впечатленіе на своихъ читателей, чѣмъ распространять истину; другіе отъ безпечности повѣряютъ факты и доискиваются правды во многочисленныхъ рукописныхъ историческихъ источникахъ. Итакъ, согласно этой системѣ, не должно ли отчасти приписать неизвѣстность тогдашнихъ подвиговъ умышенному желанію скрыть открытія отъ другихъ народовъ, въ пользу своей исключительной торговли?

Себастьянь Кабото, открылъ склоненіе магнитной стрѣлки, столь полезное въ употребленіи компаса.

Искусство кораблевожденія быстро развивалось у Венеціанъ. Въ XV столѣтіи, редукиціонная карта была уже имъ извѣстна и тогда они употребляли уже параллельность меридіановъ въ морскихъ картахъ. Существуетъ также примѣчательная книга, «*Rason del martologio*» 1428 года, въ которой, между прочимъ, показано, какъ, по стариннымъ правиламъ Венеціанъ, должно плавать наглядно (какъ наши Поморцы), безъ всякихъ искусственныхъ средствъ. Въ этой книгѣ мы находимъ не только первые слѣды тригонометріи, приспособленной къ навигаціи, но даже и десятичное раздѣленіе радіуса, въ замѣнъ раздѣленія его на шестьдесятъ частей, какъ то дѣлалось прежде; въ ней упоминается также объ употребленіи тангенсовъ, что лишаетъ знаменитаго Реджіомонтано первенства этого изобрѣтенія: это ясно доказали падуанскій профессоръ Тоальдо и неутомимый изыскатель венеціанскихъ древностей, Виченцо Формалеони.

Итакъ мы видимъ, что Венеція въ продолженіе первыхъ четырехъ или пяти вѣковъ своего существованія, совершенствовалась внутренно, но въ послѣдующій за тѣмъ такой же періодъ времени, она является уже могучею, владѣя берегомъ Адріатики отъ устьевъ рѣки По до Корфу, Кандію, Негропонтомъ, берегами Мореи, многими островами Архипелага и колоніями въ восточныхъ портахъ Средиземнаго и Чернаго морей; но все еще не обращала свои виды на сосѣдственный италіанскій материкъ, имѣя на немъ, вдоль лагуновъ, лишь узкую полосу земли. Тогда занимали ее только увеличиваніе морскихъ силъ и торговаго мореплаванія. Но съ XIV вѣка начала она вмѣшиваться въ споры и войны сосѣдственныхъ италіанскихъ княжествъ и республикъ и дѣлать завоеванія на материкъ, что повело ее въ послѣдствіи къ пренебреженію своихъ морскихъ силъ, раздробленіемъ вниманія и на сухопутныя. Однако и въ дѣлахъ военно—

сухопутныхъ помогало имъ иногда искусство военно-морское, такъ наприимѣръ въ 1439 году противъ Герцога Миланскаго, Филиппа Висконти. Тогда Венеція соединилась на короткое время съ вѣчною соперницею своею и смертельнымъ врагомъ— Генуей, \* для уничтоженія Филиппа Висконти. При этомъ Венеціане перетасили, съ неимовѣрными усиліями, 5 галеръ и 25 меньшихъ судовъ въ озеро Гарда.

Верхъ мотущества и славы Венеціи былъ въ половинѣ XV столѣтія. Тогда городъ Венеціи считалъ слишкомъ 200,000 жителей; лагуны ея были наполнены судами всѣхъ родовъ, и флагъ ея развѣвался по всѣмъ тогда извѣстнымъ морямъ. Мореходные народы платили пошлину за входъ въ Адриатическое море, которое, до половины XVII столѣтія, продолжало быть Венеціанскимъ озеромъ. Владѣнія Венеціи образовали пространство въ девять милліоновъ гектаровъ \*\*, съ народонаселеніемъ въ четыре милліона.

Здѣсь кстати замѣтить, что отношеніе Венеціи къ своимъ владѣніямъ не было какъ метрополіи къ своимъ провинціямъ. Въ лагунѣ не существовало венеціанскихъ гражданъ, но были только подвластные жители. Владѣнія республики управлялись отдѣльно: каждая страна своими законами и обычаями. Венеція ограничивалась лишь назначеніемъ губернаторовъ, изъ среды спо-

---

\* Соперничество между Венеціею и Генуею возникло въ первой разъ въ 1207 году. Въ продолженіи XIII, XIV, XV и XVI вѣковъ эти двѣ республики не переставали воевать между собою на морѣ и отнимать другъ у друга колоніи и крѣпости, для пріобрѣтенія первенства въ торговлѣ.

Главнѣйшія войны между ими были въ 1256, 1259 (Генуэзцы существенно помогли Палеологу отвять Константинополь у Венеціанъ), 1260—1270, 1294, 1296—1298, 1324, 1349—1351, 1353—1355, 1377—1381, 1403, 1431 и 1526 годахъ.

\*\* Гектаръ равняется 10000 квадратныхъ метровъ или 0,91533 десятины.

собившихъ своихъ патрициевъ и содержаніемъ тамъ войска и судовъ.

Громадныя событія, случившіяся въ исходѣ XV столѣтія, остановили успѣхи Венеціанъ. Уже взятіе Турками Константинополя, въ 1453 году, много повредило имъ, отрѣзавъ ихъ отъ Черпаго моря и стѣснивъ ихъ въ Левантѣ; но главный ударъ Венеціи нанесенъ былъ открытіемъ Америки (1492) и проложеніемъ новаго пути въ Индію, вокругъ мыса Доброй Надежды (1498). Эти два событія совершенно измѣнили условія европейской торговли. Богатства Азіи перемѣнили свое направленіе, и уже не стали стекаться въ Адриатикѣ. Богатства же Америки немогли составлять предмета выгодной торговли для Венеціи, по отдаленности и по возраставшимъ предпріятіямъ Англичанъ, Голландцевъ, Ганзейскихъ городовъ, Франціи, Испаніи и Португаліи.

Наконецъ вредныя послѣдствія Камбрайскаго союза (1508)\* и значительныя потери, понесенныя въ слѣдствіе кипрской войны, съ Турками, и лишеніе самаго острова (1573), передали первенство Венеціи, въ морскомъ дѣлѣ, въ руки другихъ морскихъ державъ. Трудно было противудѣйствовать всѣмъ этимъ обстоятельствамъ, и уже оставалось только единственное и послѣднее средство къ поддержанію могущества республики: это взятіе Суэза и даже Египта, и потомъ основаніе колоній въ Восточной Индіи. И дѣйствительно, Венеція не разъ помышляла объ этомъ, но вмѣшательства ея въ дѣла Итальянскаго материка, безпрестанныя сухопутныя войны съ Европеекими державами и возрастающія успѣхи Турокъ, не допустили Венецію къ исполненію этого великаго плана.

---

\* Въ Камбрайскомъ союзѣ, 1508 года—Франція, Германія и Испанія, а съ 1509 года и Папа Юлій II, — соединились для уничтоженія могущества Венеціи.

Въ XVI и XVII столѣтіяхъ, Венеція находилась въ безпрерывной войнѣ съ Турціею, которая оспаривала ея владѣнія въ Архипелагѣ. Въ этой борьбѣ съ народомъ пылкимъ и энергическимъ, у котораго военное ремесло составляло первую и главную потребность — Венеція много теряла, имѣя лишь изрѣдка непродолжительные успѣхи, какъ напр. въ блистательной защитѣ Кандіи (1667—1669) и при возвращеніи Мореп (1687). Наконецъ, въ началѣ XVIII столѣтія Венеція, въ слѣдствіе Пассаровицкаго мира\*, была отодвинута въ Адриатическое море, лишившись за предѣлами его всѣхъ своихъ владѣній.

Времена перемѣнились. Венеція, колыбель теоретическаго кораблестроенія и успѣховъ мореплаванія съ V до половины XVI вѣка, не могла уже услужить Петру Великому тѣмъ, чѣмъ она услуживала Генриху VIII (1509—1547), въ Англіи, Сигизмунду I (1506—1548), въ Данцигѣ, и Густаву I (1523—1560), въ Швеціи. Имъ содѣйствовала она въ основаніи и образованіи флотовъ, а Россіи передала только галерное искусство.

Утрачивая все болѣе и болѣе свое морское достоинство, Венеція стала наконецъ заимствовать усовершенствованія у другихъ морскихъ народовъ, въ особенности же у Англичанъ. Въ 1660 г. построено было въ Венеціи первое двухъ-дечное судно, по англійскимъ чертежамъ, но съ убавленнымъ углубленіемъ, по причинѣ мелководія выходовъ изъ лагуны въ море; это былъ 74 пуш. корабль *Jove-fulminante* (Юпитеръ Громоносецъ).

Послѣ Пассаровицкаго мира Венеція, въ послѣдніе 80 лѣтъ своего существованія, едва лишь прозябала. Она уже не вмѣшивалась въ войны, происходившія въ Италіи, такъ сказать, у по-

---

\* Миръ въ Пассаровицѣ былъ заключенъ 21 іюля 1718 года, между Турціею съ одной стороны, и Австріею и Венеціанскою республикою съ другой, при посредничествѣ Англіи и Голландіи.



рога своего дома, стараясь, во что бы то ни стало, сохранить миръ строгимъ нейтралитетомъ. Она уподоблялась старому торговому дому, прекратившему свои дѣла и поддерживавшему себя остатками приобрѣтенныхъ богатствъ. Но она выпустила, при этой системѣ, изъ виду, что продолжительный миръ, не поддерживаемый хорошою военною силою, бываетъ часто губителенъ.

Послѣднимъ усиленіемъ республики на морѣ былъ походъ адмирала Анджело Эмо противъ Туниса, для освобожденія правительства отъ постыдной дани Варварійцамъ, платимой подобно другимъ морскимъ державамъ, за неприкосновенность купеческихъ судовъ. Онъ получилъ, въ 1784 г., въ свое распоряженіе 6 линейныхъ кораблей и 18 другихъ судовъ, которыми съ усѣхомъ бомбардировалъ нѣсколько городовъ Африканскаго берега. Замѣчательны, придуманные имъ для этой цѣли, плоты, (*galleggianti*) на которыхъ, поставивъ пушки, онъ могъ подходить на самое близкое растояніе къ отмелымъ берегамъ. Плоты эти состояли изъ четырехъ штукъ запаснаго рангоута, связанныхъ въ видѣ четырехугольника, въ который помѣщались четыре ряда пустыхъ бочекъ, а надъ ними прочная настилка. Всякой такой плотъ, или Галледжіанте, былъ вооруженъ одною пушкою большаго калибра и одною мортирою; прислуга на немъ была защищена мѣшками съ пескомъ, положенными въ нѣсколько рядовъ. Для довершенія своего предпріятія, Эмо потребовалъ 10,000 десантнаго войска, но республика, нѣкогда столь богатая въ своихъ средствахъ, должна была отказать ему и въ этой скромной просьбѣ. Адмиралъ Эмо принужденъ былъ ограничиться блокадою Африканскихъ портовъ, чѣмъ хотя на время освободилъ море и даже берега Италіи, отъ набѣговъ пиратовъ. Послѣ смерти этого послѣдняго великаго венеціанскаго моряка, преемникъ его, адмиралъ Кондульмеръ, уговорилъ правительство прекратить эту раззорительную и, по недостаточ-

нымъ средствамъ, безуспѣшную войну, въ слѣдствіе чего заключенъ былъ миръ, съ обязательствомъ платить ежегодную дань Варварійцамъ за свободное плаваніе судовъ республики.

Венеція однакожъ и въ послѣднія минуты своего существованія была не безъ средствъ. Она имѣла слишкомъ 3,000,000 подданныхъ, многія крѣпости, флотъ, армію и 26,000,000 франковъ ежегоднаго дохода. Сама Венеція, неприступная непріятелю, была хорошо защищена; адмиралтейство ея было снабжено всѣмъ нужнымъ; море было ей открыто для продовольствія гарнизона и ста сорока тысячъ жителей.

Но со всѣмъ этимъ недоставало правительству энергіи, чтобы собрать, распредѣлить и употребить съ пользою всѣ эти средства, и взять нужныя мѣры въ столь затруднительныхъ обстоятельствахъ. Въ Венеціи уже не было тогда такихъ патриціевъ какъ Пезаро, который, въ 1648 г., когда Сенатъ получилъ на обсужденіе присланныя отъ Турецкаго Султана, унижительныя для республики мирныя условія—вмѣсто отвѣта, пожертвовалъ отечеству 6000 дукатовъ. Великодушному примѣру его послѣдовалъ весь Сенатъ, что и было краснорѣчивымъ отказомъ Султану. Тутъ развѣ можно упомянуть о потомкѣ этого Пезаро—*Франческо Пезаро*, который предлагалъ въ 1796 г. учредить вооруженный нейтралитетъ, но тщетно.

Обманчивая надежда на внутреннее спокойствіе поддерживала Венеціанъ въ бездѣйствіи: они отказались отъ всякаго участія въ борьбѣ Австріи съ Франціею, борьбѣ, опустошавшей Италію въ 1796 году; а такое поведеніе навлекло на Венецію негодованіе обѣихъ націй, и обнаружило въ ней сознаніе собственнаго ея безсилія.

Французская армія, разбивая по всюду Австрійцевъ, заняла и всѣ венеціанскія владѣнія. Слабое правительство не въ состояніи было сопротивляться, и мая 12-го 1797 года, Дождь

сложивъ свою власть, учредилъ временное правленіе, которое добровольно передалось въ руки Французовъ.

Итакъ, Венеція, послѣ 14 вѣкового аристократическаго правленія пала отъ собственнаго изнеможенія, и оттого что демократическая партія одержала въ ней верхъ.

Въ октябрѣ мѣсяцѣ того же 1797 года, въ слѣдствіе Кампо-формійскаго мира\*, Наполеонъ, передалъ Венецію Австрійцамъ, которые вступили въ нее 18 января 1798 года, чтобы черезъ восемь лѣтъ, снова передать ее Французамъ, въ слѣдствіе Пресбургскаго мира (26 декабря 1805 года). Парижскій миръ, 1814 года, возвратилъ Венецію Австріи.

И наконецъ, когда Венеція въ 1848 и 1849 годахъ, вспомнивъ о своемъ древнемъ величій и увлекаясь общимъ движеніемъ западной Европы, возмечтала провозгласить себя снова независимую республикою, послѣ полвѣка чуждаго владычества, то она уже не въ состояніи была въ продолженіе 17 мѣсяцевъ (съ 1<sup>о</sup>/<sub>22</sub> марта 1848 по 10<sup>о</sup>/<sub>22</sub> августа 1849 г.) даже докончить одинъ только начатый Австрійцами фрегатъ и спустить его на воду. При изобиліи матеріаловъ въ адмиралтействѣ, вся дѣятельность его ограничилась только закладкою не многихъ мелкихъ судовъ и построеніемъ большаго числа канонерскихъ лодокъ. Кромѣ того вооружены были 4 корвета, 5 бригговъ, одна шкуна, одинъ военный и 3 буксирныхъ парохода. Между тѣмъ какъ участь

---

\* Въ слѣдствіе этого мира, между Франціею и Австріею, послѣдняя лишилась Бельгій, Милана и Мантуа. Изъ Милана, Мантуи, Модены, Болоньи, Феррары, Романьи и Венеціанскихъ владѣній на материкѣ, до праваго берега рѣки Адидже, составлена была Цизальпинская республика. Австрія получила остальную часть венеціанскаго материка по лѣвый берегъ рѣки Адидже, самую Венецію, Истрію, Далмацію и Каттаро. Франція взяла себѣ флотъ венеціанскій и остальныя владѣнія бывшей республики: Ионическіе острова и Албанію.

Венеціи, сильно осажденной съ материка, \* единственно зависѣла отъ флота, который могъ бы воспретить морскую блокаду тремъ фрегатамъ, двумъ корветамъ, пяти бригамъ, одному военному и тремъ буксирнымъ пароходамъ (при содѣйствіи пароходовъ австрійскаго Ллойда, въ Триестѣ), составлявшимъ всю морскую силу Австрійцевъ. Здѣсь кстати замѣтить, что въ день объявленія республики въ Венеціи и капитуляціи австрійскаго гарнизона, марта 10/22 1848 г., большая часть судовъ австрійскаго флота (офицеры котораго почти всѣ были Итальянцы, какъ и часть команды), находилась въ портѣ Пола, въ Истрии, подъ бокомъ у Триеста и въ шести или восьми часовомъ переходѣ отъ Венеціи. Но въ Триестѣ узнали о возстаніи Венеціи прежде, чѣмъ въ Пола, и потому начальство немедленно распорядилось свезти часть экипажей съ судовъ на берегъ, подъ вымышленнымъ предлогомъ, а на суда послали австрійскихъ солдатъ; офицеры и часть команды изъ Итальянцевъ, пожелавшіе раздѣлить участь Венеціи, были отпущены. Такъ сохранила Австрія флотъ свой, который, по уходѣ помогавшихъ Венеціи эскадръ—Неаполитанской (адм. Коза) и Сардинской (адм. Альбини), оказался достаточно сильнымъ, чтобы отрѣзать Венецію съ морской стороны и тѣмъ самымъ принудить городъ къ сдачѣ.

По мѣрѣ возрастанія величія Венеціи и усовершенствованій въ корабельной архитектурѣ, венеціанское адмиралтейство

---

\* Городъ Венеція подвергался со времени своего существованія четыремъ осадамъ, изъ коихъ только послѣдняя, 1848—1849 г. г. имѣла послѣдствіемъ сдачу города. Остальныя три осады: 1805 г. Французами, 1809 и 1813—1814 годовъ Австрійцами, были безуспѣшны. Вступленіе Французовъ въ этотъ городъ 16 мая 1797 года и Австрійцевъ 18 января 1798 года, какъ и перемѣны въ немъ правительствъ: французскаго въ 1805 и австрійскаго въ 1814 годахъ, произошли безъ боя, въ слѣдствіе условій и мирныхъ трактатовъ.

отъ основанія своего въ 1104 году, было семь разъ увеличено въ объемѣ. До того времени, какъ уже было сказано выше, суда строились и вооружались на разныхъ островкахъ, вошедшихъ постепенно въ составъ города; по нимъ были разбросаны и всѣ прочія строенія, необходимыя для флота.

Въ адмиралтействѣ строились не одиѣ военныя суда. Безпрестанное попеченіе правительства о процвѣтаніи торговаго мореплаванія и желаніе его, чтобъ купеческія суда совершенствовались по мѣрѣ успѣховъ кораблестроенія, побудили его разрѣшить судохозяевамъ заказывать суда свои искуснѣйшимъ и опытнѣйшимъ корабельнымъ инженерамъ въ адмиралтействѣ.

Въ числѣ заботъ о развитіи торговаго мореплаванія замѣтимъ только слѣдующія: военный флотъ не ограничивался прямою своею цѣлю и покровительствомъ торговаго мореплаванія; суда военныя въ мирное время употреблялись также для торговли. Торговля не производилась правительствомъ; оно уступало свои суда частнымъ лицамъ за умѣренную плату и упражняло этимъ своихъ моряковъ. Назначеніе патриціевъ въ 1117 году на жительство во всѣхъ примѣчательныхъ портахъ, съ титуломъ *Console residenziale* (мѣстный совѣтникъ), послужило началомъ учрежденія консуловъ.

Изданіе въ 1255 году перваго морскаго торговаго устава, подъ заглавіемъ: *Statuta et ordinamenta super navis et lignis aliis*, послужившаго въ послѣдствіи образцомъ уставамъ другихъ морскихъ державъ.

Морскіе законы различали два рода торговаго мореплаванія: прибрежное и дальное. Первое подраздѣлялось на три разряда 1.) Плаваніе по лагунамъ, истрійскому и далматинскому берегамъ. 2.) Плаваніе въ Каттаро и венеціанскую Албанію и 3.) Плаваніе по островамъ Архипелага, принадлежащимъ республикѣ. Суда первыхъ двухъ разрядовъ не смѣли выходить

изъ Адриатическаго моря. Суда же третьяго разряда плавали въ Архипелагѣ до Корфу.

Для дальнаго плаванія не было границъ, но требовался патентъ. Шкипера дальнаго плаванія именовались *capitano*, прибрежнаго—*padrone*.

Всякое судно, выстроенное въ Венеціи или во владѣніяхъ республики, обязано было употреблять канаты и такелажъ, спущенные въ Венеціи.

Экипажъ каждаго судна долженъ былъ состоять по крайнѣй мѣрѣ изъ двухъ третей венеціанскихъ подданныхъ; остальная треть могла быть изъ иностранцевъ. На каждые десять матросовъ былъ одинъ юнга; всѣ юнги непременно были венеціанскіе подданные.

Командиры долженствовали быть Венеціане или венеціанскіе подданные. Чтобы получить это званіе, требовался экзаменъ и для первыхъ—восемь, а для вторыхъ—не менѣе десяти лѣтъ предварительнаго плаванія, и во всякомъ случаѣ, нельзя было получить званіе командира прежде 24-хъ лѣтъ отъ роду.

Воспитанники училища торговаго мореплаванія (*cadetti*) поступали на купеческія суда послѣ предварительнаго двухлѣтняго обученія. Въ ихъ способностяхъ и успѣхахъ въ наукахъ ручался присягою директоръ училища. По возвращеніи съ моря, они опять поступали въ классы. Въ продолженіе курса обязаны были находиться въ морѣ, для практики—всего четыре года, послѣ чего получали званіе штурмановъ. Каждое судно, имѣвшее 15 чел. экипажа, обязано было имѣть одного кадета. На судахъ же съ меньшимъ экипажемъ, предоставлялось это на волю шкипера.

Въ продолженіе первой половины XIII столѣтія (1204—1259), республика безусловно владѣла всемірною торговлею.\*

\* Еще въ 1157 г. учрежденъ былъ въ Венеціи банкъ—первой въ Европѣ.

Тогда-то учреждено было ея правительствомъ ежегодное отправленіе изъ Венеціи шести большихъ морскихъ каравановъ купеческихъ судовъ; каждый изъ нихъ подъ прикрытіемъ шести военныхъ галеръ, которыя также нагружались, за небольшую плату, товарами, принадлежавшими частнымъ лицамъ.

Караваны эти отправлялись:

1) Въ Черное и Азовское моря, 2) въ Константинополь, 3) въ Сирію и Малую Азію, 4) въ Египеть, 5) въ Африку и Испанію, и 6) въ Фландрію и Англию.

Въ XV столѣтіи Венеція имѣла 36,000 моряковъ и 3,300 купеческихъ судовъ, которыя, подъ флагомъ крылатаго льва Св. Марка, сосредоточивали богатства всѣхъ странъ въ ея лагунахъ.

Но съ исхода XV и съ начала XVI вѣка, возникшая заатлантическая торговля сдѣлалась достояніемъ другихъ морскихъ народовъ, и въ самомъ Средиземномъ морѣ—города Марсель, Генуя, Ливорно, Анкона, а въ послѣдствіи даже и Триестъ, начали соперничать съ Венеціею въ левантской торговлѣ. Тогда Венеціане, вмѣсто торговли на морѣ, стали обращать свои капиталы въ завоеванныхъ ими италіянскихъ провинціяхъ, употребляя ихъ болѣе на предметы роскоши.

Итакъ исторія торговаго мореплаванія Венеціи, какъ видимъ, тѣсно связана была съ исторіею самой республики; можно сказать, что торговый флотъ венеціанскій былъ мѣриломъ политическаго состоянія республики. Военныя морскія силы ея наиболѣе зависѣли отъ величины и круга дѣйствія ея торговаго флота. Вотъ почему исторія венеціанскаго адмиралтейства неизбѣжно пачинается взглядомъ на состояніе купеческаго мореплаванія, въ которомъ имѣлъ равное право участвовать какъ плебеи, такъ и патриціи. Во время цвѣтущаго состоянія республики, дворяне, освободившись отъ какой-либо почетной должности, часто вступали въ купеческое сословіе, и многіе изъ нихъ командовали судами, такъ-что рука, писавшая неза-

долго до того законы и владѣвшая мечемъ, не пренебрегала управлять кормиломъ, разбирать товары и писать счета, чтобы потомъ опять, по назначенію сената, принятыя за прежнія дѣла. Обратимся снова къ адмиралтейству, основанному, какъ выше сказано, въ 1104 году.

Управленіе адмиралтейства, въ венеціанской республикѣ, ввѣрялось двумъ совершенно отдѣльнымъ начальствамъ (*magistrature*).

Первое, подъ названіемъ *Sopra provveditori*, состояло изъ трехъ патриціевъ, выбиравшихся изъ числа сенаторовъ, которые, при достаточной опытности, должны были быть свѣдущими въ морскомъ дѣлѣ. Каждый изъ нихъ выбирался въ эту должность на 16 мѣсяцевъ. Они, соединяя гражданскую и уголовную власти, составляли высшую инстанцію, которая наблюдала и руководила во всѣхъ дѣлахъ и дѣйствіяхъ второе начальство. Они были докладчиками въ сенатѣ, въ которомъ имѣли совѣщательный голосъ, но сами рѣшали дѣла согласно съ узаконеніями. При учрежденіи этого начальства, въ 1490 году, полагалось только два патриція, но сенатскимъ постановленіемъ, 1498 года, къ этому числу, былъ прибавленъ еще одинъ патрицій.

Второе начальство, подъ названіемъ *provveditori* или *padroni all'arsenale*, состояло также изъ трехъ патриціевъ, но не изъ сенаторовъ, которые тоже были обязаны знать морское дѣло. Начальство это существовало съ 1276 года. Должность этихъ трехъ патриціевъ состояла въ распоряженіи работами, надзорѣ за ихъ успѣхами, наблюденіи за строгимъ исполненіемъ обязанностей, какъ механическихъ, такъ экономическихъ и административныхъ; наказаніи провинившихся, и, наконецъ, на нихъ въ особенности лежала отвѣтственность за охраненіе адмиралтейства. Срокъ этой службы былъ для каждаго 32 мѣсяца; самая же служба называлась *reggimento dell'arsenale* (порто-



вое управление). Непременнымъ условіемъ ея было, чтобы они по силѣ закона, издавнаго въ 1442 году, жили во все время своего управленія въ трехъ отдѣльныхъ домахъ, смежныхъ съ адмиралтействомъ. Изъ этихъ трехъ домовъ, одинъ назывался *раемъ* (*paradiso*), другой *чистилищемъ* (*purgatorio*), а третій *адомъ* (*inferno*). Странныя названія эти произошли, какъ полагаютъ, отъ относительно лучшаго или худшаго положенія и устройства домовъ. Каждый изъ этихъ трехъ патриціевъ долженъ былъ, поочередно, въ продолженіе 15 дней, ночевать внутри адмиралтейства, какъ дежурный (*Eccellentissimo padron di guardia*), имѣя ключи постоянно при себѣ. Мѣра эта была постановлена въ 1486 году. При этихъ трехъ патриціяхъ состоялъ секретарь съ титуломъ: *Fedelissimo segretario del reggimento*.

Въ началѣ XVIII вѣка сенатомъ учреждено было третье адмиралтейское начальство, подъ названіемъ *inquisitorato all'arsenale*; главная обязанность его состояла въ пересмотрѣ старыхъ постановленій и примѣненіи ихъ къ современнымъ требованіямъ, также въ наблюденіи за ходомъ дѣлъ вообще. Оно, не вмѣшиваясь въ дѣла первыхъ двухъ начальствъ, обязано было открывать только злоупотребленія и обращать вниманіе на нужды. Первоначально оно состояло также изъ *трехъ* благонамѣреннѣйшихъ патриціевъ, но въ послѣдствіи часто только изъ одного.

Послѣ трехъ упомянутыхъ начальствъ, первымъ лицомъ въ адмиралтействѣ былъ адмиралтейскій адмиралъ (*Ammiraglio dell'arsenale*). Онъ непосредственно былъ въ зависимости отъ втораго начальства, въ особенности же отъ всегдашняго дежурнаго патриція. Обязанность его была въ распредѣленіи и бдительномъ надзорѣ за работами, вмѣстѣ съ главнымъ корабельнымъ инженеромъ (*primo architetto navale*). Онъ наблюдалъ также за способностями и дѣятельностію ма-

стеровъ и ихъ помощниковъ, и, наконецъ, подобно директору, на немъ лежала обязанность смотрѣть за порядкомъ и цѣлостью въ адмиралтействѣ. Подъ его непосредственнымъ начальствомъ состоялъ помощникъ его: *Capitano dell'arsenale*, который подробнѣе и ближе входилъ въ упущенія и нерадѣнія.

Кораблестроеніе состояло въ вѣденіи сената и исполнялось слѣдующими спеціальными лицами: однимъ главнымъ корабельнымъ инженеромъ; однимъ младшимъ корабельнымъ инженеромъ; однимъ помощникомъ главнаго корабельнаго инженера; восемью строителями; шестью младшими строителями; четырьмя помощниками ихъ, восемью начальниками рабочихъ ротъ; восемью старшими помощниками начальниковъ рабочихъ ротъ и восемью младшими помощниками начальниковъ рабочихъ ротъ.

Каждое мастерство имѣло своихъ мастеровъ и ихъ помощниковъ, своихъ старшинъ, мастеровыхъ, рабочихъ и учениковъ.

Упомянувъ объ этихъ мастерахъ и мастеровыхъ, которые именовались *arsenalotti*, не лишнимъ считаемъ сказать здѣсь о нихъ нѣсколько подробнѣе. Существованіе этого отдѣльнаго и особеннаго сословія началось со времени основанія адмиралтейства; и дѣйствительно правительству необходимо было имѣть это особенное сословіе портовыхъ мастеровыхъ, которое, сдѣлавшись постояннымъ, могло бы безпрестанно совершенствоваться въ искусствѣ кораблестроенія. Мастеровые были всегда въ большомъ почетѣ и пользовались разными льготами; и понынѣ еще встрѣчаются между *арсеналоттами* потомки древнѣйшихъ почетныхъ мастеровыхъ, которыхъ искусство переходило въ теченіе многихъ вѣковъ наследственно, отъ отца къ сыну. Продолжая постоянно работать въ адмиралтействѣ, они сохранили къ нему особенную привязанность и называли его своею кормилицею. Арсеналотти составляли тѣлохранителей Дожей. Они всегда участвовали при торжественныхъ случаяхъ и были гребцами на Бучинторо. Старшины ихъ имѣли доступъ въ комнаты

Дожей. Они слѣдили за общимъ спокойствіемъ и были ревнительнѣйшими блюстителями адмиралтейства, на которое смотрѣли, какъ на свой домъ. Довѣренность правительства къ нимъ была столь велика, что только изъ среды ихъ выбирались работники для монетнаго двора. Слѣдствіемъ всего этого было то, что они не любили смѣшиваться съ остальною частию народонаселенія и жили отдѣльно. Сыновья ихъ, поступавшіе въ адмиралтейство съ малолѣтства, слѣдовали отцовскому ремеслу, сперва изъ дѣтской подражательности, потомъ изъ привычки и наконецъ изъ любви и привязанности къ дѣлу, и именовались *адмиралтейскими сыновьями* (*figli dell'arsenale*). Рѣдко встрѣчались между ими проступки, еще рѣже преступленія, а злодѣяніямъ и измѣнамъ не было почти примѣровъ. Они были то же въ Венеціи, что преторіанцы въ Римѣ, но безъ своевольства и дерзости сихъ послѣднихъ. Это были друзья порядка и повиновенія, въ чемъ мастера и старшины старались подавать имъ собою примѣръ. Законы 1365 и 1374 годовъ, строго воспретили мастерамъ и старшинамъ не только отлучаться изъ предѣловъ республики, но даже оставлять Венецію безъ особеннаго позволенія правительства. Число арсеналоттовъ превышало иногда 4,000 человекъ. При усиленныхъ дѣйствіяхъ адмиралтейства, число рабочихъ въ немъ протаралось до 16,000 чел.

Однакожь при всей кротости и снисхожденіи начальствъ къ незначительнымъ неисправностямъ, законы были строги и безпощадны для важныхъ проступковъ, за которые опредѣлялась смертная казнь, заточеніе или ссылка.

Въ торжественные дни, адмиралтейскій адмиралъ и всѣ ему подвластные чины облачались въ широкіе фіолетовые плащи и особаго рода шапки того же цвѣта.

Въ слѣдствіе такой системы управленія адмиралтействомъ, господствовала къ нему общая довѣренность арсеналоттовъ,

которые были имъ обезпечены на всю жизнь. Ни старость, ни недуги, не лишали ихъ мѣстъ своихъ. Дѣти находили работу и содержаніе по мѣрѣ ихъ силъ, и кромѣ того обучались чтенію, письму и арифметикѣ. Определенное число изъ способнѣйшихъ мальчиковъ приготовляли въ корабельные инженеры; въ шести-лѣтнемъ курсѣ обучали ихъ, кромѣ математики, теоріи и практики кораблестроенія, также механикѣ, гидростатикѣ, гидравликѣ, лѣсовѣденію, лѣсоводству и пр., и наконецъ французскому и англійскому языкамъ. Свободное отъ классовъ время они проводили на верфяхъ и въ мастерскихъ.\*

Независимо отъ общаго управленія и надзора за всеми мастерскими, пенька и канатный заводъ въ особенности, обращали на себя всегда особенное вниманіе сената. Отъ того уже въ 1303 году было учреждено отдѣльное, независимое отъ другихъ, начальство надъ канатнымъ заводомъ, подъ названіемъ: *officiali alla camera del canevo*, названіе переименованное въ *visdomini alla tana*\*\* . Это начальство состояло также изъ трехъ патриціевъ, исполнявшихъ каждый эту должность въ продолженіе 16 мѣсяцевъ. Непосредственно подъ ними состоялъ *proto* или *maestro a' canevi*.

Не только казенные дубовые лѣса, но таковыя же и част-

\* Для образованія собственно флотскихъ офицеровъ, особаго училища въ Венеціи не было. Они, будучи всегда изъ дѣтей патриціевъ, получали хорошее домашнее воспитаніе; плавали для практики на галерахъ и кончали курсъ въ Падуанскомъ университетѣ, чтобы быть готовыми занять высшія государственныя должности, кромѣ адмиралтейскихъ. Для торговаго же мореплаванія существовало въ Венеціи училище: *Scuola di San Nicolò de' marinari*.

\*\* Еще въ 1281 году, пенька, вывозимая Венеціанами съ береговъ Чернаго и Азовскаго морей, какъ и складочныя ея мѣста—получили общее названіе *tana*, отъ рѣки Tanaïs или Донъ, указывая тѣмъ на мѣстность ея добыванія.

ныхъ лицъ, состояли въ морскомъ вѣдомствѣ и въ непосредственной зависимости отъ *reggimento dell' arsenale*. Ближайшее начальство надъ лѣсами именовалось *collegio eccellentissimo sopra bosci* и ввѣрялось тремъ патриціямъ, которые при вступленіи въ должность обязаны были предварительно присягать въ томъ, что не владѣютъ землями на разстояніи пяти миль отъ лѣсовъ: *Монтелло* въ провинціи Тревизо и *Монтона* въ Истрии. По сіе время еще сохраняется документъ 1479 года, о попеченіи правительства надъ корабельными лѣсами, изъ котораго видно, что еще за долго до того времени уже существовали законы объ этомъ предметѣ. Замѣчательно повелѣніе, отданное въ 1520 году всемъ владѣльцамъ, имѣвшимъ болѣе десяти *кампи* земли, засѣвать непременно одинъ *кампо* дубомъ.

Наконецъ и морскіе сухари составляли предметъ большой заботливости правительства, ибо ими снабжали не одинъ флотъ, но и гарнизоны всехъ крѣпостей республики. Въ 1473 году существовали въ Венеціи уже 32 пекарни морскаго вѣдомства.

Въ удостовѣреніе объ отличныхъ качествахъ сухарей тогдашняго времени, приводятъ примѣръ, что на островѣ Кандіи найденъ былъ въ 1821 году, въ развалинахъ древняго венеціанскаго магазина, запасъ сухарей съ 1669 года, которые, послѣ полутора вѣковъ, оказались по увѣренію комиссіи, собственно для того назначенной, еще годными къ употребленію.

Многосложная администрація адмиралтейства, основанная по всемъ частямъ на строгой отчетности и отвѣтственности, производилась вообще исправно и весьма просто. И дѣйствительно, полное довѣріе, которое правительство оказывало своимъ чиновникамъ, служило подчиненнымъ благороднымъ примѣромъ взаимной довѣренности и правдивости, отплачивая такимъ образомъ за довѣріе правительства, честностію и честію. По этому, весьма рѣдко или почти никогда, не употреблялись дѣловые бумаги

между лицами, находившимися въ безпрестанныхъ сношеніяхъ и подъ глазами самихъ властей. Ни одинъ начальникъ не посмѣлъ бы отпереться отъ своего приказанія, и ни одинъ подчиненный не дерзнулъ бы отрѣчься отъ полученнаго повелѣнія; отъ того—то, протоколы, книги, бумаги, дѣла и пр. были тогда большою рѣдкостью. Приказанія отдавались почти всегда словесно, а требованія и отпуски разныхъ матеріаловъ записывались на клочкахъ бумаги. Двѣ шпильки, воткнутыя въ досечку составляли весь архивъ отдѣльныхъ содержателей: на одну изъ нихъ втыкали приходныя, а на другую расходныя повелѣнія. На досугѣ же вносили они потомъ все это въ тетрадь.

Главою этой администраціи былъ *Nodaro* или *scrivano grande*; за нимъ слѣдовали одинъ *Avvocato fiscale*; одинъ *Nodaro criminale*; три *Ragionati*; три *Scontri* или *controllori*; нѣсколько *Contadori* или *Ministri di cassa*; пять *Amministratori di effetti*; одинъ *Archivista* и одинъ *Messer della casa* (наблюдалъ за приѣмами и отпусками); и наконецъ помощники нѣкоторыхъ изъ нихъ. Вотъ весь штатъ тогдашнихъ чиновниковъ, называвшихся *Ministri di penna* (*penna*—перо).

Замѣчательно было дѣйствіе при осмотрѣ и свидѣтельствѣ магазиновъ адмиралтейства, ибо оно производилось не въ присутствіи отвѣтственнаго лица. Въ предварительно назначенный день для осмотра указаннаго въ тайнѣ магазина, въ то же утро чиновникъ требовалъ отъ содержателя, именемъ начальства, ключи, приказывая ему удалиться. Тогда три *provveditori*, вмѣстѣ съ *scrivano grande* и другими *ministri di penna*, приступали къ тщательному и строгому осмотру вещей, по выше сказанной тетрадкѣ и бумажкамъ на шпилькахъ. По удовлетворительному осмотру магазина, содержателю возвращали ключи, тѣмъ же порядкомъ. Въ противномъ же случаѣ, если содержатель, чувствуя свою вину, не успѣлъ скрыться, то заключали его навѣчно въ темницу—неминуемое и тягостное наказаніе

за то, что осмѣлился употребить во зло неограниченное довѣріе, оказанное ему правительствомъ, сдѣлавшись измѣнникомъ и клятвопреступникомъ. Въ заключеніе описанія администраціи венеціанскаго адмиралтейства, скажемъ о высшихъ чинахъ морскаго управленія венеціанской республики. Они были:

*Savio alla scrittura* или *Ministro di guerra*—морской министръ.

*Provveditori all'armar.* Они приказывали вооружать и разоружать суда; всли списки веѣмъ судовымъ морскимъ чинамъ; вручали суда назначеннымъ на нихъ командирамъ, и завѣдывали вообще военною частію флота.

*Provveditori alle artiglierie,* завѣдывали артиллеріею и арсеналами.

*Governatori alle galere dei condannati,* наблюдали за состояніемъ галерныхъ невольниковъ (съ 1549 года).

*Presidenti alla milizia di mar.* Это званіе учреждено въ половинѣ XVI столѣтія, вмѣстѣ съ коллегіею морской милиціи (*Collegio alla milizia di mar*), состоявшею изъ 20 патриціевъ, изъ коихъ 4 выбирались сенатомъ, остальные же 16 Большимъ Совѣтомъ (*Maggior Consiglio.*) Въ общихъ собраніяхъ этой коллегіи присутствовали *provveditori all'armar, patroni all'arsenale* и *provveditori all'artiglieria.* Въ 1585 году, къ двумъ президентамъ этой коллегіи прибавленъ былъ еще одинъ, а въ 1733 году и четвертый, съ титуломъ «товарища» (*aggiunto*). Обязанность морской милиціонной коллегіи состояла преимущественно въ попеченіи о ста галерахъ, постоянно расположенныхъ въ Архипелагѣ, и въ укомплектованіи ихъ гребцами изъ низшаго класса народа, отъ 18 до 50 лѣтняго возраста. Гребцы эти назывались *Galeotti*, или *remiganti*, для различія отъ сосланныхъ на галеры, которые именовались *forzati*, Наборъ этотъ производился или обыкновен-

нымъ порядкомъ, въ учетъ податей, или наймомъ охотниковъ *falileli* на внесенныя деньги.

*Pagatori armamento* завѣдывали экономическою частію морскихъ чиновъ и жалованьемъ ихъ.

Исчисливъ весь составъ морскаго управленія Венеціи, скажемъ еще, объ общемъ управленіи этой республики, въ которой главныя власти были слѣдующія: Дождь (*Poqe*), съ титуломъ *Altezza Serenissima*; Большой Совѣтъ (*Maggior Consiglio*) съ титуломъ *Serenissimo principe padrone della repubblica*; Сенатъ (*Senato*) съ титуломъ *Eccellentissimo*; Совѣтъ десяти (*Consiglio dei dieci*) съ титуломъ *Eccelso*; Инквизиторы (*Inquisitori di stato*) съ титуломъ *Supremo tribunale* и др. Сами же сановники величались: *Illustrissimi* и *Eccellentissimi Signori*. Прокураторы Св. Марка величались *Messer*; секретари совѣта десяти и сената — *Circospetti*; нотариусы дожа — *Fedelissimi*; а недолжностные патриціи — *Ser*. Представители республики при иностранныхъ Дворахъ назывались послами (*Ambasciatori residenti*). Послы же въ Турціи и Россіи именовались: въ Константинополѣ *Bailo*, а въ С. Петербургѣ — *Nobile a Pietroburgo*.

### Объясненіе плана

#### Венеціанскаго Адмиралтейства (*arsenale*.)\*

1. Площадь предъ входомъ въ адмиралтейство. По срединѣ

---

\* Входъ любопытнымъ и путешественникамъ въ венеціанское адмиралтейство дозволяется чрезъ предъявленіе билетовъ, выдаваемыхъ въ военной канцеляріи губернатора, гдѣ для полученія ихъ нужно представить видъ или паспортъ. Предъявивъ при входѣ билетъ, должно записать фамилію въ особую книгу, и тогда дается провожатый изъ адмиралтейскихъ служителей.



площади находится высокій флагштокъ, \* съ бронзовымъ подножіемъ, украшеннымъ рельефами. Надпись на немъ показываетъ, что флагштокъ этотъ поставленъ въ 1693 году, въ честь Дожа Франческо Морозини Пелопонезца, славнаго защитника острова Кандіи и завоевателя Морен.

2. Адмиралтейскій каналъ, служившій до 1810 года единственнымъ выходомъ для судовъ изъ адмиралтейства въ лагуны.

3. Двѣ башни съ обѣихъ сторонъ адмиралтейскаго канала, возобновленныя въ 1686 году: на одной изъ нихъ поставлены часы. Между ними находятся рѣшетчатые ворота, для выпуска судовъ, и мостикъ, придѣланный къ обѣимъ половинамъ воротъ; такъ-что когда ворота заперты, то образуется сообщеніе черезъ каналъ.

4. Четыре колоссальные мраморные льва, привезенные въ 1687 году изъ Афинъ.

5. Желѣзная рѣшетка художественной работы XVII столѣтія.

6. Береговые ворота (*Porta terrestre*), превосходное художественное произведеніе 1460 года, украшенное колоннами, барельефами и статуею Св. Юстины. Послѣдняя поставлена была надъ воротами въ 1578 году, въ ознаменованіе блистательной побѣды, одержанной въ день этой Святой, 7-го октября 1571 года, Венеціанами надъ Турками, при Курцолари, въ заливѣ Лепанто.

---

\* Кромѣ этого флагштока есть въ Венеціи еще слѣдующіе:

На площади Св. Марка три флагштока съ бронзовыми подножіями, высокой художественной отдѣлки. Они воздвигнуты въ 1505 г., въ ознаменованіе владѣнія Венеціи тремя королевствами: Кипрскимъ, Кандійскимъ и Морейскимъ.

На площади Св. Луки флагштокъ съ мраморнымъ подножіемъ, воздвигнутый въ 1310 г., въ память открытія заговора трехъ братьевъ Квириани и Баямонте Тіеполо, противъ правительства. Это важное происшествіе повело за собою учрежденіе въ республикѣ такъ называемаго *совета десяти*.

7. Внутренняя галерея, пристроенная къ береговымъ воротамъ въ XVI столѣтїи.

8. Площадка.

9. Присутственные мѣста и квартиры начальника адмиралтейства и нѣкоторыхъ другихъ чиновъ.

10. Арсеналь (*sale d'armi*), въ два этажа. Кромѣ необходимаго числа огнестрѣльнаго и холоднаго оружія для флота, въ этомъ зданїи хранится много любопытныхъ остатковъ древней венеціанской славы и множество оружія всѣхъ вѣковъ и всѣхъ родовъ; тутъ находятся также военные трофеи: флаги, фонари съ взятыхъ галеръ и пр., уцѣлѣвшіе отъ расхищенія въ 1797 году. Наиболѣе примѣчательны въ этомъ арсеналѣ слѣдующія рѣдкости:

Колосальный бронзовый бюстъ Императора *Франца 1-го*, поставленный въ 1817 году.

Мраморный памятникъ, работы Кановы, поставленный республикою въ память своему достославному адмиралу *Анджело Эмо*, скончавшемуся въ Мальтѣ, въ 1792 году.

Доспѣхи *Генриха IV*, короля французскаго, подаренные имъ Венеціи въ 1603 году, по случаю внесенія его, по собственному желанію, въ число патриціевъ республики\*.

\* Избраніе это послѣдовало 3 апрѣля 1600 года, въ засѣданїи Большаго Совѣта, при собранїи 1439 патриціевъ. Такая высокая честь этому сословію показываетъ всю его важность; и дѣйствительно венеціанское дворянство есть древнѣйшее въ Европѣ. Закономъ 1506 года учреждена золотая книга (*libro d'oro*), въ которую внесены были тогда всѣ роды патриціевъ, сохранившихъ до этой эпохи чистоту и неукоризненность своей генеалогіи. Съ тѣхъ поръ герольдія (*collegio solenne*) слѣдила строго за браками и рожденными въ дворянскихъ фамиліяхъ. Въ доказательство высокихъ понятій того времени о званїи патриціевъ, проводимъ слѣдующее:

Въ войнѣ съ Генуєю съ 1377 по 1381 г., Генуэзскій адмиралъ

Доспѣхи венеціанскаго адмирала *Карло Зено*, разбившаго Генуэзскій флотъ въ 1380 году при городѣ Кіоджіа, и содѣйствовавшаго ко взятію этого города Дожемъ Андреемъ Контарини и адмиралами: Витторе Пизани и Таддео Джустиніани, и доспѣхи адмирала *Франческо Дуодо*, отличившагося въ 1571 году, въ Лепантской морской битвѣ.

Статуя славнаго адмирала *Витторе Пизани* (род. 1324, сконч. 1380 г.).

Лодовико Доріа, совершенно разбилъ близъ Пола, венеціанскій флотъ, бывшій подъ начальствомъ Витторе Пизани. Въ 1379 году, адмиралъ Піетро Доріа, прибывшій съ новыми силами, поражаѣ Венеціанъ и отнялъ у нихъ городъ Кіоджіа, находящійся въ 12-ти морскихъ миляхъ отъ Венеціи. Въ такомъ крайне гибельномъ положеніи, правительство обѣщало за услуги къ спасенію отечества, какъ величайшую награду—звание патриція. Такъ высоко тогда оно цѣнилось! Это доказывается еще слѣдующими браками Венеціанокъ: *Толлазина Морозини* (1287) съ Стефаномъ, королемъ Венгерскимъ; *Костанца Морозини* (1305) съ Ладиславомъ, королемъ Сербскимъ; *Катарина Корнаро* (1468) съ Іаковомъ, королемъ Кипрскимъ (Замѣчательно, что она въ 1489 году, отказавшись отъ престола, отдала ос. Кипръ Венеціи, гдѣ скончалась въ 1510 году). *Біанка Капелло* (1578) съ Франческо де Медичи, великимъ герцогомъ Тосканскимъ.

Въ числѣ римскихъ папъ, было шесть Венеціанъ:

Анджело Корраро . . . . .	Григорій XII.	(1406—1409)
Габріеле Кондольмаро . . . . .	Евгеній IV.	(1431—1447)
Піетро Барбо . . . . .	Павель II.	(1464—1471)
Піетро Вито Оттобонъ . . . . .	Александръ VIII	(1689—1691)
Карло Реццонико . . . . .	Климентъ XIII	(1758—1769)
Мауро Капеллари . . . . .	Григорій XVI	(1831—1846)

Но уже въ половинѣ XVII столѣтія въ кандійской войнѣ противъ Турокъ, продолжавшейся 25 лѣтъ, правительство принуждено было прибѣгнуть къ крайней мѣрѣ: записывать въ золотую книгу каждаго, платившаго 100,000 дукатовъ (около 75 т. р. с.).

И когда наконецъ худое состояніе финансовъ заставило это же самое правительство въ 1775 году прибѣгнуть къ подобному средству, но съ меншею платою, то даже и за малыя деньги оно съ трудомъ находило охотниковъ. Явный признакъ упадка значенія венеціанскаго дворянства.

Снаружи зданія арсенала, надъ дверьми, находится памятникъ адмирала *Джероломо Контарини*, отличившагося особенно въ 1577 г. въ Кипрской войнѣ.

11. Десять крытыхъ элинговъ, подъ которыми прежде строили галеры. Нынѣ они служатъ магазинами, сараями и мастерскими: малярною, столярною, токарною, блоковою и пр.

12. Древняя церковь Св. Челестин, превращенная съ 1810 года въ магазинъ. Въ ней былъ похороненъ въ 1418 г. Карло Зено. Нынѣ нѣтъ уже и слѣда, гдѣ именно былъ опущенъ прахъ этого великаго адмирала.

13. Шесть крытыхъ элинговъ.

14. Бассейны, въ которыхъ хранятся затопленные корабельные лѣса.

15. Раздвижные мосты.

16. Двѣ крыши надъ водою, для помѣщенія подъ ними разруженныхъ судовъ.

17. Огромное крытое мѣсто для пилки лѣсовъ и обдѣлки членовъ, построенное въ XVIII вѣкѣ.

18. Рѣзная.

19. Двѣнадцать крытыхъ элинговъ, изъ коихъ одинъ А, въ 1778 г., былъ раздѣленъ на два этажа: въ нижнемъ магазинъ, а верхній служить для разбивки судовыхъ членовъ, тутъ же и модельная. Тамъ видны лишь остатки бывшаго большаго собранія моделей: судовъ, крѣпостей, механическихъ орудій и пр., уцѣлѣвшихъ отъ похищенія въ 1797 году. Болѣе всего примѣчательны модели *Бучинторо*\*, стариннаго 74 пуш. корабля и нѣсколь-

---

\* Съ 998 года, въ правленіе двадцать шестаго дожа Пьетро Орсеоло, парадная и богато-отдѣланная галера «Бучинторо» назначалась для торжественныхъ случаевъ, въ особенности для бракосочетанія дожей съ Адриатическимъ моремъ, въ день Вознесенія. При каждомъ обрученіи дожей съ моремъ (*sponsalizio del mare*), при бросаніи обручальнаго кольца въ воду, дождь произно-

кихъ галеръ. Подъ этими крышами, во время французскаго владычества въ Венеціи, были заложены линейные корабли: Кастиліоне, Семерингъ, Ломбардо, Реале Италиано и Ридженаторе.

20. Пятнадцать крытыхъ элинговъ, изъ коихъ три первые служатъ также мѣстомъ для помѣщенія подъ ними разруженныхъ судовъ.

21. Четыре крытые элинга, превращенные въ сараи для большихъ гребныхъ судовъ.

22. Башня\* четырехугольная, болѣе 100 футовъ вышины,

---

смы слѣдующія слова. *О море, съ тобою обрзаюсь, въ знакъ неизлѣннаго и вѣчнаго моего владычества надъ тобою (O mare, te sposiamo in segno di vero e perpetuo dominio).*

Независимо отъ этого морскаго торжества, въ Венеціи существовали и многія другія празднества и народныя зрѣлища, мы упомянемъ здѣсь только о гонкахъ (regata) гондолъ и другихъ легкихъ гребныхъ судовъ, производившихся въ каналѣ Гранде. Послѣдній Бучинторо былъ заложенъ въ 1722 и спущенъ въ 1728 году. Его строилъ Микеле Стефано Конти. Рѣзьба и скульптуры художника Антонія Коррадини; позолота художника Джіованни Адами. Размѣры: длина между перпендикулярами 114 ф., ширина 24 ф., и общая высота подводной и надводной частей  $27\frac{1}{2}$  ф. Подъ палубою (надъ которой былъ великолѣпный балдахня) были 42 весла съ 168 гребцами изъ арсеналоттовъ, которыхъ мастера, старшины и пр. разставлялись на галереѣ вокругъ кормы, позади дожа, сидѣвшаго на тронѣ (*soglio ducale*) и окруженнаго высшими сановниками республики и иностранными послами.

Въ слѣдствіе злополучнаго для Венеціи 1797 года, Бучинторо, 9 января 1798 года (за 9 дней до вступленія Австрійцевъ въ Венецію) былъ разграбленъ чернью и лишенъ всѣхъ своихъ драгоценныхъ украшеній. Новые властители—Австрійцы—найдя это судно ободранное и безъ всякихъ уже признаковъ прежняго великолѣпія и высокой художественной отдѣлки, поставивъ на него пушки, обратили его въ прамь, для защиты лагуновъ, каковымъ онъ и служилъ до конца 1824 года, когда его сломали.

\* Корабельный капитанъ Мариновичъ, начальникъ адмиралтейства и бывшій воспитатель по морской части покойнаго Эрцъ-

съ краномъ для подъема мачтъ, выстроенная Французами въ 1809 и 1810 годахъ.

23. Новыя морскія ворота. Онѣ сдѣланы Французами въ 1809 и 1810 годахъ, для вывода заложенныхъ ими кораблей, для которыхъ старыи и единственный до того времени выходъ изъ адмиралтейства (черезъ ворота № 3 и каналъ № 2, бывшія годными только для судовъ конструкціи прошлаго столѣтія) оказался слишкомъ мелкимъ и узкимъ.

24. Двѣ крыши надъ водою, для помѣщенія разрушенныхъ судовъ, выстроенныя въ 1568 и 1675 годахъ. Въ исходѣ XVIII столѣтія рѣшено было сдѣлать изъ нихъ доки, но происшествія 1797 года помѣшали исполненію этого намѣренія.

25. Слесарная.

26. Четыре сарая для корабельныхъ лѣсовъ.

27. На этомъ мѣстѣ стояли девять большихъ крытыхъ элинговъ. Они были сломаны Французами\* для построенія тутъ

Герцога Фридриха, въ 1848 году  $\frac{1}{2}$  марта былъ убитъ въ этой башнѣ, въ которой онъ искалъ спасенія отъ народной мести. Въ этотъ же день и австрійскія войска заключили капитуляцію и городъ провозглашенъ былъ республикою.

\* Всего Французы построили въ Венеціи, съ 1806 по 1814 годъ, 10 кораблей (изъ нихъ 4 они не успѣли спустить на воду), 4 фрегата, 2 корвета, 6 бриговъ и 2 шкуны, а именно:

74 пуш. кор.	Сенъ-Бернаръ	} сгорѣли на водѣ въ 1814 г. по вступленіи уже Австрійцевъ.
— — — —	Кастиліоне	
— — — —	Дюкенъ,	разобранъ Австрійцами на водѣ.
— — — —	Риволи,	взятъ Англичанами въ 1812 году, въ Адриатическомъ морѣ; этотъ корабль былъ выведенъ изъ лагуновъ въ море въ полномъ вооруженіи, на камеляхъ.

80 — — —	Эркюль (Эмо)	} Разобраны Австрійцами на стапеляхъ.
74 — — —	Семерингъ	
— — — —	Ломбардо	
— — — —	Монтенотте	

74 пуш. кораблей: Сень-Бернаръ, Дюкенъ, Риволи и Монтенотте и 80 пуш. корабля Эркуль, который, былъ въ 1816 году переименованъ Австрійцами въ «Эмо» и послѣ разобранъ, какъ и прочіе корабли—потому что Австрія не предполагала имѣть кораблей въ своемъ флотѣ.

28. Восемь крытыхъ элингговъ, подъ которыми хранятся нынѣ мачтовые лѣса.

29. Семь крытыхъ элингговъ, въ одномъ изъ нихъ магазинъ для баласта, въ прочихъ мачтовые и шлюпочные сараи.

30. Крытый элингъ, служащій сараемъ для придворныхъ катеровъ. Въ немъ хранятся остатки рѣзныхъ украшеній отъ старыхъ галеръ и единственный остатокъ послѣдняго Бучинторо—часть его флагштока. И эта достопамятная драгоценность понемногу уничтожается жадными посѣтителями, записными любителями древностей, не смотря на бдительность стражи.

31. Крытый элингъ, въ немъ такелажная.

32. Крытый элингъ, въ немъ парусная.

33. Три магазина для дровъ и угля.

74 пуш. кор. Реале-Италиано, срѣзанъ Австрійцами и обращенъ въ фрегатъ, названный *Италія*.

— — — — Ридженераторе, ими же обращенъ во фрегатъ *Беллона*.

Фрегаты: Фаворитъ, сожженъ своимъ экипажемъ, когда брошенъ былъ на мель, будучи уже безъ мачтъ, и потерявъ храбраго капитана своего Дюбурдье, убитаго первымъ ядромъ. Это было въ сраженіи при островѣ Лисса, въ Адриатическомъ морѣ, въ 1811 г., противъ Англичанъ.

— — — — Куронъ, взятый Англичанами при Лиссѣ; Принчипесса ди Болонья и Пиаве.

Корветы: Беллона взятый при Лиссѣ, и Каролина.

Бриги: Принчипесса Аугуста, Гена, Фридландъ, Теліз, Нетуно и Ронко.

Шкуны: Глорія и Псишэ.

34. Якорная кузница.
35. Фонарная.
36. Компасная.
37. Брандспойтная.
38. Двѣ крыши для помѣщенія разруженныхъ судовъ. Теперь подъ ними стоятъ пожарныя гребныя суда.
39. Пять артиллерійскихъ магазиновъ.
40. Пять морскихъ магазиновъ для канатовъ, снастей, бочовъ, бочекъ и пр.
41. Купорная.
42. Артиллерійская слесарная.
43. Артиллерійская токарная и станочная.
44. Депо пожарныхъ трубъ.
45. Канатный заводъ (*casa del canovo, tana* или *corderia*), построенный въ 1579 году, длиною до 150 саж.
46. Смольная.
47. Слесарная для мелкихъ вещей.
48. Литейная, въ которой отливають отъ мелкихъ вещей до бомбическихъ пушекъ.
49. Котельная.
50. Весельная.
51. Колодезь прѣсной воды\*.

---

\* Въ Венеціи очень много колодезей; устройство ихъ, по не имѣнію ключей и не глубокому грунту земли, изъ подъ которой всюду появляется морская вода—весьма любопытно. Колодецы эти суть родъ цистернъ или резервуаровъ, сдѣланныхъ изъ твердой непроницаемой глины, въ которыхъ скопляется дождевая вода; а при продолжительныхъ засухахъ, они наполняются прѣсною водою, привозимую съ материка въ большихъ баркахъ, устроенныхъ собственно на этотъ предметъ. Въ срединѣ этихъ резервуаровъ устроивается каменный цилиндръ или собственно колодезь; вокругъ этаго цилиндра насынается резервуаръ пескомъ, въ которомъ сдѣланы сточныя отверстія, для дождевой или наливной воды. Вода эта, проходя песокъ, очищается и входитъ изъ резер-



## 52. Сухопутный арсеналь.

Въ венеціанскомъ адмиралтействѣ особенно любопытно будетъ русскому путешественнику увидѣть тѣ русскія пушки, которыя, подъ предводительствомъ славнаго Сенявина, побѣдоносно громили въ Архипелагѣ, Адриатическомъ и Средиземномъ моряхъ. Пушки эти остались съ судовъ нашихъ, переданныхъ въ 1808 году Французамъ, отъ которыхъ уже послѣ перешли къ Австрійцамъ. Многіе изъ жителей Триеста, Венеціи, Падуи, Тревизы и другихъ городовъ, еще теперь воспоминаютъ съ удовольствіемъ о времени пребыванія у нихъ нашихъ моряковъ, въ 1808 и 1809 годахъ

Внѣ адмиралтейства, которое обведено высокою каменною стѣною, примѣчательны:

53. Приходская морская церковь Св. Биаджіо. Въ ней сооруженъ, въ 1812 г. великолѣпный мраморный памятникъ адмиралу Анджело Эмо\*.

54. Бывшій монастырь Св. Анны, въ которомъ до 1848 года находилась морская коллегія\*\* и обсерваторія.

Первоначальный объемъ адмиралтейства и постепенное его увеличеніе, показаны на приложенномъ планѣ, подъ слѣд. буквами:

---

вуара снизу въ цилиндръ, откуда ее и черпаютъ. Вода тамъ вообще здоровая и вкусная. Въ Венеціи есть одинъ артезіанскій колодець.

\* Изображенія обоихъ памятниковъ этого адмирала и портреты его, а равно и портреты славныхъ моряковъ Поло, Дандоло, Морозини, Пизани и другихъ, находятся въ примѣчательной коллекціи портретовъ адмираловъ и моряковъ вообще, собираемой капитанъ-лейтенантомъ А. П. Соколовымъ. Коллекція эта особенно важна и любопытна по большому числу и разнообразнымъ экземплярамъ портретовъ представителей Русскаго флота, начиная съ его Основателя.

\*\* Описаніе этой коллегіи помѣщено въ запискахъ гидрографическаго департамента, за 1847 годъ, въ V части на стр. 475.

<i>a b c d e</i>	Первоначальный объемъ адмиралтейства, въ 1104 году.	
<i>d e f g h</i>	первое увеличеніе его . . . . .	- 1303 —
<i>c d h i</i>	второе . . . . .	- 1325 —
<i>c i k l m</i>	третье . . . . .	- 1474 —
<i>m n o p</i>	четвертое . . . . .	- 1539 —
<i>c p q r</i>	пятое . . . . .	- 1584 —
<i>b r q t u</i>	шестое . . . . .	- 1810 —
<i>t q x z</i>	седьмое . . . . .	- 1823 —
<i>o w</i>	черта проэктированнаго увеличенія . . . . .	- 1810 —

Закключаемъ эту статью показаніемъ военныхъ силъ Венеціанской республики, при паденіи ея въ 1797 году.

#### Флотъ.

70	пуш. кораблей . . . . .	10.
66	— кораблей . . . . .	11.
55	— корабль. . . . .	1.
42—44	— фрегатовъ . . . . .	13.
32	— фрегатовъ . . . . .	2.
Галеръ*	. . . . .	23.

\* Венеціанскія галеры XVII и XVIII вѣковъ большею частию имѣли 156½ ф. длины, 24 ф. ширины и 42 ф. вышины. Три мачты (*alberi*) съ латинскими парусами; на топѣ каждой мачты была бесѣдка (*gabbia* или *coffa*) для часовыхъ. Весель (*remi*) было 49, длиною по 48 ф., на каждомъ по семи гребцовъ (*remiganti*); кромѣ 343 гребцовъ на галерѣ, было 200 солдатъ съ офицерами; 60 матросовъ (*marinari*); одинъ штурманъ (*ammiraglio*); одинъ боцманъ (*comito*); одинъ лоцманъ (*pedota*); одинъ письмоводитель (*scrivano*); одинъ хирургъ, онъ же и бородобрей (*chirurgo-barbiere*); четыре старшихъ бомбардировъ (*capì bombardieri*); 8 бомбардировъ; два весельника (*remaì*); 4 конопатчика (*calafati*) и 4 столяра (*marangoni* или *falegnami*.)

Бомбардирское судно . . . . .	1.
16—18 — бриговъ . . . . .	3.
16 — шкуна . . . . .	1.
30—40 весельныхъ шкунъ . . . . .	7.
Куттеровъ , . . . . .	2.
Шебекъ . . . . .	7.
Фелюкъ . . . . .	5.
Канонирскихъ лодокъ съ одной сорока-фунтовой и четырьмя шести-фунтовыми пушками . . . . .	16.
Бомбардирскихъ лодокъ съ двумя сорока или пятиде- сяти-фунтовыми мортирами и четырьмя шести-фунтовы- ми пушками . . . . .	31.
Іоловъ съ одной двадцати-фунтовою и четырьмя ше- сти-фунтовыми пушками . . . . .	40.
Плавучихъ батарей . . . . .	11.
Бучинторо . . . . .	1.

Въ спискѣ этомъ нѣтъ уже камелей, тогда какъ прежде они употреблялись въ Венеціи. Первые камели введены тамъ въ половинѣ XIV столѣтія, и подробно описаны въ одной изъ рукописей Гальванео Фіамма, въ 1340 году, но вышли изъ употребленія (въслѣдствіе избранія глубокаго Маламбеккаго фар-

---

Въ помощь командующему галерою (*governatore* или *comandante della galeazza*) и командиру ея (*nobile*, находимся еще офицеры и волонтеры изъ молодыхъ дворянъ; также священникъ (*sarrellano*) и казначей (*computista*); такъ что весь экипажъ галеры состоялъ не менѣе какъ изъ 700 человекъ.

Артиллерія галеры состояла изъ 36-ти бронзовыхъ орудій. На носу: двѣ коломбрине 50 фунт., двѣ коломбрине 30 ф. и шесть фальконетовъ 6 ф. По бортамъ и съ кормы: четыре коломбрине 14 ф., двѣ пушки 30 ф., шесть пушекъ 20 ф., двѣнадцать петріере 14 ф. и двѣ петріере 12 ф.

Кромѣ того находилось много амбразурныхъ или крѣпостныхъ ружей, алебардъ, двухручныхъ мечей и разнаго рода другаго оружія.

ватера для выхода изъ лагуновъ въ море, вмѣсто мелководнаго прохода Лидо), такъ-что въ 1697 г. венеціанскій священникъ Коронелли, по возвращеніи своемъ изъ путешествія по Голландіи, представилъ адмиралтейству чертежи камелей, какъ вещь новую. А въ 1809 г. когда Французамъ понадобились камели, для вывода большихъ судовъ въ полномъ вооруженіи изъ лагуновъ, то они должны были обратиться къ Голландіи и Россіи; въ Венеци же камели давно уже были забыты, не только жителями города, но даже арсеналоттами и самими стронтелями.

#### *Артиллерія.*

Орудій въ республикѣ было всего 9761. Изъ этого числа находилось въ дѣлѣ, на судахъ и по крѣпостямъ, 4468 (1924 бронзовыхъ и 2544 чугуновыхъ), а въ адмиралтействѣ 5293 (2518 бронзовыхъ и 2775 чугуновыхъ).

#### *Армія.*

Законъ 1272 года, запрещавшій частнымъ лицамъ владѣть и покупать земли на Италіанскомъ материкѣ, былъ измѣненъ въ 1345 году, послѣ взятія города Тревизо (1338 г.) и присоединенія его къ республикѣ.

Съ этой эпохи, войны и завоеванія Венеціанъ въ Сѣверной Италіи, побудили ихъ обратить особенное вниманіе на свою армію. Но тогда же положено было за правило—вѣрять командованіе сухопутныхъ войскъ иностранцамъ. Первымъ изъ нихъ былъ *Росси*, изъ Пармы, поступившій на службу республики въ 1337 году.

Примѣчательнѣйшіе изъ сихъ полководцевъ-иностранцевъ были слѣдующіе. Въ XV столѣтіи: Карманіола, Гонзаго, Коллеони и Рене—герцогъ Лоренскій. Въ XVI столѣтіи: Питтиліани, Альвіано, Мальвещо, Баліони, Тривульціо и Франчес-

ко Маріа делла Ровере—герцогъ Урбинскій. Въ XVII столѣтїи: Александръ де Сюи—маркизь Сентъ-Андре Момбрюнь; Маркизь де Вилла; Клодь де Сень-Поль; Графъ Кенигемаркъ, и наконецъ въ XVIII столѣтїи: Графъ Шулембургъ.

Сюи-Момбрюну и графу Шулембургу воздвигнуты памятники въ адмиралтействѣ. Первому за его заслуги и мужество во время войны за Кандію (1644—1669), и второму за блистательную защиту острова Корфу, въ 1718 году.

Графъ Шулембургъ, служившій прежде Польскому Королю Августу, былъ уже извѣстенъ замѣчательнымъ отступленіемъ своимъ за рѣку Одеръ, въ виду Королей Станислава и Карла XII.

Для образованія молодыхъ людей въ военномъ искусствѣ существовало въ Веронѣ военное училище (*collegio militare*).

Передъ эпохою 1797 года, демократической партїи удалось—подъ предлогомъ ненадежности венеціанскаго гарнизона и чтобы не навлечь гнѣвъ Наполеона—удалить изъ Венеціи большую часть войска, и уничтожить всякое предпрїятіе къ защитѣ города.

Въ 1797 году армія состояла изъ 18-ти полковъ Италіянцевъ, и изъ 15,000 Славянъ и Албанцевъ.

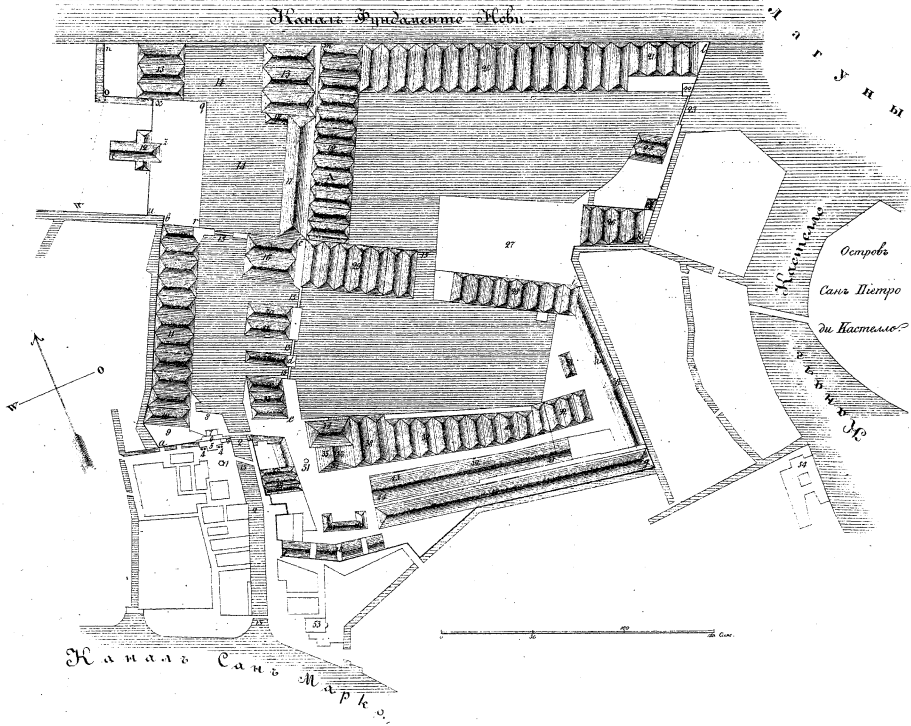
**А. В.**

## НѢСКОЛЬКО СЛОВЪ О БРИГѢ ПАЛМУРЪ.

20-ти пушечный бригъ *Палмуръ* построенъ въ С. Петербургѣ въ 1835 году. Длина его между перпендикулярами 100 футовъ, ширина безъ обшивки 30 ф. Изъ дефектовъ брига видно, что онъ имѣлъ хорошія морскія качества, кромѣ одного

# Планъ Венеціанскаго Адмиралтейства.

Каналъ Фундаменте Нови.



недостатка—*зарывчивости*, отчего происходила неправильная клевавая качка, сопровождаемая ударами под кормовой подзоръ, а оттого были сильныя сотрясенія.

Въ 1849 и 1850 г.г. бригъ *Палинуръ*, по вѣтхости, перетимберованъ въ Кронштатскомъ портѣ, въ каналѣ Петра I.

При тимберовкѣ (сосною, съ частію дуба и лиственницы) представилась инженеру\* возможность исправить, по теоретическому чертежу, образованіе ватеръ-линій въ подводной части, для уничтоженія *зарывчивости*, что и выполнено на дѣлѣ, какъ ниже увидимъ, самымъ отчетливымъ образомъ. Надводная часть брига совершенно измѣнена по прозекту строителя, составленному подъ руководствомъ г-на главнаго командира Кронштатскаго порта, который принималъ особенное участіе въ тимберовкѣ и отдѣлкѣ сего брига и во всѣхъ новыхъ устройствахъ на немъ.

Съ разрѣшенія высшаго начальства, при тимберовкѣ брига, сдѣланы слѣдующія измѣненія противъ прежней его постройки.

1.) Увеличена разность водоизмѣщеній, носовой части передъ кормовую, до  $2\frac{1}{2}$  тоновъ, пополненіемъ ватеръ-линій въ носовой части.

2.) Пропорціонально расширенію сяхъ ватеръ-линій, расширена и надводная носовая часть, форштевень уклоненъ въ передъ на 14 дюймовъ и бакъ разнесенъ.

3.) Обводы бортовыхъ линий въ носовой части, противъ старыхъ, возвышены на 10 дюймовъ, а въ кормовой понижены на 4 дюйма.

5.) Уменьшено число пушечныхъ портовъ, которые размѣщены рѣже, и сдѣлано 2 погонныхъ и 2 ретградныхъ порта.

6.) Сдѣланы руслея для винтовъ (которые замѣняютъ дере-

---

\* Строителемъ при тимберовкѣ былъ корпуса корабельныхъ инженеровъ поручикъ Арцеуловъ.

вяные юферсы) и помѣщены въ простѣнкахъ между портами, на высотѣ  $\frac{1}{3}$  отъ нижней кромки косяка портовъ.

7.) Корма сдѣлана круглая, наборная, безъ транцевъ, съ конхoidalнымъ подзоромъ.

8.) Сѣтки для помѣщенія служительскихъ коекъ обнесены кругомъ кормы.

9.) Клюзы для запасныхъ якорей съ цѣпными канатами, сдѣланы въ подушкахъ, вставленныхъ въ погонные порты, по образцу англійскаго брига *Rapid*.

10.) Устройство румпеля сдѣлано совершенно по новому проекту на бригахъ—подъ палубою.

Цѣль, съ которою сдѣланы всѣ эти измѣненія слѣдующая.

Исправленіе подводной части въ разности водоизмѣщеній носовой передъ кормовой частью и расширеніе бака, произведено съ совершеннымъ успѣхомъ. Въмѣсто замѣченнаго прежде недостатка *зарывчивости*, бригъ получилъ прекрасную способность плавнаго восхожденія и нисхожденія по волнамъ, и не имѣлъ прежнихъ сотрясеній. Въ продолженіе выдержаннаго нами шторма, въ скулы не подавало такъ сильно, какъ поддается на другихъ судахъ; къ этому должно присовокупить, что бригъ показалъ совершенную остойчивость.

Обводы бортовыхъ линий возвышены къ носу, и понижены къ кормѣ, для лучшаго наружнаго вида брига, и для возвышенія бушприта, которое весьма полезно при килевой качкѣ, во время волненія.

Полу-ютъ уничтоженъ для удобнаго дѣйствія артиллеріи, при кормовой оборонѣ. Но есть свои удобства на бригахъ отъ полу-ютовъ, такъ что это измѣненіе нѣкоторымъ образомъ есть еще опытъ—можно ли обходиться безъ полу-ютовъ? Нѣкоторые не легко соглашались на это уничтоженіе, вѣроятно въ отношеніи удобствъ рубокъ, устроенныхъ подъ нимъ, которые также удобны и подъ полу-бакомъ, какъ устроено на бригѣ *Па-*



*минуръ*. Что же касается до наблюдений и управления съ полу-юта, то это можно замѣнить банкетами, которые и устроены въ кормѣ, на описываемомъ бригѣ, а въ случаѣ надобности большаго простора, они могутъ быть опущены на петляхъ къ борту. Флажный ящикъ помѣщенъ надъ головою руля; хорошая фигура его, придаетъ красоту на шканцахъ. Такъ что при уничтоженіи полу-юта на бригѣ, кажется, нѣтъ особенно важнаго *мшения* въ удобствахъ, но выигрывается просторъ для дѣйствія кормовой артиллеріи.

На *Палинуръ* уменьшено число пушечныхъ портовъ, въ слѣдствіе назначенія на бригъ новой артиллеріи. вмѣсто 24 ф. каронадъ, поставлены короткія 24-хъ фунтовыя пушки, вѣсомъ 60 пудъ каждая; такъ что новая артиллерія, при томъ же числѣ орудій, имѣла бы противу прежней, около 320 пудовъ вѣсу болѣе. Такое прибавленіе надводнаго груза, не вошедшее въ расчетъ при составленіи чертежа брига, могло бы повредить остойчивости судна, почему и уменьшено на немъ двѣ пушки; такъ-что бригъ въ настоящее время долженъ считаться по рангу не 20-ти, но 18-ти пушечнымъ. Черезъ уменьшеніе двухъ орудій съ принадлежностями и снарядами, грузъ уменьшенъ до 150 пудовъ, слѣдовательно новая артиллерія на бригѣ сдѣлалась пропорціональна его водоизмѣщенію, такъ-что грузовая ватерлинія осталась почти на мѣстѣ. Черезъ уменьшеніе числа портовъ, увеличились простѣнки, а вмѣстѣ съ этимъ просторъ и удобство для прислуги при пальбѣ.

Вновь поставленная артиллерія весьма превосходитъ прежнюю въ силѣ и дальности полета ядеръ, и вмѣстѣ съ тѣмъ центры тяжести пушекъ, поставленныхъ на новоизобрѣтенныхъ станкахъ, на 4 дюйма ниже противъ центровъ тяжести каронадъ; приобрѣтеніе весьма важное для остойчивости.

Бригъ *Палинуръ* и прежде имѣлъ, вмѣсто талреповъ—винты, какъ для вантъ, такъ и для фардуновъ; винты эти прикрѣплены были, желѣзными полосными вантъ-путенами, по борту до планшира, и слѣдовательно проходили сквозь коечныя сѣтки, въ серединѣ ихъ, и тянули ванты нѣсколько въ переломъ къ борту. Отъ такого устройства происходили два неудобства: переломъ борта брига при топъ-тимберсахъ (что и обнаружилось на старомъ бригѣ, ослабленіемъ всей стѣны подъ вантами), и неправильная уборка коекъ между винтами. Новые руслена помѣщены въ простѣнкахъ между портами, на  $\frac{1}{3}$  высоты отъ нижней кромки косяка порта, слѣдовательно ближе къ палубѣ, и ватеръ-вельсеу; вантъ-путени желѣзныя полосныя; руслена скрѣплены съ бортомъ брига типлицами, въ видѣ наугольниковъ, самымъ отчетливымъ образомъ. Выгода русленей та, что ванты имѣютъ большій разносъ, койки же укладываются ровно.

Коечныя сѣтки, обнесеныя кругомъ кормы, даютъ бригу хорошій наружный видъ и представляютъ возможность большаго помѣщенія коекъ.

Круглая корма на бригѣ *Палинуръ* сдѣлана по проѣкту г-на поручика Арцеулова; до сего времени въ балтійскомъ флотѣ не было такихъ кормъ на бригахъ. Удобства ея суть слѣдующія: крѣпость, по образованію сплошнаго набора, превосходить прежніе бригскіе плоскіе кормы съ транцами; легкіе и правильные ея обводы, даютъ бригу прекрасный наружный видъ; кормовая оборона брига сильнѣе.

При огромномъ волненіи, которое мы испытали во время шторма, намъ ни разу не поддало съ кормы; въ этомъ отношеніи образованіе кормовой части брига совершенно удачно.

При килевыхъ размахахъ во время качки, бригъ совершенно покойно принималъ катящіяся на корму валы, и эти огромныя

Выписка изъ дефекта брига Палинуръ, за кампанію 1854 года.

	холъ	дрейфъ	кренъ	положеніе руля.	Каніе имѣли паруса.
<i>Въ Бейдевиндъ.</i>	узлы.	румбы	град.		
При свѣжемъ брамсельномъ вѣтрѣ . . . . .	9 $\frac{1}{2}$	«	9	на вѣтрѣ.	Брамсели, фокъ и гротъ.
При рифъ-марсельномъ вѣтрѣ и волненіи . . . . .	7	отъ одного до 4 $\frac{1}{2}$	10		Марсели въ 2 рифа, фокъ и гротъ. . . . .
<i>Въ Галфвиндъ.</i>					на вѣтрѣ и шлага на вѣтрѣ.
При свѣжемъ брамсельномъ вѣтрѣ . . . . .	10 $\frac{1}{2}$	«	7 $\frac{1}{2}$	Брамсели, фокъ и гротъ.	
При рифъ-марсельномъ вѣтрѣ. . . . .	9 $\frac{1}{2}$	«	7	Марсели въ 2 рифа, фокъ и гротъ. . . . .	
<i>Въ Бакистагъ.</i>					
При свѣжемъ брамсельномъ вѣтрѣ . . . . .	10	«	3	Брамсели, фокъ и гротъ.	
При рифъ-марсельномъ вѣтрѣ . . . . .	11	«	3 $\frac{3}{4}$	Марсели въ 2 рифа, фокъ и гротъ. . . . .	
<i>На Фордвиндъ.</i>					
При свѣжемъ брамсельномъ вѣтрѣ . . . . .	7 $\frac{1}{2}$	«	«	прямо	Брамсели, фокъ и поль-грота . . . . .
При рифъ-марсельномъ вѣтрѣ . . . . .	9 $\frac{1}{2}$	«	«	прямо	Марсели въ 2 рифа, фокъ и поль-грота . . . . .
<i>Въ Унтеръ-Зейль.</i>					
<i>Въ Бейдевиндъ</i>	2 $\frac{1}{2}$	2	10	3/4 шлага на вѣтрѣ 1/2 шлага на вѣтрѣ	Фокъ-стаксель, форъ-три-сель и штормовой косою-гротъ съ однимъ рифомъ.
<i>Въ Галфвиндъ</i>	5	4 $\frac{1}{4}$	12		

массы воды, исчезали под кормою, не достигая въ высоту даже до бѣлой полосы, отведенной по нижнимъ косякамъ портовъ.

Руль на бригъ *Палинуръ* устроенъ съ центральною головою; румпель, для удобства при военныхъ дѣйствіяхъ, помѣщенъ подъ палубою. Первую мысль такого устройства румпеля подалъ Г-нъ Капитанъ 2-го ранга Шаренбергъ. Румпель этотъ, устроенный вообще весьма хорошо и отчетливо, оказался весьма удобнымъ въ дѣйствіи; будучи скрытъ подъ палубою, онъ нисколько не мѣшаетъ дѣйствію кормовыми орудіями. На случай его перелома, голова руля возвышена надъ палубою, и сверхъ палубы сдѣлано въ головѣ руля гнѣздо для вставленія другаго румпеля.

Новымъ румпелемъ правили весьма удобно; только во время шторма было это нѣсколько затруднительно двумъ человѣкамъ, а потому для предосторожности былъ вставленъ длинный запасный румпель, которымъ почти не правили, а только выбирали слаbinу его румпель-талей.

Чтобы судить о качествахъ брига *Палинуръ*, при семъ прилагается выписка изъ дефекта его за кампанію 1851 года.

Нужно замѣтить что бригъ *Палинуръ* въ ходу лучше другихъ, къ вѣтру идетъ очень хорошо, но можно надѣяться что давши бѣльшій уклонъ мачтамъ, качества брига улучшатся, теперь гротъ мачта имѣетъ уклонъ по одному дюйму на каждой футъ ея длины, а фокъ-мачта по четверти дюйма на футъ.

**Мичманъ 24 Экипажа А. Болтинъ.**

## О УПОТРЕБЛЕНІИ МЕЛКАГО АНТРАЦИТА ВЪ КУЗНЕЧНОМЪ МАСТЕРСТВѢ.

При приѣмѣ въ портъ каменнаго угля, для дѣйствія паровыхъ машинъ, весь мелкой уголь пропускается обыкновенно сквозь грохотъ, въ которомъ клеточки равны одному квадратному дюйму; за тѣмъ остающееся на рѣшоткѣ принимается на равнѣ съ крупнымъ углемъ, а прочее считается мусоромъ, за который и денегъ не платятъ.

Но какъ въ этомъ мусорѣ бываетъ много кусочковъ объемомъ отъ четверти до одного куб. дюйма, то при Астраханскомъ портѣ (гдѣ для пароходовъ исключительно употребляется Грушевской антрацитъ съ Дона) возникъ, въ 1848 году, вопросъ, можно ли извлечь какую либо пользу изъ такихъ выскрѣшковъ?

При употребленіи угля на пароходахъ и во время перевозки его на казенныхъ догрузныхъ судахъ, также образуется не малое количество мусора; а потому выгодное употребленіе *выскрѣшковъ* составляло предметъ существенно важный. Почему и поручено было портовой комиссіи тщательно изслѣдовать: можетъ-ли мелкой антрацитъ быть употребляемъ въ кузнечномъ мастерствѣ.

Вопросъ этотъ раздѣленъ былъ такимъ образомъ:

1. Будетъ-ли просѣвной антрацитъ, раздуваемый обыкновеннымъ кузнечнымъ мѣхомъ, также хорошо горѣть, какъ и древесный уголь?

2. Скоро ли будетъ накаливаться въ немъ желѣзо для кованія?

3. Такъ какъ сварка желѣза составляетъ главное дѣйствіе въ кузнечномъ мастерствѣ, то можно ли будетъ употреблять антрацитъ для этой цѣли?

4. Если предъидущіе вопросы разрѣшатся въ пользу антрацита, то какое количество просѣвнаго угля этого рода можетъ замѣнить одну четверть угля древеснаго?

И наконецъ, 5. До какой степени возможно будетъ замѣнить имъ для кузницъ древесный уголь и будетъ ли это выгоднѣе?

Представимъ здѣсь только главныя явленія и выводы изъ опытовъ комиссіи въ послѣдовательномъ порядкѣ.

**О горючести антрацита.** Антрацитъ, первоначально положенный на готовую растопку изъ древеснаго угля, разгорается при дѣйствіи обыкновеннымъ кузнечнымъ мѣхомъ, до возможности накаливаетъ въ угольной грудѣ желѣзо, чрезъ 5, 10 и 11 минутъ. Въ послѣдствіи, когда свѣжій антрацитъ подбавляется къ горящему, груды воспѣваетъ гораздо скорѣе; а вообще *успѣхъ этаго дѣла зависитъ отъ чистоты фурмы и соразмѣрности мѣха съ разжигаемой массой антрацита.*

Одинаковые куски желѣза, положенные въ хорошо разгорѣвшіяся груды антрацита и древеснаго угля, накаливаются до возможности сварки *одновременно.*

**О сваркѣ желѣза.** Сварка желѣза требуетъ отъ кузнеца, кромѣ его специальной опытности, особенной сноровки въ употребленіи антрацита. Для успѣшной работы этимъ углемъ должно наблюдать: 1, чтобъ фурма не залежала и чтобъ желѣзо помѣщалось въ средѣ наиболѣе раскаленной. 2. Во время накаливанія желѣза для сварки, отнюдь не должно часто ворошить груды и подбрасывать свѣжаго угля, ибо отъ этого теченіе воздуха изъ мѣховъ сквозь всю разжигаемую массу, нѣсколько задерживается и происходитъ, до нѣкоторой степени, охлажденіе температуры угля уже разгорѣшагося. Соблюденіе этихъ правилъ на дѣлѣ весьма не трудно.

Какъ при производившихся опытахъ, первыя сварки удалась не безъ труда, и желѣзо неоднократно накаливаемое получало видъ сильно перегорѣшаго, то и возникъ новый вопросъ: не

заключаетъ ли въ себѣ антрацитъ такихъ веществъ и въ такой пропорціи, чтобы они во время пакаливанія желѣза, могли дѣйствовать на него разрушительно, т. е. дѣлать хрупкимъ, и вообще, неслишкомъ ли великъ будетъ угаръ желѣза?

Для разрѣшенія этого, предположено было произвести сравнительныя работы, изъ одинаковаго количества желѣза, посредствомъ древеснаго угля и антрацита; потомъ сличить откованныя вещи, взвѣсить ихъ и нѣкоторыя нарочно изломать, чтобы можно было судить объ угарѣ желѣза и прочности откованныхъ вещей; а по виду разлома и о степени, въ какой желѣзо проникается вредными газами; или-же убѣдиться въ томъ, что мнѣніе о вредныхъ свойствахъ антрацита неосновательно\*.

---

\* Здѣсь не излишне будетъ сказать о составныхъ частяхъ каменнаго угля вообще и собственно донскаго антрацита.

Во ста доляхъ перваго заключается отъ 75 до 96<sup>о</sup> собственно угольнаго вещества и отъ 25 до 4<sup>о</sup> постороннихъ примѣсей—химически и механически соединенныхъ съ углемъ—а именно: углекислаго кали, углекислой извести, фосфорнокислой извести, желѣзной окиси, окиси марганца, сѣрнокислой соли, кремнезема и глины, въ разныхъ пропорціяхъ, смотря по сорту угля. Самый дурной заключаетъ еще нѣкоторое количество чистой сѣры, отъ которой желѣзо плавится. (*Берцелиусъ*).

Чтобы удостовѣриться въ присутствіи сѣры, достаточно провести надъ угольнымъ пламенемъ—мѣдную, полированную вещь; на ней тотчасъ образуется черное пятно, которое нелегко будетъ счистить. Этимъ способомъ, часто повторяемымъ, комиссія достаточно увѣрилась, что антрацитъ сѣры въ себѣ не заключаетъ; по крайней мѣрѣ при накаливаніи желѣза присутствіе ея ни чѣмъ не обнаруживалось.

Другое вещество изъ составныхъ частей угля, вредное для ковки, есть кремнеземъ, отъ котораго образуются на желѣзѣ окарины, пленки и можетъ не удаваться сварка; но вліяніе кремнезема тогда только можетъ обнаруживаться, когда желѣзо долго лежитъ въ огнѣ или точнѣе, когда оно накаливается *вмѣстѣ съ антрацитомъ*.

Теперь посмотримъ какой составъ донскаго антрацита. Во ста частяхъ его заключается:

Для этого опыта отвѣшено было круглаго, желѣза, толщиною въ 1 дюймъ, слѣдующее количество: для отковки посредствомъ антрацита 1 пуд.  $27\frac{1}{2}$  ф., а посредствомъ древеснаго угля — 1 пуд. 26. ф.

Изъ первой пропорціи вышло желѣза въ вещахъ 1 п. 8 ф., обрубокъ осталось  $11\frac{1}{2}$  ф., слѣдовательно угару желѣза было 8 ф., которые приходится на 1 п. 16 ф. употребленнаго дляковки желѣза; а на 1 пудъ желѣза будетъ 5 ф.,  $68\frac{1}{4}$  зол. угару.

Древеснымъ углемъ отковано было изъ 1 п. 26 ф., желѣза разныхъ вещей, одинаковыхъ съ первыми, 1 п. 16 ф., обрубокъ остался въ  $\frac{1}{2}$  фунта, слѣдоват. угару было  $9\frac{1}{2}$  ф., что составитъ на одинъ пудъ желѣза 5 ф.,  $76\frac{3}{4}$  зол. угару, т. е. нѣсколько болѣе, чѣмъ отъковки посредствомъ антрацита. Но принимая въ соображеніе, что въ первомъ случаѣ  $11\frac{1}{2}$  ф. желѣза остались не откованными, можно положить съ большею основательностію, что угаръ желѣза будетъ одинаковъ, какъ отъ древеснаго угля, такъ и отъ антрацита.

Послѣ этого стали ломать тѣ изъ вещей, откованныхъ антрацитомъ, которыя почему-то долго не удавались въ сваркѣ, и имѣли видъ сильно перегорѣвшихъ. Однакожъ, когда стали разбивать молотомъ такого вида гаки, то нужно было употребить очень много усилій, чтобъ сломать ихъ; а по внимательномъ

---

Углерода — — — 93, 785.

Водорода — — — 1, 732.

Кислорода и азота — 2, 940.

Несгораемыхъ веществъ

и пепла остается — 1, 543.

Итого 100.

Изъ числа несгораемыхъ веществъ, на долю кремнезема придется не болѣе одного процента. Столь превосходный составъ антрацита, устраняетъ уже всякое опасеніе, на счетъ возможности вреда дляковки желѣза, что вполне подтвердилось опытами.



разсмотрѣннн желѣза въ разломѣ, не замѣчено ни пятенъ, ни поздраватости, слѣдовательноковка желѣза антрацитомъ нисколько не во вредъ для прочности вещей.

Что касается до относительной скорости въ работѣ, тѣмъ и другимъ углемъ, то даже и при первомъ опытѣ, преимуществоковки посредствомъ угля древеснаго оказалось очень незначительнымъ и могло произойти только отъ навыка мастеровыхъ. Но вообще нужно замѣтить, что успѣхъ работы антрацитомъ, независимо отъ снаровки кузнеца, много зависитъ *отъ устройства горна, отъ помѣщенія и свойства фурмы и отъ степени вентиляціи, доставляемой раздувальнымъ мѣхомъ.*

С о о б р а ж е н і я э к о н о м и ч е с к і я. По части экономіи выводы были такого рода, что около 4-хъ пуд. мелкаго просѣвнаго угля могутъ замѣнить въ кузнечной работѣ 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> четверти угля древеснаго, который какъ-бы дешевле ни былъ, все же чего нибудь стоитъ; тогда какъ мелкій антрацитъ, высѣваемый изъ угольнаго мусора и къ употребленію на пароходѣ негодный, никакой *собственной* цѣнности не имѣетъ, слѣдовательно употребленіе его въ кузнечномъ мастерствѣ неоспоримо выгодно.

Послѣ удачныхъ опытовъ комиссіи, остатки антрацита—матеріала недешеваго—стали употребляться въ портовой кузницѣ, и тѣмъ покрывать нѣкоторую часть издержекъ на заготовку древеснаго угля. Но покуда кузнецы не пріобрѣтутъ достаточнаго навыка въ обращеніи съ антрацитомъ—положено было употреблять его только въ работахъ простѣйшихъ, не требующихъ сварки; какъ то: для дѣланія сваекъ, болтовъ, нагилей, ершей, гвоздей, планокъ, и т. п., что однакожъ, по количеству потребленія, составляетъ главную массу работъ портоваго кузнечнаго мастерства.

П р а к т и ч е с к і я з а м ѣ ч а н і я о томъ, при какихъ

именно условіяхъ, можетъ быть употребляемъ антрацитъ съ наибольшою выгодною. Для этого нужно:

1. Чтобы фурмы у горновъ были помѣщены низко, и кромѣ того полезно дѣлать ихъ не изъ желѣза, а изъ огнепостоянной глины; ибо желѣзные, независимо отъ скопленія мелкихъ угольковъ въ отверстіяхъ, могутъ еще залегать отъ окалинъ (накипи кремнезема), а тогда дѣйствіе мѣха становится слабымъ и уже недостаточнымъ къ поддержанію въ антрацитѣ той степени жара, при которой желѣзо быстро накаливается—что очень необходимо, какъ для скорости въ работѣ, такъ и для предохраненія желѣза отъ напраснаго перегара.

2. При началѣ работъ, антрацитъ разжигается особенной древесной растопкой, или жаромъ съ другихъ горновъ; но однажды разгорѣвшись и поддерживаемый хотя слабой вентиляціей, уже не скоро потухаетъ; только поверхность груды, находясь подъ непосредственнымъ вліяніемъ окружающаго ее воздуха, можетъ охлаждаться быстро съ уменьшеніемъ вентиляціи; а также и отъ прибавки большаго количества свѣжаго угля. На сіе послѣднее должно быть обращено постоянное вниманіе работающихъ, чтобы каждая новая прибавка угля была соразмѣрна массѣ уже накаленной и скоро доводилась до надлежащей температуры.

3. Мѣха очень малаго размѣра, для работы антрацитомъ не годятся. Кромѣ того, чтобы предохранить поверхность угольной груды отъ частыхъ охлажденій, полезно устраивать кузнечные горны съ колпаками, на подобіе печей; а дѣйствіе ручныхъ мѣховъ (всегда неравномѣрное и по плотности антрацита болѣе или мѣнѣе слабое, да и требующее лишняго человѣка) замѣнить поддувалами, сквозь которыя атмосферный воздухъ могъ бы проникать въ отверстіе фурмы.

4. Обыкновенные кузнечные горны легко могутъ быть при-

способлены къ употребленію на нихъ антрацита, и тогда они могутъ замѣнить и печи для плавки мѣди, что также было мною испытано.

**Капитанъ Лейтенантъ  
Николай Бочечкаровъ.**

**УСТАВЪ О СЛУЖБѢ НА СУДАХЪ ФРАНЦУЗСКАГО  
ВОЕННАГО ФЛОТА,**

УТВЕРЖДЕННЫЙ ПРЕЗИДЕНТОМЪ ФРАНЦУЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ.

ГЛАВА I.

*О обязанностяхъ морскихъ офицеровъ соответственно ихъ чину или временному званію.*

§ 1.

Адмиралъ командуетъ отдѣльнымъ флотомъ.

§ 2.

1. Вице-Адмиралъ можетъ командовать отдѣльнымъ флотомъ, въ этомъ случаѣ онъ можетъ быть снабженъ патентомъ на исправленіе должности Адмирала.

2. Онъ командуетъ эскадрою или отрядомъ (division)

3. Онъ служитъ подъ командой въ отдѣльномъ флотѣ или эскадрѣ, смотря по величинѣ ея.

§ 3.

1. Контръ-Адмиралъ можетъ начальствовать эскадрою.

2. Онъ командуетъ отрядомъ (division navale).

3. Онъ служить подъ начальствомъ въ отдѣльномъ флотѣ, эскадрѣ или отрядѣ, смотря по величинѣ онаго.

#### § 4.

1. Капитанъ корабля, снабженный надлежащимъ патентомъ, можетъ начальствовать отрядомъ.

2. Въ этомъ случаѣ, онъ получаетъ временное званіе начальника отряда (*chef de division*).

3. Имѣя патентъ начальника отряда, онъ можетъ быть употребляемъ и подъ начальствомъ, въ отдѣльномъ флотѣ или другой морской силѣ.

4. Онъ командуетъ всякимъ паруснымъ или паровымъ судномъ корабельнаго ранга, фрегатомъ или паруснымъ корветомъ съ закрытою батареею.

5. Онъ можетъ быть начальникомъ штаба флота, или другой морской силы, состоящей подъ командою флагмана.

#### § 5.

1. Капитанъ фрегата командуетъ:

Корветами съ открытою батареею.

Бригами имѣющими по рангу, въ которомъ состоятъ, не менѣе 10 пушекъ.

Транспортами въ 800 тоновъ.

Пароходами менѣе фрегатскаго ранга, но не менѣе 180 лошадиныхъ силъ.

2. Онъ можетъ командовать всякимъ паруснымъ судномъ, коего командованіе по уставу принадлежитъ корабельному капитану, когда такое судно вооружено транспортомъ.

3. Онъ можетъ быть временно командующимъ такими судами, которыя, по уставу, должны имѣть старшимъ офицеромъ штаб-офицера.

4. Онъ исполняетъ обязанности старшаго офицера на всѣхъ военныхъ судахъ, командуемыхъ корабельными капитанами.

5. Онъ можетъ быть употребляемъ при штабѣ, въ званіи его начальника; или какъ адъютантъ.

§ 6.

1. Корабельный лейтенантъ 1-го класса, командуетъ всѣми судами, рангъ которыхъ ниже ранга судовъ довѣряемыхъ капитану фрегата.

2. Онъ командуетъ всѣхъ родовъ парусными судами, командованіе коими по уставу принадлежитъ капитану фрегата, если эти суда вооружены транспортами.

3. Корабельные лейтенанты обоихъ классовъ могутъ быть старшими офицерами на судахъ, состоящихъ подъ командою фрегатскихъ капитановъ.

4. Они состоятъ вахтенными начальниками на всѣхъ судахъ, коими командуютъ, по уставу, корабельные капитаны.

5. Они могутъ временно командовать судами, имѣющими по уставу старшаго офицера одинаковаго съ ними чина.

6. Они могутъ быть употребляемы при штабѣ.

7. Ни въ какомъ случаѣ подъ вахту ихъ не назначаютъ.

§ 7.

1. Корабельный мичманъ (*enseigne de vaisseau*) исполняетъ должность старшаго офицера на всѣхъ судахъ, состоящихъ подъ командою корабельныхъ лейтенантовъ; въ эту должность онъ избирается только въ томъ случаѣ, когда находится въ первой половинѣ общаго списка корабельныхъ мичмановъ.

2. Корабельной мичманъ есть вахтенный начальникъ на судахъ, рангъ которыхъ ниже ранга фрегатовъ и парусныхъ корветовъ съ закрытою батареею.

3. Онъ также можетъ быть вахтеннымъ начальникомъ на судахъ, гдѣ число корабельныхъ лейтенантовъ, состоящихъ вахтенными начальниками, случайно менѣе пяти.

4. Онъ можетъ быть употребляемъ при штабѣ.

## § 8.

Гардемарины 1-го и 2-го класса (*aspirants de 1-e et 2-e classe*) употребляются для всехъ родовъ службы, смотря по назначенію командира судна.

## § 9.

Вспомогательные корабельные мичмана и гардемарины (*enseignes de vaisseau, aspirans auxiliaires*), если такіе имѣются, исполняютъ обязанности симъ званіямъ присвоенные и числятся послѣ соответствующихъ имъ чиновъ.

## § 10.

1. Обязанности начальника штаба отдѣльнаго флота исправляются флагманомъ или корабельнымъ капитаномъ.

2 Начальникомъ-же штаба отдѣльной эскадры или отряда, состоящихъ подъ командою флагмана, назначается штабъ-офицеръ.

3. Начальникъ отдѣльнаго отряда, можетъ выбрать фрегатскаго капитана или корабельнаго лейтенанта, для исправленія должности начальника штаба.

4. Фрегатскіе капитаны или другіе офицеры, служащіе при штабахъ, считаются адъютантами.

## § 11.

Флагмана и штабъ-офицеры, смотря по важности и роду данныхъ имъ порученій, могутъ быть призываемы къ командованію морскими силами, которыя менѣе назначенныхъ имъ симъ постановленіями.

## § 12.

1. Командиръ судна старшій чиномъ, или старшій въ равномъ чинѣ, при соединеніи нѣсколькихъ судовъ и во все продолже-

ніе этого соединенія, носить званіе старшаго командира (*commandant supérieur*).

2. Флагманъ командующій отдѣльно морскою силою, начальникъ отдѣльнаго отряда, и офицеръ командующій станціею, носятъ званіе Главнокомандующаго (*Commandant en chef*).

3. Флагманъ, или начальникъ отряда, находящійся подъ командою и временно отряженной съ ввѣренной его начальству морскою силою, имѣеть, во время этого назначенія, званіе командующаго частью неотдѣльно (*commandant en sous-ordre*).

Онъ имѣеть тоже званіе, и въ то время, когда Главнокомандующій подраздѣлитъ свой флотъ или эскадру на части, и онъ начальствуетъ одною изъ этихъ частей.

4. Флотскій офицеръ, начальствующій судномъ, носитъ званіе командира (*commandant*), если онъ штабъ-офицеръ, и капитана (*capitaine*), если онъ корабельный лейтенантъ.

## ГЛАВА II.

### *О флагахъ и другихъ отличительныхъ знакахъ командованія.*

#### § 13.

1. Отличительный знакъ военнаго судна есть: національный кормовой флагъ и вымпелъ на гротъ-брамъ-стенгѣ, въ томъ случаѣ, когда на этомъ военномъ суднѣ не поднято другаго знака командованія.

2. На рейдѣ, кормовой флагъ и гюйсъ поднимаются ежедневно и въ одно время.

#### § 14.

1. Судно на которомъ находится Президентъ Республики имѣеть на гротъ-брамъ-стенгѣ четырехъ угольный флагъ на-

ціональныхъ цвѣтовъ, по срединѣ котораго вышиты золотомъ начальныя буквы его имени.

2. При этомъ все отличительныя знаки командованія, поднятыя на мачтахъ сего судна, должны быть спущены.

### § 15.

1. Судно на которомъ находится Морской Министръ, имѣеть на гротъ-брамъ-стенгѣ четырехъ угольный флагъ національныхъ цвѣтовъ.

2. При этомъ все отличительныя знаки командованія, поднятыя на этомъ суднѣ, должны быть спущены.

### § 16.

1. Отличительный знакъ командованія флагмановъ, есть четырехъ угольный флагъ національныхъ цвѣтовъ.

2. Адмиралъ или вице-адмиралъ, имѣющій патентъ на командование адмиральское (*pourvu d'une commission de commandement d'amiral*), носятъ этотъ флагъ на гротъ-брамъ-стенгѣ. Вице-адмиралъ на форъ-брамъ-стенгѣ. Контръ-адмиралъ на крѣйсъ-брамъ-стенгѣ.

3. На судахъ имѣющихъ только двѣ мачты, контръ-адмиральскій флагъ поднимается на гротъ-брамъ-стенгѣ.

4. Отличительный знакъ начальника отряда есть брейдъ-вымпелъ національныхъ цвѣтовъ, поднятый на гротъ или форъ-брамъ-стенгѣ, смотря по обстоятельствамъ.

### § 17.

1. Если нѣсколько флагмановъ одного чина соединяются вмѣстѣ, тогда каждый изъ нихъ помѣщаетъ на своемъ флагѣ номеръ, показывающій его мѣсто въ ежегодно издаваемомъ спискѣ флагмановъ одного съ нимъ чина.

2. На флагѣ старшаго изъ флагмановъ, номеръ не выставляется.



## § 18.

1. Отличительные знаки временнаго командованія корабельныхъ или фрегатскихъ капитановъ, принимающихъ главное начальство на рейдахъ или при встрѣчахъ, суть: для первыхъ брейдъ-вымпелъ, а для послѣднихъ трехъ угольный флагъ національныхъ цвѣтовъ.

2. Эти знаки всегда поднимаются на гротъ-брамъ-стенгѣ.

3. Корабельные лейтенанты, будучи старшими командирами при тѣхъ-же самыхъ обстоятельствахъ, имѣютъ на форъ-брамъ-стенгѣ треугольный флагъ національныхъ цвѣтовъ.

4. Каждый разъ, когда два или нѣсколько судовъ соединяются вмѣстѣ, эти знаки должны быть подняты немедленно.

## § 19.

1. Если нѣсколько отрядныхъ командировъ встрѣчаются, тогда старшій изъ нихъ сохраняетъ свой брейдъ-вымпелъ на гротъ-брамъ-стенгѣ; остальные-же поднимаютъ его на форъ-брамъ-стенгѣ.

2. Если отрядный командиръ, встрѣчается съ корабельнымъ капитаномъ не командуящимъ отрядомъ, который старше его въ чинѣ, то переноситъ свой брейдъ-вымпелъ на форъ-брамъ-стенгѣ.

## § 20.

При встрѣчѣ флагмановъ или другихъ офицеровъ одинаковаго чина, они сигналомъ сперва показываютъ позывные номера судовъ на которыхъ находятся, а потомъ показываютъ одинъ другому номеръ своего старшинства по ежегодно издаваемому списку.

## § 21.

1. Судно на которомъ находится адмиралъ или вице-адмиралъ, имѣющій патентъ на командованіе адмиральское, во время ночи, поднимаетъ на гротъ-марсѣ большой фонарь, какъ отличительный знакъ.

Судно на которомъ находится вице - адмиралъ, поднимаетъ этотъ фонарь на форъ-марсѣ.

Судно на которомъ находится контръ-адмиралъ, имѣетъ фонарь на крюсь-марсѣ.

2. Кормовые огни выставляются сообразно съ общими тактическими правилами.

### § 22.

Брандвахтенныя суда находящіяся въ портахъ Франціи, имѣютъ на форъ-брамъ-стенгѣ бѣлой треугольной флагъ съ синимъ хвостомъ.

### § 23.

1. Всѣ купеческія суда, имѣютъ кормовой національный флагъ.

2. Тѣ, которыя подряжены для сдужбы правительству и находятся подъ командой офицеровъ военнаго флота, имѣютъ на гротъ-мачтѣ вымпелъ національныхъ цвѣтовъ.

3. Въ портахъ французскихъ и иностранныхъ, старшій изъ шкиперовъ купеческихъ судовъ, соединенныхъ на одномъ якорномъ мѣстѣ, имѣетъ право поднять на форъ-брамъ-стенгѣ вымпелъ національныхъ цвѣтовъ.

4. На купеческихъ судахъ, ни въ какомъ другомъ случаѣ, вымпелъ не поднимается.

5. Кромѣ того, шкипера могутъ поднимать отличительные флаги или знаки, коихъ описаніе помѣщено въ корабельномъ служительскомъ спискѣ (*role d'équipage*).

### § 24.

Гребное судно, на которомъ находится Президентъ Республики, имѣетъ на носу флагъ, означенный въ § 14, а на кормѣ національный флагъ.

### § 25.

Гребное судно, на которомъ находится Морской Министръ, имѣетъ національный флагъ, какъ на носу, такъ и на кормѣ.

## § 26.

1. Гребныя суда флагмановъ и отрядныхъ командировъ, имѣютъ на носу слѣдующіе знаки:

Гребное судно адмирала, четырехъ-угольный національный флагъ. Гребное судно вице-адмирала, четырехъ-угольный національный флагъ, съ тремя бѣлыми звѣздами въ видѣ треугольника, въ верху, близъ шкаторины.

Гребное судно контръ-адмирала, подобный же флагъ, но только съ двумя звѣздами.

На гребныхъ судахъ отрядныхъ начальниковъ, поднимается національный брейдъ-вымпелъ.

2. Гребное судно корабельнаго капитана старшаго командира, имѣетъ на носу національный брейдъ-вымпелъ.

3. Начальствующій отдѣльно, кромѣ отличительнаго знака на носу гребнаго судна, имѣетъ на кормѣ развернутый національный флагъ; этотъ флагъ долженъ быть свернуть при входѣ въ гавань.

## § 27.

1. Корабельный капитанъ командующій судномъ, имѣетъ развернутый флагъ на кормѣ гребнаго судна, занимаемаго имъ.

2. Капитанъ фрегата командующій судномъ, имѣетъ тотъ же флагъ до половины свернутый.

3. Корабельный лейтенантъ, командующій судномъ имѣетъ этотъ флагъ совершенно свернутымъ.

4. Остальныя гребныя суда, принадлежащія къ военнымъ судамъ, поднимаютъ національный вымпелъ на носу.

## § 28.

Всѣ портовые чиновники, непринадлежащіе къ числу корабельныхъ офицеровъ, имѣютъ право поднять на кормѣ занимаемаго ими гребнаго судна развернутый, или до половины, или

совершенно свернутый флагъ, смотря по ихъ чину; этотъ флагъ имѣть два бѣлые якоря на синей части.

### § 29.

Въ иностранныхъ портахъ, а также въ сношеніяхъ съ иностранными судами, всѣ гребныя суда должны имѣть національный флагъ, если не будетъ дано противнаго приказанія отъ главнаго начальника.

### § 30.

1. Морской префектъ, на носу занимаемаго имъ гребнаго судна, имѣть національный флагъ съ двумя на крестъ положенными якорями синяго цвѣта, на бѣлой части флага и тремя горизонтально расположенными бѣлыми звѣздами въ верхней части, близь шкаторины. На кормѣ опъ имѣть національный флагъ.

2. Начальникъ штаба порта поднимаетъ на носу своего гребнаго судна національный флагъ съ 2-мя синими якорями на бѣлой части и 2-мя звѣздами, горизонтально расположенными въ верхней части флага, близь шкаторины; кормоваго флага онъ не имѣть.

5. Старшіе портовые офицеры (*officiers superieurs des ports*) при разъѣздахъ по службѣ имѣютъ національный флагъ на кормѣ; онъ распущенъ или до половины свернуть смотря по ихъ чину. Этотъ флагъ имѣть два синіе якоря на бѣлой части.

### § 31.

Отличительные знаки, употребляемые на гребныхъ судахъ, должны быть непремѣнно поднимаемы при церемоніяхъ и официальныхъ посѣщеніяхъ. Въ другихъ случаяхъ дозволяется ихъ не имѣть.

### § 32.

Флаги и другіе знаки, присвоенные морскимъ офицерамъ, находящимся на дѣйствительной службѣ, ни подь какими предло-

гомъ не могутъ быть подняты офицерами и агентами служащими въ другихъ родахъ службы; за исключеніемъ тѣхъ, которые на то имѣютъ особое разрѣшеніе отъ Морскаго Министра.

### ГЛАВА III.

*О обязанностяхъ морскихъ офицеровъ и другихъ лицъ находящихся на военныхъ судахъ.*

#### § 33.

1. Младшій долженъ уважать старшаго, повиноваться ему и безпрекословно исполнять всѣ его приказанія.

2. Начальникъ удерживаетъ подчиненныхъ въ должномъ къ себѣ почтеніи и повиновеніи; самъ-же онъ остерегается отъ дурнаго обращенія съ ними.

#### § 34.

1. Начальникъ подаетъ примѣръ добронравія, уваженія къ религіи и общественному порядку.

2. Онъ подаетъ примѣръ ревностной службы и подчиненности, поддерживая во всѣхъ случаяхъ и всею властью своею: дисциплину, порядокъ и точное исполненіе всѣхъ постановленій и приказовъ.

3. Во всѣхъ обстоятельствахъ и какъ ни велика опасность угрожающая ему, онъ всевозможно старается о славѣ французскаго оружія и поддерживаетъ честь флага.

#### § 35.

Всякій долженъ уважать религію, нравы, установленія и обычаи народовъ, между которыми онъ находится.

#### § 36.

Никто не оставляетъ своего поста безъ приказанія или безъ смѣны.

## § 37.

Никто, безъ позволенія не посредственнаго своего начальника, не можетъ помѣняться съ другимъ, въ исполненіи возложенной на него обязанности.

## § 38.

1. Никто не долженъ оставлять корабль безъ позволенія.
2. Во время общихъ учений, никто съ корабля не можетъ быть уволенъ.

## § 39.

Если морскіе офицеры, или офицеры пестроевые унтеръ-офицеры (*officiers mariniers*) съ различныхъ судовъ, находятся на службѣ при исполненіи той же обязанности, то старшій изъ нихъ по чину, или старшій въ томъ же чинѣ, принимаетъ командованіе, хотя на это и не получали особенныхъ приказаній.

## § 40.

Въ иностранныхъ государствахъ, каждый офицеръ долженъ доносить своимъ начальникамъ о всѣхъ случаяхъ дошедшихъ до его свѣдѣнія и могущихъ принести пользу правительству, или имѣть вліяніе на достиженіе предназначенной цѣли.

## § 41.

1. Начальникъ отвѣтствуетъ за послѣдствія своихъ приказаній.
2. Подчиненный отвѣтствуетъ за исполненіе полученныхъ приказаній.
3. Начальникъ отдаетъ отчетъ своему начальству объ исполненіи полученныхъ отъ него приказаній, или о причинахъ которыя препятствовали ихъ исполненію.

## § 42.

Начальникъ, смотря по влнѣ, наказываетъ своего подчиненнаго или требуетъ наказанія его, сообразно съ законами и постановленіями.

## § 43.

1. Начальникъ, всѣми средствами, долженъ препятствовать ссорѣ между своими подчиненными и если произошло самоуправство, то останавливаетъ его немедленно и употребляетъ надлежащія мѣры взысканія.

2. Онъ наблюдаетъ, чтобы къ пьяному, котораго должно арестовать, никто не приближался изъ высшихъ его по чину, исключая крайней нужды.

## § 44.

Начальникъ, какого бы не былъ чина, будучи свидѣтелемъ, на судиѣ или на берегу, какого нибудь безпорядка, покражи или сокрытія казенныхъ вещей, или случаевъ могущихъ нарушить безопасность портовыхъ заведеній или судовъ флота, долженъ, смотря по обстоятельствамъ дѣла, или тотъ-часъ устранить эти случаи, или донести со всевозможною скоростью непосредственному своему начальству, и начальству подлежащаго вѣдомства.

## § 45.

1. Если подчиненный полагаетъ себя въ правѣ жаловаться на незаконный поступокъ, или личную обиду со стороны своего начальника, то долженъ письменно изложить свои претензіи, въ почтительныхъ выраженіяхъ, не переставая однакоже исполнять полученныхъ приказаній. Подчиненному не прежде позволяется жалоба на начальника, какъ исполнивъ его приказанія.

2. Если жалоба подчиненнаго не принята, то онъ можетъ передать ее подлежащему высшему начальству.

3. Жалобы и претензіи нѣсколькихъ лицъ вмѣстѣ, запрещаются.

## § 46.

Письменные сношенія подчиненныхъ съ своими начальниками, должны имѣть видъ почтительности и въ нихъ должна быть соблюдаема установленная форма.

## § 47.

Всякое официальное письмо, исключая случаевъ, гдѣ даны особенныя приказанія, адресованное Морскому Министру или командирующему флагману или отрядному начальнику, должно быть отдано незапечатанное командиру судна. Командиръ разсматриваетъ его и передаетъ главному начальнику, прибавляя, если сочтетъ за нужное, свои собственныя замѣчанія. Въ случаѣ адресованія письма къ министру, флагманъ или командующій отрядомъ имѣетъ право остановить его на время; въ такомъ случаѣ онъ объ этомъ увѣдомляетъ того, кто посылалъ письмо. Если тотъ остается въ своемъ убѣжденіи послѣ 15 дней, главный начальникъ обязанъ отослать письмо Министру, прибавляя свои замѣчанія.

## § 48.

Всякій служащій на военномъ суднѣ, носитъ постоянно мундиръ, чину и званію его присвоенный, и соображается съ установленный для каждаго дня формою одежды.

## § 49.

1. На суднѣ запрещается привозить и имѣть какіе бы то нибыло предметы съ цѣлью торговли.

2. Всѣмъ принадлежащимъ къ командѣ военного судна, запрещается производить на немъ торговлю; также запрещается принимать прямое или посредственное участіе въ торгахъ, назначенныхъ для пріобрѣтенія чего-либо для корабля или для работъ на немъ.

## § 50.

1. Подчиненный долженъ отдавать честь своему начальству при встрѣчѣ съ нимъ.

2. Это отдаваніе чести, на суднѣ и на берегу, имѣетъ мѣсто въ отношеніи ко всѣмъ старшимъ, какой бы они службы или націи не были.



3. Всякій отдаётъ честь при входѣ на шканцы.

4. Запрещается толпиться и предаваться живому разговору въ этой части корабля; также запрещается останавливаться на той сторонѣ шканцевъ, гдѣ находится капитанъ и вахтенный начальникъ.

### § 51.

1. Всякій на судиѣ, какого бы не былъ чина и званія, подчиняется законамъ, указамъ, декретамъ и постановленіямъ морской службы, и исполняетъ ихъ требованія; онъ отвѣчаетъ за неисполненіе сихъ постановленій и за слѣдствія, могущія отъ этого произойти.

2. Всякое сообщеніе, словесное или письменное, о движеніяхъ флота или другой государственной военной силы, запрещается.

3. Сужденіе о поведеніи или приказаніяхъ начальника, также дѣйствія или слова, могущія ослабить власть его, или довѣріе къ нему экипажа, совершенно запрещаются. Старшій изъ присутствующихъ при такомъ разговорѣ или дѣйствіи, долженъ тотчасъ остановить его.

### § 52.

Находящимся на судиѣ, запрещается приносить съ собою спиртуозныя жидкости и горючія вещи, безъ позволенія командира или старшаго офицера.

### § 53.

1. Состоящіе въ государственной службѣ, не могутъ быть допущены участвовать въ флагманскомъ или капитанскомъ столѣ, не имѣя званія штабъ-офицера.

2. Никто на судиѣ изъ находящихся въ государственной службѣ, не можетъ быть допущенъ участвовать въ общемъ офицерскомъ столѣ, неимѣя офицерскаго чина.

3. Вышее по чину лице, или старшее въ чинѣ, председательствуютъ за столомъ, къ которому оно принадлежитъ. Во

всякомъ случаѣ, за общимъ офицерскимъ столомъ, при равенствѣ чиновъ, председательствуетъ флотскій офицеръ. За гардемаринскимъ столомъ, при тѣхъ же случаяхъ, гардемаринъ; за столомъ нестроевыхъ офицеровъ и корабельныхъ содержателей, тотъ изъ нихъ кто имѣетъ старшинство, по § 495 этихъ постановленій.

4. Предсѣдатель стола наблюдаетъ за порядкомъ и прекращаетъ разговоры вредящія дисциплинѣ и благопристойности.

#### § 54.

Лице не имѣющее каюты или другаго мѣста для постоянного жительства, должно выносить свою койку.

#### § 55.

Во время всякаго манёвра или ученія, должна соблюдаться величайшая тишина на всѣмъ кораблѣ.

#### § 56.

Начальникъ гребнаго судна, исключая особенныхъ приказаній, не можетъ позволить неслужащей особѣ переѣздъ на этомъ суднѣ.

#### § 57.

1. Офицерамъ и гардемаринамъ запрещается курить въ каютъ-компаніи, въ капитанской каютѣ, въ офицерскихъ и другихъ каютахъ, на шлюпкахъ, или при исполненіи какой бы то не было должности.

2. На палубѣ имъ позволяется курить только впереди гротъ-мачты, а въ верхней батарее, впереди гротъ-люка. На судахъ-же съ открытою батареею, они могутъ курить, на рейдѣ, на лѣвомъ шкафутѣ; подъ парусами-же на подвѣтренномъ шкафутѣ, не переходя однакоже за заднюю сторону гротъ-люка.

3. Команда можетъ курить на бакѣ и въ верхней батарее съ правой стороны, въ пространствѣ между гротъ-люкомъ и камбузомъ.

## ГЛАВА IV.

*Назначеніе офицеровъ и перемѣны мѡгуція произойти между офицерами военныхъ судовъ.*

## § 58.

1. Флотскіе офицеры назначаются командирами судовъ по приказамъ Президента Республики.

2. Приказами Морскаго Министра опредѣляются:

Штабъ-офицеры, назначаемые старшими офицерами на суда; офицеры всѣхъ чиновъ назначаемые въ флагманскіе штабы; офицеры назначаемые на учебныя суда или на суда отправляемыя въ экспедиціи съ ученою цѣлью, или для описей и открытій.

3. Морскимъ префектомъ назначаются оберъ-офицеры входящіе въ составъ команды военныхъ судовъ.

4. Комиссаріатскіе офицеры и медики назначаются на суда Министромъ только въ томъ случаѣ:

Когда они штабъ-офицерскаго чина.

Когда они назначены для ученыхъ экспедицій или открытій и когда они назначаются въ должность подъ-коммисара отряднаго. (*sous commissaire de division.*)

5. Они назначаются морскимъ префектомъ, по представленію генеральнаго комиссара (*commissaire général*), или медицинскаго совѣта, смотря по вѣдомству въ какомъ они состоятъ, если они оберъ-офицерскаго чина.

6. Назначеніе на суда офицеровъ всѣхъ другихъ родовъ морской службы, дѣлается Министромъ.

## § 59.

1. Если нѣтъ особеннаго приказанія Министра, флагманъ можетъ выбирать себѣ флагъ капитана; флагмана и

начальники отряда выбираютъ флотскихъ офицеровъ, изъ коихъ составляется ихъ штабъ, и лица исполняющія при нихъ должность секретарей.

2. Эти выборы представляются на одобрение Морского Министра.

3. Флагмана и начальники отряда могутъ, сверхъ того, выбрать одного изъ офицеровъ того судна на которомъ находятся, къ себѣ въ адъютанты. Этотъ офицеръ получаетъ названіе *офицера на ординарцахъ*. (*officier d'ordonnance.*)

4. Флагманъ командующій отдѣльно, можетъ выбирать себѣ секретаря изъ подъ-комисаровъ или помощниковъ комисарскихъ.

5. Начальникъ отряда, командуя отдѣльно, можетъ выбирать себѣ секретаря изъ помощниковъ комисара.

6. Секретаремъ можетъ быть избрано лице несостоящее въ морской службѣ; избранный участвуетъ въ общемъ офицерскомъ столѣ.

7. Секретари принадлежатъ къ чинамъ штаба.

8. Флагмана и начальника отряда, находящіеся подъ командой, избираютъ себѣ секретарей изъ помощниковъ комисаровъ (*commis*) и писцовъ.

## § 60.

1. Исключая особеннаго назначенія министра, корабельный капитанъ избираетъ себѣ старшаго офицера; кромѣ этого онъ имѣетъ право избрать по своему произволу одного корабельнаго лейтенанта.

2. Капитанъ фрегата командующій судномъ, можетъ избрать къ себѣ на судно одного корабельнаго лейтенанта или корабельнаго мичмана.

3. Право избирать офицеровъ, имѣетъ силу только въ французскихъ портахъ. Назначеніе же ихъ, если они не штабъ-

офицеры, представляется на одобрение морского префекта и начальника эскадры.

4. Законное число офицеровъ, составляющихъ штатъ корабля, пополняется морскимъ префектомъ, слѣдующаго расписанію ихъ по чинамъ, составляемому въ портовомъ штабѣ.

5. Комиссаріатскіе офицеры и медики, назначаются сообразно списку составляемому при портѣ; тѣ изъ нихъ, которые идутъ въ походъ для дальнихъ путешествій и открытій, назначаются Морскимъ Министромъ.

6. Флотскіе офицеры, составляющіе штатъ судовъ назначенныхъ въ учебныя плаванія и для открытій, набираются Морскимъ Министромъ, не лишая однакоже командира права выбирать офицеровъ, сообразно съ постановленіемъ предъидущей статьи.

7. Флотскіе офицеры, по мѣрѣ вакансій, назначаются Министромъ на всѣ учебныя суда, не лишая командировъ права выбирать офицера на основаніи предъидущей статьи.

8. Если командиръ оставляетъ командование во французскомъ портѣ, то и всѣ офицеры, имъ выбранные, оставляютъ судно, для того чтобы дать мѣсто выбраннымъ новымъ командиромъ.

### § 61.

Офицеръ получившій назначеніе на судно, отправляется на свое мѣсто со всевозможною скоростью. По прибытіи онъ представляется капитану и старшему офицеру.

### § 62.

1. Командующій флотомъ, эскадрою, отрядомъ или станціею, можетъ производить перемѣны въ офицерахъ судовъ и ихъ экипажахъ, подъ его командой состоящихъ, если считаетъ это полезнымъ для службы.

2. Старшій командиръ не можетъ производить никакихъ

перемѣнъ въ офицерахъ и командахъ на судахъ находящихся временно подъ его начальствомъ, безъ согласія со стороны командировъ этихъ судовъ.

3. Во всякомъ случаѣ, старшій командиръ, если обстоятельства требуютъ, можетъ, подъ своею отвѣтственностію, сдѣлать перемѣны въ офицерахъ и командахъ такихъ судовъ, если такія перемѣны считаетъ необходимыми для пользы службы.

4. Когда командиръ судна умретъ, старшій командиръ вмѣсто его назначаетъ офицера старшаго въ томъ чинѣ, коему принадлежитъ командованіе вакантнымъ судномъ. За неимѣніемъ офицера такого чина, онъ назначаетъ на это мѣсто старшаго въ слѣдующемъ чинѣ. Это назначеніе остается предварительнымъ до распоряженія главнаго начальника.

#### § 63.

1. Если по какому нибудь случаю, главный начальникъ не въ состояніи продолжать командовать, то онъ замѣняется старшимъ по немъ офицеромъ, того же чина, или слѣдующаго, когда нѣтъ офицера того же чина.

2. Если главный начальникъ убитъ въ сраженіи, то его замѣняетъ начальникъ штаба или флагъ-капитанъ, смотря потому, кто изъ нихъ старѣе чиномъ, пока старшій во флотѣ офицеръ не объявитъ, что онъ принялъ начальство. Отличительный знакъ командованія убитаго начальника остается поднять на кораблѣ, до тѣхъ поръ пока не потеряютъ изъ виду непріятеля.

#### § 64.

1. Если на суднѣ, во время отдѣльнаго плаванія и внѣ французскихъ портовъ, умретъ командиръ, или если онъ не въ состояніи болѣе продолжать командовать, то его всегда замѣщаетъ старшій офицеръ того судна, хотя бы въ то время на суднѣ находились, пассажирами, офицеры высшіе его по чину, или старшіе въ равномъ чинѣ.

2. Въ случаѣ смерти старшаго офицера, его мѣсто заступаетъ старшій за нимъ, и такъ далѣе, и командованіе передается всѣмъ корабельнымъ офицерамъ по порядку старшинства.

3. Если на суднѣ находятся сверхъ комплектные офицеры, то они принимаютъ команду по порядку, назначенному для такихъ офицеровъ § § 66 и 67.

4. За симъ команда довѣряется гардемаринамъ 1-го класса и наконецъ нестроевымъ офицерамъ и содержателямъ корабельнымъ, въ слѣдующемъ порядкѣ:

Шкиперъ.

Цейхвахтеръ.

Каптенармусъ.

Старшій штурманъ.

Старшій механикъ.

5. При недостаткѣ этихъ нестроевыхъ офицеровъ и содержателей, командованіе поручается гардемарину 2-го класса.

6. Временной командиръ заботится, сколько возможно, о замѣщеніи убылыхъ чиновъ. Эти замѣщенія имѣютъ силу до тѣхъ поръ, пока при встрѣчѣ съ военнымъ судномъ, или по приходѣ его въ французскіе порты, ваканціи будутъ пополнены.

### § 65.

Занимающій должность высшую своего чина, не пользуется правами этого чина, но только правами соединенными съ занимаемою должностью.

### § 66.

1. Офицеры поступившіе на судно сверхъ комплекта, по особенному приказанію Министра, не смотря на старшинство въ чинѣ, считаются ниже штатныхъ офицеровъ корабля того же чина.

2. Они не могутъ, въ французскихъ портахъ, занять открывшуюся на ихъ кораблѣ штатную вакансію офицера, иначе, какъ

если по росписанію, составленному въ портовомъ штабѣ, очередь назначенія въ походъ дошла до нихъ.

3. Въ французскихъ портовъ, они имѣютъ право поступать на открывшіяся ваканціи, смотря по ихъ чину и старшинству.

§ 67.

Всякій офицеръ, отправляющійся пассажиромъ на военномъ суднѣ въ какое-либо мѣсто, считается на этомъ суднѣ сверхъ-комплекта; но считается, въ это время, ниже всѣхъ другихъ сверхъ-комплетныхъ офицеровъ сего судна.

§ 68.

1. Если повышеніе офицера объявлено офиціально на суднѣ, то онъ считается въ этомъ чинѣ; но не вступаетъ въ должности, этому новому чину соотвѣтствующія, не получивъ на это разрѣшенія.

2. Если новый чинъ офицера выше чина капитана, то онъ прекращаетъ всякое исполненіе обязанности на кораблѣ, до тѣхъ поръ, пока ему можно будетъ возвратиться во Францію, или пока ему будетъ назначена должность, сообразная его новому чину.

*(Продолженіе въ слѣдующемъ нумерѣ.)*

## БИБЛИОГРАФІЯ.

1.

*Таблицы приливовъ для Бѣлаго моря, Лапландскаго берега и нѣкоторыхъ пунктовъ на Ледовитомъ морѣ, на время навигаціи 1851 года. Составилъ капитанъ 2 ранга П. Крузенштернъ 1. Карлсруэ, печ. въ придворной тип. В. Гаспера, 1851. IV и 16 стр. въ 4-ю д. л.*



Такія же таблицы на навигацію 1852 года, печатаны тамъ же, и то же въ 1851 году.

Авторъ такъ объясняетъ цѣль своего изданія предисловіемъ:

«Лѣто и осень прошлаго 1850 года были необыкновенно бурны въ Бѣломъ морѣ; по всему поморью слышно было о многихъ крушеніяхъ иностранныхъ купеческихъ судовъ, и еще болѣе о погибеліи нашихъ поморскихъ. Кто видѣлъ, на какихъ судахъ наши Поморцы пускаются въ море, тотъ невольно приходилъ въ удивленіе; только Русскій человѣкъ по врожденной ему смѣлости не унываетъ — хотя почти ежегодно много пропадаетъ судовъ, болшею частью отъ излишней смѣлости и непростительной безпечности.

«Случайно узналъ я, что причина гибели одной ладьи произошла отъ незнанія времени прилива. И самъ я былъ очевидцемъ, что въ ночи на 8-е сентября, въ губу Индигу зашелъ карбасъ при жестокой NW-ой бурѣ. Къ счастью въ то время былъ приливъ, и карбасъ благополучно прошелъ черезъ всѣ отмели, но кормщикъ рѣшительно ничего не вѣдалъ о приливѣ, и если бы его въ то время не случилось, то судно неизбежно бы погибло. Эти два случая подали мнѣ мысль издать подлежащія «Таблицы Приливовъ,» для поморскихъ жителей Архангельской губерніи. Надѣюсь, что онѣ будутъ не совсѣмъ бесполезны.

«Необходимымъ считаю дать нѣкоторыя поясненія:

«Время показано гражданское стараго стиля, употребительное во всей Россіи.

«Въ каждой строкѣ, верхнее число показываетъ время утренняго, а нижнее, время вечерняго прилива на часы и минуты.

«Время отъ полуночи до полудня названо утромъ; время отъ полудня до полуночи названо вечеромъ.»

Таблицы эти составлены для слѣдующихъ 32-хъ мѣствъ:

Соломбала, въ Архангельскѣ; Березовый баръ, въ устьѣ Сѣв. Двины; Унская губа; мысъ Орловъ (Лѣтній); ос. Кіо; гор. Онега; гор. Кемь; Соловецкій монастырь; ос. Муксальма (желѣзные ворота); дер. Кангалакша (устье рѣки); рейдъ села Керети; дер. Кандалакша (устье р.); зал. Порью; зал. Пирью (SW-й мысъ устья); мысъ Керецъ; мыса Воронова N-й край, гдѣ возвышеніе воды 17 ф.; р. Варзуха; дер. Тетрина; ос. Сосновецъ (возв. воды 18 ф.); Три-Острова (южная оконечность ос. Вешняка, гдѣ возв. воды 20 ф.); м. Городецкій, губа Сазонова; Юканскіе острова, обсерваторная бухта; Семь-Острововъ, устье Харловки; губа Териберская; ос. Кильдинъ; гор. Кола; р. Кулой, мысъ Карговскій (возв. воды 20 ф.; р. Мезень, (возв. 22 ф.); мысъ Конушинъ, на Канинскомъ полуостровѣ; губа Индига, на Тиманскомъ берегу; ос. Колгуевъ, устье р. Васюкина, и на Новой Землѣ, въ Маточкиномъ шарѣ, мысъ Бараній. Кромѣ этихъ 32-хъ пунктовъ, таблицы эти могутъ служить еще и для другихъ мѣстъ, ибо приливы приходятся въ нѣкоторыхъ изъ нихъ совершенно въ одно время, а именно:

Въ посадѣ Сумѣ и въ Унской губѣ.

На обсушной мелк Литке и у острова Сосновца.

У мыса Инцы и у мыса Канушина.

У NW-го края острова Моржовца и у мыса Воронова.

Въ селѣ Ковдѣ и у деревни Кандалакши.

У большаго Оленьяго (корга въ S заливѣ на Лапландскомъ берегу) и въ Соломбалѣ.

Практическая польза такихъ таблицъ извѣстна всякому свѣдущему моряку. Составленіе ихъ особенно похвально потому, что предпринято съ благою цѣлью быть полезнымъ своимъ собратамъ. Въ такомъ, можно сказать, патриотическомъ предпріятіи, добросовѣстность есть уже условіе необходимое и потому нечего и говорить о вѣрности цифръ, что несомнѣнно. Не смѣя изъяслять благодарность автору, можемъ однако ее чувствовать за

этотъ трудъ, изданный собственнымъ иждивеніемъ; только плавающие по Бѣлому морю оцѣнятъ его достойнымъ образомъ, и подходя къ берегамъ, не разъ будутъ признательны автору.

Таблицы изданы прекрасно. Авторъ печаталъ ихъ въ Карлсруэ, потому что былъ тогда, на время, въ Германіи; но и теперъ печатаются тамъ такія же таблицы на 1853 годъ; авторъ надѣется ихъ скоро получить и отправить въ Архангельскъ. Такимъ образомъ моряки, которые придутъ туда въ будущую навигацію могутъ записать таблицами приливовъ и на предбудущую; что будетъ имъ особенно полезно, если придется придти въ Бѣлое море, весною 1853 года, когда быть можетъ задержать ихъ еще льды и заставить искать убѣжища на якорныхъ мѣстахъ, въ сѣверной части моря, свободной отъ льдовъ.

Съ перваго взгляда, форматъ этихъ таблицъ, можетъ показаться не практичнымъ—тоненькая книжечка въ четвертку—но разсмотрѣвъ ихъ со вниманіемъ, видимъ, что это было почти неизбежно, оттого что всю длину страницы занимаютъ числа мѣсяца (34); еслибъ перервать этотъ рядъ на срединѣ, то пришлось бы на слѣдующей страницѣ повторять заголовки столбцовъ, что испестрило бы напрасно и утолило книгу, безъ всякаго удобства для употребленія таблицъ.

Заклучимъ мнѣніе наше объ этихъ таблицахъ тѣмъ, что, обнародованіе всякаго средства, облегчающаго мореплавателей въ практикѣ ихъ трудной службы, достойно полной признательности моряковъ.

## II.

*О правахъ нейтральнаго флага и нейтральнаго груза.*  
Разсужденіе на степень магистра, Владиміра Спасовича. Спб. въ тип. Д-та вн. торг., 1851. X и 114 стр. въ 8-ю д. л. (цѣна 1 р. с.).

Конечно права эти опредѣляются дѣйствующими законами государства, которые рѣшаютъ, такъ сказать, практическую сторону нейтралитета, но тѣмъ не менѣе очень интересно знать и теоретическую его сторону. Ее то и находимъ мы въ этомъ разсужденіи. Оно основано слишкомъ на тридцати сочиненіяхъ, относящихся до этого предмета. Сочиненія эти всѣ перечислены, что всегда можетъ служить хорошимъ указателемъ.

Разсужденіе г. Спасовича раздѣлено на три главы: 1-я о нейтралитетѣ и военной морской добычѣ; 2-я, историческое развитіе свободы нейтральнаго флага и груза.

Глава эта подраздѣлена на три періода: а) отъ начала среднихъ вѣковъ до начала XVII столѣтія, б) отъ сего послѣдняго до вооруженнаго нейтралитета 1780 года, и с) до настоящаго времени. Тутъ особенно интересно изложеніе о славной въ исторіи нашей эпохѣ *вооруженнаго нейтралитета*, къ которому, менѣе нежели въ три года, приступили восемь державъ. Затѣмъ любопытно обзоръ морскихъ трактатовъ разныхъ государствъ между собою, до 1843 года включительно.— Наконецъ въ 3-й главѣ помѣщено *заключеніе*, гдѣ авторъ, «за недостаточностію и разнообразіемъ трактатовъ и за хаотическою противоположностію мнѣній писателей (стр. 105), отыскиваетъ *въ отвлеченныхъ началахъ науки*, рѣшеніе двухъ слѣдующихъ вопросовъ: 1) какой участи должны подвергаться непріятельскія вещи, найденныя на нейтральномъ кораблѣ? И выводитъ, что овладѣніе ими равно нарушаетъ, какъ державныя права нейтральнаго государства, такъ и права частной собственности нейтральнаго перевозчика. 2) Какой участи долженъ подвергнуться нейтральный грузъ, найденный на непріятельскомъ кораблѣ? Авторъ выводитъ, что грузъ этотъ долженъ быть свободенъ и не можетъ подвергаться конфискаціи, если только не состоятъ изъ контрабандныхъ товаровъ.

Вотъ результатъ разсматриваемаго разсужденія, которое всег-

да послужить полнымъ и прекраснымъ указателемъ свѣдѣній о морскомъ нейтралитетѣ.

### III.

*Физическая географія, составилъ Академикъ Э. Лемцъ.* С. П. Б. въ тип. Ак. Н. 1851. IV и 272 стр. въ 8-ю л. л., съ 8-ю картами (цѣна 3 р. с). Книга эта хотя и составлена для руководства въ военно-учебныхъ заведеніяхъ, но частію по новостн взгляда на предметъ, а болѣе, по отличной системѣ изложенія — можетъ съ большою пользою служить и всѣмъ занимающимся науками. Сочиненіе это раздѣлено на пять главъ: 1-я о твердой поверхности земли; 2-я о внутреннемъ составѣ земной коры (геологія); 3-я о жидкой поверхности земли (гидрологія); 4-я объ измѣненіяхъ на земной поверхности и 5-я о явленіяхъ въ атмосферѣ (метеорологія).

Особеннаго вниманія мореплавателей заслуживаютъ главы 3-я и 5-я, но и вообще предметъ физической географіи не долженъ быть чуждъ образованному моряку, служа ему необходимымъ подготовленіемъ для описанія разныхъ странъ, какія случится ему видѣть въ его путешествіяхъ.

Намъ интересно было прочесть, что сказано тутъ о волнахъ океана—предметъ трактуемый чрезвычайно разнo и всегда неопредѣлительно; но и тутъ нашли мы вотъ что: «высота волнъ по точнѣйшимъ наблюденіямъ въ открытомъ океанѣ мѣнѣе той, какую ей обыкновенно приписываютъ, даже при сильныхъ вѣтрахъ она не болѣе 30 или 35 ф. и только рѣдко доотигаетъ 45 футъ. Ширина низкихъ волнъ въ 50, а высокихъ въ 20 разъ больше высоты ихъ; скорость же распространенія ихъ въ океанѣ принимается отъ 16 до 40 ф. въ секунду, смотря по глубинѣ моря. Но всѣ эти измѣренія не очень точны; они производились по большей части при содѣйствіи

двухъ наблюдателей на корабляхъ, плывшихъ вмѣстѣ въ небольшомъ разстояніи другъ отъ друга.» (стр. 85).

## IV.

*Краткій очеркъ всеобщей исторіи, для воспитанниковъ морскаго кадетскаго корпуса.* Съ таблицами, картами и рисунками (всего 23), составилъ *В. Прохоровъ*. С. П. Б. въ тип. М. К. К., 1851. 50 стр., въ 4-ю д. л., (цѣна 1½ р. с.). Вотъ еще учебникъ, по совершенно въ новомъ родѣ.

Сжатый текстъ его объясненъ и дополненъ чрезвычайно интересными картами древняго свѣта и частей его; также изображеніями оружій, судовъ, утварей и вообще многихъ памятниковъ древности. Изображенія эти живо дѣйствуютъ на юное воображеніе воспитанниковъ и доставляютъ имъ случай легко и наглядно изучать то, что прежде запоминалось изъ разсказа учителя, или выучивалось наизусть изъ руководства. Какое напримѣръ описаніе можетъ замѣнить рисунокъ *египетскаго корабля* и *фароса*? Одинъ взглядъ на эти рисунки даетъ ясное понятіе объ изображаемыхъ ими предметахъ.

Полагаемъ, что карты и другія приложенія къ сочиненію г. Прохорова, дѣлаютъ его не только весьма полезнымъ для воспитанниковъ, но и очень интереснымъ для людей любознательныхъ.

## V

Предъидущая книга обнимаетъ древнюю исторію до Александра Македонскаго включительно, а здѣсь укажемъ на новую нѣмецкую книжку, въ которой есть кое-что объ военно-морскомъ дѣлѣ у Римлянъ:

*Das römische kriegswesen ein Hilfsbuch zur Lectuere der römischen und griechischen Historiker, bearbeitet von Dr. Fr. W. Ruckert*

Римское военное дѣло. вспомоательная книга для чтенія римскихъ и греческихъ историковъ.

Составилъ Докторъ Фр. В. Рюкертъ. Съ 54-ю гравированными изображеніями, на четырехъ листахъ. Берлинъ. 1850 г. въ 8-ю долю листа. VIII и 86 страницъ. (Цѣна 1 р. 35 к. сер.),

Книга эта раздѣлена на три отдѣла. Первые два (отъ 1-й до 67 стр.) заключаютъ описаніе сухопутнаго, а послѣдній (67-80 стр.) морскаго дѣла у Римлянъ. Въ немъ содержатся: *А.* отдѣльныя части военнаго судна, *В.* экипажа судовъ, *С.* гавани, и *Д.* морское сраженіе. Въ концѣ книги помѣщенъ алфавитный указатель военныхъ и морскихъ словъ и выраженій, встрѣчающихся въ сочиненія. Потомъ техническіе термины, также по алфавату, приведены по латыни и по гречески. Это очень облегчаетъ отыскиваніе желаемыхъ терминовъ въ текстѣ и объясняетъ иногда ихъ происхожденіе.

## VI.

Укажемъ теперь нашимъ читателямъ, на нѣкоторыя замѣчательныя статьи въ нашихъ журналахъ.

1) *Артиллерійская служба при вооруженіи и оборонѣ береговъ.* Подъ этимъ заглавіемъ въ 1 и 2 номерахъ Артиллерійскаго журнала нынѣшняго года, помѣщенъ переводъ двухъ главъ изъ сочиненія: *Service de l'artillerie dans l'armement et la defense des places et des côtes, par M. de Saintemarie.* Paris, 1844. Главы эти заключаютъ: VI-я расположеніе и вооруженіе береговыхъ батарей, и VII-я сооруженіе и службу ихъ. По недостатку у насъ сочиненій этого

рода, такая статья достойна вниманія, хотя морская часть въ ней переведена не совсѣмъ отчетливо, но безъ вреда дѣлу.

2) *Устройство дока въ Грэтъ-Гримсби и пародьствующій коперъ Пасмидса.* Грэтъ-Гримсби есть небольшой портъ на восточномъ берегу Англїи, при устьѣ рѣки Гумберъ, нѣсколько ниже Гулла; но этотъ стоитъ на лѣвомъ или сѣверномъ берегу рѣки, а Грэтъ-Гримсби на противномъ. Хорошіе чертежи дополняютъ краткость описанія этой работы. А какъ при этомъ употреблялся, для забивки свай, такъ называемый, *паровой молотъ Нессмита*, то и оъ тутъ же описанъ. Статья эта напечатана въ 4-й книжкѣ журнала главного управленія путей сообщенія, за нынѣшній годъ, гдѣ помѣщена и другая статья достойная вниманія морскихъ офицеровъ, о *дальномъ разѣ Порро и Гртерга*, съ рисунками.

3) *Отчетъ директора главной физической обсерваторїи господину Министру Финансовъ, за 1850 годъ.* (№ 7 Горн. Ж. 1851). Обсерваторія эта находится въ С. Петербургѣ, близъ горнаго института. Директоръ ея г. академикъ Купферъ. Наблюденія въ ней начались со второй половины 1849 г., и производятся ежедневно, каждый часъ, днемъ и ночью, причемъ опредѣляются: измѣненіе склоненія магнитной стрѣлки, измѣненіе горизонтальнаго напряженія магнетизма; высота барометра и термометра; давленіе водяныхъ паровъ въ атмосферѣ; направленіе вѣтра; состояніе неба; количество дождя и снѣга, и солнечная теплота. Ежемѣсячно, въ условные дни, какъ здѣсь, такъ и въ Англїи, производится наблюденія двухъ первыхъ измѣненій, черезъ каждыя пять минутъ. Наконецъ, по временамъ дѣлаются опредѣленія абсолютныхъ величинъ склоненія, наклоненія и напряженія магнитной силы. Въ зависимости главной обсерваторїи состоятъ, учрежденные для той же цѣли обсерваторїи, въ слѣдующихъ мѣстахъ: въ *Ситхл* и *Аялп*, отъ Росс. Амер.



компаніи; въ *Пекинѣ*, при нашей тамъ миссіи; въ *Богословскѣ*, на восточномъ склонѣ Урала, и въ *Златоустѣ*, на западномъ его склонѣ, отъ горнаго вѣдомства, которое временно содержало такія же обсерваторіи въ *Екатеринбургѣ*, *Барнауль* и *Нерчинскѣ*. Отъ военнаго министерства есть обсерваторіи въ *Новопетровскомъ укр.*, на восточномъ берегу Каспійскаго моря, и въ *Раимскомъ укр.*, на восточномъ же берегу моря Аральскаго, при устьѣ р. Сыръ-Дерьи. На Кавказѣ есть значительная магнитная обсерваторія, въ *Тифлисѣ*. Въ южной Россіи метеорологическая обсерваторія въ *Луганѣ*, на камешугольныхъ степяхъ Дона.—Кромѣ того, главная обсерваторія пользуется метеорологическими наблюденіями, производимыми въ нашихъ портахъ, также при гимназіяхъ и нѣкоторыхъ корпусахъ и училищахъ. По разсмотрѣніи этихъ наблюденій въ главной обсерваторіи, ихъ публикуютъ за каждыя три мѣсяца, подъ названіемъ *метеорологическихъ обозрѣній*.

Въ отчетѣ этомъ помѣщены и сношенія нашей главной обсерваторіи съ иностранными, также особыя ея занятія, какъ-то: изслѣдованія надъ упругостію металловъ, въ крученіи и сгибаніи; расширеніе металловъ отъ теплоты, и разложеніе атмосфернаго воздуха, помощію *эвдиометра* г-на Реньо.

Магнетизмъ и метеорологія такъ близки мореплаванію, что изслѣдованіе ихъ, особенно въ Россіи, конечно поинтересуютъ нашихъ господъ морскихъ офицеровъ.

4) *Объ испытаніи разныхъ сортовъ каменнаго угля въ Англіи* (№ № 7 и 8 Горн. Ж. 1851), переведено изъ рапортовъ комиссіи, напечатанныхъ въ Лондонѣ, въ 1848 и 1849 г.г. Тутъ приведены изслѣдованія надъ 69-ю сортами этого топлива, въ томъ числѣ нѣсколько искусственныхъ составовъ его. Ученой трактатъ этотъ имѣетъ пользу практическую, по важности и обширности употребленія угля.

Тутъ показанъ химической составъ (средній изъ нѣсколькихъ разложеній) разныхъ сортовъ угля; экономическія качества его; нагрѣвательная сила; сила дѣйствительная и теоретически возможная (т. е. сколько фунтовъ воды можетъ быть обращено въ пары однимъ фунтомъ угля); выпаривательная способность угля и выжженного изъ него кокса. Все это представлено въ таблицахъ, объясненныхъ хорошимъ текстомъ.

Такія свѣдѣнія даютъ возможность точнѣе судить о качествахъ привозимаго сюда англійскаго угля, который выписывается въ огромныхъ количествахъ.

Мы имѣемъ на Дону антрацитъ, далеко превосходящій все сорта англійскихъ углей. Онъ съ большою пользою и выгодною употребляется для отопки зданій и на пароходахъ, отчасти и въ кузницахъ. При должномъ устройствѣ печи, 30 пудовъ его, или 10 кубич. футовъ, вполне замѣняютъ сажень лучшихъ трехполѣнныхъ дровъ; притомъ антрацитъ занимаетъ въ 30 разъ менѣе мѣста, чѣмъ дрова. Отъ употребленія его значительно понизилась цѣна дровъ въ южныхъ портахъ нашихъ, даже въ Москву находятъ выгоднымъ привозить его. Для пароходовъ идетъ собственно *грушевской антрацитъ*, добываемый въ 60 верстахъ отъ Ростова, на Дону, и въ 30-ти отъ Мелеховской пристани, на той же рѣкѣ. На черноморскихъ пароходахъ употребляется онъ только отчасти, а на каспійскихъ исключительно.

Обиліе донскаго антрацита не исчислимо. Поверхность его пластовъ обнимаетъ до 24-хъ тыс. квадрат. верстъ; на этомъ пространствѣ уже найдено 130 мѣсторожденій; пласты этого угля большею частію въ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> фута толщины (мѣстами и до девяти футовъ), а его вѣсъ въ одномъ кубическомъ футѣ—3 пуда; поэтому будетъ на одной квадратной разрабатываемой верствѣ до 92-хъ милліоновъ пудовъ антрацита!

Все эти свѣдѣнія о нашемъ антрацитѣ извлекаемъ мы изъ

*обзора горной производительности Россіи*, составленнаго генераломъ Чевкинымъ и полковникомъ Озерскимъ, и напечатаннаго въ № 9 Горнаго Журнала нынѣшняго года. Весьма любопытная статья эта оканчивается такъ: » Остается сѣумѣть воспользоваться этимъ истиннымъ сокровищемъ; начало уже положено: антрацитъ *донецкій* явился на Азовскомъ, Черномъ, Каспійскомъ морѣ, на Волгѣ и даже въ Москвѣ, *приступлено и къ выдѣлкѣ имъ желѣза*; но всѣ эти начинанія, предпринятія, какъ и всякое у насъ доброе нововведеніе, попеченіемъ правительства, суть только первые камни обширнаго сооруженія, для котораго всѣ способы имѣются, и нужно теперь содѣйствіе промышленности и дѣятельности частной. Для нее разработка Донецкаго антрацита и учрежденіе желѣзнаго на антрацитѣ производства, представляютъ поприще самое обильное и выгодное, особенно при предстоящемъ вскорѣ открытіи московской желѣзной дороги. (Писано въ сентябрѣ 1851 г.) Вслѣдъ за открытіемъ этимъ, нѣтъ сомнѣнія, желѣзныи путь устроится до Оки и за Окою; тутъ достигнетъ онъ уже мѣсть, гдѣ по цѣнности древеснаго топлива, представится выгода употреблять для паровозовъ антрацитъ; съ каждымъ годомъ оскуднѣніе лѣсовъ выставитъ явственнѣе выгоду употребленія минеральнаго топлива; и тогда будь только устроено въ Донецкомъ краѣ желѣзное производство на прочномъ основаніи, сама нужда не замедлитъ указать всю пользу желѣзнаго пути отъ Оки къ Азовскому морю; пути сугубо выгоднаго: для снабженія топливомъ обширной, безлѣсной или малолѣсной полосы центральной Россіи, и для доставленія произведеній ея къ южнымъ портамъ; тогда пройдутъ немногіе годы и по всей вѣроятности средоточіе Россіи соединится желѣзною дорогою съ южнымъ ее моремъ, благодаря антрациту донецкому! »

5) Восточная Сибирь въ 1850 году получила новое устрой-

ство для управленія. Въ ней заключаются теперь области: Забайкальская (главное мѣсто ея есть *Чита*), Якутская и Камчатская, и градоначальство Кяхтинское. При этомъ упраздненъ, въ нынѣшнемъ году, Охотскій портъ, по его неудобствамъ и нездоровому климату; бывшее Охотское приморское управленіе уничтожено. Составлявшіе его округа отошли: Охотскій къ области Якутской и Гижигинскій къ области Камчатской. Сія послѣдняя расширена и получила военнаго губернатора, котораго помощникъ есть командиръ расположеннаго въ Камчаткѣ флотскаго экипажа и онъ же капитанъ надъ Петропавловскимъ портомъ. Все это переформированіе подробно описано въ октябрьской книжкѣ журнала Мин. Вн. дѣлъ. Въ томъ же журналѣ въ №№ 6-мъ и 7-мъ описаны Чукчи и торговля ихъ съ сѣверо-западнымъ берегомъ Америки.

Говоря о Камчаткѣ и Чукчахъ, укажемъ на историческую статью о *первой камчатской экспедиціи Беринга, 1725-1729 г.г.*, напечатанную въ 3-мъ номерѣ Отечественныхъ Записокъ.

6) *Вѣстникъ Императорскаго Русскаго географическаго общества*, котораго вышло въ нынѣшнемъ году пять книжекъ, представляетъ очень много интереснаго для мореплавателей вообще, какъ участниковъ въ распространеніи географическихъ познаній о земномъ шарѣ. Здѣсь укажемъ только на статьи наиболѣе для насъ замѣчательныя. Первая изъ нихъ есть: *Обзорніе главнѣйшихъ путешествій и географическихъ открытій съ 1838 по 1848 г.*, соч. г. Свенске. Доселѣ описано это въ Европѣ, Азіи, Африкѣ и Америкѣ, за означенное десятилѣтіе. Во 2-й книжкѣ «Вѣстника» помѣщенъ историческій обзоръ *Гидрографическихъ работъ въ Сѣверо-Американскихъ штатахъ*. Въ той же книжкѣ описанъ *Таймурскій полуостровъ*—самая сѣверная оконечность нашего материка, достигающая до  $77\frac{1}{2}$  градусовъ сѣверной

широты. Страна эта изслѣдована была въ 1736—1742 годахъ. Свѣдѣнія о ней—болѣе уже чѣмъ столѣтнія—собралъ трудолюбивый дѣятель морской литературы нашей А. П. Соколовъ, изъ архивовъ: адмиралтейскаго, главнаго штаба и академіи наукъ. Онъ обѣщаетъ напечатать въ слѣдующей (9-й) части «Записокъ гидрографическаго департамента» всѣ свѣдѣнія о замѣчательной экспедиціи этой съ картою.

Въ 3-й книжкѣ «Вѣстника» приведены *новые документы о сожженіи Персидскихъ кораблей на Каспійскомъ морѣ, въ 1751 году*. Откуда видно, что въ царствованіе Императрицы Елисаветы Петровны принять былъ въ нашу службу изъ англійской, морской капитанъ Эльтонъ. Тутъ имѣлъ онъ случай познакомиться съ Волгою и впадающими въ нее большими рѣками; но не удалось ему быть на Аральскомъ морѣ, куда онъ предназначался; не видя для себя ничего впередъ, онъ въ 1738 г. оставилъ службу и занялся приведеніемъ въ исполненіе, составленнаго имъ, проекта для торговли Англии съ Персією, чрезъ Россію и по Каспійскому морю. Въ 1740 г. получилъ онъ дозволеніе нашего правительства строить для этой цѣли суда въ Казани, а въ 1742 г. компанія имъ составленная утверждена была актомъ англійскаго парламента. Но приступивъ къ дѣлу, встрѣтилъ онъ много препятствій, и несмотря на то отправился однако въ Персію, и уже оттуда, по неудачамъ, разсорился съ товарищами и вступилъ въ службу Персіи. Надиръ-Шахъ поручилъ ему устроить въ Ленгерутѣ (т. е. южномъ берегу Касп. моря) адмиралтейство, гдѣ Эльтонъ и началъ строить корабли, что и разрушило компанію въ началѣ еще ея существованія. Между тѣмъ правительство наше съ 1748 года, начало брать мѣры противъ распространенія власти Персіянъ на Каспійскомъ морѣ, и въ 1751 году высланы были для этого, изъ Астрахани, два военныя судна: гекботъ С-тъ Илья и шнява С-тъ Екатерина. Первымъ командовалъ

мичманъ Рагозо, которому даны были и инструкціи, вторымъ мичманъ Токмачевъ. Юля 30, пошли они отъ четырехъ-бугорной брандвахты, заходили въ Дербентъ и Баку. Сентября 5-го пришли въ Зинзили. Тутъ узнали они, что Эльтонъ убитъ, а сооруженное имъ въ Ленгерутъ адмиралтейство разрушено, бывшимъ въ Гилани Мизандронскимъ Асан-Ханомъ; и что осталось только два персидскіе корабли, стоящіе въ рѣкѣ Себдур (Сефидуръ). Туда пришли наши суда 13 сентября, а въ ночь съ 17-го на 18-е число того мѣсяца, сожгли тѣ два персидскіе корабли, бывшіе безъ людей. Оба корабля были трехмачтовые. Одинъ двухдечный, длиною между штевнями 100 ф., шириною 22 ф.; въ верхнемъ декѣ 24 порта, нижній безъ портовъ. Другой корабль, однодечный, длиною 90 ф., шир. 21 ф., въ декѣ его сдѣлано до гротъ-мачты по четыре порта на сторонѣ. Операцию сожженія исполнилъ мичманъ Токмачевъ, потому что г. Рагозо умеръ отъ горячки 24 сентября. Все это извлечено изъ рапорта мичмана Ильи Токмачева, отъ 12 октября, астраханскому губернатору, камергеру Брылкину.

Наконецъ, въ 5-й книжкѣ «Вѣстника» есть извѣстіе *объ изслѣдованіи рѣки Иордана и Мертваго моря*. Изслѣдованіе это произведено было въ 1848 г. экспедиціею, снаряженною Сѣверо-Американскими Соединенными Штатами, подъ начальствомъ лейтенанта Линча. Они составили карту этого моря или Асфальтоваго озера, котораго крайняя длина 41 миля, ширина около 9-ти морскихъ миль. Наибольшая глубина 1308 англ. ф.; грунтъ вездѣ грязь, часто перемѣшанная съ кристаллами соли. Поверхность Мертваго моря найдена на 1235 франц. ф. ниже Средиземнаго моря и на 612 фр. ф. ниже озера Тиверіадскаго, изъ котораго вытекаетъ р. Иорданъ, впадающая въ Мертвое море; слѣдовательно паденіе ея 623 франц. фута.

Здѣсь остановимся въ указаніяхъ на любопытныя статьи Вѣ-

етника Императорскаго географическаго общества, которыхъ въ немъ еще много, и тѣмъ окончимъ наши библиографическія замѣтки.

## С М Ъ С Ъ .

*Переносъ адмиральскаго флага во время сраженія.*  
Здѣсь приводятся нѣсколько случаевъ переноса флага англійскихъ адмираловъ съ одного судна на другое, для удобнѣйшаго распоряженія флотомъ во время сраженія или преслѣдованія непріятели.

Въ сраженіи при Нортъ-Форландѣ, 25 іюля 1666 г., принцъ Рупертъ и герцогъ Альбемарль, находившіеся на одномъ кораблѣ, принуждены были, послѣ трехъ-часоваго боя съ Рюйтеромъ, перенести свой флагъ на другой корабль.

Сэръ Эдвардъ Спрагге, адмиралъ синяго флага, въ сраженіи 28 мая 1673 г., три раза переносилъ свой флагъ съ корабля на корабль, а 11-го августа, того же года, храбрый адмиралъ этотъ перенесъ свой флагъ съ *Ройяль-Принца* на *С. Джорджъ*; и наконецъ при переѣздѣ его съ флагомъ съ *С. Джорджа* на *Ройяль-Чарльсъ*, ядро разбило шлюпку и онъ утонулъ.

Въ сраженіи при Сольбеѣ, 28 мая, 1672 г., герцогъ Іоркскій перенесъ свой флагъ съ обитаго корабля *С. Михаель* на *Лойяль-Лондонъ*, и продолжалъ сраженіе съ 3 часовъ утра до 7 часовъ вечера, увѣнчавшееся побѣдою.

Вице-адмиралъ Ральфъ-Делаваль, послѣ сраженія при мысѣ Ла-Гогъ, 19 мая, 1692 года, перенесъ свой флагъ съ *Ройяль-Соверейнъ* на *С. Альбансъ*, для произведенія нападенія

на три непріятельскіе корабля, расположившіеся на отмели, подъ защитою батарей въ Шербургскомъ заливѣ. Сэръ Ральфъ, убѣдясь что не можетъ подойти довольно близко на *С. Альбансъ*, пересѣлъ на одну изъ шлюпокъ для буксированія брандеровъ. Отважность его увѣнчалась полнымъ успѣхомъ: онъ сжегъ все три судна, которыя были трехдечныя.

Сэръ Джорджъ Рукъ (*Rooke*), послѣ посылки для разрушенія кораблей въ заливѣ Ла-Гогъ, былъ отраженъ, для той же цѣли, на одной изъ шлюпокъ для содѣйствія брандерамъ: онъ сожегъ въ первый день 6 кораблей, а на другой день еще 7, кромѣ транспортовъ и другихъ мелкихъ судовъ.

При Виго, 12 октября, 1702 года, когда загорѣлся *Горбей*, сэръ Джорджъ Рукъ пересѣлъ съ флагомъ на шлюпку, и перевезъ вице-адмирала Голсона, послѣ потушенія пожара, на другой корабль.

(Изъ *Naut. Stand.* № 45.).



*Морскія застрахованія въ Гамбургѣ.* Въ 1850 году, застрахованія отъ морской опасности простирались здѣсь въ 312,686,600 гамбургскихъ банковыхъ марокъ; въ томъ числѣ здѣшними 22 страховыми компаніями принято на страхъ на 278,156,600 банк. мар., причеъ средняя страховая премія составляла  $1\frac{9}{16}$  проц. Остальная сумма принята на страхъ здѣшними частными страховщиками (на 20 мил. б. мар.) и двумя агентствами иностранныхъ страховыхъ компаній (однимъ на 8,200,000, а другимъ на 6,330,000 б. мар.). Въ 1849 году вся сумма застрахованій составляла только 281,147,200, а въ 1848 г. 249,793,000 б. мар., почему и оказывается значительное приращеніе застрахованій въ послѣдніе два года, служащее доказательствомъ, что кругъ дѣйствій гамбургскихъ страховыхъ заведеній постоянно увеличивается, и что сія заве-



денія пользуются въ отдаленнѣйшихъ странахъ кредитомъ, который нисколько не поколебался даже въ самыя неблагопріятныя времена.

(Коммерч. газ. № 139.).

==

*Судно пробитое китомъ.* Въ Американской газетѣ *New-Bedford Mercury* сообщаютъ слѣдующее: «Въ исторіи китовой ловли встрѣчаются необыкновенно рѣдко примѣры, подобные гибели корабля «Анна-Александръ», о которомъ мы только что получили извѣстіе. Первый случай гибели отъ удара кита въ подводную часть судна произошелъ съ кораблемъ Эссексъ за 20 — 25 лѣтъ предъ симъ. Корабль «Анна-Александръ» встрѣтилъ, 20-го августа 1851 года, въ Тихомъ океанѣ подъ 5° 50' южной широты и 102° западной долготы, большого кита-самца, и выслалъ, какъ обыкновенно водится, противъ него лодки. Одну изъ нихъ, съ которой была въ него пущена острога, китъ схватилъ пастью, и раздробилъ въ мелкіе куски. Китоловы успѣли выскочить изъ лодки и были спасены другими шлюпками. Такимъ же образомъ поступилъ китъ и съ другою лодкою. Послѣ сего капитанъ корабля рѣшился не подвергать своихъ людей бесполезной опасности, и приказалъ дѣйствовать противъ сильнаго животнаго съ палубы корабля «Анна-Александръ». Экипажъ брига поднялъ паруса, и дважды пропустилъ звѣря мимо себя, а потомъ уже пустилъ въ него острогу. Казалось, гарпушъ глубоко вошелъ въ тѣло животнаго, которое однако же немедленно оборотилось и въ тоже мгновение корабль ощутилъ подводный ударъ, какъ бы наткнулся на скалу. Въ трюмѣ оказалось большое отверстіе, и вода сильно стала пробивать внутри корабля. Экипажъ съ трудомъ спасся въ одну лодку, и трое сутокъ носился по океану безъ пищи, пока не былъ встрѣченъ кораблемъ «Нантукетъ», на который и былъ принятъ. Капитанъ Деблуа

и девять его спутниковъ представили подъ присягою донесеніе о семь происшествіи консулу Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ въ Паитѣ.» (*Слѣв. Пч.* № 264). Еще см. М. Сб. Т. VI стр. 184.



*Опять средство отъ морской болѣзни.* Въ одномъ изъ послѣднихъ засѣданій «Британскаго общества усовершенствованій въ наукахъ», Г. Д. Аткинсонъ, сообщилъ нѣсколько новыхъ предположеній о морской болѣзни; онъ полагаетъ, что дѣйствіе качки первоначально обращается къ мозгу, а послѣ уже начинаютъ страдать желудокъ, кишечные каналы и проч. Предлагаемое имъ средство служить для того, чтобы уничтожить безпорядокъ, возбужденный движеніями судна въ мозговой системѣ. Для этого г. Аткинсонъ совѣтуетъ пассажирамъ сѣсть, взять въ руки полный стаканъ воды, и стараться удержать его въ равновѣсіи. Это можно выполнить, дѣлая туловищемъ и рукою разныя движенія, сообразно съ движеніями боковой и килевой качки. *Невольныя* движенія эти отъ практики скоро превращаются въ *вольныя*, и тогда пассажиръ, по словамъ г. Аткинсона, будетъ вылѣченъ отъ морской болѣзни.



*Тифонъ въ Сициліи.* Въ *Morning Chronicle* помѣщено письмо изъ Мальты отъ  $\frac{3}{15}$  дек., въ которомъ описаны страшныя слѣдствія бывшей на берегахъ Сициліи, близъ *Марсала*, необыкновенной бури, сопровождаемой двумя тифонами, которые, въ видѣ конусовъ, обращенныхъ вершинами внизъ, шли съ неимоверною быстротою и срывали все, что имъ встрѣчалось на пути: крыши домовъ, деревья и пр. Они подымали на воздухъ даже людей и животныхъ, которые послѣ падали на землю или въ море. Во время продолженія этой бури шелъ проливной дождь и крупный градъ. Проходя *Кастелламаре*, близъ *Стабии*, два эти тифона уничтожили полъ-города и унесли 200

человѣкъ въ море. Всего болѣе 500 человѣкъ погибли на берегу, въ гаваняхъ и на судахъ, въ нихъ стоящихъ. Земля опустошена на пространства нѣсколькихъ миль.

=

*Еще взрывъ судна отъ самовозгоренія угля.* Недавно прусское судно *Фортуна*, на пути изъ Англіи въ Бременъ, нагруженное углемъ, претерпѣло страшное бѣдствіе. Находясь на высотѣ Донженеса, въ Англійскомъ каналѣ, шкиперъ сойдя въ низъ, услышалъ одинъ за другимъ два легкіе треска. Вслѣдъ за этимъ страшный взрывъ разбилъ каютныя перегородки, сломалъ бимсы и самую палубу, на пространства отъ юта до шпика, и исковеркалъ гребныя суда и камбузы. Опустошеніе было страшное. Изъ четырехъ вахтенныхъ матросовъ, два были убиты и одинъ опасно раненъ. Уцѣлѣли только бывшіе внизу. Спокойное состояніе моря спасло судно отъ потопленія, ибо съ правой его стороны, вырвана была часть борта, почти до самой ватерлиніи. Случившееся тутъ дильское судно помогло *Фортуни* войти въ Рамсетъ. Сила взрыва была такъ велика, что выше марсовъ найдены были обрывки лючного брезента и куски угля.

=

*Новаго рода паруса.* Въ одной изъ арктическихъ экспедицій настоящаго времени, употреблялись иногда летучіе паруса, пускаемые съ судовъ, какъ дѣтскіе змѣи. Это были четырехугольные щиты, изъ тонкой парусины, до 10 ф. высоты, при  $6\frac{1}{2}$  футахъ ширины, привязанные къ тонкимъ трюсамъ, длиною въ 50 или 60 сажень. Ихъ пускали на воздухъ при свѣжемъ попутномъ вѣтрѣ, когда онъ не дѣйствовалъ на поверхности моря, между вѣтрами, что въ тѣхъ моряхъ случается не рѣдко. Три или четыре такіе змѣи подвигали судно впередъ, такъ что оно слушалось руля.

=

## Р А З Н Ы Я  И З В Ъ С Т І Я.

— Въ помощь главнокомандующему Австрійскими морскими силами учрежденъ въ Триестъ адмиралтействъ-совѣтъ, который началъ свои дѣйствія съ  $\frac{20 \text{ октября}}{1 \text{ ноября}}$  1851 года. Онъ раздѣляется на слѣдующія семь отдѣлений или департаментовъ: 1) совѣтъ, 2) военная часть, 3) кораблестроеніе и вооруженіе, 4) зданія и машины, 5) артиллерія и оружіе, 6) продовольствіе и обмундированіе, 7) аудиторіатъ.

— Пишутъ изъ Нанта отъ  $\frac{7}{19}$  декабря, что купеческій шлюпъ *le Railleur* обращаетъ тамъ на себя вниманіе всѣхъ моряковъ и въ особенности кораблестроителей. Снаружи его, не видно ни одного гвоздя или болта; обшивныя доски придѣланы къ шпангоутамъ несквознымъ скрѣпленіемъ. Это сдѣлано по способу бордоскаго шкипера Катерино (*Catherineau*), получившаго на то привиллегію. Главною выгодою этого изобрѣтенія полагаютъ то, что въ крѣпленіяхъ можно будетъ замѣнить мѣдь желѣзомъ, которое не подвергнется окисленію. Крѣпость этого шлюпа уже испытана нѣсколькими рейсами.

— По 1-е декабря нынѣшняго года прошло чрезъ Зундъ 19,294 судна, а въ прошломъ году въ тоже время 18,454 судна. Въ этихъ числахъ, Русскихъ судовъ было 950 и 1126. Наибольшее число судовъ было англійскихъ и шведско-норвежскихъ, именно отъ  $4\frac{1}{2}$  до 5 тысячъ.

— Въ Нью-Йоркѣ открытъ конкурсъ для поднесенія г-ну Стирзу, строителю клиперъ-яхты *Альбатросъ*, подарка народнаго.

— На Севѣ спущенъ, 11 ноября, учебный фрегатъ Виль-де-Пари въ присутствіи Президента республики (см. М. Сб. Т. VI. стр. 453).

— Адмиралъ Дундасъ назначенъ, вмѣсто адмирала Паркера, командующимъ англійскою эскадрою въ Средиз. морѣ; онъ подыметъ флагъ свой на 120 пуш. кораблѣ *Ватерлоо*.

— Въ Англїи готовится еще частная экспедиція для поисковъ за Франклиномъ. Начальникомъ ея назначенъ кап. Битсонъ; изысканія будутъ производиться изъ Берингова пролива.

=

П Р И Б А В Л Е Н І Я   К Ъ   С Т А Т Ъ Ъ :


*Взглядъ на Венецію въ морскомъ отношенїи.*

Стр. 469. Во время осады Турками Кандїи, гарнизонъ ея сдѣлалъ 80 вылазокъ, отразилъ 69 штурмовъ и выдержалъ 1364 взрыва, отъ заложенныхъ непріателемъ минъ.

Стр. 495. Въ примѣчанїи, гдѣ говорится объ экипажѣ галеры, пропущенъ — врачъ (*medico*), который, независимо отъ упомянутаго тамъ хирурга, состоялъ въ комплектѣ экипажа.

=

При этой книжкѣ раздается портретъ  
Адмирала  
Михаила Петровича Лаварева.

Удостоено  Ученымъ Комитетомъ,  
Предсѣдатель Адмиралъ Рикордъ.

## ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНѢ

**Н. А. РАТЬКОВА и Ко.,**

Коммисіонера Министерства государственныхъ Имуществъ, Гидрографическаго Департамента и Морскаго Ученаго Комитета; въ С.-Петербургѣ, на Невскомъ проспектѣ, у Полицейскаго моста, въ домѣ Голландской церкви, продаются слѣдующія книги:

(Цѣны означены на серебро).

**ФИЗИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФІЯ**, академичка *Э. Ленца* съ атласомъ. Спб. 1851. г. ц. 3 р. с., вѣс. за 3 ф.

**ПАМЯТНАЯ КНИГА**, военныхъ узаконеній для штабъ и оберъ офицеровъ, сост. *В. Владиславлевымъ*, Сиб. 1851. г. ц. 2 р. вѣсов. за 2 ф.

**ЛЕКЦІИ АСТРОНОМІИ**, читанныя кап. лейт. *С. Зеленымъ* второе изданіе, 1851. г. ц. 2 р. сер. съ пер. 2 р. 50 к. сер.

**ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ СѢВЕРНОЙ ВОЙНЫ**, составилъ Гвардейскаго генеральнаго штаба полковникъ *Карцовъ*, Спб. 1851. г. ц. 1 р. 45 к. вѣсов. за 1 ф.

**ТРЕХЪ-ЯЗЫЧНЫЙ МОРСКОЙ СЛОВАРЬ** на англійскомъ, французскомъ и русскомъ языкахъ, въ трехъ частяхъ, собралъ *А. Шишковъ*, ц. 70 к.

**ДВИЖЕНІЕ ФЛОТОВЪ** въ двухъ частяхъ сочиненіе Г. Джона Клерка, перев. съ Англійскаго флота капитанъ лейтенантъ *Ю. Лисянскій* Сиб. 1803 г. въ 4 д. ц. 80 к. вѣс. за 3 ф.

**ПУТЕШЕСТВІЕ ГОЛОВНИНА**, НА ШЛЮПЪ ДІАНА въ 1807-1809 годахъ. 2 книги ц. 1 р. 50 к.

**СОКРАЩЕННЫЯ ЗАПИСКИ ФЛОТА КАПИТАНЪ ЛЕЙТЕНАНТА ГОЛОВНИНА**, о плаваніи его на шлюпъ Діана для описи Курильскихъ острововъ, въ 1811 году. ц. 50 к.

**ПУТЕШЕСТВІЕ ГОЛОВНИНА НА ШЛЮПЪ КАМЧАТКА** вокругъ *Сѣвѣ*, въ 1817 и 1819 годахъ, 2 книги ц. 1 р. 50 к.,

Подписная цѣна на журналъ Морской Сборникъ за годовое изданіе, безъ пересылки и доставки на домъ. 3 руб. За доставку на домъ и за пересылку по почтѣ, прибавляется по 1 руб. сер. за экземпляръ. Подписка принимается: *для живущихъ въ С. Петербургѣ*: у книгопродавца Ратькова (на Невскомъ проспектѣ, въ домѣ Голландской церкви); *для иногороднихъ* — въ С. Петербургской Газетной Экспедиціи. Сверхъ того, для гг. служащихъ во флотѣ и во флоте для всѣхъ живущихъ въ военныхъ портахъ, подписка открыта во всѣхъ портовыхъ инструментальныхъ камерахъ.

Для присутственныхъ мѣстъ, и для морскихъ чиновъ, *находящихся въ С. Петербургѣ*, подписка будетъ приниматься и въ Морскомъ Ученомъ Комитетѣ, *но безъ пересылки.*

---

NB. Статьи для напечатанія въ Морскомъ Сборникѣ, просятъ доставлять въ Морской Ученый Комитетъ, въ Редакцію Сборника, *съ подписью*. Если автору не угодно, чтобъ имя его было извѣстно публикѣ, то должно предварить о томъ редакцію; статьи же, доставленные за анонимными и псевдонимными подписями, или вообще безъ подписи, напечатаны не будутъ.

Редакція покорнѣйше проситъ еще о возможной исправности доставляемыхъ ей рукописей, въ которыхъ особенно разборчиво должны писаться: имена собственные, названія мѣстностей и вообще цифры.

---

# МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



**ТОМЪ ШЕСТЫЙ**

*За вторую половину 1851 года.*

---

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

1851.