

VII T

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

МОРСКИМЪ УЧЕНЫМЪ КОМИТЕТОМЪ.

Томъ XLVII.

№ 2.

ИЮНЬ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА.

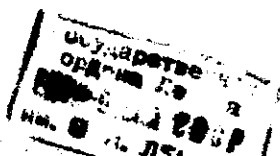
1860.



Печатать дозволяется. С. Петербургъ, 5 Юля 1860 г.

Предсѣдательствующій въ М. Уч. Ком., Вце-Адмиралъ *Матюшкинъ*.

Ценсоръ, *П. Новосильскій*.



ОГЛАВЛЕНІЕ

№ 7-го Морскаго Сборника.

I. ПОСТАНОВЛЕНІЯ И РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА.

	<i>Стран.</i>
Высочайшіе приказы по Морскому вѣдомству	LXXVI
Высочайшія награды	LXXXVIII
Приказы Его Высочества, Генераль-Адмирала	XC
Циркуляры Инспекторскаго департамента	XCI

II. ОФИЦІАЛЬНЫЯ СТАТЬИ И ИЗВѢСТІЯ.

Отчетъ Управляющаго Черноморскою Штурманскою ротою, Контръ-Адмирала Манганари, за 1859 годъ	39
Извѣстія о плаваніи нашихъ судовъ за границей:	
Рапортъ командира парохода «Америка», Капитанъ-Лейтенанта Болтина	63
Рапорты командира транспорта «Японецъ», Капитанъ-Лейтенанта Шкота	67
Письмо шкипера комп. корабля «Орусь» къ Военному Губернатору Приморской Области Восточной Сибири	72
Рапорты начальника эскадры въ Средиземномъ морѣ, Контръ-Адмирала Нордмана	72

	<i>Стран.</i>
Репорты командира пароходо-фрегата «Олафъ», Капитана 1 ранга Веймарна	76
Репорты командира фрегата «Илья Муромецъ», Капитанъ- Лейтенанта Пузино	78
Репорты командира корвета «Воль», Капитанъ-Лейтенанта Анкудинова	80
Репортъ командира корвета «Медвѣдь», Капитанъ-Лейте- нанта Чебышева	82
Репортъ командира корвета «Навздыкъ», Капитанъ-Лейте- нанта Селиванова	83
Вѣдомость судамъ русскаго военнаго флота, находящимся въ загра- ничномъ плаваніи	84
Вѣдомость капиталамъ Эмеритальной кассы Морскаго вѣдомства, къ 1 Мая 1860 года	85
Приемъ пожертвованій на улучшеніе быта Православныхъ поклон- никовъ въ Палестинѣ	86

III. ЧАСТЬ НЕОФИЦИАЛЬНАЯ.

О морскомъ воспитаніи. Капитана 1 ранга <i>Римскаго-Корсакова</i>	209
Замѣчанія на отчеты Морскихъ учебныхъ заведеній. Барона А. <i>Николаи</i>	251
Воспоминанія адмирала. Статья Жюрель де-ла-Гравьера. Пере- водъ <i>П. Г.</i>	263
Мысли и матеріалы о судовой отчетности (продолженіе). Лей- тенанта <i>Федорова</i>	318
Маяки. <i>Н. И.</i>	346
Адмиралтейство и портъ въ Соединенныхъ Штатахъ, въ Кали- форніи. <i>Вас. Давыдова</i>	375
О возраженіяхъ на статью о скрѣпленіи вновь-строющихся судовъ. <i>И. фонъ-Шауца</i>	402
Воспоминанія о Парижѣ. <i>И. Кузнецова</i>	425

IV. СМѢСЬ.

Примѣчаніе къ способу г. Муррея для исправленія лунныхъ разстояній. <i>А. Савина</i>	45
Турецкая кочерма. <i>Б.</i>	51
Замѣчанія на статью г-на Бошняка, завятіе острова Сахалина и зимовка въ Императорской гавани. <i>Николай Буссе</i>	52
Опыты надъ смѣшаннымъ паромъ. <i>Ив. Зарубина 1.</i>	54
Настоящая средняя скорость пароваго судна, вычисляемая по числу разъ прохожденія по вымышленной милѣ. <i>И. Зарубина 1.</i>	57
Диаграмма вѣтровъ. г. Мори.	62
Общество морскихъ архитекторовъ	62
Списокъ паровымъ коммерческимъ судамъ Соединенныхъ Штатовъ.	72
Избіеніе младенцевъ.	77
Правила для стрѣлковъ Англійской пѣхоты.	83
Извѣстія изъ портовъ.	87
Бѣдствія на морѣ.	96

V. БИБЛИОГРАФІЯ.

Het leven en karakter van den admiral Jhr. Jan Hendrik van Kinsbergen, beschreven door Mr. C. van Hall.	25
Новыя книги.	28

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Лодочскія замѣтки.	1
Пароходныя сообщенія.	1

Литографированный планъ къ статьѣ: Маяки.

Литограф. планъ Адмиралтейства въ С.-Франциско.

Два листа литографовъ, чертежей къ статьѣ: Турецкая кочерма.

Литограф. диаграмма вѣтровъ.

Нѣтъ позитивныхъ чертежей къ статьѣ г. Фель-Шанпа.

I.

ПОСТАНОВЛЕНИЯ И РАСПОРЯЖЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА.

ВЫСОЧАЙШЕ ПРИКАЗЫ.

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 299. Въ Царскомъ Селѣ; 2-го Мая, 1860.

производятся, за *выслугу лѣтъ* (на основаніи Положенія о Корпусѣ Инженеръ-Механиковъ), изъ Прапорщиковъ, въ Подпоручики: Корпуса Инженеръ-Механиковъ, **Тухтѣевъ**, со старшинствомъ съ 20 Апрѣля сего года. За *выслугу лѣтъ и по экзамену*: въ Подпоручики, Флотскихъ экипажей: 25-го, фельдфебель-боцманъ **Яковлевъ**; въ Прапорщики: 2-го, боцманмать **Семеновъ**,—оба съ назначеніемъ состоять по Адмиралтейству; 4-го Ластоваго экипажа, унтеръ-офицеръ **Задескій**, съ назначеніемъ во 2-й Ластовый экипажъ.

зачисляются на дѣйствительную службу, состоящіе по Резервному флоту: Арсенальныхъ ротъ Корпуса Морской Артиллеріи, Подпоручикъ **Кондратьевъ** и Рабочихъ экипажей, Прапорщикъ **Александровъ**.

зачисляется по резервному флоту, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ, Поручикъ **Моляревскій**.

продолжается срокъ отпуска, состоящему по Резервному флоту, Лейтенанту **Красовскому 2-му**, за границу, на одинъ годъ.

увольняются въ отпускъ: Членъ Комитета о раненыхъ, Генераль—Адъютантъ, Вице—Адмиралъ **Графъ Гейденъ**, съ дозволеніемъ отъѣзжать за границу; Членъ Морскаго Ученаго Комитета, Контръ—Адмиралъ **Невельской 1-й**, на три мѣсяца; Корпуса Инженеръ—Механиковъ, Подпоручикъ **Яшолтъ**, на четыре мѣсяца, — послѣдніе двое для излеченія болѣзней, внутри Имперіи; состоящій по Резервному флоту, Корпуса Морской Артиллеріи, Штабсъ—Капитанъ **Балковъ**, по домашнимъ обстоятельствамъ, за границу, на три мѣсяца.

увольняется отъ службы, по высочайшей конфирмаціи, состоящій по Резервному флоту, Ластовыхъ экипажей, Прапорщикъ **Кріунъ**.

исключаются изъ списковъ, умершіе: Капитаны: состоящій по Резервному флоту, Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, **Комаровъ** и числившійся по Ластовымъ экипажамъ, **Митрофановъ**.

—

№ 300. Въ Царскомъ Селѣ; 9-го Мая, 1860.

производятся, за отличіе по службѣ: Смотритель Николаевскаго Морскаго госпиталя, состоящій по Адмиралтейству, Подполковникъ **Ивковъ**, въ Полковники, съ увольненіемъ отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію. За выслугу лѣтъ (на основаніи Положенія о Корпусѣ Инженеръ—Механиковъ), Корпуса Инженеръ—Механиковъ, Прапорщики: **Леонтьевъ**, **Всеволодовъ** и **Усовъ**, въ Подпоручики, — со старшинствомъ съ 4 Мая сего года.

Состоящему по Резервному флоту, Ластовыхъ экипажей, Подпоручику **Загряжскому**, отдается старшинство въ настоящемъ чинѣ, въ сравненіе съ сверстниками, съ 26 Августа 1856 года.

зачисляются на дѣйствительную службу: изъ Резервнаго флота: Арсенальныхъ ротъ Корпуса Морской Артиллеріи, Подпоручикъ **Васильевъ 3-й**; Корпуса Морской Артиллеріи, Прапорщикъ **Паньтинъ**, съ переводомъ въ Корпусъ Инженеръ—Механиковъ; Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Прапорщикъ **Ивановъ 10-й**.

продолжается срокъ отпуска: Мичману **Жеребко-Ротшистренко**, для излеченія болѣзни, внутри Имперіи, на четыре мѣсяца.

увольняется въ отпускъ, Адъютантъ Инспекторскаго департамента, Капитанъ—Лейтенантъ **Баронъ Шиллингъ 1-й**, для излеченія болѣзни, за границу, на четыре мѣсяца.

увольняется отъ службы, находящійся въ безсрочномъ отпуску, Мичманъ **Маринъ**, по домашнимъ обстоятельствамъ, Лейтенантомъ.

исключается изъ списковъ, *умершій*, Командиръ 9-го Рабочаго экипажа, Подполковникъ **Фонъ-Франкъ**.

№ 301. Въ Царскомъ Селѣ; 16-го Мая, 1860.

производятся: изъ Подполковниковъ въ Полковники: Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, **Сонинъ**; изъ Капитановъ, въ Подполковники, состоящіе по Резервному флоту, Корпуса Морской Артиллеріи: **Ахременко 1-й**; изъ Штабсъ-Капитановъ, въ Капитаны, **Сонцовъ 1-й**; изъ Поручиковъ, въ Штабсъ-Капитаны, **Ахременко 2-й**; изъ Прапорщиковъ, въ Подпоручики, **Кузьминъ 1-й**, — всѣ пять съ увольненіемъ отъ службы, съ мундирами и пенсіонами по положенію.

зачисляется по резервному флоту, Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Поручикъ **Топальцовъ**.

увольняются въ отпускъ, для излеченія болѣзней: Морскаго Кадетскаго Корпуса, Капитанъ—Лейтенантъ **Небелъсинъ 1-й**, за границу, на три съ половиною мѣсяца, и Мичманъ **Бороздна**, внутри Имперіи, на шесть мѣсяцевъ.

№ 302. Дополненіе къ Высочайшему приказу, отданному по флоту въ 16-й день Мая 1860 года.

производятся, за отличіе по службѣ: Флигель-Адъютантъ, Капитанъ 1-го ранга **Уиковской** въ Контръ-Адмиралы, съ назначеніемъ въ Святу Его Величества. Изъ Лейтенантовъ, въ Капитанъ—Лей-

тенанты: Зеленой 5-й и Адъютантъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, **Князь Ухтомскій 3-й**. Изъ Мичмановъ, въ Лейтенанты: **Михайловъ 5-й**, **Литке 3-й**, Гвардейскаго экипажа, **Лазаревъ 3-й**,—последніе двое съ назначеніемъ Адъютантами къ Его Императорскому Высочеству Генераль-Адмиралу; **Михайловъ 7-й** и **Кислинскій 2-й**.

За выслугу лѣтъ и по экзамену, 28-го Флотскаго экипажа юнкеръ **Василисинъ**, въ Мичманы, со старшинствомъ со дня выслуги и съ назначеніемъ въ 8-й Флотскій экипажъ.

За отличіе по службѣ: Корпуса Флотскихъ Штурмановъ: изъ Подпоручиковъ, въ Поручики, **Эйсмонтъ 2-й**; изъ Прапорщиковъ, въ Подпоручики: **Абжеговскій 1-й** и **Екимовъ 2-й** и Корпуса Инженеръ-Механиковъ, **Титовъ**. Въ Подпоручики: 8-го Флотскаго экипажа, боцманъ **Шабалинъ**, съ назначеніемъ состоять по Ластовымъ экипажамъ. Въ Прапорщики: воспитанникъ Инженернаго и Артиллерійскаго училища **Николаевъ**, по экзамену, со старшинствомъ въ сравненіе съ сверстниками и съ назначеніемъ въ Корпусъ Инженеръ-Механиковъ; 4-го Рабочаго экипажа унтеръ-офицеръ **Шабалинъ**, съ оставленіемъ въ томъ же экипажѣ. Въ Коллежскіе Регистраторы, 8-го Флотскаго экипажа писарь **Никитинъ**, съ назначеніемъ Коммисаромъ въ томъ же экипажѣ.

№ 303. Въ С. Петербургѣ; 18-го Мая, 1860.

производятся, *за отличіе по службѣ*: Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ: изъ Полковниковъ, въ Генераль-Маіоры: Предсѣдатель Кораблестроительнаго Техническаго Комитета и Членъ Морскаго Ученаго Комитета, **Чернявскій**; изъ Подпоручиковъ, въ Поручики, **Михайловъ 2-й**; изъ Прапорщиковъ, въ Подпоручики: **Кискиевъ** и **Фоминъ 2-й**.

Государь Императоръ объявляетъ Монаршее Свое благоволеніе Директору Кораблестроительнаго департамента, Контръ-Адмиралу **Всеводскому 2-му**, за отлично-усердную и полезную службу, начальствомъ засвидѣтельствованную.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 234. Въ Царскомъ Селѣ; 2-го Мая, 1860.

производятся: *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*: изъ Надворныхъ, въ Коллежскіе Совѣтники: Помощникъ Дѣлопроизводителя Медицинскаго Управленія Морскаго Министерства, Докторъ Медицины, **Вакудовскій**, съ 1-го Апрѣля сего года. Изъ Титулярныхъ Совѣтниковъ, въ Коллежскіе Ассесоры, учитель Морскаго Кадетскаго Корпуса **Журвоазе**, съ 18-го Сентября 1858 года. Изъ Коллежскихъ Секретарей, въ Титулярные Совѣтники: Младшій Помощникъ Дѣлопроизводителя Инспекторскаго департамента, **Шестаковъ**, съ 23-го Апрѣля сего года; Содержатель по Инженерной части, **Булановъ**, съ 20-го Сентября 1859 года. Изъ Коллежскихъ Регистраторовъ, въ Провинціальныя Секретари: Коммисаръ 5-го Рабочаго экипажа, **Кудринъ**, съ 18-го Августа 1858 года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*: въ Коллежскіе Регистраторы: писаря: Коммисаріатскаго департамента Морскаго Министерства, **Потемкинъ**, съ 31-го Декабря 1856 года, и съ назначеніемъ Коммисаромъ въ 3-й Рабочій экипажъ; 7-го Рабочаго экипажа, **Степановъ**, съ оставленіемъ въ томъ же экипажѣ Коммисаромъ.

утверждаются въ чинахъ: титулярнаго совѣтника: учителя: Морскаго Кадетскаго Корпуса — **Филоновъ**, съ 17-го Августа 1855 года; Коллежскаго Секретаря, Штурманскаго Училища — **Биберъ**, съ 22-го Іюня 1855 года.

увольняются въ отпускъ, Дѣлопроизводитель Кораблестроительнаго департамента, Надворный Совѣтникъ **Загоскинъ**, для излеченія болѣзни, за границу на три мѣсяца.

увольняются отъ службы: *за штатомъ*: Конторы Севастопольскаго порта: Бухгалтеръ, Коллежскій Ассесоръ **Степановъ**, съ мундиромъ; Коллежскіе Секретари: Канцелярскій чиновникъ, **Егоровъ**, съ мундиромъ; Вагенмейстеръ Севастопольскаго порта, **Ясинскій**, съ мундиромъ; бывшій содержатель портоваго имущества въ Керчи, Коллежскій Регистраторъ **Рѣзановъ**, — всѣ четыре съ пенсіями по положенію. *За выслугу лѣтъ*: юнкеръ Корпуса Инженеръ-Механиковъ,

Денисовъ, и старшій фельдшеръ портовой № 6-го роты, **Осиповъ**, — оба съ награжденіемъ чиномъ Коллежскаго Регистратора.

опредѣляются въ службу изъ отставныхъ: Коллежскій Ассесоръ **Соколовскій**, Старшимъ Помощникомъ Дѣлопроизводителя въ Штабъ Главнаго Командира Астраханскаго порта; Коллежскій Секретарь **Добромысловъ**, Старшимъ Помощникомъ Дѣлопроизводителя въ Канцелярію Начальника Коммисаріатской части въ Астрахани.

№ 235. Въ Царскомъ Селѣ; 9-го Мая, 1860.

производятся: за *выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*, изъ Титулярныхъ Совѣтниковъ, въ Коллежскіе Ассесоры: Старшій Дѣлопроизводитель Канцеляріи Главнаго Командира Кронштадтскаго порта, **Путиловъ**; Младшій помощникъ Дѣлопроизводителя Штаба Главнаго Командира Кронштадтскаго порта, **Власовъ**; Помощникъ Главнаго Казначея Кронштадтскаго портового Казначейства, **Здемировъ**; Начальникъ портового Архива въ Кронштадтѣ, **Соснинъ**, — *всѣ четыре* съ 1-го Апрѣля сего года. За *выслугу лѣтъ и по экзамену*: въ Коллежскіе Регистраторы: старшіе фельдшера Кронштадтскаго Морскаго госпиталя, **Венедиктовъ**, **Кондаковъ**, **Гавриловъ**, **Полетаевъ** и **Быковъ**, съ оставленіемъ въ прежнихъ должностяхъ, съ званіемъ лекарскихъ помощниковъ.

увольняются отъ службы: Содержатели по Инженерной части: 9-го класса **Муракинъ**; Титулярные Совѣтники: **Еремѣевъ**, **Шакаровъ** и **Поморцевъ**; Коллежскій Секретарь **Алексѣевъ**; за *болѣзнію*: Коммисарь 46-го Флотскаго экипажа, Титулярный Совѣтникъ **Варфоломѣевъ**, — *всѣ шесть* съ мундирами и пенсіями по положенію. За *выслугу лѣтъ*: Кораблестроительнаго Департамента, писарь **Терентьевъ** и портовый вахтеръ въ Таганрогѣ, **Ивановъ**, — *оба* съ награжденіемъ чиномъ Коллежскаго Регистратора.

исключается изъ списковъ, *умершій*, Коммисарь Севастопольскаго Морскаго госпиталя, Губернскій Секретарь **Кажуринъ**.

№ 236. Въ Царскомъ Селѣ; 16-го Мая, 1860.

производятся: *за отличіе по службѣ*: изъ Титулярныхъ Советниковъ, въ Коллежскіе Ассесоры: Уволенный за штатомъ, бывшій Помощникъ Секретаря Канцеляріи Морскаго Министерства, **Язиковъ**, съ увольненіемъ отъ службы. *За выслугу лѣтъ: со старшинствомъ*: изъ Коллежскихъ, въ Статскіе Советники: Правитель Канцеляріи Главнаго Командира Кронштадтскаго порта, **Рогозивскій**, съ 4-го Апрѣля сего года. Изъ Титулярныхъ Советниковъ, въ Коллежскіе Ассесоры: Младшій Помощникъ Дѣлопроизводителя Строительнаго Управленія Морскаго Министерства, **Соляниковъ**, съ 9-го Декабря 1859 года; Младшій врачъ 8-го Флотскаго экипажа, **Круковскій**, съ 19-го Марта 1859 года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ Коллежскіе Регистраторы: вахтера С. Петербургскихъ экипажескихъ магазиновъ: **Екимовъ**—съ 20-го Мая и **Кузьминъ**—съ 3-го Марта 1857 года,—оба съ назначеніемъ Помощниками Старшихъ сортовыхъ Содержателей при С. Петербургскихъ экипажескихъ магазинахъ; старшій фельдшеръ 26-го Флотскаго экипажа, **Деметьевъ**, съ оставленіемъ въ прежней должности, съ званіемъ Лекарскаго Помощника; писарь Морскаго Управленія Штаба Командующаго войсками въ Восточной Сибири, **Распутинъ**, съ назначеніемъ Помощникомъ Бухгалтера Конторы Капитана надъ портами Восточнаго Океана.

утверждается въ чинъ титулярнаго советника: Младшій врачъ 28-го Флотскаго экипажа, Лекаръ **Гомолицкій**, съ 19-го Марта 1856 года.

увольняется въ отпускъ, *для излеченія болѣзни*: Чиновникъ особыхъ порученій при Управляющемъ Морскимъ Министерствомъ, Дѣйствительный Статскій Советникъ **Барановскій**, за границу на одинъ годъ.

увольняются отъ службы: *по домашнимъ обстоятельствамъ*: Коммисаръ Ижорскаго Морскаго госпиталя, Коллежскій Секретарь **Терентьевъ**, съ мундиромъ. *За выслугу лѣтъ*: Писаря: Канцеляріи Главнаго Командира Архангельскаго порта, **Даниловъ** и Гидрографическаго Черноморскаго Депо, **Жельниковъ** и вахтеръ Морской Строительной части **Яковлевъ**, — всѣ три съ награжденіемъ чиномъ Коллежскаго Регистратора.

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ.*Всемилоствѣйше пожалованы***ОРДЕНАМИ:***Въ 16-й день Мая, 1860 года.*

Чины фрегата «Аскольдъ»:

Св. Владимира 3-й степ., командовавшій фрегатомъ, Свѣты Его Величества Контръ-Адмиралъ **Унковскій**.Св. Анны 3-й ст.: Морскаго Кадетскаго Корпуса Капитанъ-Лейтенантъ **Степановъ 4-й**; 8 Фл. эк. Лейтенантъ **Сутковой 2-й** и Корпуса Морской Артиллеріи Штабсъ-Капитанъ **Тверитиновъ**.Св. Станислава 2-й ст., 1 Фл. эк. Лейтенантъ **Збышевскій** и 8 Фл. эк. Старшій врачъ, Надворный Совѣтникъ **Витковскій**.Св. Станислава 3-й ст.: 8 Фл. эк., Мичманы: **Евреиновъ, Столякъ, Мухановъ** и **Бороздна**.*Въ 18-й день Мая.*

За труды при постройкѣ корабля «Императоръ Николай I»:

Св. Владимира 3-й ст., съ мечами надъ орденомъ, Капитанъ надъ С. Петербургскимъ портомъ, Капитанъ 1 ранга **Гувениусъ**.Св. Станислава 3-й ст.: Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ: Поручикъ **Михайловъ 2-й** и Подпоручикъ **Емельяновъ**.**ДЕНЬГАМИ:***Въ 16-й день Мая, 1860 года.*

Чинамъ фрегата «Аскольдъ»:

Командовавшему фрегатомъ, Свѣты Е. В. Контръ-Адмиралу Унковскому	750 р.
Капитанъ-Лейтенантамъ: Морск. Кад. Корп., Степанову 4-му	480 »
8 Фл. эк. Зеленому 5-му	400 »
Адъют. Е. И. В. Генераль-Адмирала, Князь Ухтомскому	400 »

Лейтенантамъ, Фл. экипажей: 1-го, Збышевскому	400 р.
8-го, Сутковому 2-му	400 »
Адъют. Е. И. В. Генераль-Адмирала, Янке 3-му	340 »
Адъют. Е. И. В. Генераль-Адмирала, Лазареву 3-му	340 »
8-го, Михайлову 5-му	340 »
» Михайлову 7-му	340 »
» Евсеевскому 2-му	340 »
Мичманамъ, 8 Флотскаго экипажа: Евреинову	340 »
Эголинну	340 »
Муханову	340 »
Бороздинъ	340 »
Васильеву	340 »
Корп. Морск. Артиллер. Штабель-Капитану Тверитинову	400 »
Корп. Штурмановъ: Поручику Эйсмунту 2-му	340 »
Подпоручикамъ: Абжеитовскому 1-му	320 »
Екимову 2-му	320 »
Прапорщику Скребцову	320 »
Корп. Инженеръ-Механиковъ: Подпоручику Титову	320 »
Прапорщику Николину	320 »
Кондуктору Лемуану	300 »
Состоящему по Ластов. экпн., Подпоручику Шабалину	320 »
4 Рабочаго эк. Прапорщику Шебанну	200 »
Коммисару 8 Фл. эк., Коллежск. Регистратору Никитину	300 »
Старшему врачу 8 Фл. эк., Надворному Советнику Витковскому	429 »

Въ 18-й день Мая.

За труды при постройкѣ корабля «Императоръ Николай I»:

Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ, Прапорщикамъ:	
Михайлову 3-му	300 р.
и Обухеву 2-му	300 »
Состоящему по Адмиралтейству, Подпоручику	
Ерофьеву	300 »

П Р И К А З Ы

Его Императорскаго Высочества

Генераль-Адмирала.

№ 51. Павловскъ; 23-го Апрѣля, 1860.

Назначаются: Старшій офицеръ учебнаго артиллерійскаго корабля «Прохоръ», Капитанъ-Лейтенантъ **Тыртовъ 3-й**—Помощникомъ Капитана надъ Кронштадтскимъ портомъ; Лейтенантъ **Федоровичъ 2-й**—старшимъ офицеромъ учебнаго артиллерійскаго корабля «Прохоръ»; Корпуса Инженеръ-Механиковъ, Прапорщикъ **Бушъ 1-й**—Младшимъ Инженеръ-Механикомъ при С. Петербургскомъ портѣ; числящіяся по Адмиралтейству: Маіоръ **Могучевъ**, Капитанъ **Бурцовъ**, Поручики: **Писаревъ**, **Иотляровъ** и **Храмцовъ**, Подпоручики: **Прокофьевъ** и **Уховъ**—состоять по Ластовымъ экипажамъ.

Перечисляется, Корпуса Инженеръ - Механиковъ, Подпоручикъ **Артемьевъ**—изъ 3-го во 2-й разрядъ.

Переводится, Начальникъ Отдѣленія департамента Народнаго Просвѣщенія, Надворный Совѣтникъ **Пещуровъ**, въ Кораблестроительный департаментъ, Дѣлопроизводителемъ.

Увольняются въ отпускъ, Корпуса Морской Артиллеріи, Капитанъ **Леоцъевъ**, внутри Имперіи, на *четыре* мѣсяца.

№ 52. Павловскъ; 23-го Апрѣля, 1860.

Государь Императоръ, въ 18-й день сего Апрѣля, Высочайше соизволилъ утвердить прилагаемый у сего штатъ хора музыкантовъ портовъ Восточнаго Океана.

Вмѣстѣ съ симъ Его Величеству угодно было повелѣть: учителей музыки въ хорахъ Кронштадтскаго и Николаевскаго портовъ отнести по должности къ XII классу, а по пенсіи къ IX разряду, какъ опредѣлено прилагаемымъ штатомъ для учителя музыки въ хорѣ портовъ Восточнаго Океана, и назначить имъ по тому же примѣру постоянного жалованья по 300 руб., столовыхъ по 100 руб. и квартирныхъ по 100 руб. въ годъ съ тѣмъ, чтобы за симъ уже не назначалось имъ ни деньщиковъ, ни деньщичьяго довольствія.

ШТАТЪ ХОРА МУЗЫКАНТОВЪ ПОРТОВЪ ВОСТОЧНАГО ОКЕАНА.

	Число чиновъ.	Окладнаго жалованья въ годъ.			
		Одному.		Всѣмъ.	
		Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
Капельмейстеръ изъ вольнонаемныхъ	1	1000	»	1000	»
Учитель музыки	1	300	»	300	»
Ему столовыхъ денегъ		100	»	100	»
— квартирныхъ		100	»	100	»
Фельдфебель	1	17	15	17	15
Каптенармусъ	1	14	30	14	30
Музыкантовъ: { унтеръ-офицеровъ	16	14	30	228	80
{ рядовыхъ	31	4	»	124	»
(въ томъ числѣ для резерва 15 человекъ).					
Итого	51	»	»	1884	25

Примѣчанія: 1) Жалованье по сему штату показано въ обыкновенныхъ или основныхъ окладахъ и безъ исключенія узаконенныхъ вычетовъ; производится же учителю музыки по усиленному окладу, т. е. по 450 р., нижнимъ чинамъ по Камчатскому положенію вдвойнѣ; жалованье же капельмейстеру изъ вольнонаемныхъ, также какъ столовые и квартирныя учителю музыки, производится въ томъ самомъ количествѣ, какъ показано въ семъ штатѣ.

2) Положенный по сему штату учитель музыки по должности относится къ XII классу, а по пенсіи къ IX разряду. Деньщиковъ и деньщикьяго довольствія ему не полагается.

3) Хоръ музыкантовъ комплектуется нижними чинами Сибирской флотилии, по ближайшему усмотрѣнію Командира портовъ Восточнаго Океана.

4) Независимо отъ преимуществъ, дарованныхъ нижнимъ чинамъ, служащимъ въ портахъ Восточнаго Океана, фельдфебель и каптенармусъ пользуются правами строевыхъ унтеръ-офицеровъ, а равно му-

зыканты, какъ унтеръ-офицеры, такъ и рядовые, считаются въ строевой службѣ и пользуются всеми преимуществами, установленными для строевыхъ музыкантовъ.

5) Всеми нижнимъ чинамъ хора музыкантовъ, кромѣ провіанта, полагается по 3 коп. сер. въ сутки на улучшение пищи и приварочныя деньги на общемъ положеніи, для нижнихъ чиновъ, служащихъ въ портахъ Восточнаго Океана.

6) Они получаютъ обмундированіе по Высочайше утвержденнымъ 14-го Апрѣля 1858 года табелямъ, а ружейныя вещи по табели Высочайше утвержденной 30-го Апрѣля 1860 года для бывшаго хора музыкантовъ Ревельскаго порта.

7) Отопленіе и освѣщеніе зданій для музыкантовъ производится отъ Морскаго вѣдомства.

8) Кромѣ пзчисленной суммы на жалованье, ассигнуется чрезъ каждыя 6 лѣтъ, считая со дня утвержденія настоящаго штата, по 1850-ти руб. сер. на заведеніе музыкальныхъ инструментовъ, согласно Высочайше утвержденной 30-го Апрѣля 1856 г. табели для бывшаго хора музыкантовъ Ревельскаго порта, и сверхъ сего ежегодно по 100 руб. въ ремонтъ для бальнаго хора и на покупку нотъ.

9) Вся вообще издержка по сему штату относится на счетъ Морскаго вѣдомства.

№ 53. С. Петербургъ; 30-го Апрѣля, 1860.

Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: заказываемый Обществу Біернеборгской верфи винтовый корветъ, наименовать «Витязь».

№ 54. Павловскъ; 30-го Апрѣля, 1860.

Распредѣливъ генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ на штатныя должности въ учрежденіяхъ Морскаго Министерства и Портовыхъ Управленіяхъ, остальнымъ за тѣмъ Корабельнымъ Инженерамъ предписываю состоять для надобностей флота и судостроительныхъ работъ въ портахъ, какъ показано въ прилагаемомъ при семъ спискѣ, съ производствомъ имъ нынѣ получаемого содержанія изъ суммъ, ассигнуемыхъ на довольствіе чиновъ строевой части Морскаго вѣдомства.

СПИСОКЪ КОРАВЕЛЬНЫМЪ ИНЖЕНЕРАМЪ, СЪ ПОКАЗАНІЕМЪ ПРИ КАКИХЪ
ПОРТАХЪ ОНИ ДОЛЖНЫ СОСТОЯТЬ.

При С.Петербургскомъ портѣ	При Кронштадтскомъ портѣ.	При Николаевскомъ и Севастопольскомъ портахъ.	При Астраханскомъ портѣ.	При Архангельскомъ портѣ.
<i>Генералъ-Майоръ</i> Бурачевъ.	<i>Полковникъ</i> Мордвиновъ.	<i>Прапорщики:</i> Яковлевъ.	<i>Прапорщики:</i> Носулинъ.	<i>Прапорщикъ</i> Пановъ.
<i>Полковникъ</i> Лемуанъ.	<i>Подпоручикъ:</i> Адельтъ.	Головинъ.	Леонтьевскій.	
<i>Подпоручикъ</i> Закаспійскій.	Федоровскій.	Григорьевъ 3.	Крюковъ.	
<i>Прапорщики:</i> Самойловъ.	<i>Прапорщики:</i> Кишкинъ.	Комашинскій		
Субботинъ 1.	Дмитриевъ 4.	Комаровъ.		
Субботинъ 2.	Феклистовъ.			
Евдокимовъ.	Алексеевъ.			
Обуховъ 1.	Кулаковъ.			
Серебряковъ 1.	Гавриловъ.			
Ивановъ 3.	Дмитриевъ 5.			
Серебряковъ 2.				

№ 55. Павловскъ; 30-го Апрѣля, 1860.

Въ Высочайше учрежденную временную Ревизионную Коммисію, для окончанія отчетности за прежнее время по упраздненному Хозяйственному Комитету Южнаго округа, назначаются:

Корпуса Инженеровъ Морской Строительной части: Подполковникъ **Иосифенко**—Предсѣдателемъ, Штабъ-Капитанъ **Заборовскій**, Членъ и Старшій Контролеръ Хозяйственнаго Комитета Южнаго округа, Коллежскій Совѣтникъ **Акимовъ**—Членами; бывшаго Хозяйственнаго Комитета Южнаго округа, Коллежскіе Ассесоры: Младшій Контролеръ **Жуковъ**, Бухгалтеръ **Величко**, Помощникъ Письмоводителя, Ти-

тулярный Совѣтникъ **Лещинскій**, Помощникъ Бухгалтера, Коллежскій Секретарь **Ивановъ**, Губернскіе Секретари: Помощникъ Письмоводителя **Губановъ** и Помощникъ Младшаго Контролера **Телегинъ** — Дѣлопроизводителями.

При этомъ предписываю: во 1-хъ, Комисіи окончить свои дѣйствія къ 1-му Апрѣля 1861 года, и во 2-хъ, чинамъ, поступившимъ въ составъ Комисіи, производить содержаніе въ размѣрахъ, показанныхъ въ прилагаемомъ при семъ спискѣ.

	Содержаніе одному.			
	Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	Итого.
Предсѣдателью,				
Подполковнику <i>Моисевскій</i>	580 р. »	800 р. »	285 р. 90 к.	1665 р. 90 к.
Членамъ:				
Штабсъ-Капитану <i>Заборовскому</i>	400 — »	600 — »	228 — 60 »	1228 — 60 »
Коллежскому Совѣтнику <i>Акимоу</i>	1000 — »	— — »	142 — 95 »	1142 — 95 »
Дѣлопроизводителямъ:				
Коллежскимъ Ассессорамъ:				
<i>Жукову</i>	650 — »	— — »	142 — 95 »	792 — 95 »
<i>Величкѣ</i>	650 — »	— — »	142 — 95 »	792 — 95 »
Титулярному Совѣтнику <i>Лещинскому</i>	650 — »	— — »	114 — 30 »	764 — 30 »
Коллежскому Секретарю <i>Иванову</i>	350 — »	— — »	114 — 30 »	464 — 30 »
Губернскимъ Секретарямъ:				
<i>Губанову</i>	650 — »	— — »	85 — 80 »	735 — 80 »
<i>Телегину</i>	680 — »	— — »	85 — 80 »	735 — 80 »

Примѣчанія: 1) Столовые военнымъ чинамъ и жалованье гражданскимъ (всего 6000 р. с.) производятся на счетъ 7244 р. 99 к., остающихся отъ учрежденія Хозяйственнаго Комитета Южнаго Округа Морской Строительной

части, а жалованье и квартирные военнымъ чинамъ (всего 1494 р. 50 к.) изъ общихъ суммъ, ассигнуемыхъ на довольствіе чиновъ строевой части Морскаго вѣдомства; квартирные же гражданскимъ чинамъ (всего 829 р. 5 к.) производится въ настоящемъ году изъ суммы, ассигнованной по смѣтѣ Главнаго Черноморскаго Управленія на 1860 годъ, по статьѣ № 39, на производство квартирныхъ денегъ, а въ будущемъ году по расчѣту, сколько причитается budget (изъ 829 р. 5 к.) за три мѣсяца по 1-е Апрѣля 1861 года—внесется въ финансовую смѣту особою статьею.

2) Остающіеся свободными изъ 7244 р. 99 к., всего 1244 р. 99 к., обращаются на жалованье нижнихъ чиновъ временной комисіи, а равно и на канцелярскія потребности оной.

№ 56. Павловскъ; 30-го Апрѣля, 1860.

Назначается, состоящій при Кронштадтскомъ портѣ для усиленія средствъ, Коллежскій Секретарь **Наумовъ** — Старшимъ Помощникомъ Дѣлопроизводителя въ Штабъ Главнаго Командира Кронштадтскаго порта.

Переводятся: Флотскихъ экипажей, Капитанъ-Лейтенанты: 25-го, Викорствъ 2-й и 18-го, **Дудинскій 2-й** и 2-го, Лейтенантъ **Рудневъ 3-й**,—все три въ Бѣломорскую флотилію, съ зачисленіемъ по флоту. Старшій Помощникъ Столоначальника Канцеляріи Министра Государственныхъ Имуществъ, Коллежскій Ассесоръ **Прудниковъ**, въ Морское Министерество, съ назначеніемъ Дѣлопроизводителемъ Канцеляріи Начальника Коммисаріатской части въ Астрахани.

Прикомандировываются: Корпуса Морской Артиллеріи, Полковникъ **Жорозовъ** и состоящіе по Ластовымъ экипажамъ, Прапорщики: **Щелковъ** и **Колесниковъ**—къ Черноморской Штурманской ротѣ. Капитанъ 2-го ранга **Рябининъ** и Корпуса Морской Артиллеріи, Прапорщикъ **Зданевичъ**—къ Инженерному и Артиллерійскому Училищу Морскаго вѣдомства.

Увольняются въ отпускъ: Лейтенантъ **Бѣлавенецъ 2-й**, для излеченія болѣзни, на шесть мѣсяцевъ, и Мичманъ **Глинка**, по домашнимъ обстоятельствамъ, на четыре мѣсяца, — оба внутри Имперіи.

№ 57. Кронштадтъ; 5-го Мая, 1860.

На основаніи Высочайше утвержденныхъ положеній объ учрежденіи во флотѣ званія *гардемарина*, а въ Корпусахъ: Морской Артиллеріи, Флотскихъ Штурмановъ, Корабельныхъ Инженеровъ и Инженеръ-Механиковъ, званія *кондуктора*, производится въ сіи званія:

Въ гардемарины: юнкера Флотскихъ экипажей: 3-го, **Нагаевъ** и 4-го, **Румбовичъ**.

Въ кондукторы: Корпуса Флотскихъ Штурмановъ: воспитанники Штурманскаго Училища: **Петръ Наумовъ, Александръ Топорищевъ, Михаилъ Козловъ, Михаилъ Петровъ, Иванъ Клыковъ, Леопольдъ Гуть, Иванъ Мордовинъ, Константинъ Дуркинъ 2-й, Николай Мальцовъ 2-й, Викторъ Андреевъ, Николай Левицкій, Константинъ Михѣевъ, Андрей Подосеновъ, Леонидъ Голдобинъ, Станиславъ Новицкій, Константинъ Зиминъ, Константинъ Мальцовъ 1-й, Владиміръ Андреевъ, Дмитрій Петровъ, Николай Чернышевъ, Петръ Зуевъ, Николай Дурвинъ, Николай Степановъ, Иванъ Сидоровъ, Николай Шмитъ, Федоръ Финогеновъ, Константинъ Прозоровъ и Василий Асташевъ.**

Воспитанники Инженернаго и Артиллерійскаго Училища: Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ: **Андрей Тороповъ, Николай Глазыринъ, Константинъ Феклистовъ, Германъ Цолле, Гуліанъ Ріотто и Викторъ Тягельскій.**

Корпуса Инженеръ-Механиковъ: **Петръ Лемуанъ, Владиміръ Ивановъ, Александръ Линдебекъ, Николай Ульяновъ, Николай Фрелихъ, Иванъ Голубевъ, Владиміръ Астаповъ, Владиміръ Соколовъ, Степанъ Васильевъ, Аркадій Пятаковъ, Василий Великановъ, Апполонъ Чешникъ, Константинъ Жуковъ и Александръ Авриискій.**

Опредѣляется въ службу, отставной Титулярный Совѣтникъ **Борисовичъ** — въ Комисію Военнаго Суда при Кронштадтскомъ портѣ, Аудиторомъ.

Назначается, Лейтенантъ **Журбодовъ 3-й**, старшимъ офицеромъ на корветъ «Калевала».

Увольняются въ отпускъ; Капитанъ-Лейтенанты: **Мацкевичъ**, на шесть мѣсяцевъ; непрѣбный Ассесоръ Комисіи Военнаго Суда въ С. Петербургѣ, **Губчицъ**, на четыре мѣсяца, — оба по болѣзни, внутри Имперіи.

№ 58. Кронштадтъ; 5-го Мая, 1860.

Государь Императоръ Высочайше повелѣтъ соизволилъ: воспитанниковъ морскихъ учебныхъ заведеній, при производствѣ ихъ въ *гардемарины и кондукторы*, приводить къ присягѣ на вѣрность службы.

№ 59. Павловскъ; 10-го Мая, 1860.

Назначаются: Капитанъ-Лейтенантъ **Стааль 3-й**—Смотрителемъ Николаевского Морского госпиталя, вмѣсто Подполковника **Ивкова**; состоящіе по Адмиралтейству: Подпоручикъ **Яковлевъ** — Содержателемъ по шкиперской части на учебный артиллерійскій корабль «Прохоръ»; Прапорщикъ **Семеновъ**—Содержателемъ по шкиперской части на пароходо-фрегатъ «Рюрикъ».

Прикомандировывается, Арсенальныхъ ротъ Корпуса Морской Артиллеріи, Подпоручикъ **Кондратьевъ**, къ Черноморской Штурманской ротѣ, на основаніи приказа Моего отъ 9 Марта 1856 года № 38.

Отчисляется, Капитанъ - Лейтенантъ **Стамати-Михайли 2-й**, отъ должности Старшаго Адъютанта Штаба Командира Каспійской Флотской бригады, съ назначеніемъ въ 44-й Флотскій экипажъ.

№ 60. Павловскъ; 12-го Мая, 1860.

Государь Императоръ, во 2-й день сего Мая, Высочайше повелѣть соизволилъ: за упраздненіемъ должностей начальниковъ флотскихъ дивизій: 1, 2, 3 и Черноморской и командировъ отдельной бригады мелкихъ судовъ Балтійскаго флота и Каспійской флотской бригады, слѣдовать въ отношеніи ревизіи и конфирмаціи военно-судныхъ дѣлъ, правилу, изложенному въ ст. 378 кн. 2 Свода Мор. Угол. постановленій, т. е. предписать, чтобы военно-судныя дѣла, оконченныя производствомъ въ военно-судныхъ комиссіяхъ, были представляемы командирами экипажей съ ихъ мнѣніями къ Главнымъ Командирамъ и Командирамъ портовъ, а въ С. Петербургѣ — въ Инспекторскій департаментъ Морскаго Министерства, согласно Высочайшему повелѣнію 19 Сентября 1855 года и приказу Моему отъ 6 Апрѣля 1858 года № 36.

№ 61. С. Петербургъ; 14-го Мая, 1860.

Назначаются: Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Прапорщикъ **Ивановъ 10-й**—въ вѣдѣніе Директора Балтійскихъ маяковъ; Корпуса Инженеръ-Механиковъ, Прапорщикъ **Памятнякъ** — въ 1-й Сводный Черноморскій Флотскій экипажъ; Командиръ портовой № 9-го роты,

Майоръ **Яшней** и шкиперъ 9-го Флотскаго экипажа, числящійся по Адмиралтейству, Штабсъ-Капитанъ **Ермаковъ**,—состоять по Ластовымъ экипажамъ,—оба съ оставленіемъ при прежнихъ должностяхъ.

Переводятся: Капитанъ-Лейтенанты 28-го Флотскаго экипажа: **Савичъ 2-й**, въ 12-й и **Шикинъ 1-й**, въ 11-й экипажи; Лейтенантъ **Пещуровъ** изъ 16-го въ 19-й Флотскій экипажъ.

Прикомандировывается, Арсенальныхъ ротъ Корпуса Морской Артиллеріи, Подпоручикъ **Васильевъ 3-й**, къ Черноморской Штурманской ротѣ, на основаніи Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ Моемъ отъ 9-го Марта 1856 года, № 38.

Увольняется въ отпускъ, Мичманъ **Измайловъ**, для излеченія болѣзни, внутри Имперіи, на три мѣсяца.

№ 62. С. Петербургъ; 14-го Мая, 1860.

Государь Императоръ Высочайше повелѣтъ соизволилъ: 1) Военно-рабочія роты Морской Строительной части упразднить съ 1 Октября сего года; 2) нижнихъ чиновъ этихъ ротъ, остающихся излишними, перевести въ Сухопутное вѣдомство съ тѣмъ, чтобы изъ нихъ 500 рядовыхъ поступили на пополненіе Военно-рабочихъ ротъ Инженернаго вѣдомства, по распредѣленію Штаба Его Императорскаго Высочества Генералъ-Инспектора по Инженерной части, а остальные были зачислены въ Корпусъ Внутренней стражи.

О таковой Монаршей волѣ объявляя по Морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и должному въ свое время исполненію, предписываю: рядовыхъ, назначаемыхъ въ Инженерное Сухопутное вѣдомство, передать съ показаннаго срока въ Военно-рабочія Инженерныя роты, согласно распредѣленію, которое вслѣдъ за сими будетъ объявлено особо; остальныхъ за тѣмъ нижнихъ чиновъ передать изъ рабочихъ ротъ, расположенныхъ въ С. Петербургѣ, Ревелѣ и Архангельскѣ, въ мѣстные Гарнизонные баталіоны; изъ ротъ, расположенныхъ въ Кронштадтѣ, въ С. Петербургскій; расположенныхъ въ Николаевѣ, въ Херсонскій, и расположенныхъ въ Севастополѣ, въ Таврическій Внутренніе гарнизонные баталіоны; о томъ же, сколько именно нижнихъ чиновъ будетъ передано, въ каждый изъ сихъ баталіоновъ, а равно въ Инженерное вѣдомство, доставить вѣдомости въ Инспекторскій департаментъ Морскаго Министерства.

№ 63. С. Петербургъ; 18-го Мая, 1860.

На основаніи Высочайше утвержденныхъ положеній объ учрежденіи во флотѣ званія *гардемарина*, а въ Корпусахъ Морской Артиллеріи, Флотскихъ Штурмановъ, Корабельныхъ Инженеровъ и Инженеръ-Механиковъ, званія *кондуктора*, производится въ сіи званія:

Въ гардемарины, кадеты Черноморской роты Флотскихъ кадетовъ: **Николай Банковскій, Василій Краевскій, Викторъ Безуаръ 2-й, Василій Ильинъ, Григорій Афонасевъ, Алексѣй Крыжановскій, Викторъ Манганари, Іосифъ Харгулари, Николай Григоренко, Павелъ Леонтьевъ, Павелъ Вальдъ, Никандръ Саговскій, Александръ Вороничъ, Александръ Кази, Дмитрій Любичскій, Евгенийъ Сеодосьевъ, Константинъ Безуаръ 1-й, Александръ Барновскій и Сергѣй Кислинскій.**

Въ кондукторы, кадеты Черноморской Штурманской роты: **Валеріанъ Козариновъ, Левъ Сербиновъ, Василій Драгичевичъ-Винищъ, Александръ Сафоновъ, Михаилъ Сикевичъ, Иванъ Сивоконенко, Яновъ Родионовъ, Николай Ивановъ, Филиппъ Бѣлоусовъ, Николай Высота, Леонидъ Вейбергеръ, Михаилъ Крузе и Иванъ Кузьминъ.**

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по Военно-Сухопутному вѣдомству въ 12-й день сего Мая, Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Прапорщикъ **Хоруженковъ**, переведенъ въ штатъ С. Петербургской полиціи, съ зачисленіемъ по армейской пѣхотѣ, Подпоручикомъ.

ЦИРКУЛЯРЫ ИНСПЕКТОРСКАГО ДЕПАРТАМЕНТА.

№ 43. 20-го Апрѣля, 1860.

Инспекторскій департаментъ имѣетъ честь объявить по Морскому вѣдомству Указъ Правительствующаго Сената № 12 592 о трактатѣ, заключенномъ въ Иедо, 7-го Августа 1858 года, съ Японскимъ Правительствомъ.

Копія съ указа. По указу Его Императорскаго Величества, Правительствующій Сенатъ слушали: 1-е, предложеніе г. Управляющаго Министерствомъ Юстиціи, отъ 3 Марта 1860 г. за № 3434,

слѣдующаго содержанія: Генераль-Адъютантъ Графъ Путятинъ заключилъ въ Іедо, 7-го Августа 1858 г., трактатъ съ Японскимъ Правительствомъ. Трактатъ сей удостоенъ Высочайшей ратификаціи 17 Февраля 1859 г., и размѣнъ ратификацій произошелъ въ Іедо 20 Августа того же года. Онъ, г. Управляющій Министерствомъ Юстиціи, предлагаетъ Правительствующему Сенату сообщенную ему, г. Управляющему Министерствомъ Юстиціи, г. Товарищемъ Министра Иностранныхъ Дѣлъ засвидѣтельствованную копию съ означеннаго трактата, для повсемѣтнаго обнародованія и 2-е, самую копию съ трактата. Приказали: Для приведенія во всеобщую извѣстность означеннаго трактата, заключеннаго въ Іедо 7 Августа 1858 г. съ Японскимъ Правительствомъ, и должнаго, до кого касаться можетъ, исполненія, дать знать указами. № 12582, Марта 22 дня 1860 г.

Божіею послѣдствующею милостію мы, АЛЕКСАНДРЪ ВТОРЫЙ
ИМПЕРАТОРЪ И САМОДЕРЖЕЦЪ ВСЕРОССИЙСКІЙ,

Московскій, Кіевскій, Владимірскій, Новгородскій, Царь Казанскій, Царь Астраханскій, Царь Польскій, Царь Сибирскій, Царь Херсониса-Таврическаго, Царь Грузинскій; Государь Псковскій и Великій Князь Смоленскій, Литовскій, Волынскій, Подольскій и Финляндскій; Князь Эстляндскій, Лифляндскій, Курляндскій и Семигальскій, Самогитскій, Бѣлостокскій, Корельскій, Тверскій, Югорскій, Пермскій, Вятскій, Болгарскій и иныхъ; Государь и Великій Князь Новагорода низовскія земли, Черниговскій, Рязанскій, Полотскій, Ростовскій, Ярославскій, Бѣлозерскій, Удорскій, Обдорскій, Кондійскій, Витебскій, Мстиславскій и всея сѣверныя страны Повелитель; и Государь Иверскія, Карталинскія и Кабардинскія земли и области Армянскія; Черкасскихъ и Горскихъ Князей и иныхъ Наслѣдный Государь и обладатель, Наслѣдникъ Норвежскій, Герцогъ Шлезвигъ-Голстинскій, Стормаринскій, Дитмарсенскій и Ольденбургскій и прочая, и прочая, и прочая. Объявляемъ чрезъ сіе кому о томъ вѣдать надлежитъ, что тысяча восемь сотъ пятьдесятъ восьмага года, $\frac{7}{19}$ Августа, Полномочными Нашего Императорскаго Величества и Его Величества Тайкуна, Верховнаго Повелителя Японіи, заключенъ трактатъ, который отъ слова до слова гласитъ тако:

Его Величество Императоръ Всероссійскій и Его Величество Тайкунъ, Верховный Повелитель Японіи, желая расширить дружескія между ихъ Государствами сношенія и установить торговлю на болѣе прочныхъ основаніяхъ, признали за благо, заключить съ сею цѣлю новый трактатъ и для того уполномочили: Его Величество Императоръ Всероссійскій, Своего Генераль-Адъютанта, Вице-Адмирала, Графа Евонмія Путатина, и Его Величество Тайкунъ Японскій, своихъ Высокихъ Государственныхъ Сановниковъ: Нагаи-Гембано-Ками, Иновайе-Синаноно-Ками, Хори-Орибено-Ками, Ивасе-Хигоно-Ками и Тсуда-Ханзабро.

Означенные Полномочные, по взаимномъ соглашеніи, утвердили слѣдующія статьи:

Ст. 1-я. Статьи трактата, заключеннаго между Россіей и Японіей, въ Симодѣ, ^{26 Января}/_{7 Февраля} 1855 года (по Японскому лѣтосчисленію, Ансея 1-го года, 12-й луны, въ 21-й дець), не противорѣчація постановленіямъ настоящаго трактата, остаются въ своей силѣ. Объяснительныя же статьи къ Симодскому трактату и дополнительный трактатъ, подписанный въ Нагасаки, ¹²/₂₄ Октября 1857 года (по Японскому лѣтосчисленію, Ансея 4-го года, 9-ой луны, въ 7-й день), отмѣняются.

Ст. 2-я. Отнынѣ Его Величество Императоръ Всероссійскій будетъ имѣть право назначать Дипломатическаго Агента ко Двору Его Величества Тайкуна Японскаго, и взаимно Его Величество Тайкунъ Японскій можетъ назначать Дипломатическаго Агента ко Двору Его Величества Императора Всероссійскаго. Дипломатическій Агентъ можетъ быть въ званіи Посла, Посланника, Министра и Поѣзденнаго въ дѣлахъ.

Россійскій Дипломатическій Агентъ имѣетъ право постоянного жительства въ Иедо и со вступленіемъ въ свою должность можетъ свободно посѣщать все другія мѣста Японскаго Государства. Симвъ послѣднимъ правомъ можетъ также пользоваться Русскій Генеральный Консулъ.

Японскій Дипломатическій Агентъ и Генеральный Консулъ въ Россіи, имѣетъ тѣ же права, какія предоставляются въ Японіи Россійскимъ Дипломатическому Агенту и Генеральному Консулу.

Ст. 3-я. Сверхъ нынѣ уже открытыхъ портовъ Хакодате и Нага-

саки и въ замѣнъ порта Симода, Правительство Японское открываетъ еще слѣдующіе порты:

Канагава, въ Бухтѣ Бусіу, съ 1-го Іюля (новаго стilia), тысяча восемьсотъ пятьдесятъ девятаго года.

Хіого, въ бухтѣ Сессіу, съ 1-го Января (новаго стilia), тысяча восемьсотъ шестьдесятъ третьяго года.

Кромѣ сихъ двухъ портовъ Японское Правительство откроетъ еще съ 1-го Января (новаго стilia) тысяча восемьсотъ шестидесятаго года, одинъ удобный портъ на западномъ берегу острова Нипонъ и извѣститъ о томъ Россійское Правительство прежде означеннаго времени, какъ только портъ будетъ избранъ.

Портъ Симода закроется чрезъ шесть мѣсяцевъ послѣ открытія порта Канагавы.

Ст. 4-я. Правительство Россійское можетъ имѣть Консуловъ или Консульскихъ Агентовъ во всѣхъ или въ нѣкоторыхъ изъ открытыхъ для Русской торговли портовъ Японіи.

Японское Правительство, смотря по надобности, отведетъ приличныя мѣста, какъ для домовъ Консула и лицъ состоящихъ при немъ, такъ и для школъ, больницъ и т. п.

Ст. 5-я. Въ вышеупомянутыхъ пяти портахъ Русскіе могутъ жить временно и постоянно; они имѣютъ право нанимать земли и покупать или нанимать находящіяся на этихъ земляхъ дома и другія зданія; также строить свои церкви, дома и магазины. Подъ видомъ жилища и иныхъ построекъ не должны быть воздвигаемы какія либо военныя укрѣпленія и для сего Японскія власти могутъ имѣть наблюденіе за постройкою и передѣлкою зданій.

Мѣста, гдѣ Русскіе могутъ строиться, и частныя правила для соблюденія въ каждомъ портѣ, опредѣлены будутъ Русскимъ Консуломъ сообща съ мѣстнымъ Японскимъ начальствомъ. Въ случаѣ разногласія ихъ, дѣло разрѣшается Русскимъ Дипломатическимъ Агентомъ и Правительствомъ Японскимъ.

Ст. 6-я. Въ городахъ Іедо и Осака Русскіе могутъ жить только для производства торговли, въ первомъ съ перваго Января (новаго стilia) тысяча восемьсотъ шестьдесятъ втораго года; а въ послѣднемъ съ перваго же Января (новаго стilia) тысяча восемьсотъ шестьдесятъ третьяго года.

Въ каждомъ изъ сихъ двухъ городовъ, по соглашенію Россійскаго Дипломатическаго Агента съ Правительствомъ Японскимъ, отведено будетъ приличное мѣсто, гдѣ Русскимъ можно будетъ нанимать дома, и опредѣлится пространство, за черту котораго они не должны будутъ удалаться.

Ст. 7-я. Русскіе, пребывающіе въ Японіи постоянно или временно, могутъ жить тамъ съ своими семействами и слѣдующимъ своимъ законамъ и обычаямъ. Они пользуются правомъ свободнаго и открытаго вѣроисповѣданія, и Правительство Японское прекращаетъ попираніе предметовъ, служащихъ знаками ихъ религіи.

Ст. 8-я. Въ открытыхъ портахъ Японіи Русскіе могутъ ходить куда пожелаютъ, въ слѣдующихъ предѣлахъ:

Въ Хакодате, — по вѣсѣмъ вообще направленіямъ на десять ри;

Въ Нагасаки, — по вѣсѣмъ прилегающимъ къ оному землямъ Верховнаго Повелителя Японіи.

Въ Канагавѣ, — къ сторонѣ Іедо до рѣки Локго, владающей въ заливъ Іедо между Кавасаки и Синагавою, а по вѣсѣмъ другимъ направленіямъ на десять ри.

Въ Хіого — тоже на десять ри по вѣсѣмъ направленіямъ, не подходя только къ городу Кіото на разстояніе меньше десяти ри. Экипажи судовъ, приходящихъ въ Хіого, не должны проникать за рѣку Инагаву, владающую въ бухту Сессіу, между городами Хіого и Осака.

Городовыя Думы въ каждомъ портѣ будутъ служить исходными пунктами вѣсѣхъ показанныхъ разстояній, долженствующихъ быть измѣренными по землѣ, считая одну ри равною тремъ верстамъ, триста тридцати двумъ саженьямъ, или четырнадцати тысячамъ ста семидесяти пяти футамъ Русской мѣры.

Границы въ портѣ, который будетъ открытъ на западномъ берегу острова Нипонъ, опредѣляются по взаимному соглашенію Русскаго Дипломатическаго Агента въ Японіи съ Правительствомъ Японскимъ.

Правомъ удалаться изъ портовъ на вышеозначенныя разстоянія не могутъ пользоваться тѣ изъ Русскихъ, которые подверглись суду за преступленіе или два раза за проступки. Они не должны отходить отъ мѣста ихъ жительства внутрь края, дагѣ одной ри. Японское Начальство можетъ требовать и высылки такихъ лицъ изъ страны,

но при этомъ Русскій Консулъ имѣть право назначать, для окончанія ими дѣлъ приличный срокъ, который не долженъ превышать одного года.

Форты, Правительственные дома и всѣ мѣста, обнесенныя оградами, могутъ быть посѣщаемы не иначе, какъ по приглашенію: храмы же, гостинницы и т. п. открыты для всѣхъ.

Ст. 9-я. Торговля Русскихъ съ Японцами будетъ произволиться свободно, по взаимнымъ соглашеніямъ, безъ всякаго вмѣшательства со стороны властей обѣихъ Государствъ.

Русскіе могутъ нанимать Японцевъ по торговымъ дѣламъ, въ услуженіе и для другихъ занятій.

Японцы всѣхъ сословій могутъ безцѣплетвенно покупать, перепродавать, имѣть у себя и употребить предметы, привозимые Русскими.

Постановленія сіи будутъ обнародованы Правительствомъ Японскимъ по всему Государству въ то самое время, когда настоящій трактатъ получитъ свою обязательную силу.

Прилагаемая къ трактату сему торговля правила должны имѣть ту же силу и дѣйствіе, какъ если бы они включены были въ самый трактатъ.

Ст. 10-я. Таможенные сборы съ привозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ будутъ взыматься въ пользу Японскаго Правительства, по прилагаемому къ настоящему трактату тарифу, основанному на процентной пошлинѣ съ цѣны товаровъ.

Еслибы Японскіе таможенные чиновники были несогласны съ владѣльцемъ относительно объявленной имъ стоимости товаровъ, то они могутъ назначить товарамъ свою цѣну и предложить владѣльцу уступить имъ за оную товаръ свой. Если владѣлецъ не соглашается на это предложеніе, то вноситъ пошлину по таможенной оцѣнкѣ товара; если же принимаетъ оное, то получаетъ всю сумму сполна и немедленно.

Товары Русскихъ, оплаченные пошлинами въ открытыхъ портахъ и городахъ Японіи, могутъ перевозиться оттуда Японцами во всѣ другія мѣста страны, уже безъ всякихъ новыхъ на оныя, какого бы то ни было рода, налоговъ.

Если опредѣленные въ тарифѣ пошлины будутъ понижены Япон-

свимъ Правительствомъ для судовъ Японскихъ или другихъ націй, то преимущество это распространяется въ то же время и на Русскія суда.

Пошлинъ не взыскивается съ морскихъ запасовъ Правительства Россійскаго, которое можетъ имѣть склады оныхъ въ портахъ Хакодаде, Канагава и Нагасаки. Запасы эти должны храниться въ особыхъ магазинахъ подъ надзоромъ довѣреннаго отъ Русскаго Правительства лица, и если бы изъ нихъ что либо было продано, то установленная пошлина уплачивается Японскому Начальству покупателемъ.

Ст. 11-я. Ввозъ въ Японию опиума воспрещается и если бы на какомъ либо изъ Русскихъ судовъ, пришедшихъ туда для торговли, оказалось опиуму болѣе трехъ катти, или четырехъ фунтовъ и тридцати шести золотниковъ, то Японскія власти могутъ все излишнее количество отобрать и уничтожить.

Если бы Русскіе оказались виновными въ торговлѣ опиумомъ въ Японіи, то сверхъ конфискаціи оного и уплаты Японскому Правительству пени по двадцати рублей серебромъ съ каждаго катти, они подвергаются наказанію и по силѣ Русскихъ законовъ, строго преслѣдующихъ этотъ вредный торгъ.

Ст. 12-я. Оружіе всякаго рода можетъ быть продаваемо въ Японіи только Правительству и иностранцамъ.

Вывозъ изъ Японіи грузовъ риса и пшеницы не дозволяется; но оныя могутъ быть продаваемы въ достаточномъ количествѣ, какъ Русскимъ, находящимся въ Японіи, для ихъ употребленія, такъ и на приходящія туда Русскія суда, для надобностей ихъ командъ и пассажировъ.

Въ случаяхъ, когда Японское Правительство по количеству добытой мѣди признаетъ продажу оной возможною, продажа эта будетъ производиться имъ съ публичнаго торга.

Ст. 13-я. Всякая иностранная монета можетъ обращаться въ Японіи по сравнительному вѣсу и достоинству оной съ Японскою монетою того же рода.

Всѣ уплаты между Русскими и Японцами могутъ производиться безразлично иностранными или Японскими деньгами.

Въ теченіе года послѣ открытія каждаго изъ вышеозначенныхъ портовъ, Правительство Японское будетъ выдавать Русскимъ Япон-

скую монету въ промѣнѣ за иностранную, безъ какихъ либо вычетовъ.

Монета всякаго рода, за исключеніемъ Японской мѣдной, также иностранное золото или серебро могутъ быть вывозимы изъ Японіи.

Ст. 14-я. Разбирательство всякихъ дѣлъ между Русскими и Японцами производится Русскимъ Консуломъ вмѣстѣ съ Японскими властями, и въ случаѣ обвиненія Русскихъ, съ нихъ взыскивается по Русскимъ законамъ; а виновные Японцы подвергаются наказаніямъ по законамъ ихъ страны, какъ это постановлено въ трактатѣ, заключенномъ въ Симодѣ.

По требованію Русскаго Консула, Японскія власти будутъ оказывать ему всякое содѣйствіе относительно Русскихъ, учинившихъ какое либо преступленіе. Издержки, которыя могутъ быть при этомъ сдѣланы, уплачиваются Консуломъ.

Въ тѣхъ портахъ, гдѣ нѣтъ Русскаго Консула, виновный Русскій можетъ быть задержанъ самими Японскими властями; но объ этомъ должевъ быть извѣщенъ немедленно Русскій Консулъ ближайшаго изъ другихъ портовъ, для зависящихъ отъ него распоряженій.

Все требованія по конфискаціямъ и уплатѣ пеней за нарушеніе постановленій сего трактата или приложенныхъ къ оному торговыхъ правилъ, предъявляются въ Консульствѣ, и все, что такимъ образомъ будетъ взыскано, передается Японскому Начальству.

Ст. 15-я. Если вполнѣдствіи окажется нужнымъ измѣнить или дополнить существующіе между обоими Государствами трактаты, то каждое изъ Правительствъ можетъ требовать пересмотра оныхъ, но не прежде перваго Іюля (новаго стilia) тысяча восемьсотъ семьдесятъ втораго года и по извѣщеніи о томъ за годъ впередъ.

Ст. 16-я. Все права и преимущества, которыя могутъ быть даны вполнѣдствіи другимъ націямъ, распространяются въ то же время и на Русскихъ, безъ дальнѣйшихъ переговоровъ.

Въ Россіи Японцы имѣютъ тѣ же права и преимущества, какія дарованы въ ней всемъ другимъ иностранцамъ.

Ст. 17-я. Трактатъ сей получить силу и дѣйствіе съ перваго Іюля (новаго стilia) тысяча восемьсотъ пятьдесятъ девятаго года.

Настоящій трактатъ будетъ ратификованъ со стороны Россіи—Собственноручною подписью Его Величества Императора и контра-

сигновать Его Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ, съ приложеніемъ Государственной печати; а со стороны Японіи — Именемъ и печатью Его Величества Тайкуна и контрасигновать Его Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ.

Размѣнъ ратификацій послѣдуетъ въ Санктпетербургѣ или въ Иедо къ 1-му Юля (новаго стила), тысяча восемьсотъ пятьдесятъ девятого года, или какъ обстоятельства позволятъ; нынѣ же размѣниваются копии трактата на русскомъ, японскомъ и голландскомъ языкахъ. Русскій и Японскій тексты будутъ подписаны Полномочными обоимъ Государствъ съ приложеніемъ ихъ печатей; а голландскій текстъ засвидѣтельствуется подписью лицъ составившихъ оный, и будетъ служить для поясненія смысла всѣхъ статей трактата.

Заключенъ и подписанъ въ Иедо, въ лѣто отъ Рождества Христова тысяча восемьсотъ пятьдесятъ осмое, Царствованія же Его Императорскаго Величества Государа и Самодержца Всероссийскаго Александра Второго, въ четвертый годъ, въ $\frac{7}{19}$ день Августа, или по Японскому лѣтосчисленію Анея пятого года, седьмой луны въ одиннадцатый день.

(М. П.) Подписали: Графъ Евимій *Путятинъ*, Нагаи-Гембано-Ками, Иновайе-Синаноно-Ками, Хори-Орибено-Ками, Ивасе-Хигано-Ками и Теуда-Ханзабро.

ГЛАВНА, ПО КОТОРЫМЪ ТОРГОВАЯ РУССКИХЪ МОЖЕТЪ ПРОИЗВОДИТЬСЯ
ВЪ ЯПОНИИ.

1) По прибытіи Русскаго купеческаго судна въ Японскій портъ, капитанъ или суперкаргъ судна представляютъ таможенному начальству въ теченіе первыхъ двухъ сутокъ или сорока осьми часовъ, удостовѣреніе отъ Русскаго консула, что всѣ ихъ судовыя бумаги совершенно исправны и переданы въ Консульство.

Вмѣстѣ съ симъ они должны представить письменную и завѣренную ими декларацію съ показаніемъ въ ней: названія судна и порта, въ котораго оно прибыло; числа команды и тоновъ судна, имени капитана или суперкарга и пассажировъ, если таковыя есть. При

этомъ они обязаны передать въ таможенную и накладную или манифестъ о привезенномъ грузѣ, съ прописаніемъ въ этихъ накладной или манифестѣ числа торговыхъ мѣстъ, ихъ помѣтокъ и содержащихся въ нихъ товаровъ, согласно тому какъ все сіе показано въ свидѣтельствахъ о принятомъ на судно грузѣ и съ обозначеніемъ на чье имя товары привезены. Къ такой накладной прилагается списокъ и всѣхъ собственно судовыхъ запасовъ. Капитанъ или суперкаргъ судна удостоверяютъ своимъ подписомъ, что поданное ими объявленіе о грузѣ и запасахъ судна совершенно вѣрно.

Если въ накладной или манифестѣ окажется ошибка, то чрезъ двадцать четыре часа послѣ подачи, ошибка можетъ быть исправлена безъ уплаты какой либо пени; но за всякое измѣненіе или доавленіе сдѣланныя въ манифестѣ послѣ этого срока, взыскивается по двадцати рублей серебромъ.

Всѣ товары непоказанные въ накладной или манифестѣ, подлежатъ при сгрузѣ оныхъ двойной пошлинѣ.

Если капитанъ или суперкаргъ въ теченіе сорока осьми часовъ со времени прихода судна въ портъ, не представить показанныхъ деклараціи и накладной, то за каждый послѣдующій день промедленія съ нихъ взыскивается таможеню, въ штрафъ, по осьмидесяти одному рублю серебромъ.

Въ тѣхъ портахъ, гдѣ нѣтъ Русскаго консула, все, что относится до обязанностей консульскихъ, можетъ производиться или чрезъ консула какой либо другой дружественной съ Россіей Державы или чрезъ Японское таможенное начальство.

2) Японское таможенное начальство можетъ назначать своихъ чиновниковъ на приходящія въ Японскіе порты русскія суда; но только на купеческія, а не военныя. Чиновники эти должны быть вѣжливо принимаемы и пользуются на суднѣ удобнымъ по возможности помѣщеніемъ.

Товары не должны быть сгружаемы съ судна въ промежутокъ времени отъ захода солнца до восхода солнца, развѣ по особенному дозволенію таможи. На это же время Японскіе таможенныя чиновники могутъ запечатывать, запираютъ замками или иначе, всѣ люки и входы въ тѣ части судна, гдѣ помѣщаются товары.

Если кто либо откроетъ такимъ образомъ запертыя люки и входы.

или сломаетъ печать, замокъ и вообще положенные Японскими чиновниками запоры, то за каждое такое дѣйствіе виновный подвергается пени въ восемьдесятъ одинъ рубль серебромъ.

Товары сгруженные или которые кто либо покусится сгрузить съ судна безъ прописки оныхъ въ таможи, какъ ниже постановлено, задерживаются ею и конфискуются.

Также подвергается конфискаціи всякое запакованное торговое мѣсто, въ коемъ окажутся предметы непоказанные въ накладной и за которые слѣдуетъ уплата пошлины.

Русскія купеческія суда, которыя учинять контрабанду или покусятся на оную въ одномъ изъ неоткрытыхъ портовъ Япоіи, теряютъ захваченные у нихъ по этому случаю товары и съ судна взыскивается за каждое такое дѣйствіе, въ штрафъ, по тысячѣ триста пятидесяти рублей серебромъ.

Суда, нуждающіяся въ исправленіяхъ, могутъ сгружать свои товары, безъ платежа пошлинъ, подъ сохраненіе Японскихъ властей и съ уплатою всѣхъ справедливыхъ издержекъ, которыя при этомъ могутъ потребоваться, какъ то: на магазины, рабочихъ и досмотрщиковъ. Если какая либо часть изъ этихъ товаровъ будетъ продана, то со всего проданнаго должны быть внесены установленныя пошлины.

Перегрузка товаровъ съ одного судна на другое въ томъ же портѣ, можетъ быть произведена безъ платежа за товары пошлинъ. Всякая такая перегрузка производится подъ надзоромъ Японскихъ чиновниковъ и съ разрѣшенія таможеннаго начальства, которое можетъ требовать достаточныхъ удостовѣреній, что перегрузка дѣлается съ добросовѣстною цѣлію (*bona fide*).

3) Владѣлецъ или получатель товаровъ, когда пожелаетъ свезти оные на берегъ, долженъ заявить о томъ таможи и представить письменное объявленіе, съ показаніемъ въ немъ: имени лица, подающаго объявленіе, и судна, на которомъ товары привезены, помѣтъ и нумеровъ торговыхъ мѣстъ, количества и рода заключающихся въ нихъ товаровъ и цѣны. Въ концѣ объявленія должна быть показана общая стоимость всѣхъ показанныхъ въ ономъ товаровъ, съ письменнымъ отъ владѣльца или получателя удостовѣреніемъ, что цѣнность товаровъ ими показана справедливо и что не скрыто ничего, могущаго служить къ ущербу таможенныхъ доходовъ.

Подлинныя накладныя товарамъ, прописываемыя такимъ образомъ въ таможи, также ей представляются и остаются тамъ до проверки съ оными поступившаго отъ владѣльца или получателя товаровъ объявленія.

Японскіе таможенные чиновники могутъ вскрывать товарныя мѣста и брать оныя для сей цѣли и въ таможи; но, исполняя это, не должны подвергать владѣльца какимъ либо расходамъ или причинять товарамъ поврежденія.

По осмотрѣ, который долженъ быть произведенъ безъ всякихъ напрасныхъ промедленій, товары упаковываются Японцами вновь и по возможности приводятся въ тотъ видъ, въ какомъ они были до вскрытія таможеню.

Если владѣлецъ или получатель откроютъ, что товары повредились въ пути, тогда, прежде чѣмъ оныя будутъ имъ переданы, они могутъ объявить о семъ таможенному начальству и требовать, чтобы поврежденные товары были безпристрастно оцѣнены знающими людьми, двумя или болѣе. Лица эти должны выдать свидѣтельство объ уменьшившейся цѣнности товаровъ отъ поврежденій, и показать это уменьшеніе по каждому торговому мѣсту отдѣльно, съ обозначеніемъ числа этихъ мѣстъ и выставленныхъ на оныхъ помѣтокъ. Свидѣтельство это подписывается оцѣнщиками въ присутствіи таможенного начальства, и хозяинъ можетъ представить оное вмѣстѣ съ объявленіемъ о сгружаемыхъ товарахъ и указать на слѣдующій изъ стоимости оныхъ вычетъ. Этимъ не препятствуется таможенному начальству дѣлать товарамъ свою оцѣнку, какъ то постановлено въ десятой статьѣ трактата, къ коему правила сіи прилагаются.

По уплатѣ пошлякъ, хозяину выдается разрѣшеніе на полученіе товаровъ, какъ съ судна, такъ и изъ таможи, смотря по тому, гдѣ оныя находятся.

Всѣ товары, предназначаемые къ вывозу, объявляются въ таможи прежде погрузки на судно. Объявленіе должно быть письменное и въ немъ означаются: имя судна, на которое грузятся товары, число торговыхъ мѣстъ съ ихъ знаками или помѣтами, количествомъ, родомъ и цѣнностію заключающихся въ нихъ предметовъ. Вывозящій удостоверяетъ своею подписью, что въ объявленіи все показано вѣрно.

Всѣ товары, погруженные на судно, безъ заявленія о нихъ въ таможеннѣ и всѣ мѣста, заключающія въ себѣ недозволенные къ вывозу предметы, конфискуются въ пользу Японскаго Правительства.

Объявленій не представляется о запасахъ для судна, экипажа его и пассажировъ, а также объ одеждѣ пассажировъ и т. п. вещахъ ихъ.

4) Суда, оставляющія портъ, извѣщаютъ о семъ таможеню за двадцать четыре часа и къ концу этого срока получаютъ дозволеніе на выходъ; но если въ этомъ имъ отказывается, то таможенное начальство немедленно увѣдомляетъ капитана или то лице, на которое судно адресовано, о причинахъ, по которымъ не разрѣшается судну оставить портъ и въ то же время объ этомъ увѣдомляется Россійское Консульство, если оно находится въ томъ портѣ.

Военныя суда не прописываются въ таможеннѣ, ни при входѣ въ портъ, ни при выходѣ изъ онаго. Они не подлежатъ равномернo осмотрамъ таможенныхъ или полицейскихъ чиновниковъ.

Почтовые пароходы могутъ прописываться въ таможеннѣ въ одинъ и тотъ же день какъ для входа въ портъ, такъ и для выхода; съ нихъ не требуется объявленій о грузахъ и пассажирахъ, не остающихся въ портѣ. Почтовые суда должны однако всегда прописываться въ таможеннѣ.

Купеческія суда, зашедшія въ портъ отъ бѣдствій на морѣ или для принятія на судно свѣжей провизіи и другихъ запасовъ, не обязаны представлять манифестовъ или объявленій объ имѣющихся у нихъ грузахъ, доколѣ не приступать къ торговлѣ. Тогда они должны представить манифестъ о своихъ товарахъ, какъ показано въ правилѣ 4-мъ.

5) Подписавшій неправильное объявленіе или свидѣтельство, съ умысломъ нанести ущербъ японскимъ таможеннымъ доходамъ, платитъ, за каждое такое дѣйствіе, по сту шестидесяти восьми рублей.

6) Русскія купеческія суда, приходящія въ японскіе порты, не подвергаются никакимъ сборамъ по числу тоновъ судна.

Они только подлежатъ слѣдующимъ таможеннымъ взносамъ:

За прописку судна: при входѣ въ портъ платится двадцать рублей двадцать копѣекъ серебромъ; при выходѣ десять рублей серебромъ; за выдаваемые таможеннымъ начальствомъ въ различныхъ случаяхъ

разрѣшенія и другіе документы—по два рубля двѣ копейки серебромъ, за каждое такое разрѣшеніе или документъ.

(М. П.) Подписали: Графъ Евоній *Путятинъ*, Нагая-*Гембано-Ками*, Иновайе-*Синаноно-Ками*, Хори-*Орибено-Ками*, Ивасе-*Хигоно-Ками* и Теуда-*Ханзабро*.

ТАРИФЪ.

Съ товаровъ, привозимыхъ Русскими въ Япвію и тамъ сгружаемыхъ, пошлины должны платиться Японскому Правительству по слѣдующему тарифу:

Отдѣлъ первый.

Пошлинамъ не подлежатъ:

Золото и серебро, чеканенныя и нечеканенныя.

Одежда, обыкновенно употребляемая.

Всѣ домашнія хозяйственныя принадлежности и печатныя книги, когда эти предметы ввозятся не для продажи, но для собственного употребленія.

Отдѣлъ второй.

Пяти-процентной пошлинѣ съ цѣнности (*ad valorem*) подлежатъ: Предметы нужные для постройки, вооруженія, исправленія и снабженія судовъ.

Принадлежности китоловныя.

Лѣсъ для постройки зданій.

Паровыя машины.

Каменный уголь.

Цинкъ.

Свинець.

Жестъ.

Шелкъ въ сырцѣ.

Рясъ очищенный и неочищенный.

Сухари и печенья вообще.

Припасы соляные всякаго рода.

Животныя.

Отдѣлъ третій.

Тридцати-процентной пошлинѣ подлежатъ:

Всѣ крѣпкіе напитки, какимъ бы образомъ оныя не выдѣлывались.

Отдѣлъ четвертый.

Всѣ предметы, выше неупомянутые, подвергаются двадцати-процентной пошлинѣ.

Всѣ Японскія произведенія, вывозимыя какъ грузъ, подлежатъ пяти-процентной пошлинѣ, за исключеніемъ золотой и серебряной монеты и мѣди.

По истеченіи пяти лѣтъ съ перваго Іюля (новаго стilia), тысяча восемьсотъ пятьдесятъ девятаго года, тарифъ сей, по желанію Японскаго Правительства, можетъ быть пересмотрѣнъ.

(М. П.) Подписали: Графъ Евимій *Путятинъ*, Нагаи-Гембано-Ками, Иновайе-Синаноно-Ками, Хори-Орибено-Ками, Ивасе-Хионо-Ками и Тсуда-Ханзабро.

Того ради Наше Императорское Величество, по довольномъ разсмотрѣніи вышепрписаннаго трактата, съ приложенными къ нему правилами и тарифомъ, подтвердили и ратификовали оныя, якоже симъ за благопріемлемъ, подтверждаемъ и ратификуемъ во всемъ ихъ содержаніи, общая Императорскимъ Нашимъ словомъ за Насъ и Наслѣдниковъ Нашихъ, что все въ сихъ трактатѣ, правилахъ и тарифѣ постановленное наблюдаемо и исполняемо Нами будетъ ненарушимо. Во увѣреніе чего Мы сію Нашу ратификацію, подписавъ Своеручно, повелѣли утвердить Государственною Нашею печатью Дано въ Санктпетербургѣ, лѣто отъ Рождества Христова тысяча восемьсотъ пятьдесятъ девятаго Февраля семнадцатаго дня, Государствованія Нашего въ четвертое лѣто.

На подлинномъ Собственною Его Императорскаго Величества рукою написано тако:

«АЛЕКСАНДРЪ».

Контрасигн. Министръ Иностранныхъ Дѣлъ: *Князь Горчаковъ.*

№ 44. 22-го Апрѣля, 1860.

Назначаются: гардемарины во Флотскіе экипажи: **Василій Дмитріевъ**, **Петръ Дурново**, **Дмитрій Булыгинъ** и **Михаилъ Верховскій** — въ 19-й; **Викторъ Вернандеръ**, **Александръ Боиль** и **Александръ Невѣжинъ** — въ 12-й; **Василій Бошнякъ**, **Константинъ Самсыгинъ** и **Николай Извъковъ** — въ 11-й; **Валеріанъ Ирецкій** и **Анатолій Крыжановскій** — въ 27-й; **Александръ Кашеринниковъ**, **Карлъ Жиллеръ**, **Александръ Юровскій**, **Николай Быковъ**, **Максимиліанъ Крускопѣзъ**, **Левъ Елагинъ**, **Нилъ Черкасовъ**, **Иліодоръ Бѣлаго**, **Владиміръ Дьяконовъ**, **Николай Казинъ**, **Александръ Дебрюнольдъ**, **Петръ Верховскій**, **Сергійъ Сазоновъ**, **Николай Потемкинъ** и **Павелъ Вороковъ** — въ 8-й; **Бауеръ**, **Яковъ Гильдебрандъ**, **Баронъ Фердинандъ Врангель**, **Вечеславъ Гембачевъ**, **Василій Давыдовъ**, **Александръ Мартыановъ**, **Константинъ Страннолюбскій**, **Александръ Андрияновъ**, **Петръ Повалишинъ**, **Алексій Давыдовъ**, **Владиміръ Буяковскій**, **Александръ Леманъ**, **Викторъ Елькинъ**, **Михаилъ Готскій-Даниловичъ**, **Егоръ Колонтаевъ** и **Иванъ Дурново** — въ 23-й; **Кориковъ**, **Сергійъ Тимирязевъ**, **Николай Диринъ**, **Николай Влшинковъ**, **Николай Коленкинъ**, **Федоръ Гессенъ**, **Николай Ченелевъ**, **Иванъ Пеллегрини**, **Дмитрій Афанасьевъ**, **Викторъ Кардо-Сисоевъ**, **Князь Константинъ Енгальчевъ**, **Владиміръ Шишко**, **Михаилъ Невѣжинъ**, **Николай Алексіано**, **Константинъ Александровскій** и **Егоръ Загури** — въ 24-й; **Александръ Юнгъ** — въ 1-й Сводный Черноморскій экипажъ.

Состоявшій при 2-й Флотской дивизіи, Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, **Прапорщикъ Вольскій** — въ распоряженіе Гидрографическаго департамента. Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ, **Прапорщикъ Комаровъ** — въ распоряженіе Инспектора кораблестроительныхъ работъ въ Николаевѣ.

Переводятся: **Лейтенантъ Куробъдовъ 3-й**, изъ 26-го въ 18-й Флотскій экипажъ; **Мичманъ Исаевичъ 2-й**, изъ 9-го въ 26-й Флотскій экипажъ.

№ 45. 28-го Апрѣля, 1860.

Инспекторскій департаментъ объявляетъ у сего по Морскому ведомству Высочайше утвержденный 14 Марта сего года Уставъ С Петербургскаго рѣчнаго яхтъ-клуба, вмѣстѣ съ указомъ Провиантскаго Сената, за № 11570, объ утвержденіи сего Устава.

Копія съ Указа. По указу Его Императорскаго Величества, Правительствующій Сенатъ слушали: рапортъ г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отъ 17 Марта сего года за № 857, при коемъ представленъ Высочайше утвержденный проектъ Устава С. Петербургскаго рѣчнаго яхтъ-клуба. Приказали: исполненіе сего Высочайшаго Его Императорскаго Величества повелѣнія, предоставить г. Управляющему Морскимъ Министерствомъ указомъ, а для приведенія онаго во всеобщую извѣстность припечатать въ Сенатскихъ вѣдомостяхъ. Марта 24 дня 1860 года.

Проектъ устава С. Петербургскаго рѣчнаго яхтъ-клуба.

С. Петербургскій рѣчной Яхтъ-Клубъ состоитъ подъ Августѣйшимъ покровительствомъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала.

§ 1. *Цѣль и занятія Общества.* С.-Петербургскій рѣчной Яхтъ-Клубъ имѣетъ предметомъ распространеніе между любителями шлюпочнаго плаванія въ С. Петербургѣ, научныхъ и практическихъ свѣдѣній, относящихся до гребныхъ и небольшихъ парусныхъ и паровыхъ судовъ, а равно улучшеніе постройки оныхъ въ столицѣ.

Съ этою цѣлю Клубъ учреждаетъ гонки съ назначеніемъ призовъ соискателямъ, выписываетъ изъ заграницы шлюпки и модели оныхъ, а также приобретаетъ сочиненія и изданія по шлюпочной части.

Кромѣ того Общество имѣетъ въ виду, какъ полезное вспомогательное средство при своихъ занятіяхъ, изученіе всякаго рода гимнастическихъ упражненій, развивающихъ физическія силы, какъ то: плаванія, морской гимнастики, катанья на буерѣ и конькахъ, стрѣльбы въ цѣль, фехтованія и т. д.

§ 2. *Составъ общества.* Общество состоитъ изъ членовъ: почетныхъ, дѣйствительныхъ и корреспондентовъ.

§ 3. *Почетные члены.* Общее собраніе, по представленію Комитета, избираетъ въ Почетные члены лицъ, которыя, имѣя основательныя морскія познанія, могутъ быть полезны Клубу своими совѣтами, а также тѣхъ, коимъ общество пожелаетъ выразить свое уваженіе или признательность, за оказанныя ими Клубу особыя услуги или покровительство.

Почетные члены имѣютъ тѣ же права и обязанности, какъ и Дѣйствительные члены, но освобождаются отъ взносовъ за вступленіе въ общество и за годичные билеты.

§ 4. *Дѣйствительные члены.* Дѣйствительные члены имѣютъ право голоса въ Общемъ Собраніи и избираются во всѣ должности по Клубу, но должны для нѣкоторыхъ изъ нихъ удовлетворить условіямъ, требуемымъ сими должностями (см. §§ 9, 10 и 11).

Дѣйствительные члены платятъ единовременный взносъ, при вступленіи въ Общество, и ежегодный за билетъ, въ размѣрѣ и въ сроки, опредѣляемые общимъ собраніемъ. Билеты возобновляются ежегодно по уплатѣ въ Комитетъ Общества установленной за нихъ суммы.

Примечаніе. Основатели Клуба освобождаются навсегда отъ первоначальнаго взноса при вступленіи въ общество, а равно отъ платы за годичные билеты (*).

§ 5. *Члены-корреспонденты.* Члены-корреспонденты избираются общимъ собраніемъ, по предложенію Комитета, изъ лицъ, кои жительствуютъ внѣ С. Петербурга и могутъ оказать обществу полезное содѣйствіе доставленіемъ различныхъ свѣдѣній. Они не обязываются къ денежнымъ взносамъ; но если не сообщать въ продолженіе двухъ лѣтъ никакихъ полезныхъ свѣдѣній, то считаются выбывшими изъ Клуба.

§ 6. *Вступленіе въ общество.* Желаящій поступить въ общество долженъ быть предложенъ не менѣе какъ двумя членами онаго. Комитетъ клуба заявляетъ объ этомъ предложеніи въ ближайшемъ Общемъ Собраніи и выставляетъ оное въ залѣ Общества. Въ слѣдующемъ за тѣмъ Общемъ Собраніи производится балотированіе кандидата и избранный членъ получаетъ извѣстительное о томъ письмо. Забалотированный кандидатъ можетъ быть предложенъ еще одинъ разъ, но не иначе какъ въ одномъ изъ послѣдующихъ общихъ собраній. Въновь избранный Дѣйствительный членъ долженъ представить установленный денежный взносъ въ теченіе недѣли со дня отправленія къ нему извѣстительнаго письма; въ противномъ случаѣ взносъ сей за первый годъ производится членами, его предложившими.

(*) Основатели Клуба—Надворный Совѣтникъ Василій Познанскій, Коллежскій Ассесоръ Николай Вилькинсъ и Титулярный Совѣтникъ Цезарь Кавосъ.

§ 7. *Выходъ изъ Общества.* Выходъ изъ Общества бываетъ двойной: 1) въ слѣдствіе невозобновленія въ установленный срокъ годичнаго билета, и 2) по причинѣ нарушенія правилъ Устава или законовъ чести и приличія. Въ первомъ случаѣ увольненіе члена производится Комитетомъ, и выбывшія лица могутъ опять вступить въ Общество, но не иначе, какъ порядкомъ, опредѣленнымъ для вновь избираемыхъ. Во второмъ случаѣ Комитетъ доводитъ о поступкѣ члена до свѣдѣнія Общаго Собранія, которое рѣшаетъ, слѣдуетъ ли его исключить. Лица исключенныя не могутъ болѣе вступать въ Общество.

§ 8. *Общее Собраніе.* Общее собраніе состоитъ, подъ пресѣдательствомъ Командора, изъ наличныхъ Почетныхъ и Дѣйствительныхъ членовъ Клуба. Для дѣйствительности рѣшеній онаго необходимо присутствіе одной трети всѣхъ помянутыхъ членовъ. Вопросы объ избраніи и исключеніи членовъ рѣшаются здѣсь двумя третями, а всѣ прочіе простымъ большинствомъ голосовъ; при равенствѣ же ихъ, голосъ Предсѣдателя даетъ перевѣсъ. Къ предметамъ занятій Общаго Собранія принадлежатъ: 1) предположенія объ измѣненіи Устава; 2) выборъ должностныхъ лицъ Клуба; 3) избраніе членовъ Общества и исключеніе ихъ за проступки; 4) разсмотрѣніе представляемаго Комитетомъ по окончаніи навигаціи отчета, для повѣрки коего назначается Комиссія изъ 3-хъ членовъ. Постановленія Общаго Собранія заносятся въ протоколъ, скрѣпляемый членами Комитета, присутствовавшими въ засѣданіи. Сужденія и рѣшенія Собранія о какомъ либо лицѣ не подлежатъ огласкѣ.

§ 9. *Комитетъ.* Дѣлами Общества управляетъ Комитетъ, состоящій изъ командора, вице-командора и двухъ отдѣленій: *техническаго* и *хозяйственнаго*. Члены Комитета, коихъ по 4 въ каждомъ отдѣленіи, избираются въ первомъ засѣданіи Общаго Собранія, по закрытіи навигаціи, на одинъ годъ, и по истеченіи этого срока могутъ быть опять выбраны. Члены технического отдѣленія избираются непременно изъ судовладельцевъ и должны имѣть достаточную опытность въ управленіи шлюпками.

Кромѣ сего, представитель яхты Его Императорскаго Высочества Августѣйшаго Покровителя Общества, есть непремѣнный членъ технического отдѣленія Комитета и, во все время состоянія его въ званіи представителя, пользуется правами дѣйствительнаго члена.

Для замѣщенія отсутствующихъ членовъ Комитета избирается еще по одному кандидату для каждаго отдѣленія. Отдѣленія засѣдаютъ порознь или вмѣстѣ по предложенію командора и подъ его предѣдательствомъ. Дѣла здѣсь рѣшаются большинствомъ голосовъ, а въ случаѣ ихъ равенства голосъ Предѣдателя даетъ перевѣсъ.

Для общаго по Клубу писмоводства, Комитетъ избираетъ изъ среды членовъ секретаря, который утверждается общимъ собраніемъ.

§ 10. *Командоръ*. Командоръ есть представитель Клуба и ходатай его вездѣ, гдѣ представится надобность. Онъ избирается на годъ Общимъ собраніемъ, не иначе какъ изъ лицъ, имѣющихъ право быть членами технического отдѣленія Комитета. Ему ввѣряется начальство надъ судами Общества, когда они находятся въ сборѣ.

§ 11. *Вице-командоръ*. Вице-командоръ избирается также на годъ Общимъ собраніемъ изъ лицъ, означенныхъ въ § 9, и заступаетъ мѣсто командора, въ случаѣ надобности. При бытности командора, Вице-командоръ ему подчиняется. Когда суда въ сборѣ, подъ начальствомъ командора, вице-командоръ наблюдаетъ за точнымъ исполненіемъ распоряженій перваго и содѣйствуетъ ему въ сохраненіи должнаго порядка при плаваніи судовъ.

§ 12. *Судовладельцы*. Каждый членъ законно владѣющій рѣчнымъ судномъ, можетъ записать его въ число судовъ С. Петербургскаго рѣчнаго Яхтъ-Клуба, если оно не имѣетъ торговаго или промышленнаго назначенія.

Нѣсколько членовъ вмѣстѣ, владѣющіе однимъ судномъ, могутъ также записать его въ число судовъ Общества, но въ этомъ случаѣ управленіе и распоряженіе судномъ ввѣряется одному изъ таковыхъ членовъ, по взаимному между собой согласію и избранію прочихъ владѣльцевъ. О такомъ избраніи извѣщается непременно Комитетъ Клуба, который наблюдаетъ, чтобы число членовъ, сообща владѣющихъ судномъ, соответствовало дѣйствительной вмѣстительности его. Комитетъ наблюдаетъ также, чтобы въ числѣ судовъ Клуба не находились такія, которыя, по ветхости или неудовлетворительной постройкѣ, неблагонадежны къ плаванію.

Или подъ флагомъ Клуба, судовладельцы обязаны въ точности образоваться съ правилами о плаваніи, постановленными Комитетомъ; они содержатъ свои суда на собственный счетъ и имѣютъ право дер-

жать оныя у пристани Клуба, если есть тамъ свободное мѣсто, за плату, определенную Комитетомъ.

§ 13. *Суда Клуба.* Судами Клуба признаются тѣ, которыя, составляя исключительную собственность членовъ Клуба на основаніяхъ, изложенныхъ въ предъидущемъ §, занесены въ особый списокъ, находящійся въ залѣ Общества и на коихъ выставлены въ определенномъ мѣстѣ ихъ названіе и знакъ Клуба. Суда сіи суть *общественныя* или *частныя*; первыя пріобрѣтаются и содержатся на счетъ суммъ Клуба и состоятъ въ непосредственномъ завѣдываніи Комитета, наблюдающаго, чтобъ они были въ совершенной исправности; вторыя находятся въ полномъ распоряженіи своихъ владѣльцевъ.

Каждому судну присвоивается особый позывной вымпелъ, который заносится вмѣстѣ съ № и названіемъ судна и именемъ судовладѣльца въ общій списокъ судовъ Клуба.

§ 14. *Форма одежды.* Членамъ - судовладѣльцамъ и Почетнымъ членамъ С. Петербургскаго рѣчнаго Яхтъ-Клуба присволяется форменная одежда темнозеленаго цвѣта, гражданскаго покроя, съ отложнымъ воротникомъ, на коемъ знакъ клуба вышитый золотомъ; пуговицы золотыя, съ матовою серединою, полированнымъ бортомъ и знакомъ клуба.

Жилеты полагаются бѣлые съ форменными пуговицами, а брюки темнозеленыя или бѣлыя.

Командоръ общества, для отличія его отъ прочихъ членовъ Клуба, носить наплечные золотые жгуты.

Фуражка полагается темнозеленая съ золотымъ галуномъ во всю ширину околыша и съ вышитымъ надъ нимъ золотымъ знакомъ клуба.

Пальто по образцу флотскихъ офицеровъ, но безъ золотыхъ погоновъ, съ присвоенными клубу пуговицами и съ прибавкою знака клуба, вышитаго золотомъ на углахъ открытыхъ лацкановъ.

Когда судно Клуба идетъ подъ флагомъ онаго, экипажъ долженъ непремѣнно имѣть матросскую одежду, согласно рисункамъ, утвержденнымъ Комитетомъ.

§ 15. *О флагахъ.* Судамъ Общества присволяется:

1) *Кормовой флагъ* — бѣлый съ синимъ престомъ и полнымъ С. Петербургскимъ гербомъ въ краѣхъ.

Адмиральскій флагъ С. Петербургскаго рѣчнаго Яхтъ-Клуба есть

кормовой флагъ Общества, поднимаемый на гротъ-стенгѣ, а подъ веслами на флагштокѣ на носу, и означаетъ присутствіе на суднѣ Его Императорскаго Высочества Августѣйшаго Покровителя Общества.

2) *Стенговой флагъ*—треугольный бѣлый съ синимъ крестомъ и съ полнымъ С. Петербургскимъ гербомъ въ краѣхъ. Стенговой флагъ означаетъ присутствіе судовладельца, и потому спускается немедленно по сѣздѣ его съ судна. Подъ веслами стенговой флагъ носится на флагштокѣ на носу.

3) *Брейдъ-вымпелы командорскій и вице-командорскій* суть стенговые флаги Клуба, но съ двумя косицами; вице-командорскій брейдъ-вымпелъ, для отличія отъ командорскаго, подымается на плавунчикѣ. Они носятя на тѣхъ основаніяхъ, какъ и стенговой флагъ.

Патенты на право поднятія флаговъ выдаются Комитетомъ. По исключеніи судовъ изъ списка Клуба, патенты эти должны быть возвращены Комитету.

§ 16. *Подача помощи другимъ судамъ.* Суда Клуба оказываютъ при всякомъ случаѣ помощь другимъ судамъ, находящимся въ опасномъ или затруднительномъ положеніи.

§ 17. *Штрафы.* За нарушеніе правилъ Устава и неисполненіе распоряженій Комитета опредѣляются Общимъ собраніемъ денежные штрафы и другія взысканія.

§ 18. *Помѣщенія клуба.* На обязанность Комитета возлагается наемъ удобнаго помѣщенія для Клуба, сообразно средствамъ онаго. Клубъ имѣетъ право устраивать у берега пристань и купальню, и также содержать, на общихъ для всѣхъ клубовъ основаніяхъ, въ своемъ помѣщеніи общій столъ, буфетъ съ винами и водками, бильярдъ, тиръ, кегли и другія дозволенныя правительствомъ игры.

Примѣчаніе. На устройство пристани и купальни на томъ мѣстѣ, которое будетъ избрано клубомъ, предварительно испрашивается надлежащее разрѣшеніе Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ зданій и согласіе того вѣдомства или владѣльца, которому принадлежитъ берегъ, прилегающій къ избранному для упомянутой надобности мѣсту. Пристань и купальня могутъ служить исключительно для надобностей членовъ Клуба, но не для промышленной цѣли, и объ устройствѣ оныхъ должна быть увѣдомлена Городская Распорядительная Дума.

§ 19. *Подписка на Морской Сборникъ.* Комитету клуба предоставляется право получать для членовъ Общества журналъ «Морской Сборникъ» на условіяхъ, опредѣленныхъ для лицъ, служащихъ въ Морскомъ вѣдомствѣ.

§ 20. *Кассовая книга.* Для записыванія прихода и расхода суммъ Общества имѣется кассовая книга, прошнурованная и скрѣпленная Комитетомъ. Она ведется однимъ изъ членовъ онаго, который принимаетъ все поступающія въ клубъ суммы, и по требованію Комитета, производитъ денежные выдачи на общественныя надобности.

§ 21. *Книга для записки имущества.* Хозяйственнымъ отдѣленіемъ Комитета ведется шнуровая книга всему имуществу Клуба.

§ 22. *Книга для записки гостей.* Члены Общества имѣютъ право, въ тѣ дни, когда нѣтъ парадной гонки или праздника въ клубѣ, вводить въ оный гостей, кромѣ лицъ, исключенныхъ изъ Общества, внося опредѣленную за каждое посѣщеніе плату, но обязаны сами записать ихъ званіе и фамилію въ особую книгу (которая должна постоянно находиться въ залѣ Общества), съ означеніемъ и собственной фамиліи. Каждый членъ имѣетъ право записать только двухъ гостей въ день, и одно и то же лицо можетъ быть введено только три раза въ клубъ, за исключеніемъ кандидатовъ Клуба, которымъ предоставляется посѣщать оный и большее число разъ. Членъ, записавшій гостя, отвѣчаетъ за него вполне.

§ 23. *Печать клуба.* Общество имѣетъ свою печать съ изображеніемъ знака Клуба съ надписью: «С. Петербургскій рѣчной Яхтъ-клубъ».

§ 24. *Гонки и праздники.* Комитетъ въ теченіи навигаціи устраиваетъ, по своему усмотрѣнію и по подпискѣ, гонки, съ допущеніемъ постороннихъ соискателей, и праздники съ музыкою и иллюминаціей, но на устройство гонокъ и праздниковъ Клубъ испрашиваетъ каждый разъ дозволеніе городского начальства.

§ 25. *Обязательная сила Устава.* Каждый членъ Общества подчиненъ вполне сему уставу и невѣдѣніемъ онаго отзывать не можетъ.

№ 46. 6-го Мая, 1860.

Назначаются: Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Прапорщики: **Намулинъ 1-й** и **Ершовъ**—въ распоряженіе Начальника гидрографической

части въ Кронштадтѣ. Корпуса Инженеръ-Механиковъ, Прапорщикъ **Житковъ** — въ 1-й Сводный Черноморскій Флотскій экипажъ. Состоящій по Ластовымъ экипажамъ, Поручикъ **Егоровъ** — въ вѣдѣніе Командира Ластовой бригады Балтійскаго флота.

Перемѣщается, Младшій ординаторъ Кронштадтскаго Морскаго госпиталя, Лекаръ **Копоплицкій**, тѣмъ же званіемъ въ Ижорскій Морской госпиталь, съ 19 Апрѣля сего года.

№ 48. 10-го Мая, 1860.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, журналомъ 22 Апрѣля 1860 г. № 2749, ст. 21 651, положилъ: чиновъ находящихся во временномъ прикомандированіи къ Морскому вѣдомству, а также получающихъ содержаніе изъ онаго въ видѣ частнаго вознагражденія, вычетахъ въ эмеритальную пенсіонную кассу не подвергать, а если таковые были съ нихъ до сего производимы, всю вычтенную сумму возвратитъ имъ вполнѣ.

№ 49. 10-го Мая, 1860.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, журналомъ 22 Апрѣля 1860 г. № 2749, ст. 21 652, положилъ: такъ какъ морское довольствіе не составляетъ постояннаго содержанія, а производится только во время кампаніи, то при увеличеніи сего довольствія офицерамъ Корпуса Инженеръ-Механиковъ, не слѣдуетъ удерживать, въ пользу эмеритальной кассы, мѣсячнаго оклада жалованья.

№ 50. 15-го Мая, 1860.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, по журналу состоявшемуся 7 Мая сего года № 2750, ст. 21 660, положилъ: всѣмъ содержателямъ по Артиллерійской и Инженерной частямъ, назначеннымъ нынѣ чиновниками для усиленія средствъ по Департаментамъ и Портовымъ Управленіямъ, и получающимъ пособіе на воспитаніе дѣтей, продолжать пособіе на этихъ только дѣтей до окончательнаго срока, правилами установленнаго. На воспитаніе же прочихъ дѣтей тѣхъ самыхъ чиновниковъ, согласно принятымъ правиламъ, пособія вновь уже не назначать.

№ 51. 13-го Мая, 1860.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, положеніемъ 7 Мая 1860 года, по журналу ст. 21 659, постановилъ: дѣйствіе существующихъ правилъ по назначенію пособія на воспитаніе дѣтей морскихъ офицеровъ, со всѣми дополненіями и измѣненіями, продолжать еще до 1 Іюня 1861 года.

II.

ОФИЦАЛЬНЫЯ СТАТЬИ И ИЗВѢСТІЯ.

ОТЧЕТЪ

УПРАВЛЯЮЩАГО ЧЕРНОМОРСКОЮ ШТУРМАНСКОЮ РОТОЮ

Контръ-Адмирала Манганари,

за 1859 годъ.

I. Личный составъ.

а) *Воспитанники.*

Къ 1 Января 1859 года состояло: кадетъ 148, пансіонеровъ 18.

По волю Его Высочества Генераль-Адмирала приемъ кандидатовъ, который былъ остановленъ въ прошломъ 1858 году, возобновленъ въ исходѣ этого года, а потому одновременно потребовано на пополненіе вакансій 29 человекъ; вслѣдствіе чего въ теченіе послѣднихъ двухъ мѣсяцевъ этого года поступили изъ кандидатовъ 23; остальные 6 еще не доставлены. Кромѣ того поступили въ этомъ году: 1 по предписанію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ и 1

требуемый еще въ 1858 году, прежде прекращенія приѣма кандидатъ. Пансіонеровъ въ 1859 году поступило 8.

Выбыли: произведенные, Высочайшимъ приказомъ отъ 11 Мая сего года, въ прапорщики Корпуса Штурмановъ 9; въ кондукторы того же Корпуса 4; уволено изъ роты по прошеніямъ родителей 2; всего 15. Пансіонеровъ выбыло 7.

Къ 1 Января 1860 года состоятъ: воспитанниковъ на казенномъ содержаніи 158, пансіонеровъ 19.

б) *Воспитатели.*

Въ этомъ году въ составѣ воспитателей измѣненій не было, исключая того, что умеръ 1 преподаватель—Коллежскій Совѣтникъ Харламовъ; и воспитатели состояли изъ тѣхъ же лицъ, какъ въ прошломъ году, а именно: Управляющій ротою Контръ-Адмиралъ Манганари; Инспекторъ классовъ, Корпуса Штурмановъ Подполковникъ Ароновъ; прикомандированные къ ротѣ офицеры для надзора за воспитанниками и преподаванія наукъ: Корпуса Штурмановъ, исправляющіе должности: ротнаго командира, Штабсъ-Капитанъ Ковалевъ; начальниковъ отдѣленій: 1-го, Штабсъ-Капитанъ Невражинъ; 2-го, Подпоручикъ Курдаковъ; 3-го, Штабсъ-Капитанъ Шпейеръ; казначей, Штабсъ-Капитанъ Сафроновъ; библиотекаря, Подпоручикъ Ивановъ 6; церковнаго старосты, Штабсъ-Капитанъ Спиридоновъ; и кадетскихъ офицеровъ: Поручикъ Радецкій и Подпоручики: Зражевскій 1-й, Орловъ и Космачевскій. Преподаватели: Николаевской обсерваторіи Астрономъ 5 класса Кнорре, Коллежскіе Совѣтники: Сапуновъ и Яшкевичъ; Протоіерей и законоучитель Остроумовъ и домашній учитель Балталонъ; Секретарь канцеляріи чиновникъ 9 класса Невражинъ и медикъ Надворный Совѣтникъ Адамовичъ. Приглашенные, съ разрѣшенія начальства, преподаватели разныхъ предметовъ, служащіе въ другихъ мѣстахъ были: Корпуса Морской Артиллеріи Капитанъ Мاستюковъ, Лейтенантъ Андреевъ, Корпуса Штурмановъ Штабсъ-Капитанъ Гаршевскій, отставной Статскій Совѣтникъ Баронъ Эльснеръ, Надворный Совѣтникъ Баласогло и домашніе учи-

тели: Лемке и Тибольдъ. Изъ числа этихъ послѣднихъ преподаватель артиллеріи Капитанъ Мастюковъ уволенъ отъ преподаванія въ исходѣ этого года, вслѣдствіе упраздненія класса артиллеріи.

Всѣхъ начальствующихъ лицъ и воспитателей при ротѣ 26, что составляетъ 14,7% общаго числа воспитанниковъ.

в) *Прикомандированные къ ротѣ.*

Къ 1 Января 1859 года состояло прикомандированныхъ къ ротѣ за ранами, на основаніи приказа Е. И. В. Генералъ-Адмирала, отъ 9 Марта 1856 года, за № 38: штабъ-офицеровъ 4, оберъ-офицеровъ 15. Выбылъ штабъ-офицеръ 1. Прибыло: штабъ-офицеръ 1, оберъ-офицеръ 1. За тѣмъ къ 1 Января 1860 года состоитъ: штабъ-офицеровъ 4, оберъ-офицеровъ 16. Изъ числа прикомандированныхъ за ранами офицеровъ, Корпуса Морской Артиллеріи Поручикъ Сонцевъ и Прапорщики: Гранкинъ и Микрѣевскій чередовались дежурствомъ по ротѣ въ каникулярное время.

Кромѣ того при ротѣ къ 1 Января 1859 года было прикомандированныхъ кондукторовъ Корпуса Штурмановъ 20, изъ которыхъ 4 произведены въ прапорщики Корпуса Штурмановъ, Высочайшимъ приказомъ отъ 27 Юля сего года и одинъ приказомъ отъ 19 Октября. Въ Маѣ мѣсяцѣ сего года поступили произведенные изъ воспитанниковъ въ кондукторы 4, которые, Высочайшимъ приказомъ отъ 19 Октября сего года, произведены въ прапорщики Корпуса Штурмановъ и вновь выбыли, и за тѣмъ къ 1 Января 1860 года осталось всего 15.

Всѣ эти кондукторы живутъ внѣ зданія, у своихъ родственниковъ; только двое изъ нихъ жили въ ротѣ вмѣстѣ съ кадетами, но и тѣ въ настоящее время находятся въ Севастополѣ. Почти всѣ они въ лѣтнее время назначались въ кампанію на суда, преимущественно кавказскаго отряда; въ настоящее время 6 изъ нихъ остались на зимнюю кампанію на этихъ же судахъ. Тѣ кондукторы, которые выслужили опредѣленный срокъ для производства въ офицеры, согласно

волѣ Его Высочества Генераль-Адмирала, сообщенной въ отношеніи Инспекторскаго департамента Морскаго Министерства, отъ 22 Сентября сего года, въ настоящее время экзаменуются при ротѣ.

г) *Прислуга роты.*

Къ 1 Января 1859 года число прислуги было: штатныхъ 52, прикомандированныхъ 16.

Прибыло въ теченіе года изъ командъ Морскаго вѣдомства 6; убыло 9. Затѣмъ къ 1 Января 1860 года всей прислуги 65 человекъ, что составляетъ 36,7% числа воспитанниковъ.

При ротѣ еще находились временно, причисленные изъ упраздненныхъ рабочихъ экипажей, 2 писаря, въ которыхъ оказалась надобность по случаю увеличившейся переписки и отчетности по канцеляріи, вслѣдствіе прикомандированія къ ротѣ раненныхъ офицеровъ, и кондукторовъ Корпуса Штурмановъ; но впоследствии они отосланы въ свои команды.

II. Помѣщеніе воспитанниковъ и распределеніе времени.

Воспитанникъ, раздѣленные по возрасту на три отдѣленія — два ранжированныя и одно неранжированное — помѣщаются въ верхнемъ этажѣ зданія, въ трехъ каморахъ. Въ первыхъ двухъ третяхъ года, когда число воспитанниковъ, вслѣдствіе прекращенія приѣма кандидатовъ, уменьшилось до 135, въ 1-мъ и 2-мъ отдѣленіяхъ помѣщалось по 60 человекъ, а въ 3-мъ 35. Съ воступленіемъ кандидатовъ понадобилось опять прибавить въ 1-мъ и 2-мъ отдѣленіяхъ по 12 кроватей, а въ 3-мъ отдѣленіи осталось прежнее число, 40 кроватей.

Для удобнаго помѣщенія воспитанниковъ недостаетъ только особой комнаты для приготовленія уроковъ, почему воспитанникамъ дозволяется, въ промежутокъ времени, отъ окончанія обѣда до начала вечернихъ классовъ, быть въ своихъ классахъ для приготовленія уроковъ.

Ежедневное распределеніе занятій воспитанниковъ въ 1859

году было нѣсколько измѣнено противу показаннаго въ прошломъ году, а именно: въ субботу прибавлена одна $1\frac{1}{2}$ ч. утрення лекція математики, вслѣдствіе встрѣтившейся необходимости измѣнить распisanіе занятій въ классахъ; для занятія воспитанниковъ гимнастикою назначено было время отъ $5\frac{1}{2}$ до $6\frac{1}{2}$ ч. вечера: по понедѣльникамъ, средамъ и пятницамъ; а для вольныхъ гимнастическихъ движеній отъ 11 до 12 ч., по понедѣльникамъ и четвергамъ. По вторникамъ отъ 11 до 12 ч. было фронтное ученіе; а по средамъ, пятницамъ и субботамъ, въ это же самое время, воспитанники, участвующіе въ хорѣ пѣвчихъ, занимались пѣніемъ, остальные были свободны; иногда же въ это время занимались пѣніемъ молитвъ всѣ воспитанники. По вторникамъ и четвергамъ отъ 6 до 7 часовъ вечера воспитанники, по очереди классовъ, учились танцовать. Кромѣ того по вторникамъ и пятницамъ, вечеромъ, отъ $5\frac{1}{2}$ до 7 ч., была, для желающихъ, практическая лекція французскаго языка, которую читалъ, по приглашенію, бывшій директоръ Херсонской гимназіи Баронъ Эльснеръ. Обѣдали воспитанники въ 1-мъ часу; ужинали въ $7\frac{1}{2}$ ч., спать ложились въ 9 ч., а нѣкоторымъ позволялось заниматься до 10 ч., выпускнымъ же до 11 ч.; вставали въ 6 ч., завтракали въ $7\frac{1}{2}$ ч.; отъ 8 до 11 ч. утра и отъ 2 до 5 ч. послѣ обѣда занимались въ классахъ.

Такимъ образомъ, за исключеніемъ времени для занятій въ классахъ 6 ч., внѣ классовъ 2 или $2\frac{1}{2}$ ч., на обѣдъ, ужинъ и завтракъ 2 ч., на сонъ 9 ч., воспитанники имѣли ежедневно около 5 часовъ для свободныхъ занятій.

Въ воскресные и праздничные дни воспитанники увольнялись къ родственникамъ и знакомымъ. Отпускъ дѣлался обыкновенно наканунѣ праздника: лѣтомъ въ 5 ч., а зимою раньше: когда же бывала баня, то увольняли воспитанниковъ нѣсколькими часами позже, и даже, въ случаѣ дурной погоды, на другой день утромъ. Срокъ отпуска назначался всѣмъ до 8 ч. вечера слѣдующаго дня; тѣмъ же воспитанникамъ, которые составляли очередной хоръ пѣвчихъ и пѣли у всенощной и въ обѣдню — до утра, потому что

большая часть изъ нихъ, имѣя родныхъ въ отдаленной части города, оставались послѣ всенощной ночевать въ ротѣ. Въ воскресные и праздничные дни воспитанники ходили въ церковь; въ высокаторжественные дни и большіе годовые праздники всѣ воспитанники присутствовали при богослуженіи и пѣли всѣмъ хоромъ молитвы: Вѣрую, Отче нашъ и благоденствіе Императорскому дому. Во время отпуска воспитанниковъ на праздники Пасхи и Рождества Христова въ отпускныхъ билетахъ выставлялись балы, за подписью инспектора классовъ, показывающіе степень успѣха въ каждомъ предметѣ за все прошедшее время; въ билетахъ же, выдаваемыхъ на каникулярное время, показаны были балы, полученные ими на годовомъ экзаменѣ, съ присовокупленіемъ: переведенъ-ли въ высшій классъ или оставленъ въ томъ же за слабыя успѣхи. Такимъ образомъ родители три раза въ годъ извѣщались объ успѣхахъ ихъ дѣтей.

III. Воспитаніе нравственное.

Религіозное воспитаніе заключалось: 1) въ пѣніи и чтеніи молитвъ утромъ, вечеромъ, передъ обѣдомъ, ужиномъ и послѣ оныхъ; 2) въ преподаваніи Священной исторіи, катехизиса и исторіи церкви; въ толкованіи литургіи и нѣкоторыхъ мѣстъ Священнаго писанія, а также въ объясненіи праздниковъ, обрядовъ и уставовъ православной церкви; 3) въ присутствованіи при богослуженіи и слушаніи поученій въ это время бывающихъ.

Воспитанники говѣли, по примѣру прошлыхъ годовъ, на 4-й недѣлѣ великаго поста, и въ это время имѣли постный столъ; сверхъ того имѣли постную пищу на 1-й и страстной недѣляхъ и по средамъ и пятницамъ прочихъ недѣль поста; также 29 Августа, 14 Сентября, наканунѣ Рождества Христова и Богоявленія.

Надзоръ за нравственностію воспитанниковъ имѣли: главный—Управляющій ротой, а ближайшій—ротный командиръ, начальники отдѣленій и дежурный офицеръ. Въ классахъ

за поведеніемъ и нравственностію воспитанниковъ наблюдали преподаватели, а главный надзоръ имѣлъ инспекторъ классовъ, который такъ же постоянно слѣдилъ за преподаваніемъ во время лекцій и порядкомъ въ классахъ.

Наблюденія касательно поведенія воспитанниковъ вносятся въ аттестаціонную книгу. Въ этой книгѣ каждые два мѣсяца отмѣчается баллами степень поведенія каждого воспитанника, опрятность и бережность.

Результаты, выведенные изъ этой книги, показали, что въ 1859 году воспитанниковъ по поведенію было: съ 12-ю баллами—90, съ 11-ю бал.—53, съ 10-ю бал.—31 и съ 9-ю бал.—3. Средній баллъ поведенія воспитанниковъ 11, 3%.

Кромѣ этой аттестаціонной книги Управляющій ротой имѣетъ у себя особенный списокъ воспитанниковъ, въ которомъ онъ записываетъ словами свои собственныя замѣчанія и отзывы воспитателей о достоинствахъ и недостаткахъ нѣкоторыхъ воспитанниковъ, преимущественно взрослыхъ уже.

Мѣры къ исправленію были: выговоры, лишеніе права играть вмѣстѣ съ прочими воспитанниками (преимущественно для малолѣтнихъ), неувольненіе изъ роты въ праздничные дни и тѣлесное наказаніе, которое употреблялось весьма рѣдко, только въ случаяхъ, когда еще малолѣтній возрастъ виновнаго того требовалъ; во всякомъ случаѣ это дѣлалось въ крайней необходимости и всегда келейно. За лѣность къ ученію избѣгали вовсе тѣлеснаго наказанія, а преимущественно не увольняли изъ роты, и мѣра эта, въ особенности для низшихъ классовъ, гдѣ воспитанники, непонимающіе своей пользы, требуютъ еще принужденія къ ученію, оказалась самая дѣйствительная.

IV. ОБРАЗОВАНІЕ УМСТВЕННОЕ.

Раздѣленіе воспитанниковъ Штурманской роты на классы, по степени преподаванія математики, слѣдующіе: 7-й, 6-й, 5-й и 4-й классы составляютъ общій курсъ, а 3-й, 2-й и

1-й—спеціальныи курсъ. Весь учебныи курсъ продолжается 7 лѣтъ.

Къ концу 1859 года воспитанниковъ и пансіонеровъ было: въ 1-мъ классѣ 13 воспитанниковъ, во 2-мъ—23; въ 3-мъ—28; въ 4-мъ—21 восп., 2 пансіонера и 2 приходящихъ; въ 5-мъ—39 восп., 6 панс. и 1 приходящій; въ 6-мъ—20 восп. и 8 панс.; въ 7-мъ—14 восп., 3 панс. и 2 приходящихъ; всего 158 воспитанниковъ, 19 пенсіонеровъ и 5 приходящихъ, изъ которыхъ 2 записаны кандидатами въ ротѣ, а 3 изъ 2-го Учебнаго Морскаго экипажа.

Распределение математическихъ предметовъ по классамъ, какъ наиболѣе необходимыхъ для спеціальной цѣли заведенія, слѣдующее:

Въ 7-мъ классѣ проходятъ изъ ариѳметики до тройныхъ правилъ; въ 6-мъ—оканчиваютъ ариѳметику и изъ элементарной алгебры проходятъ до уравненій; въ 5-мъ—геометрію и оканчиваютъ элементарную алгебру; въ 4-мъ—тригонометрію, стереографическую проэктію шара и аналитическую геометрію; въ 3-мъ—навигацію, высшую алгебру и изъ геодезіи — о составленіи тригонометрической сѣти; во 2-мъ — сферическую и мореходную астрономію, 1-ю часть геодезіи и дифференціальное исчисленіе; въ 1-мъ—оканчиваютъ мореходную и физическую астрономію, 2-ю часть геодезіи, общія понятія о топографической съемкѣ, морскую съемку и интегральное исчисленіе.

Преподаваніе прочихъ предметовъ въ классахъ до настоящаго 1859 года было распределено по степени главныхъ математическихъ предметовъ; въ началѣ же сего года, на конференціи воспитателей, которая начала свои засѣданія въ концѣ прошлаго года и предположила заняться распределеніемъ занятій въ классахъ, признано необходимымъ, для большаго успѣха въ русскомъ и иностранныхъ языкахъ, раздѣлить воспитанниковъ на отдѣленія, по степени ихъ успѣха въ этихъ предметахъ, независимо отъ математическихъ классовъ. Такимъ образомъ воспитанники раздѣлены на 5 разрядовъ или отдѣленій, и каждое отдѣленіе состави-

лось изъ воспитанниковъ съ равными познаніями въ языкахъ. Чрезъ это раздѣленіе, болѣе одного отдѣленія не бываетъ на лекціи, и преподаватели иностранныхъ языковъ въ состояніи теперь читать общію лекцію по методу Робертсона и вообще занимать всѣхъ воспитанниковъ въ теченіе цѣлой лекціи, чего прежде, когда въ каждомъ классѣ иностраннаго языка собиралось по пяти отдѣленій изъ нѣскольکو классовъ, невозможно было сдѣлать, и нѣкоторыя отдѣленія, по недостатку времени, оставались незанятыми въ теченіе цѣлой лекціи. Такого рода преобразование потребовало измѣненія росписанія занятій въ классахъ, которое пересмотрѣно воспитательною конференціею и утверждено Управляющимъ ротою 4-го Апрѣля сего года, въ видѣ опыта. Результаты въ теченіе сего года показали пользу этого измѣненія и полагаютъ надежду ожидать въ будущемъ еще большаго успѣха въ иностранныхъ и русскомъ языкахъ. Воспитательная конференція собиралась также для обсужденія вопросовъ собственно педагогическихъ.

Руководства для преподаванія наукъ въ 1859 году были слѣдующія:

По закону Божію: Начатки христіанскаго ученія и про-
страннѣй катихизисъ, одобреннѣй Святѣйшимъ Синодомъ.

По русскому языку: русская грамматика соч. Греча и
гимназическій курсъ словесности.

По математикѣ: ариѳметика—Франкера. Кромѣ того пре-
подавателю предоставлено руководствоваться программою и
конспектомъ ариѳметики соч. Буяковскаго и заимствовать
примѣры изъ ариѳметики А. Зеленаго и Латышева.

Элементарная алгебра, аналитическая геометрія, высшая
алгебра, дифференціальное и интегральное исчисленія—Фран-
кера.

Тригонометрія—Зеленаго, принятая въ настоящемъ году
вмѣсто тригонометріи Герлинга, и разрѣшеніе треугольниковъ
Кнорре.

Навигація Гамалея.

Мореходная и физическая астрономія—записки Латышева и соч. Савича, С. Зеленаго и Воробьева.

Практическая астрономія—лекціи Астронома Кнорре.

По геодези: курсъ геодези А. Болотова. По морской съемкѣ: записки преподавателя.

По корабельной архитектурѣ: литографированныя записки для Морскаго Кадетскаго Корпуса.

По паровой механикѣ: руководство на пароходахъ соч. Скаловскаго, теорія паровыхъ машинъ Божерянова и нѣкоторыя статьи изъ *Traité de hélices propulsives, par Paris*.

По морской практикѣ и эволюціи: практика Посыета; эволюціи при сигналахъ, изданныхъ въ 1855 году и записки преподавателя.

По лодии: лодія Чернаго, Азовскаго и Мраморнаго морей; описаніе маяковъ и знаковъ этихъ морей, изданное при Черноморскомъ Гидрографическомъ Депо, и карты сихъ морей.

По географіи: соч. А. Ободовскаго и записки преподавателя о прибрежной географіи.

По исторіи: русской—соч. Устрялова и всеобщей—соч. Смарагдава.

По черченію: морскія карты съ ситуаціею, преимущественно Чернаго и Мраморнаго морей.

По чистописанію: прописи, изданныя отъ Департамента Народнаго Просвѣщенія.

По иностраннымъ языкамъ: французскому: букварь соч. Куртиера, его же *Livre de L'enfance, Grammaire de Noël et Charsal* и метода Робертсона, составленная Бельцомъ.

Англійскому: учебная книга Генриха Кочмана, практическія упражненія въ грамматикѣ—Садлера и метода Робертсона.

Кромѣ того принять въ обоихъ языкахъ гимназическій курсъ грамматическихъ и практическихъ упражненій въ переводахъ, В. Топорова.

Число лекцій въ недѣлю по каждому предмету и росписание всѣхъ вообще занятій въ классахъ въ 1859 году можно видѣть изъ слѣдующихъ двухъ таблицъ.

ЧИСЛО ЛЕКЦІЙ ВЪ ОДНУ НЕДЕЛЮ, ПО РОСПИСАНІЮ 1859 ГОДА.

ПРЕДМЕТЫ.	Классамъ.						
	1-му.	2-му.	3-му.	4-му.	5-му.	6-му.	7-му.
Законъ Божій	1	1	1	1	1	1	1
Арифметика	»	»	»	»	»	6	6
Геометрія	»	»	»	»	6	»	»
Тригонометрія	»	»	»	6	»	»	»
Навигация	»	»	5	»	»	»	»
Астрономія	3	4	»	»	»	»	»
Практическая астрономія	2	»	»	»	»	»	»
Элементарная алгебра	»	»	»	»	2	»	»
Аналитическая геометрія	»	»	»	3	»	»	»
Вышшая алгебра	»	»	2	»	»	»	»
Дифференціальное исчисленіе	»	1	»	»	»	»	»
Интегральное исчисленіе	1	»	»	»	»	»	»
Русская грамматика и словесность	3	3	3	3	3	3	3
Иностранные языки	3	3	3	3	3	3	3
Географія	1	1	1	1	1	1	2
Исторія	1	1	1	1	1	»	»
Геодезія	1	1	2	»	»	»	»
Теоретическая механика и физика	2	3	2	»	»	»	»
Кораб. архитект. и практ. механика	1	1	1	»	»	»	»
Морская практика и эволюція	1	1	»	»	»	»	»
Артиллерія и фортификація	1	1	»	»	»	»	»
Черченіе плановъ и картъ	1	1	1	1	1	»	»
Рисованье	1	1	1	2	2	2	2
Каллиграфія	»	»	»	»	»	2	1
Чистописаніе	»	»	»	»	»	2	3
Чтеніе и изученіе басень	»	»	»	»	»	2	1
Свободныя учебныя занятія	»	»	»	1	2	»	»
	23	23	23	22	22	22	22

Росп

ЗАНЯТІЙ ВЪ КЛАССАХЪ ЧЕРНОМОРСКОЙ ШТУРМАН

Утреніе классы, съ 8 до 11 часовъ; двѣ лекціи.								
Дни.	Лекціи.	Математика и Астрономія.	Русская словес- ность.	Иностран- ный языкъ.	Практическая Астрономія.	Дифференц. и интегр. исч.	Геодезія.	Физика
Понедѣльн.	I	»	А, Б, В.	Г, Д.	»	»	»	»
	II	»	Г, Д.	А, Б, В.	»	»	»	»
Вторникъ.	I	2, 3, 4, 5, 6, 7.	»	»	1	»	»	»
	II	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7.	»	»	»	»	»	»
Среда.	I	»	А, Б, В.	Г, Д.	»	»	»	»
	II	»	Г, Д.	А, Б, В.	»	»	»	»
Четвергъ.	I	2, 4, 5, 6, 7.	»	»	»	1	3	»
	II	1, 3, 4, 5, 6, 7.	»	»	»	2	»	»
Пятница.	I	»	Г, Д.	А, Б, В.	»	»	»	»
	II	»	А, Б, В.	Г, Д.	»	»	»	»
Суббота.	I	2, 3, 4, 5, 6, 7.	»	»	1	»	»	»
	II	1, 3, 4, 5, 6, 7.	»	»	»	»	»	2

А. — Русская словесность, Б. — Старшее отдѣленіе грамматики, В. — Среднее упражненія въ письмѣ по диктовкѣ.

Практическія занятія воспитанниковъ по части астрономіи были слѣдующія: воспитанники 3 класса, прежде поступленія ихъ во 2 классъ (младшій классъ астрономіи), съ весны начали заниматься наблюденіями солнечными и измѣреніями угловъ секстантомъ, около роты и продолжали до Ноября мѣсяца, исключая времени, когда были въ кампаніи, отъ 6 Юля до 27 Августа. Такимъ образомъ, когда воспитанника,

САНІЕ

ской роты, съ 20 Апрѣля 1859 года.

Вечерніе классы, съ 2 до 5 часовъ; двѣ лекціи.

Зак. Божій.	Географія.	Исторія.	Элементарная алгебра.	Аналитическая геометрія.	Высшая алг.	Геодезія.	Механ. Теор. и Физика.	Кораб. арх. и парох. мех.	Морская прак. и звуація.	Артиллерія и фортификац.	Черченіе пл. и картъ.	Рисованіе.	Калиграфія.	Числосчисл.	Чтен. и басн.	Самостоятел. занятія.
6	»	»	3	»	3	2	1	»	»	»	»	4	»	7	»	»
7	»	»	»	4	»	1	2	3	»	»	»	5	»	6	»	»
5	7	3	»	»	»	»	»	»	2	1	4	6	»	»	»	»
4	6	»	»	»	»	»	»	»	1	2	5	3,7	»	»	»	»
»	4	2	»	»	»	»	3	1	»	»	»	5,6	»	7	»	»
»	3	1	»	4	»	»	»	2	»	»	»	7	»	6	»	5
3	7	5	»	»	»	»	»	»	»	»	1,2	4	6	»	»	»
12	5	4	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	6,7	»	»	»
»	»	»	5	»	3	»	»	»	»	»	»	1,2	»	7	6	4
»	12	»	»	4	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	6,7	5

Физическіе опыты, 1-му, 2-му и 3-му классамъ.

отдѣленіе грамматики, Г. — Младшее отдѣленіе грамматики, Д. — Практическія

поступившіе изъ 3 во 2 классъ въ Маѣ мѣсяцѣ, были достаточно приготовлены въ первоначальной теоріи астрономіи и надобно было заняться вычислениями, то каждый изъ нихъ, успѣвши уже сдѣлать нѣсколько наблюденій для повѣрки хронометра и опредѣленія широты мѣста, вычислялъ свои собственныя наблюденія. 1 классъ (старшій классъ астрономіи), который дѣлалъ наблюденія въ прошломъ году, точно

такимъ же порядкомъ въ нынѣшнемъ году продолжалъ ихъ, исключительно занимаясь наблюденіями теодолитомъ и секстантомъ для опредѣленія азимутовъ, а также наблюденіями разстояній для долготы и наблюденіями звѣздъ. Кромѣ того воспитанники 1 класса въ лѣтнее время, съ 15 Апрѣля по 1 Ноября, ходили на обсерваторію два раза въ недѣлю; въ прежніе годы они бывали на обсерваторіи по понедѣльникамъ и пятницамъ отъ 9½ до 11 ч. утра; въ настоящемъ же году измѣнено это время и назначено по вторникамъ и субботамъ, отъ 8 до 9½ ч., какъ болѣе удобное для наблюденій высотъ солнца; на обсерваторіи занимались наблюденіями подъ руководствомъ Астронома г. Кнорре, который, какъ эти наблюденія, такъ и дѣлаемые въ ротѣ, разсматриваетъ и возвращаетъ съ своими замѣчаніями. Весь этотъ запасъ наблюденій, которыя прямо вписываются въ имѣющуюся у каждаго воспитанника оригинальную тетрадь, по заведенному уже нѣсколько лѣтъ порядку, вычисляли воспитанники въ зимнее время въ классахъ, исключая нѣкоторыхъ, — до повѣрки хронометра относящихся, которыя вычислялись тотчасъ же послѣ наблюденій. Въ зимнее время Астрономъ Кнорре имѣлъ въ ротѣ также 2 лекціи въ недѣлю, въ тѣ же самые дни.

По корабельной архитектурѣ и практической механикѣ практическія занятія воспитанниковъ состояли въ составленіи чертежей корпусовъ судовъ и паровыхъ машинъ разныхъ системъ.

По физикѣ — дѣлались опыты во время лекцій и по субботамъ послѣ обѣда.

По географіи — чертили карты на бумагѣ и доскахъ. По русскому языку — писали краткія сочиненія, а по иностранному дѣлали переводы. По рисованію занимались рисованіемъ фигуръ и видовъ преимущественно съ натуры.

Чтобы слѣдить за успѣхами воспитанниковъ имѣются три журнала: ежедневный, для каждаго класса особенный, куда вносятся отиѣтки преподавателями по окончаніи каждой лекціи; мѣсячный — для каждаго предмета отдѣльный, гдѣ выстав-

ляются преподавателями среднїе баллы, взятыя изъ ежедневныхъ журналовъ, и общїй годовой. Годовой журналъ составляется самимъ инспекторомъ классовъ изъ мѣсячныхъ, куда кромѣ того еще вносятся и баллы поведенїя изъ аттестаціонной книги. Сверхъ вышеупомянутыхъ трехъ классныхъ журналовъ имѣется еще недѣльный журналъ для худо-успѣвающихъ въ наукахъ, который составляется также инспекторомъ классовъ изъ ежедневныхъ и, въ концѣ недѣли, съ мнѣніемъ его о мѣрѣ взысканїя съ виновныхъ, представляется на резолюцію Управляющаго ротюю.

Для опредѣленїя степени успѣховъ воспитанниковъ въ наукахъ принять общїй масштабъ балловъ для всѣхъ учебныхъ заведенїи 12.

Число учебныхъ дней въ 1859 году было 235.

Соображаясь съ программю, присланною изъ Инспекторскаго департамента, для экзамена кондукторовъ Корпуса Штурмановъ при производствѣ въ офицеры и съ разрѣшенїя Завѣдывающаго Морскою частїю въ Николаевѣ, въ исходѣ этого года, классъ артиллерїи упраздненъ: къ преподаванїю морской практики присоединено преподаванїе эволюцій, а вмѣсто Морскаго устава преподается лоція.

Съ измѣненїемъ распредѣленїя занятїй въ классахъ, съ 20 Апрѣля сего года, классы свободныхъ занятїй, установленные въ видѣ опыта въ 1857 году, по $1\frac{1}{2}$ ч. въ недѣлю для каждаго класса, отмѣнены для 1, 2 и 3 класса, по недостатку времени для лекцій нѣкоторыхъ предметовъ. Для 6 и 7 класса еще въ концѣ прошлаго года на конференціи найдено нужнымъ уничтожить классы свободныхъ занятїй, съ 1 Января 1859 года, потому что воспитанники этихъ классовъ, большею частїю малолѣтныя, не умѣютъ еще пользоваться свободою безъ особаго надзора за ними и присутствїя преподавателя. Такимъ образомъ теперь остались классы свободныхъ занятїй только для 4 класса $1\frac{1}{2}$ ч. въ недѣлю и 5-го—3 ч. Этому послѣднему классу, по предложенїю преподавателя, назначено 3 ч. собственно для того, чтобы дать воспитанникамъ время для написанїя записокъ гео-

метріи; печатнаго курса (соч. Франкера), принятаго въ ротѣ, въ настоящее время нѣтъ вовсе въ продажѣ.

При ротѣ, какъ пособіе для образованія воспитанниковъ, имѣется бібліотека и физическій кабинетъ. Кромѣ того рота заимствуетъ отъ обсерваторіи хронометры, теодолитъ, секстанты и прочіе инструменты, необходимыя для наблюденій.

Въ бібліотекѣ книгъ разнаго рода: русскихъ 3470, французскихъ 524, англійскихъ 96, нѣмецкихъ 48, греческихъ, латинскихъ и другихъ 22; всего 4160 томовъ. Атласовъ: географическихъ 10, морскихъ 4, историческихъ 2. Картъ: географическихъ 36, морскихъ 147, историческихъ 13; географическихъ глобусовъ 2. Инструментовъ: астрономическихъ 9, геодезическихъ 2; машинъ: для объясненія движенія планетъ 1, для объясненія остойчивости оси земли 1. Въ Физическомъ кабинетѣ находится 114 различныхъ инструментовъ.

Въ теченіе 1859 года въ бібліотеку выписано: книгъ на русскомъ языкѣ 7, на французскомъ 38, всего 45 томовъ; картъ морскихъ 30; атласовъ географическихъ 1.

Въ этомъ году въ бібліотеку поступили, присланные въ роту по волѣ Его Высочества 3 книги 2-го тома: «Seling directions» Maury's и 3 книги: «Руководства къ сохраненію здоровья и воспитанію человѣка».

Сверхъ того выписаны учебныя книги для воспитанниковъ, числомъ 225 экземпляровъ, которыя и выдавались имъ. Изъ періодическихъ изданій выписывались слѣдующія: Педагогическій вѣстникъ, Журналъ для дѣтей, Журналъ для воспитанія, Южный сборникъ, Журналъ Общепользныхъ свѣдѣній, Народное чтеніе, Французская газета Le Nord и 3 русскихъ газеты. Журналъ для дѣтей, выписываемый собственно для воспитанниковъ, выдавался имъ для чтенія тотчасъ по полученіи; кромѣ того имъ выдавались изъ бібліотеки книги для чтенія по запискѣ инспектора классовъ. Журналъ Народнаго Чтенія выписывался преимущественно для чтенія нижнимъ чинамъ, съ цѣлью распространенія въ нихъ грамотности; и дѣйствительно многіе, неумѣвшіе вовсе читать, теперь читаютъ довольнопорядочно.

Съ 12 Марта по 1 Апрѣля 13 воспитанникамъ окончившимъ курсъ наукъ производился экзамень: предварительный — комиссіею изъ офицеровъ Корпуса Штурмановъ, подъ предсѣдательствомъ Генераль-Лейтенанта Кумави. Послѣ этого экзамена былъ окончательный экзамень, въ присутствіи Завѣдывающего Морскою частію въ Николаевѣ. По этому экзамену всѣ 13 воспитанниковъ оказались достойными производства въ офицеры: 9 изъ нихъ были произведены въ прапорщики Корпуса Штурмановъ, Высочайшимъ приказомъ отъ 11 Мая сего года, а остальные 4 въ кондукторы того же Корпуса; но по вторичному представленію Завѣдывающего Морскою частію въ Николаевѣ и эти послѣдніе четыре произведены въ прапорщики Корпуса Штурмановъ, Высочайшимъ приказомъ, отъ 19 Октября сего года, со старшинствомъ съ 11 Мая, въ сравненіе съ товарищами своими. Первые два по списку воспитанника по производствѣ въ офицеры отправлены въ С. Петербургъ въ офицерскій классъ.

Средніе баллы по каждому предмету, полученные выпускными воспитанниками на экзаменѣ, были слѣдующіе: Въ законѣ Божіемъ 11, 77; въ Арифметикѣ 11, 69; въ Геометріи 11, 77; въ Тригонометріи 11, 65; въ Навигациі 11, 31; въ Астрономіи 9, 07; въ Алгебрѣ 10, 69; въ Аналитической Геометріи 10, 15; въ Дифференціальныхъ и Интегральныхъ исчисленіяхъ 8, 46; въ Русской Словесности 9, 92; въ Французскомъ языкѣ 7,87; въ Англійскомъ языкѣ 8,40; въ Географіи 11, 38; въ Исторіи 9, 77; въ Геодезіи и морской съемкѣ 8, 23; въ Теоретической Механикѣ 9, 69; въ Физикѣ 8, 69; въ Корабельной Архитектурѣ и Пароходной Механикѣ 8, 15; въ Морской практикѣ 8, 46; въ Артиллеріи 10, 31; въ Фортификаціи 10, 92; въ черченіи плановъ и картъ 11, 46; въ рисованіи 11, 92; общій средней балъ 10, 16. Число воспитанниковъ окончившихъ курсъ наукъ составляетъ 8, 2% общаго числа воспитанниковъ.

Въ теченіи Апрѣля и Мая мѣсяца производился такъ же годовой экзамень всѣмъ воспитанникамъ, по всѣмъ предметамъ, для перевода изъ класса въ классъ. Экзамень этотъ въ

ротѣ уже два года, т. е. въ 1858 и въ настоящемъ 1859 г. производился не комиссією изъ преподавателей, какъ дѣлалось это прежде; а самими преподавателями, каждымъ по своему предмету. Преподаватель, по окончаніи и повтореніи годоваго курса, испытывалъ самъ въ своемъ предметѣ воспитанниковъ и вносилъ въ экзаменнѣй списокъ степень знанія каждаго воспитанника, принимая въ соображеніе занятія воспитанниковъ во все продолженіе курса. По окончаніи экзамена каждый преподаватель, по своему предмету, представлялъ экзаменнѣй списокъ инспектору классовъ, который повѣрялъ балы воспитанниковъ или поручалъ это другимъ преподавателямъ; при этомъ случаѣ экзаменовали болѣе тѣхъ воспитанниковъ, степень познанія которыхъ преподаватель затруднялся опредѣлить и нерѣшался брать на свою отвѣтственность переводъ ихъ въ высшій классъ; но преимущественно, во всякомъ случаѣ, основывались болѣе на аттестаціи и мнѣніи преподавателя, имѣвшаго болѣе возможности узнать степень успѣха своихъ воспитанниковъ. Таковаго рода система экзаменовъ, основанная на довѣрїи къ преподавателямъ и испытанная въ теченіи двухъ лѣтъ сряду, оказалась удобною.

Всего изъ 156 воспитанниковъ переведены въ высшіе классы 125, что составляетъ 80, 1%; остались въ прежнихъ классахъ 31, что составляетъ 19, 9%. Въ этотъ расчетъ не вошли 6 человекъ пригготовительнаго отдѣленія 7-го класса, потому что поступили въ роту почти въ началѣ текущаго года.

Съ *весьма хорошими* познаніями, по экзамену, оказалось 17, что составляетъ 10, 9%; съ *очень хорошими* 31 или— 19, 8%; съ удовлетворительными познаніями 91, что составляетъ 58, 3% и съ посредственными 17, или 10, 9% общаго числа воспитанниковъ.

Воспитанники оказавшіе весьма хорошіе успѣхи были награждены книгами, а оказавшимъ очень хорошіе успѣхи объявлена была благодарность Управляющаго ротой, и имена какъ тѣхъ, такъ и другихъ, были написаны въ классахъ на

красныя доски; 31 воспитанникамъ, не перешедшимъ въ высшіе классы и 8, оказавшимъ неудовлетворительные успѣхи въ нѣкоторыхъ предметахъ, сдѣланъ былъ строгій выговоръ при общемъ собраніи.

При ротѣ въ теченіи 1859-го года, проэкзаменовано еще 21 строевыхъ и нестроевыхъ унтеръ-офицеровъ командъ Черноморскаго вѣдомства, выслужившихъ срокъ къ производству въ офицеры и къ $\frac{2}{3}$ прaporщичьяго жалованья.

ОБРАЗОВАНІЕ ФРОНТОВОЕ И МОРСКОЕ.

Разъ въ недѣлю, по вторникамъ, отъ 11 до 12 час., было фронтное ученіе.

Государь Императоръ, во время посѣщенія роты, 27 Сентября сего года, изволилъ замѣтить, что воспитанники не имѣютъ до сихъ поръ оружія, вслѣдствіе чего Управляющій ротою сносился съ Артиллерійскою экспедиціею и получилъ отъ нея увѣдомленіе, что ружья въ настоящее время уже готовы, и въ непродолжительномъ времени будутъ отправлены съ завода въ Николаевъ; о киверахъ же новой формы представлено начальству.

Для приобрѣтенія практическихъ свѣдѣній въ морскомъ дѣлѣ, воспитанники первыхъ трехъ классовъ находились въ кампаніи на судахъ: 1-й и 2-й классы на винтовомъ транспортѣ «Воинъ», который перевозилъ войска изъ Николаева въ Керчь и Анапу, а 3-й классъ на винтовомъ же транспортѣ «Анапа», имѣвшемъ плаваніе между тѣми же портами. Во время кампаніи, въ морѣ, воспитанники 1-го и 2-го класса брали высоты солнца для опредѣленія широты и долготы мѣста и тотчасъ же вычисляли; измѣряли углы секстантомъ между предметами и, прокладывая этихъ угловъ на картѣ протракторомъ, опредѣляли свое мѣсто; вели журналъ; снимали виды и изучали дѣйствіе машины, для чего одинъ воспитанникъ съ вахты, по очереди, былъ постоянно въ машинномъ отдѣленіи. Воспитанники 3-го класса также вели журналъ, изучали компасъ и дѣйствіе машины,

брали пеленги и по нимъ опредѣляли мѣсто свое на картѣ; учились бросать лагъ и лотъ. На якорѣ воспитанники всѣхъ 3-хъ классовъ учились грести и управлять парусами на шлюпкахъ и другими предметами, до образованія морскихъ офицеровъ относящимися.

По окончаніи кампаніи, которая для 1-го и 2-го класса продолжалась съ 6-го Іюля по 27-е Августа, а для 3-го съ 6-го Іюля по 13-е Августа, отъ офицеровъ, находившихся съ воспитанниками для надзора за ними, доставлены въ роту отчеты о занятіи воспитанниковъ и ихъ поведеніи, а также и краткія описанія плаванія съ особенными замѣчаниями, сдѣланныя нѣкоторыми изъ воспитанниковъ первыхъ двухъ классовъ. Такъ-какъ воспитанники находились на судахъ, имѣвшихъ различное назначеніе, а не исключительно предназначенныхъ для нихъ, то и не могли заняться описью, что весьма необходимо для спеціальности воспитанниковъ.

Тѣлесное развитіе и здоровье.

Въ хорошую погоду, въ свободное время отъ занятій, воспитанники гуляли и занимались играми на ротномъ дворѣ, а въ ненастную погоду въ рекреационномъ залѣ. Воспитанники старшихъ классовъ, въ ненастную погоду, находились большею частію въ своихъ классахъ, гдѣ занимались приготовленіемъ уроковъ. Лѣтомъ, послѣ вечернихъ классовъ, воспитанники ходили купаться въ р. Бугъ, а въ праздничные дни и каникулярное время дѣлали это два раза въ день: утромъ и вечеромъ. Зимой каждыя двѣ недѣли была баня для всѣхъ воспитанниковъ. Бѣлье мѣнялось два раза въ недѣлю: по средамъ и субботамъ. Къ тѣлесному развитію воспитанниковъ служили также: гимнастика и вольныя гимнастическія движенія. По понедѣльникамъ, средамъ и пятницамъ, отъ 5 $\frac{1}{2}$ до 6 $\frac{1}{2}$ час., воспитанники занимались гимнастикой подъ главнымъ надзоромъ Лейтенанта Андреева, прибывшаго изъ С. Петербурга въ началѣ этого года, для обученія гимнастикѣ въ учебныхъ заведеніяхъ и флотскихъ экипажахъ въ Николаевѣ находящихся. Вольными гимнастическими движеніями-

ми занимались по понедѣльникамъ и четвергамъ отъ 11 до 12 ч., подъ надзоромъ тогоже Лейтенанта Андреева и по руководству для обученія нижнихъ чиновъ флотскихъ командъ. Для занятія гимнастикою и вольными гимнастическими упражненіями воспитанники раздѣлены на два отдѣленія: 1-е отдѣленіе составляютъ болѣе искусные въ гимнастическихъ приемахъ, а остальные—2-е. Отдѣленія эти соблюдаютъ очередь, и такимъ образомъ каждое отдѣленіе въ теченіе 2-хъ недѣль бываетъ 2 раза на гимнастикѣ и 2 раза на вольныхъ гимнастическихъ движеніяхъ. Его Императорское Величество, посѣщая роту 27-го Сентября сего года, изволилъ смотрѣть, какъ гимнастировали воспитанники 1-го отдѣленія.

Воздухъ, во всемъ зданіи, зимою очищается посредствомъ форточекъ и ждановскою жидкостью. Каждый воспитанникъ имѣеть: рубахъ 8, простынь: большихъ 5, малыхъ 5, наволочъ 5, подштанниковъ 3, полотенецъ 4, чулковъ 7 паръ, платковъ 2, одѣялъ фланелевыхъ 2 (одно бѣлое, другое зеленое) и третье лѣтнее марселевое одѣяло. Верхняго платья каждый воспитанникъ имѣеть: 2 полукафтана темнозеленаго сукна съ брюками—новый и средній, классную куртку съ брюками и шинель. Лѣтомъ, внутри зданія, воспитанники носятъ полотняныя куртки съ брюками; такихъ куртокъ для каждаго воспитанника имѣется 3, брюкъ 4. Кромѣ того въ нынѣшнемъ году сшита каждому воспитаннику парусинная голландка для гимнастическихъ упражненій. Для кампаніи воспитанники имѣютъ сѣрые ластиковые панталоны.

Пища воспитанникамъ давалась слѣдующая: въ завтракъ по $\frac{1}{4}$ большой булки съ коровьимъ масломъ; въ обѣдъ, по понедѣльникамъ, вторникамъ, четвергамъ и субботамъ: щи съ мясомъ и жаркое, а въ ужинъ—щи и каша гречневая съ коровьимъ масломъ; по средамъ, пятницамъ и воскресеньямъ, въ обѣдъ: супъ съ мясомъ и жаркое съ картофлемъ, а въ ужинъ супъ и макароны съ коровьимъ масломъ. По воскресеньямъ и праздничнымъ днямъ дѣлались пироги съ мясомъ и кашею, а въ высокаторжественные дни и годовые праздники давался воспитанникамъ, кромѣ пироговъ, десертъ. Къ

столу круглый год подавался квасъ домашняго приготовленія.

При ротѣ имѣется лазаретъ на 10 человекъ, при которомъ находится врачъ и два фельдшера.

Въ теченіе года воспитанниковъ больныхъ опасными болѣзнями не было, а обыкновенными болѣзнями было слѣдующее число: простудною лихорадкою 47, тифозной горячкою 1, желудочной горячкою 4, разными наружными болѣзнями 45, золотухой 16, глазными болѣзнями 7, воспаленіемъ горла 6, поносомъ 1, всего 127, изъ нихъ выздоровѣло 126, а одинъ остался къ 1 Января при ротномъ лазаретѣ.

Хозяйственная часть.

Хозяйственною частью распоряжается Управляющій ротою, а ближайшее заведываніе ввѣряется одному изъ офицеровъ при ротѣ состоящихъ, который вмѣстѣ съ тѣмъ исполняетъ и обязанность казначея роты. Казначей ведетъ приходо-расходныя книги, которыя по окончаніи года съ надлежащими документами отправляются въ С. Петербургъ въ Ревизіонную комиссію. Ежемѣсячно свидѣтельствуются наличныя суммы, хранящіяся въ казначействѣ, а разъ въ годъ—все казенное имущество роты. Для этого назначается Управляющимъ ротою, подъ его предѣлательствомъ, комиссія изъ ротныхъ офицеровъ, которая вмѣстѣ съ тѣмъ свидѣтельствуетъ ежемѣсячно приходо-расходныя шнуровыя книги, а для освидѣтельствованія библіотеки, музеума и физическаго кабинета—особая комиссія подъ предѣлательствомъ Инспектора классовъ. Все заготовленія жизненныхъ припасовъ и прочихъ предметовъ дѣлались казначеемъ роты, по предписаніямъ Управляющаго, черезъ здѣшнихъ Николаевскихъ купцевъ или Коммисіонеровъ Черноморскаго вѣдомства, потому что подрядчики не являлись къ сроку по вызову. Зданіе отоплялось антрацитомъ, отпускаемымъ отъ порта, въ замѣнъ штатной суммы, на отопленіе роты положенной.

Краткій перечень оборота суммъ въ 1859 году:

Приходъ:

Отъ 1858 къ 1 Января 1859 г, оставалось отъ принятыхъ въ Декабрѣ мѣсяцѣ на Январскую треть 1859 года . . . 3 123 р. 22¹/₄ к.

На содержаніе всей роты, по числу 164 воспитанниковъ, принято изъ главнаго казначейства по штатамъ и табелямъ 17 285 » 22 »

Принято изъ главнаго казначейства, на содержаніе ротной церкви 72 » — »

Поступило: за проданныя учебныя книги отъ бывшихъ воспитанниковъ, также возвращенныя редакціями: Одесскаго Вѣстника и Журнала Общепольныхъ свѣдѣній и за проданныя съ аукціона негодныя вещи 341 » 20 »

Поступило отъ родителей на содержаніе своекоштныхъ пансіонеровъ 2 280 » 48 »

Итого. 23 102 р. 12¹/₄ к.

Расходъ:

На пищу воспитанниковъ. 4 219 р. 2¹/₂ к.

— обмундированіе и бѣлье 4 935 » 54¹/₄ »

— чистоту и опрятность 131 » 59¹/₂ »

— учебныя пособія 1 437 » 69¹/₄ »

— содержаніе лазарета 75 » 48 »

— столовое бѣлье и приборъ 138 » 29 »

— содержаніе портмоини 371 » 75 »

Отослано въ главное казначейство за отпущенный антрацитъ и дрова 1 242 » 42³/₄ »

За перевозку антрацита и дровъ 111 » 48 »

На освѣщеніе 450 » 1¹/₂ »

— содержаніе 2-хъ паръ воловъ и лошади 348 » 57 »

На жалованье учителямъ и ротной прислугѣ 4 297 » 83³/₄ »

— столовые Управляющему и Инспектору классовъ 525 » 90 »

За отпечатаііе объявленій и бланковъ, за билеты для набиранія воды изъ Спас- скаго бассейна и другіе мелкіе расходы .	19 »	26 »	»
Издержано на содержаніе пансіонеровъ .	2 280 »	48 »	»
» » » церкви . . .	72 »	— »	»
<hr/>			
Итого . . .	20 657 р.	34 $\frac{1}{2}$ к.	

Затѣмъ къ 1-му Января 1860 года,
суммъ на содержаніе роты въ Январ-
ской трети 1860 года остается . . . 2 444 р. 77 $\frac{3}{4}$ к. (*)

Издержки по учебной части простирались:

На жалованье учителямъ	4006 р.	37 $\frac{1}{2}$ к.
— учебныя пособия	1437 »	69 $\frac{1}{4}$ »
<hr/>		
Итого	5444 р.	6 $\frac{3}{4}$ к.

Изъ этихъ расходовъ, на каждаго воспитанника приходится 37 руб. 54 $\frac{1}{2}$ коп., на пишу 4 219 руб. 2 $\frac{1}{2}$ коп., а на каждаго по 11 $\frac{3}{4}$ коп. въ день. Всѣхъ же расходовъ на каждаго воспитанника приходится въ годъ 122 руб. 61 копейка.

Съ 1 Января 1859 года по 1 Января 1860 года среднее число казеннокоштныхъ воспитанниковъ было 145.

Въ послѣдніе два года, по случаю прекращенія приема кандидатовъ, число воспитанниковъ уменьшилось на 29 человекъ, чрезъ что ротное хозяйство нѣсколько стало улучшаться, и дефицитъ суммы убылъ до 2000 рублей. Въ настоящее же время пополненіе всего комплекта воспитанниковъ роты, приемомъ изъ кандидатовъ, и возвышеніе цѣнъ на многіе сѣбственные припасы, ставятъ ротное хозяйство въ болѣе затруднительное положеніе, чѣмъ сколько оно было въ военное время.

Исправленія по зданію роты въ настоящемъ году были самыя незначительныя: сдѣлана внутренняя побѣлка главныхъ комнатъ зданія и обнесень палисадомъ корридоръ, ведущій изъ рекреационнаго въ столовый залъ.

(*) Изъ принятыхъ на Январскую треть 5 423 руб. 1 коп. сдѣланы по части хозяйственной заготовленія: сукна и матеріаловъ для постройкы шинелей на 1537 р., провизіи и фуража на 505 рублей.

ИЗВѢСТІЯ О ПЛАВАНІИ НАШИХЪ СУДОВЪ ЗА ГРАНИЦЕЙ.

РАПОРТЪ КОМАНДИРА ПАРОХОДО-КОРВЕТА «АМЕРИКА», К.-Л.
БОЛТИНА (*).

Николаевскъ; 25 Октября, 1859 г.

Придя въ заливъ де-Кастри 29 Сентября, поступилъ въ распоряженіе Флигель-Адъютанта Попова, по приказанію котораго сдѣвъ грузъ на корветъ «Рынду», подошелъ къ мѣсту крушенія корабля *Св. Иннокентій*, подтянувшись къ нему кормой вплотную, и со 2 по 6 Октября грузили пароходъ разными вещами, которыя могли доставать изъ судна въ малую воду; работы эти производились съ большимъ затрудненіемъ, иногда по поясъ въ водѣ. Въ продолженіе 5 дней подняли 2 паровыхъ котла отъ машины въ 60 силъ и къ нимъ одинъ цилиндръ, потомъ 2 цилиндра отъ другой машины и разныя мелкія машинныя вещи. 8 Октября Флигель-Адъютантъ Поповъ, видя, что работы съ каждымъ днемъ становятся затруднительнѣе, просилъ г.г. командировъ стоящихъ на рейдѣ судовъ собраться на пароходъ, и въ присутствіи своемъ, отобравъ ихъ мнѣніе, приказалъ прекратить работы на суднѣ, а мнѣ подойти къ борту судна Амурской Компаніи *Орусъ* и принимать отъ него грузъ. Съ 7 по 9 число, погрузивъ полный гротъ-люкъ, а также шканцы и бакъ сколько позволяло мѣсто и облегчивъ его на одинъ футъ и три дюйма,

(*) Рапорты съ пар. «Америка» и тр. «Японецъ», а также и письмо шкипера судна *Орусъ* доведены до свѣдѣнія Морск. Министерства, чрезъ Генераль-Губернатора Восточной Сибири, Графа Муравьева-Амурскаго и получены 19 Мая.

я отошелъ отъ борта *Орусъ*. 9 Октября, получивъ бумаги отъ Начальника отряда для доставленія въ Николаевскъ, снялся съ якоря и пройдя мысъ Невельскаго, встрѣтилъ шкуну «Востокъ», которая слѣлавъ сигналъ «иду съ депешами», стала на якорь; я же, подойдя къ ней, принялъ отъ Командира оной предписаніе г. Командира Сибирской флотиліи, взять на буксиръ судно Амурской Компаніи *Орусъ* и довести его къ островамъ Хаземифъ; почему я и отправился обратно въ де-Кастри, куда и прибылъ того же вечера. 10 и 11 число стоялъ на 2 якоряхъ по случаю свѣжаго вѣтра; 12-го числа вѣтеръ стихъ и я подошелъ къ *Орусу*, чтобы идти съ нимъ по назначенію; въ это время показался клиперъ «Стрѣлокъ», который по неимѣнію шлюпокъ просилъ должнаго содѣйствія, почему я вынужденъ былъ остаться здѣсь и отдать свои шлюпки въ распоряженіе командира клипера, для нагрузки дровъ. 13-го числа пароходъ снялся съ якоря, имѣя на буксирѣ судно *Орусъ*. Клиперъ «Стрѣлокъ» слѣдовалъ за пароходомъ. Того же числа, въ 6 часовъ вечера, не доходя О-ва Попова мы всѣ стали на якорь. 14-го числа съ разсвѣтомъ опять снялись и подходя къ мысу Лазарева увидѣли транспортъ «Японецъ». Пройдя Кекуръ, я принужденъ былъ, за пасмурностію, стать на якорь; здѣсь пріѣзжалъ на пароходъ командиръ транспорта «Японецъ» и объявилъ, что транспортъ его на мели и просилъ помощи; я немедля отдалъ буксиры и пошелъ къ транспорту, который былъ на средней банктѣ. Перерѣзавъ фарватеръ и дойдя до глубины 10½ футъ, я принужденъ былъ возвратиться на якорное мѣсто, будучи не въ состояніи подать помощи, за мелководіемъ. Между тѣмъ вѣтеръ задулъ отъ NO и пошелъ сильный снѣгъ. 15-го числа, по случаю свѣжей погоды и несущейся шуги, отстаивались на двухъ якоряхъ. 16-го числа въ ½ 6-го часа шуга увеличилась и пароходъ стало дрейфовать, почему вытравили канатовъ 60 и 75 саж.; на глубинѣ 23 футъ цѣпи вытягивались въ струну; я опасался, чтобы они не лопнули. Машиною дѣйствовать было невозможно, во 1-хъ потому, что топлива оставалось на 6 часовъ, во 2-хъ въ колеса теченіемъ

постоянно набивало большую массу льда, который, не смотря на постоянную работу, при 8° мороза, едва могли очищать; также былъ приготовленъ 3-й запасный якорь. 17 числа шуга продолжалась, но вѣтеръ нѣсколько стихъ; транспортъ «Японецъ» сигналомъ спрашивалъ насъ какъ глубина, на что мы отвѣчали—16 футъ. Замѣтивъ, въ 9 часовъ утра, открывшіяся большія полыньи, мы снялись съ якоря и пошли противъ шуги къ о-ву Чакмуту. Въ исходѣ 11-го часа, сигналомъ транспортъ «Японецъ» спрашивалъ насъ «можемъ ли дойти до Николаевска». Видя предъ собою шугу и не зная на какое разстояніе она простирается, мы не могли отвѣтить ничего положительнаго. Въ это же самое время, кливеръ «Стрѣлокъ» сдѣлалъ намъ сигналъ, что имѣеть нужду въ топливѣ. Спустя 5 минутъ и транспортъ «Японецъ» поднялъ сигналъ: «имѣю нужду въ помощи»; но такъ-какъ сигналомъ клиперу мы уже отвѣтили, то «Японцу» и не отвѣчали, — послѣ чего транспортъ, снявшись съ якоря, пошелъ по каналу къ о-ву Чакмуту. Мы же въ исходѣ 12-го часа, придя на глубину 16 футъ, стали на якорь и прекратили пары; въ $\frac{1}{2}$ 1-го часа пополудни пришелъ и «Японецъ». Въ исходѣ сего часа «Японецъ» сдѣлалъ намъ сигналъ: «куда вы намѣрены идти»; вслѣдъ за симъ—«можете ли дойти до Николаевского поста» и телеграфомъ—«возьмете ли купеческое судно на буксиръ»; на всѣ эти сигналы мы отвѣчали телеграфомъ: «имѣю поврежденіе въ машинѣ, но исправленіи же иду въ Николаевскій постъ», — послѣ сего объявили сигналомъ, что имѣемъ топлива на 4 часа, почему взять на буксиръ никого не можемъ. Въ 2 ч. кливеръ «Стрѣлокъ» подъ парами перешелъ ближе къ о-ву Чакмуту и по близости насъ сталъ на якорь. Послѣ чего «Стрѣлокъ» сдѣлалъ намъ телеграфомъ: «дайте топлива, возьмемъ на буксиръ до мыса». Въ 5 ч. вѣтеръ стихъ, но шуга продолжалась; въ 6 ч. пополудни прибылъ на пароходъ шкиперъ *Орус*, г. Пристъ, для объясненій объ опасномъ положеніи своего судна. Отъ сильнаго напора льда у него на суднѣ открылась сильная течь, почему онъ оставаться у о-ва Хаземифъ не можетъ, а также и идти обратно

въ заливъ де-Кастри, почему убѣдительно просилъ меня довести его судно до Николаевска, предлагая мнѣ 20 тоннъ угля, и объявляя при семъ, что если я не соглашусь его вести, то онъ не ручается за спасеніе своего судна, и что если течь въ предстоящую ночь будетъ очень усиливаться, то онъ немедленно дастъ мнѣ знать условленнымъ сигналомъ: тремя разноцвѣтными огнями — краснымъ, синимъ и бѣлымъ. Принимая въ соображеніе безвыходное положеніе судна *Орусъ*, я вынужденнымъ нашелся согласиться на просьбу г. Приста, объявивъ ему, что все что возможно будетъ сдѣлать для спасенія его судна, мною будетъ предпринято немедленно. 18 Октября пуга продолжалась; въ 6 ч. транспортъ «Японецъ» сигналомъ далъ знать, что идетъ въ гавань Св. Ольги, а мы телеграфомъ увѣдомили, что идемъ къ судну терпящему бѣдствіе; въ исходѣ 8 ч. подошла къ *Орусу* подали буксиры. Транспортъ снявшись съ якоря подъ парами пошелъ къ S и въ 8 часовъ телеграфомъ просилъ взять его вельботъ, на что мы согласились. Въ началѣ 9-го пароходъ снялся съ якоря, имѣя *Орусъ* на буксирѣ. Едва подвигаясь впередъ противъ льда, который несло по теченію и вѣтру со скоростію 2 узловъ; дорожа каждымъ часомъ въ этомъ позднемъ плаваніи и несмотря на опасность угрожавшую пароходу, я рѣшился итти до послѣдней возможности, и находился уже между островами и мысомъ Джаоръ, когда шкиперъ *Оруса* объявилъ мнѣ, что вода въ суднѣ прибыла до $4\frac{1}{2}$ ф., а потому и просилъ поскорѣе поставить его на банку, утверждая что судно можетъ скоро погрузиться. Осмотрѣвъ носовую часть, откуда журчала вода, я нашелъ, что судно можетъ быть спасено, почему и приступилъ къ откачиванію воды и перегрузкѣ судна на корму для облегченія носовой части, что, благодаря дѣятельности гг. офицеровъ вѣреннаго мнѣ парохода, было сдѣлано очень скоро и прорѣзанныя льдомъ мѣста были задѣланы снутри, поднявши носовую часть на 2 ф.;—воды къ 10 час. вечера въ суднѣ оставалось только 24 д., а къ утру 4 д. — 19-го числа утромъ увидѣли клиперъ «Стрѣлокъ» шедшій къ мысу Джао-

рѣ. Въ $1\frac{1}{2}$ 8-го ч. снялся съ якоря вмѣстѣ съ *Орусомъ*, который въ продолженіе ночи я держалъ у борта парохода, предварительно объявивъ шкиперу, что судно его въ настоящее время не можетъ пройти бара, то гдѣ онъ рассчитываетъ стать на якорь, даже если бы пришлось ему зазимовать: на глубинѣ ли около мыса Джаорэ или на мелководіи? на это онъ объявилъ мнѣ при собраніи всѣхъ гг. офицеровъ, что желаетъ остаться на мелководіи, для того, что если судно его и прорѣжетъ льдомъ, то зимой можно спасти грузъ;— а потому приведя судно на глубину $11\frac{1}{2}$ ф., я поставилъ его фертоингъ, самъ же отправился дальше и пришедши на 10 ф. глубину около о-ва Уюзюгъ, съ вѣтреннымъ мнѣ пароходомъ, сидѣвшимъ въ водѣ $10\frac{1}{2}$ ф., прошелъ баръ благополучно. Въ 5 ч. подходя къ мысу Налео увидѣлъ на мели купеческій бригъ и, по просьбѣ капитана онаго, счелъ долгомъ помочь ему, для чего и сталъ около него на якорь, подавъ ему 2 кабельтова и вытравилъ канату 55 саж. 19-го числа около 8 ч. утра, имѣя 20 фунтовъ пара, при дѣйствіи машины полнымъ ходомъ, я не могъ ничего сдѣлать, потому что кабельтовы отъ сильнаго напряженія лопнули одинъ за другимъ; тогда, не видя никакой возможности снять бригъ съ мели, и видя предъ собою сплошную массу льда, рѣшился оставить его и поспѣшить въ Николаевскъ, куда прибылъ благополучно въ тотъ же день послѣ полудня.

РАПОРТЫ КОМАНДИРА ТРАНСПОРТА «ЯПОНЕЦЪ», К.-Л. ШКОТА.

I.

Де-Кастри; 25 Октября, 1860 г.

Принявши съ корабля Россійско-Американской Компаніи *Царица* грузъ, я съ вѣреннымъ мнѣ транспортомъ 12 Октября, въ $1\frac{1}{2}$ 10-го часа утра, снялся съ якоря и отправился въ Николаевскій постъ. Выйдя за островъ Обсерваторію, я увидѣлъ клиперъ «Стрѣлокъ», шедшій въ заливъ де-Кастри. Въ тотъ же день не доходя до мыса Муравьева, по случаю тем-

ноты, въ 7 часу, былъ положенъ якорь; на другой день со свѣтомъ снявшись съ якоря, я отправился далѣе. Пройдя мысъ Лазарева и сбившись съ фарватера, я сталъ на мелъ на правую банку; въ $\frac{1}{2}$ 10-го часа вечера начали стягиваться съ мели на верпѣ завезенномъ за корму, но кабельтовъ лопнулъ и верпѣ остался въ морѣ. На другой день, въ $8\frac{1}{2}$ часовъ утра завезли другой верпѣ; въ тотъ же день, въ $\frac{1}{2}$ 10 часа утра, увидѣли шедшія изъ де-Кастри суда: пароходъ «Америка» (на буксирѣ его коммерч. корабль *Орусъ*) и клиперъ «Стрѣлокъ»; всѣ они пройдя Лазарева мысъ, стали на якорь. Къ ночи этого дня вѣтеръ началъ свѣжѣть и къ полуночи дошелъ почти до степени шторма. Въ это время транспортъ било о грунтъ довольно сильно. Въ 1-мъ часу пополудни, пользуясь полною водою и свѣжимъ вѣтромъ, я поставилъ фокъ и выкинувъ кабельтовъ отъ завезеннаго верпа за бортъ, благополучно сошелъ съ банки, и по свѣжести вѣтра, сталъ на два якоря. Въ эту ночь показалась шуга, но такая слабая, что ее замѣтили только съ развѣтомъ. До 17 Октября вѣтры все время стояли очень свѣжіе и со свѣгомъ, такъ что идти не было никакой возможности; ледъ становился все крѣпче и крѣпче, наконецъ онъ слѣдлался опасенъ для судна. Для того, чтобы хотя сколько нибудь предохранить себя отъ напора льда, я устроилъ изъ лисель-спиртовъ ледорѣзы, но ихъ скоро сломало. Потерявъ всякую надежду попасть въ Николасвскъ, я ожидалъ только когда пройдетъ снѣгъ и стихнетъ вѣтеръ, чтобы идти назадъ въ де-Кастри. 17 Октября, въ $9\frac{1}{2}$ часовъ утра, снялся съ якоря и пошелъ къ судамъ, чтобы узнать не нуждаются ли они въ моей помощи; идя къ нимъ, я еще разъ прошелъ глубину 12 ф. и около парохода «Америка» положилъ якорь; сообщиться съ судами по случаю густой шуги не было уже никакой возможности; переговора съ пароходомъ «Америка» телеграфомъ, я узналъ, что на этомъ пароходѣ были поврежденія въ машинѣ, которыя надѣялись исправить къ слѣдующему дню, а *Орусъ* потекъ и грузъ выкидывалъ за бортъ. Поврежденія эти, я полагаю, произошли на пароходѣ «Америка» отъ того, что

шедшая шуга накопилась въ колесахъ парохода и тамъ замерзла. Колеса съ кожухами составили массу льда, отъ чего пароходъ и подрейфовало. А у *Оруса* протерло льдомъ обшивную доску, отъ чего онъ и потекъ. На другой день съ разсвѣтомъ, сдѣлавши сигналъ, что я иду въ гавань Св. Ольги, снялся съ якоря и отправился въ де-Кастри, куда прибылъ 19-го числа въ 7 часовъ вечера. Во все время плаванія отъ мыса Лазарева до де-Кастри, мнѣ временами приходилось пробиваться сквозь густой ледъ, а подошедши къ мысу Невельскаго, я встрѣтилъ сплошной стоячій ледъ, въ которомъ транспортъ остановился; крѣпость и толщина льда была такова, что ледъ свободно держалъ людей. Давши задній ходъ, я отошелъ назадъ и началъ искать слабѣйшаго льда. Особеннымъ счастьемъ мнѣ это удалось и можно сказать чудомъ я пришелъ въ де-Кастри. По осмотрѣ транспорта оказалось, что почти вся обшивная мѣдь по ватеръ-линіи сорвана и съ лѣвой стороны обшивныя доски нѣсколько протерты. Въ де-Кастри я пришелъ совершенно безъ провизіи и безъ денегъ; у команды нѣтъ ни сапогъ ни теплаго платья; по этому на другой же день я рѣшился ѣхать въ Кызи, чтобы объяснить все это г-ну баталіонному командиру. Маіоръ Буесе охотно исполнилъ всѣ мои просьбы и снабдилъ меня всѣмъ, чѣмъ только могъ; я взялъ у него сто пуд. муки, сорокъ ведеръ спирту, крупы десять пудовъ и денегъ двѣ тысячи руб., а остальную необходимую провизію, я возьму въ де-Кастри; сухарей въ декастринскихъ магазинахъ имѣется только 28 пуд., почему я рѣшился взять всѣ сухари, спасенные съ разбитаго судна *Иннокентій*, что составитъ всего около 100 пудовъ. Команда моя давно уже не получаетъ водки; поэтому я позволилъ себѣ взять 8 ведеръ рому съ судна Россійско-Американской Компаніи и заплатилъ за этотъ ромъ по 10 руб. за ведро, всего восемьдесятъ руб. Изъ экипировки команды—самое необходимое—рукавицы и сапоги; не найдя въ баталіонѣ сапожнаго товара, я купилъ по 100 паръ кунгурскихъ сапоговъ и рукавиць. Съ вѣреннаго мнѣ транспорта необходимо выгрузить спасенные съ разбитаго судна

Св. *Иннокентій* два пароходные котла и часть груза, чтобы очистить палубы. Въ концѣ Октября я надѣюсь сняться изъ де-Кастри, если будетъ возможность, возьму въ Ду-э уголь, потомъ отправлюсь въ Хакодате, и запасаясь тамъ провизіей отправлюсь въ гавань Св. Ольги.

II.

Канагава; 5 Марта, 1860 года.

Замерзаніе залива и потомъ все время стоявшіе свѣжіе вѣтры замедлили пріемъ провизіи, дровъ для машины и наливку водой; всѣ эти работы я кончилъ къ 30 Октября и вечеромъ, того же дня, при свѣжемъ NW съ густымъ снѣгомъ, снялся съ якоря и отправился въ Хакодате, куда прибылъ благополучно 9 Ноября. Здѣсь, при нашемъ консульствѣ, въ это время находился клиперъ «Джигитъ». По свѣдѣніямъ собраннымъ мною отъ гг. офицеровъ клипера узналъ, что гавань Св. Ольги замерзаетъ около 15 Октября; сверхъ того, встрѣтя затрудненіе достать провизіи въ такомъ большомъ количествѣ и не имѣя денегъ для покупки оной, я принужденъ былъ остаться зимовать въ Хакодате. 23 Января 1860 года я получилъ отъ нашего консула бумагу, которою онъ увѣдомилъ меня, что ему необходимо быть въ Іедо, но такъ какъ клиперъ «Джигитъ» итти въ море не можетъ, то онъ намѣренъ итти на ввѣренномъ мнѣ транспортѣ, если я не имѣю къ тому препятствій. Вслѣдствіе чего принявъ его съ семействомъ, я, 24 Января въ 8 часовъ вечера, снялся съ якоря и отправился въ Канагаву, куда и прибылъ благополучно 1-го Февраля.

Почти все плаваніе сопровождалось очень свѣжими сѣверными вѣтрами, а при входѣ въ заливъ я былъ застигнутъ снѣгомъ при NNO вѣтрѣ и съ такимъ густымъ туманомъ, что временами даже не было видно воды. По приходѣ въ Канагаву, консулъ отправился сухимъ путемъ въ Іедо.

16 Февраля два Голландскихъ капитана купеческихъ судовъ были убиты на берегу Японцами.

По просьбѣ европейскихъ консуловъ я принужденъ былъ принять участіе въ дѣлѣ объ убійствѣ вышеозначенныхъ капитановъ. Всѣ европейскіе консулы требовали, чтобъ губернаторы японскіе присутствовали на похоронахъ убитыхъ; но получивши отказъ, Голландскій консулъ просилъ меня заставить губернаторовъ исполнить его требованіе. На это я отвѣчалъ, что заставить ихъ не имѣю ни права, ни средствъ. Но чтобъ показать Голландцамъ вниманіе и участіе въ ихъ дѣлѣ я согласился идти вмѣстѣ съ нимъ и всѣми другими консулами къ губернатору просить его исполнить наше общее требованіе.

Не знаю почему, но губернаторы согласились участвовать на похоронахъ безъ всякаго возраженія. Для похороннаго церемоніала я свезъ взводъ матросъ съ заряженными револьверами и ружьями.

Такъ какъ послѣ вышеозначеннаго убійства европейцы, проживающіе въ Юкагамѣ, не считали себя безопасными, то они, чрезъ консуловъ, обратились ко мнѣ съ просьбою остаться здѣсь до прихода голландскаго военнаго судна и я не находясь болѣе въ распоряженіи нашего консула, который отправился обратно въ Хакодате берегомъ, съ его согласія, рѣшился стоять здѣсь до 12 Марта.

Впрочемъ, были и другія причины, которыя побудили меня остаться здѣсь. На вѣренномъ мнѣ транспортѣ провизіи оставалось только на три недѣли; выйдя въ море до 12-го Марта, я бы встрѣтилъ тамъ постоянные свѣжіе противные вѣтры, противъ которыхъ «Японецъ» не удержалъ бы даже своего мѣста. Денегъ, чтобы заpastись провизіею у меня не было.

Содержаніе судна въ Канагавѣ почти вдвое дешевле нежели въ Хакодате. И теперь нужную мнѣ сумму я достаю здѣсь безъ всякихъ процентовъ и безъ срока у Голландскаго купца Кенниса.

Вообще я долженъ сказать, что во всѣхъ здѣшнихъ консулахъ я нашелъ полную предупредительность и вниманіе.

Во время всей стоянки здѣсь, я всякую ночь свожу на берегъ въ Юкагаму караулъ, состоящій изъ 12-ти человекъ, для

охраненія города, но чтобъ не оскорбить правительство, я говорилъ объ этомъ съ губернаторомъ и результатомъ нашего разговора было то, что онъ же самъ и просилъ меня о содержаніи караула.

12 Марта, если обстоятельства позволяютъ, я намѣренъ сняться съ якоря съ Канагавскаго рейда для слѣдованія въ Хакодате, откуда около 10 Апрѣля намѣренъ идти въ гавань Св. Ольги, гдѣ забравъ орудія и нарубивши дровъ, отправлюсь въ постъ Косунай, потомъ зайду въ Императорскую гавань и взявши грузъ угля въ Дуэ, буду ожидать въ де-Кастри очищенія отъ льда лимана.

Транспортъ и команда обстоятъ благополучно; больныхъ 9 человѣкъ.

Письмо шкипера судна «Орусъ» къ Военному Губернатору
Приморской Области Восточной Сибири.

Такъ какъ было сдѣлано распоряженіе, чтобы парохоль «Америка» привелъ *Орусъ* на буксирѣ къ Хаземифскимъ островамъ (семи островамъ), и такъ какъ близъ этихъ острововъ *Орусъ* много потерпѣлъ отъ льдовъ и быстро наполнялся водой,—то я просилъ Капитана «Америки», давъ ему дрова и уголь, вести меня дальше въ рѣку Амуръ, тѣмъ болѣе, что у семи острововъ, по словамъ Командира парохода, мѣсто небезопасно во время хода льда. Капитанъ согласился на это и сдѣлалъ все зависящее отъ него, какъ во время откачивания воды, буксирования, разгрузки, такъ и другихъ работъ, а потому я считаю долгомъ здѣсь выразить ему мою признательность.

Если Ваше Превосходительство найдете возможнымъ еще помочь мнѣ, то я осмѣливаюсь объ этомъ просить, въ противномъ случаѣ судно *Орусъ* неминуемо погибло.

Рапорты Начальника эскадра въ Средиземномъ морѣ.

К.-А. Нордмана 1-го.

1.

Мальта; 28 Апрѣля, 1860.

19-е Апрѣля было послѣднимъ днемъ нашего однообразна

го и вынужденнаго пребыванія въ Палермской гавани. Утромъ въ этотъ день, выбравши швартовныя цѣпи и снявшись съ фертоинга, корабль вышелъ изъ за молы; тѣсно стоявшіе около него: англійскій станц. пароходъ *Аргусъ* и Американскій корветъ *Ирекуайръ* сдѣлали этотъ выходъ кораблю не совѣмъ легкимъ; къ довершенію всего, при поднятіи дагликса, захватили за лапу якорь англійскаго парохода и это еще болѣе усложнило работу.—Къ 3 часамъ, отвѣтивши на салюты Сардинскаго парохода *Говерноло*, Англійскаго фрегата *Амфіонъ*, Американскаго корвета *Ирекуайръ* и Неаполитанскаго фрегата *Танкреди*, при ровномъ NW, корабль спустился къ Мессинскому проливу; ночью, на 29-е, заштилѣвши въ струяхъ теченій изъ пролива, развели пары и утромъ въ 11 часовъ остановили ходъ на Мессинскомъ рейдѣ. Желая освѣдомиться о положеніи дѣлъ въ городѣ и о нашемъ тамъ Консульствѣ, а также принять съ почты бумаги и письма, ежели таковыя найдутся, была послана на берегъ шлюпка; послѣ двухъ-часовой задержки оставили рейдъ.

Осадное положеніе Палермо и вслѣдствіе того недостатокъ всякаго рода провизіи, заставили корабль выйти оттуда съ шести-дневнымъ запасомъ сухарей. По этому не имѣя возможности выжидать попутныхъ вѣтровъ, а между тѣмъ встрѣтивъ штиль у мыса Спартивенто, я велѣлъ развести пары, подъ которыми и вошелъ 21-го числа, въ 2 часа по полудни, на рейдъ Валетты. Отведенное кораблю «Гангудъ» мѣсто при входѣ, на наружномъ рейдѣ у форта S-t Angelo, понудило меня при первомъ же свиданіи съ пріѣхавшимъ на корабль контръ-адмираломъ Кодрингтономъ,—занимающимъ мѣсто начальника порта,—выказать ему желаніе быть ближе къ судамъ стоящей здѣсь эскадры вице-адмирала Феншау. Портовый пароходъ былъ любезно предложенъ къ услугамъ, и 23-го рано утромъ корабль перебуксированъ въ глубину рейда, въ сосѣдство военныхъ судовъ, на мертвый якорь. Еще подходя къ Мальтѣ мы встрѣтили только что вышедшій въ крейсество очередной отрядъ,—какъ потомъ узнали, кораблей: *Нептунъ*, *Джемсъ-Уатъ* и *Кресси*; на рейдѣ же нашли 3-хъ

дечный 131 пуш. *Мальборугъ*, подъ флагомъ командующаго; 91 пуш. *Аннибалъ*,—младшаго флагмана, Мунди, на другой день ушедшій въ море къ отряду; 101 пуш. *Сенъ-Жанъ д' Аркъ*, приходившій послѣ войны въ Кронштадтъ; 90 пуш. *Лондонъ* и 91—*Реноунъ*, одинъ изъ бывшихъ на Шербургскихъ маневрахъ въ 1858 году, красивѣйшій во всемъ флотѣ. Изъ остальныхъ четырехъ кораблей этого же отряда, два теперь въ Корфу, одинъ въ Неаполѣ и одинъ, *Оріонъ*, ушелъ для скрѣпленія кормы въ Англию.

Почтенный адмиралъ Феншау, назначенный теперь главнымъ начальникомъ въ Плимутъ, въ послѣднее время довольно ослабѣвшій въ здоровьи, ждетъ скорого прибытія къ себѣ на смѣну адмирала Мартина и готовить эскадру къ сдачѣ.

Ожиданія наши, увидѣть цвѣтъ нынѣшнихъ флотовъ,—эскадру окончившую трехъ-лѣтнее крейсерство съ однимъ и тѣмъ же адмираломъ, не вполне оправдались. Шумныя, мѣшкотныя парусныя работы, стоятъ гораздо ниже безукоризненной чистоты, внутреннихъ приспособленій и порядка кораблей. Я осматривалъ въ подробности корабль *Мальборугъ*; бывшимъ со мною офицерамъ, гардемаринамъ и машинистамъ, всякому по своей части, предложилъ обо всемъ видѣнномъ и примѣченномъ составить свои замѣтки. Два старшіе съ «Гангуда» боцмана слѣдовали со мною по кораблю.

Между другими осмотрами въ одинъ изъ дней, я присутствовалъ съ адмираломъ на береговомъ ученіи свезенныхъ съ кораблей десантовъ изъ стрѣлковыхъ партій. Еще стоя въ Палермской гавани, бортъ о бортъ съ фрегатомъ *Аргусъ*, я съ любопытствомъ слѣдилъ за ежедневнымъ прилежнымъ обученіемъ матросъ, на палубѣ парохода, кромѣ фехтованія и гимнастики—ружейнымъ приемамъ, прикладкѣ, пальбѣ въ правиламъ стрѣлковаго строя; здѣсь же, эти стрѣлковыя партіи, быстро свезенныя на берегъ, составившія 10-ти взводный баталіонъ, съ хоромъ музыки, точнымъ исполненіемъ всѣхъ тонкостей полнаго баталіоннаго ученія, съ холостою пальбою и построеніями, удивили меня.

Лордъ Керръ, постъ-кэптенъ и командиръ корабля *Мальбургуъ*, верхомъ на лошади, командовалъ баталіономъ, имѣя при себѣ мичмана, также верхомъ, за адъютанта.

За обѣдомъ у губернатора, получивъ приглашеніе осмотрѣть въ расплохъ любое казарменное помѣщеніе войскъ, и воспользовавшись имъ,—вынесъ убѣжденіе, что эта часть также образцовая; между прочимъ, даны всѣ средства для распространенія грамотности и нравственнаго развитія; военное министерство снабжаетъ полки въ самыхъ отдаленныхъ краяхъ, даже въ Индіи,—учителемъ для солдатъ и наставницею для солдатскихъ дѣтей; въ казармѣ большая классная камера, обще-доступные учебники, особо осязательно-напечатанныя географическія карты всего свѣта и Англіи; наиболѣе популярныя газеты выписываются и поступаютъ исправно въ солдатскія руки.

Капралы своимъ содержаніемъ на берегу, какъ и боцмана и унтеръ-офицеры на судахъ, рѣзко отдѣлены отъ остальной команды; послѣдніе имѣютъ отдѣльную каюту и столъ,—это не можетъ не дѣйствовать благотѣльно на поддержаніе достоинства унтеръ-офицеровъ въ глазахъ матроса или солдата.

Въ семи-дневное здѣсь пребываніе, нѣсколько офицеровъ корабля были приглашены на обѣдъ къ командиру флотомъ и потомъ на балъ къ контръ-адмиралу Кодрингтону. Кромѣ общей предупредительности начальственныхъ лицъ, нельзя было не замѣтить во всѣхъ, услужливости и особеннаго желанія сблизиться и сойтись короче.

При общей готовности и видимой необходимости нашимъ гардемаринамъ и офицерамъ, заниматься болѣе серьезно англійскимъ языкомъ и при явившемся здѣсь случаѣ,—имѣть хорошаго учителя, хотя и Мальтійца, я разрѣшилъ наемъ его на остальное время нашего плаванія.

Сего числа оставляя Мальту, я тороплюсь придти въ Ниццу, чтобъ имѣть счастье, еще застать тамъ Государыню Императрицу.

II.

Виллафранка; 4 Мая 1860.

Оставивъ 28 Апрѣля Валетскій рейдъ, — сего числа корабль «Гангудъ» прибылъ въ Виллафранку. Первые три дня плаванія отъ острова Мальты были при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ. Южный верховой вѣтеръ, при спокойномъ морѣ, сопутствовалъ намъ до параллели Неаполя, откуда уже, лавировкой, подошли, 3-го Мая къ утру, на видъ острова Монте-Кристо. Здѣсь разведя пары, я имѣлъ въ виду прекратить ихъ пройдя острова, но внезапная смерть старшаго корабельнаго штурмана Штабсъ-Капитана Эйсмонта отъ апоплексическаго удара, — неожиданное несчастье, — измѣнило мои намѣренія. Желая похоронить его на берегу и не имѣя на кораблѣ священника, я торопился достигнуть Виллафранки и сегодня въ 2 часа пополудни бросилъ якорь на этомъ рейдѣ, сдѣлавъ остальной путь — 140 миль — подъ парамъ (*).

РАПОРТЫ КОМАНДИРА ПАРОВОДА «Олафъ», КАПИТАНА I РАНГА ВЕЙМАРНА.

I.

Виллафранка; 17 Апрѣля, 1860.

16 Апрѣля, въ часъ пополудни, телеграфической депешей изъ Рима, Графъ Строгановъ увѣдомилъ, что Е. И. В. Великая Княгиня Марія Николаевна сего числа, по пріѣздѣ на пароходъ, намѣрена немедленно отправиться въ Виллафранку.

Въ 5 часовъ начали разводить пары; барометръ показывалъ 30,17; вѣтеръ тихій отъ W. Въ $\frac{1}{2}$ 8 часа Ея Высочество прибыла на пароходъ со свитою. Въ 9 часовъ снялись съ якоря; въ $\frac{1}{2}$ 10 часа вышли изъ гавани, высадили лоцмана и отправились въ Виллафранку.

17 Апрѣля, въ полдень, по случаю дня рожденія Государя Императора, по окончаніи молебствія, былъ произведенъ салютъ 31-мъ пушечнымъ выстрѣломъ; за здравіе Его Импера-

(* По послѣднимъ извѣстіямъ корабль «Гангудъ» 25 Мая находился на пути въ Неаполь.

торскаго Величества команда выпила по чаркѣ рому. Въ 1 часть по полудни, вѣтеръ значительно засвѣжѣлъ отъ N, почему спустили нижнія реи.

Въ $\frac{1}{2}$ 10 часа вечера пришли благополучно въ Виллафранку, откуда Великая Княгиня отправилась берегомъ въ Ниццу. При съѣздѣ Ея Высочества пароходъ былъ илюминированъ фалшфейерами.

II.

Марсель; 1 Мая, 1860 г.

По приказанію Ея Величества вдовствующей Государыни Императрицы, 30 Апрѣля, въ 10 часовъ вечера начали разводъ пары. Въ полночь прибылъ на пароходъ Е. И. В. Великій Князь Николай Николаевичъ со свитою, почему при встрѣчѣ Его Высочества на берегу и на пароходѣ жгли фалшфейеры. Въ $\frac{1}{2}$ 1-го часа ночи, 1 Мая отдали швартовы и пошли, при тихомъ W вѣтрѣ, въ Марсель; въ 5 часовъ прошли маякъ Комара и взяли курсъ между Гьерскими островами и материкомъ. Въ $\frac{1}{2}$ 8 часа, при проходѣ Гьерскаго рейда, въ значительномъ разстояніи видѣли стоявшую на якорѣ Французскую эскадру изъ 7 кораблей и 2 фрегатовъ. Съ поднятіемъ нашего кормоваго флага, пріятно было видѣть наблюдательность этой эскадры: немедленно кормовые флаги были подняты и у нихъ. Въ 8 часовъ, по выходѣ изъ-за острововъ, вѣтеръ сталъ свѣжѣть и къ полудню скрѣпчалъ; ходъ уменьшился до 6 узловъ. Въ $\frac{1}{2}$ 3 часа около порта Фриуль приняли лоцмана; въ $\frac{1}{2}$ 4 часа вошли въ Марсельскую гавань и стали на якоръ. Въ 4 часа Его Высочество изволилъ съѣхать на берегъ.

III.

Виллафранка: 4 Мая, 1860 г.

4 Мая, въ 9 ч. утра, разведя пары, при свѣжемъ NW вѣтрѣ вышли изъ Марсельской гавани, отсалютовавши крѣпости 21 выстрѣломъ и получивъ равный отвѣтъ, отправились обратно

въ Виллафранку; съ 2-хъ часовъ вѣтеръ началъ стихать; въ 4 часу проходили Герскіи рейдъ въ виду Французской эскадры, состоящей изъ 7-ми кораблей и фрегата; съ послѣдняго производилась стрѣльба ядрами. Въ 11 часовъ пришли на Виллафранкскій рейдъ, гдѣ нашли корабль «Гангудъ» подъ контръ адмиральскимъ флагомъ.

— 15 Мая «Олафъ», по приказанію Ея Величества, отправился въ Марсель, съ Ихъ Высочествами Князьями Романовскими.

РАПОРТЫ КОМАНДИРА ФРЕГАТА «Илья Муромецъ,» Кап.-Лейт. Пузино.

I.

Александрія; 14 Апрель, 1860 г.

Въ отвѣтъ на рапортъ мой, отъ 28 Марта, о дозволеніи отправиться мнѣ съ вѣреннѣмъ фрегатомъ для практическаго плаванія по Архипелагу и Средиземному морю съ правомъ заходить въ порта, г. посланникъ нашъ при Греческомъ дворѣ 9 Апрѣля прибылъ на фрегатъ въ сопровожденіи Австрійскаго повѣреннаго въ дѣлахъ г. Гемерлея и секретаря нашего посольства г. Нелидова и объявилъ, что пользуясь случаемъ отправленія фрегата въ плаваніе, онъ намѣревается, не подымая флага, пробыть на фрегатѣ около трехъ недѣль и приказалъ мнѣ сняться съ якоря, что и было исполнено въ 8 часовъ вечера того же дня.

Подъ парами, при совершенномъ штилѣ, фрегатъ шелъ до параллели острова Мило, пройдя который въ 5½ часовъ вечера, получилъ бомъ-брамсельный вѣтеръ отъ StW, почему и вступилъ подъ паруса, прекративъ пары и взявъ курсъ OSO.—10 и 11 Апрѣля, при маловѣтріи, ходъ фрегата былъ, среднимъ числомъ, 2 узла и приходилось часто мѣнять курсы. Въ продолженіе этого времени занимались: постановкою парусовъ, артиллерійскимъ ученьемъ, вызывали абордажныя партіи и проч.—12 числа находясь у острова Авго, въ 7 часовъ утра получили ровный вѣтеръ отъ NW: видя на SOtO ½ O, подъ бомъ-брамселями и лисеями, фрегатъ

имѣлъ скорость $11\frac{1}{2}$ узловъ. Пользуясь сѣвернымъ вѣтромъ продолжали идти на SO, взявъ курсъ на Александрію. Къ полудню вѣтеръ постепенно засвѣжѣлъ, такъ что мы убрали лисели, бомъ-брамсели и взяли у марселей 2 рифа. Съ разсвѣтомъ 13 числа, отдавъ у марселей рифы и поставивъ снова лисели, при ровномъ вѣтрѣ отъ NNW, шли на SSO $\frac{1}{4}$ O; ходу было отъ 8 до 10 узловъ. Въ 11 часовъ вечера, находясь отъ Александріи въ 16 миляхъ, при ровномъ брамсельномъ вѣтрѣ, фрегатъ, подъ одними марселями, легъ въ дрейфъ на лѣвый галсъ, ибо на Александрійскій рейдъ безъ мѣстнаго лоцмана и во время ночи входъ почти невозможенъ. Съ разсвѣтомъ 14 Апрѣля развели пары и въ 8 ч. утра вошли на Александрійскій рейдъ.

На фрегатѣ все обстоитъ благополучно; больныхъ нѣтъ.

II.

Александрія; 20 Апрелья, 1860 г.

20 Апрѣля, по прибытіи на фрегатъ г. посланника, въ сопровожденіи Австрійскаго повѣреннаго въ дѣлахъ г. Гермерля и секретаря нашего посольства г. Нелидова, вѣреннѣйшій мнѣ фрегатъ снялся съ якоря съ Александрійскаго рейда и отправился для практическаго плаванія въ Архипелагъ.

III.

Сирскій рейдъ; 27 Апрелья, 1860 г.

Съ Александрійскаго рейда фрегатъ, подъ парами, отправился въ Архипелагъ, имѣя словесное приказаніе отъ г. Посланника, стараться скорѣе достигнуть острова Сира, откуда онъ намѣренъ былъ слѣдовать къ мѣсту своего назначенія. Въ 5 часовъ пополудни 21 Апрѣля, получивъ брамсельный вѣтеръ отъ NW, прекратили пары и вступили подъ паруса; слѣдующіе за тѣмъ дни, фрегатъ съ переменными вѣтрами постоянно лавировалъ къ NW, и 24-го числа вошелъ въ Архи-

пелагъ между островами Кандія и Кассо. 25 числа, находясь по южную сторону острова Никари, получилъ свѣжій NW, принудившій взять третій рифъ. Продолжая лавировать къ WNW и невидя выгоды лавировки при свѣжемъ вѣтрѣ и большой зыби, которую встрѣчали всякій разъ какъ выходили изъ подъ прикрытія острова, 27 числа, по словесному приказанію г. Посланника, въ часъ по полуночи, развели пары и взяли курсъ къ острову Сира, отъ котораго находились въ 55 миляхъ. Въ началѣ фрегатъ шелъ до 5 узловъ, но вѣтеръ постепенно свѣжѣлъ и ходъ уменьшился до $1\frac{1}{2}$ узловъ, несмотря на то что стояли трисели и стаксель. Въ 5 миляхъ отъ острова Сира вѣтеръ зашелъ къ N и дулъ съ такою силою, что ходъ фрегата уменьшился до $\frac{1}{2}$ узла. Купеческія суда въ то время встрѣчавшіяся были подъ всѣми рифами, а нѣкоторыя и безъ марселей, подъ одними нижними зарифленными парусами; при такихъ обстоятельствахъ мы стали держать $4\frac{1}{2}$ R отъ вѣтра, что принудило сдѣлать два лишнихъ галса, но за то ходъ увеличился до 5 узловъ, и фрегатъ въ часъ пополудни сталъ на якорь въ бухтѣ острова Сира. Того же числа г. посланникъ, въ сопровожденіи всѣхъ лицъ бывшихъ съ нимъ на фрегатѣ, съѣхалъ на берегъ, намѣреваясь отправиться въ Пирей на пакетботныхъ пароходахъ и отпустить ввѣренный мнѣ фрегатъ для практическаго плаванія въ Архипелагъ и Средиземное море.

Въ продолженіе плаванія, какъ только погода позволяла, занимались артиллерійскимъ ученіемъ и постановкою парусовъ. На фрегатѣ все благополучно; больныхъ нѣтъ.

РАПОРТЫ КОМАНДИРА КОРВЕТА «Воль», К.-Л. Анкудинова.

I.

Константинополь; 1 Мая, 1860 г.

Вслѣдствіе депеши изъ С. Петербурга, я получилъ предписаніе отъ нашей миссіи, сняться съ якоря 1 Мая, для слѣдованія въ Кронштадтъ, недожидаясь допозднѣйшихъ при-

казаній; а потому сего числа съ вѣреннымъ мнѣ корветомъ отправляюсь въ море.

По приходѣ на Константинопольскій рейдъ, тотчасъ же приступили къ исправленію паровыхъ котловъ, машинной прислугой, подъ надзоромъ судовыхъ механиковъ г.г. Прогаско и Бергена.

Паровые котлы требовали перечеканки всѣхъ колець, дымогарныхъ трубокъ, связей и среднихъ швовъ огненной поверхности. По совершенной негодности перемѣнилъ 15 трубокъ. Въ крайнихъ котлахъ, въ треснувшія мѣста трубныхъ досокъ, вставлены, по одной въ каждомъ котлѣ, продольныя связи, надлежащей толщины. Чугунные перевалы, во всѣхъ котлахъ оказались лопнувшими; ихъ скрѣпили планками, и какъ перевалы во время разгребанія угля въ топкахъ, давали движеніе, отчего колосники выпадали съ мѣсть, то для поддержанія ихъ, сдѣланы въ котлахъ наугольники. Для испытанія котловъ, съ разрѣшенія г. посланника, ходили подъ парами въ Буюкъ-дере, причемъ течи совсѣмъ не замѣчено.

Въ Буюкъ-дере опредѣлена девиція компаса; разница по сличенію съ Кронштадтской оказалась значительная. Я полагаю что, кромѣ мѣстныхъ обстоятельствъ, на это измѣненіе имѣла вліяніе перемѣна компасной стойки въ Портсмутѣ, такъ какъ она выше прежней на $1\frac{1}{2}$ ф.

Офицеры, гардемарины и команда во время пребыванія корвета на рейдѣ, ежедневно были заняты артиллерійскимъ и паруснымъ ученіями; кромѣ того стрѣлковая и абордажная партіи обучались фехтованію: первая на штыкахъ, а вторая на палашахъ.

17 Марта въ здѣшней французской госпитали умеръ нашъ матросъ Романъ Ефимовъ отъ катарра легкихъ.

Здоровье команды въ хорошемъ состояніи; больной одинъ.

II.

Пирей; 8 Мая, 1860 г.

Пользуясь переменными вѣтрами, переходъ въ Пирей былъ сдѣланъ подъ парусами, за исключеніемъ выхода съ Константинопольскаго рейда, входа въ Пирей и прохода проливомъ Доро, гдѣ встрѣтившимся SW теченіемъ, при совершенномъ штилѣ, стало прижимать корветъ къ острову Андросъ.

8 Мая въ $\frac{1}{2}$ 9 часа вечера, корветъ бросилъ якорь на Пирейскомъ рейдѣ. Здѣсь я надѣялся получить бумаги, съ дополнительными приказаніями, чрезъ Императорскую миссію при Константинопольскомъ дворѣ, но къ сожалѣнію ихъ еще не было, а потому буду ждать здѣсь пять сутокъ, до прихода Русскаго почтоваго парохода.

Здоровье команды въ хорошемъ состояніи, больной 1.

РАПОРТЪ КОМАНДИРА КОРВЕТА «Медвѣдь», К.-Л. ЧЕБЫШЕВА.

Портсмутъ; 1 Мая, 1860 г.

Предположеніе мое выйти изъ Гибралтара на третій день праздника не осуществилось, и мы, по случаю противныхъ вѣтровъ, должны были простоять до 9 Апрѣля, хотя и пробовали, но безуспѣшно, вылавировать подъ парами и парусами изъ пролива. Съ 10 по 21 число противными мало-вѣтріями вылавировали до Лиссабона, и находясь отъ него на SW 87° въ разстояніи 128 итальянскихъ миль, получили попутный вѣтеръ и 1 Мая пришли въ Портсмутъ, гдѣ я долженъ простоять нѣсколько дней для пополненія угля, воды, провизіи и исправленія желѣзнаго бейфута фока-реи. Съ самаго выхода изъ Гибралтара мы не видали береговъ, опредѣляясь одними наблюденіями, когда было возможно; въ Англійскій каналъ вошли при весьма густомъ туманѣ, но счисленіе наше оказалось такъ вѣрно, что, взявъ противъ Портланда лоцмана, для входа въ Портсмутъ, намъ не пришлось измѣнить своего курса ни на полъ-градуса.

Корветъ и команда обстоятъ благополучно; больныхъ не было съ самаго выхода изъ Марсели.

Рапортъ командира клипера «Наѣздникъ», К.-Л. Селиванова.

Симонс-бай; 12 Марта, 1860 года.

12 Марта ввѣренный мнѣ клиперъ «Наѣздникъ» съ мыса Доброй Надежды отправился въ дальнѣйшій путь. Я окончательно былъ готовъ къ выходу 1 числа этого мѣсяца; но начавшійся наканунѣ этого дня SO вѣтеръ, переходя временно къ SW, все это время такъ былъ крѣпокъ, что судя по нѣкоторымъ судамъ, которыя возвращались въ Симонскій и Столовый заливы, я былъ бы не въ состояніи отойти отъ берега подъ одними парусами; издержать же много угля, котораго ввѣренный мнѣ клиперъ беретъ немного, я боялся, чтобы не быть въ затрудненіи при проходѣ проливовъ ведущихъ въ Китайское море; поэтому я рѣшился ждать до перваго промежутка переменныхъ вѣтровъ.

Больной матросъ, котораго я намѣренъ былъ оставить въ здѣшной госпитали, очень поправился и взять на клиперъ; кромѣ него больныхъ въ командѣ нѣтъ.

ВѢДОМОСТЬ СУДАМЪ РУССКАГО ВОЕННАГО ФЛОТА,

НАХОДЯЩИМЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНИИ.

(Исправлено по 27 Мая).

Названіе судовъ.	Число пушекъ.	Число команды.		Число силъ.	Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
		Офицеровъ	Нижнихъ чиновъ.			
Корв. <i>Бояринъ</i> . . .	11	14	154	200	Кап.-Лейт. <i>Майдель</i> .	У берег. Сибиря.
» <i>Воевода</i>	11	14	159	200	Кап.-Лейт. <i>Матюшевъ</i> .	
» <i>Воль</i>	11	11	168	200	Кап.-Лейт. <i>Анкудиновъ</i> .	
Кораб. <i>Гангудъ</i> . .	81	27	850	500	Кап.-Лейт. <i>Круженштернъ</i> .	Вышелъ изъ Константинополя 1 Мая. На пути въ Неаполь.
Корв. <i>Гридень</i> . . .	11	13	172	200	»	У береговъ Сибиря.
Клип. <i>Джигитъ</i> . . .	6	9	87	150	Лейт. <i>Корниловъ</i> .	Въ Японскомъ морѣ
Фр. <i>Ил. Муромецъ</i>	53	18	468	360	Кап.-Лейт. <i>Пузино</i> .	Въ Греч. Архипел.
Парох. <i>Никерманъ</i> .	4	10	53	90	Лейт. <i>Тимирязевъ</i> .	Въ Константиноп.
Корв. <i>Медвѣдь</i> . . .	11	11	154	200	К.-Лейт. <i>Чебышевъ</i> .	Въ Портсмутѣ.
Клип. <i>Навздыкъ</i> . .	6	7	99	150	Кап.-Лейт. <i>Селивановъ</i> .	12 Мар. ушелъ съ М. Добрая Надежды.
Корв. <i>Новикъ</i>	11	15	163	200	Кап.-Лейт. <i>Федоровскій</i> .	Вышелъ изъ Гоголуду
П.-фр. <i>Олафъ</i> . . .	14	18	253	400	Кап. 1 р. <i>Веймарнъ</i> .	Въ Виллафранкѣ.
Клип. <i>Фирчанкъ</i> . .	6	10	102	150	Лейт. <i>Бакалинъ</i> .	У береговъ Сибиря.
» <i>Иластунъ</i>	6	10	82	150	Лейтан. Баронъ <i>Дистерло</i> (К-цій).	Вышелъ изъ Гоголуду
Корв. <i>Посадникъ</i> . .	11	11	163	200	Ф.-А. К.-Лейт. <i>Бирлиевъ</i> 1.	10 Марта приб. въ Симонсъ-бай.
Клип. <i>Разбойникъ</i>	6	7	95	150	К.-Лейт. <i>Ратковъ</i> .	Изъ Порто-Гранде отправа. въ море.
Корв. <i>Рында</i>	11	16	171	200	Кап.-Лейт. <i>Андреевъ</i> .	Вышелъ изъ Гоголуду
Фр. <i>Свѣтлана</i>	40	19	406	450	Кап. 2 р. <i>Чижачевъ</i> .	На пути въ Сивгапуръ.
Клип. <i>Стрѣловъ</i> . .	6	10	78	150	Капит.-Лейт. <i>Сухомлинъ</i> .	Въ Охотскомъ морѣ.
	316	255	3928	4309		

ВѢДОМОСТЬ

КАПИТАЛАМЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ МОРСКАГО ВѢДОМСТВА
къ 1-му Мая 1860 г.

	Оставалось къ 1-му Апрѣля.		Поступило въ Апрѣль.		Итого.		Израсхо- довано въ Апрѣль.		Въ остаткѣ къ 1-му Мая.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Въ наличныхъ деньгахъ	51123	11½	46171	3½	97294	14½	5501	62½	91792	52½
Въ билетахъ Коммисіи Погашенія долговъ:										
а) 5-го 4% займа	825000	»	»	»	825000	»	»	»	825000	»
б) 5 и 6-го 5% займа.	160000	»	»	»	160000	»	»	»	160000	»
Въ акціяхъ Россійско- Американской Компа- ніи	7650	»	»	»	7650	»	»	»	7650	»
Въ облигаціяхъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ	1000000	»	»	»	1000000	»	»	»	1000000	»
Въ свидѣтельствѣ Госу- дарственнаго Заемнаго Банка, на полученіе изъ онаго 4% непре- рывно-доходныхъ биле- товъ.	564865	»	»	»	564865	»	»	»	564865	»
Въ свидѣтельствѣ Госу- дарственнаго Коммер- ческаго Банка, на полу- ченіе 5% Государ- ственныхъ банковыхъ билетовъ	102950	»	»	»	102950	»	»	»	102950	»
Итого	2711588	11½	46171	3½	2757759	14½	5501	62½	2752257	52½

Примѣчанія: 1. Наличныя деньги Эмеритальной кассы хранятся и свидѣствуются суммами Коммисаріатскаго департамента.

2. Принадлежащіе Эмеритальной кассѣ билеты, облигаціи и прочія денежные цѣнности хранятся въ особомъ сундукѣ въ общей кладовой и, по освидѣтельствованіи 6 Мая, оказались въ цѣлости.

Подписали: Статсъ-Секретарь *Рейтеръ*, Статсъ-Секретарь *Князь Оболенскій*, Генераль-Маіоръ *Родѣ*, Генераль-Маіоръ *Терентьевъ*, Контръ-Адмиралъ *Восводскій*, Контръ-Адмиралъ *Зеленой*, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ *Розенбергъ*, Статскій Совѣтникъ *Владиславлевъ*, Капитанъ 1 ранга *Восводскій*.

Дѣлопроизводитель *Храбростинъ*.

Помощникъ Дѣлопроизводителя *Кантемировъ*.

ПРІЕМЪ ПОЖЕРТВОВАНІЙ

НА УЛУЧШЕНІЕ БЫТА

ПРАВОСЛАВНЫХЪ ПОКЛОННИКОВЪ ВЪ ПАЛЕСТИНѢ.

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

III.

ЧАСТЬ НЕОФИЦИАЛЬНАЯ.

О МОРСКОМЪ ВОСПИТАНІИ.

Въ трехъ статьяхъ сообщенныхъ адмираломъ графомъ Путятинымъ о предполагаемой системѣ морскаго воспитанія изложены съ достаточною подробностью поводы, на коихъ основаны предположенія о преобразованіи нашихъ морскихъ училищъ.

Главная, основная мысль этого преобразованія, есть отдѣленіе общаго образованія отъ спеціального. Идея эта, въ смыслѣ отвлеченномъ, кажется мнѣ совершенно логическою, и сама по себѣ не представляетъ ничего такого, что противилось бы ея осуществленію; но въ подробностяхъ выполненія ея, приняты, по моему мнѣнію, въ расчетъ многіе элементы взятые не въ Россіи, а за границею, и противъ этого недостатка я позволяю себѣ слѣдующія замѣчанія:

Прослуживъ во флотѣ двадцать слишкомъ лѣтъ и имѣвъ случай ознакомиться съ морскою жизнью во многихъ ея видахъ какъ увлекательныхъ, такъ и непріятныхъ, надѣюсь, я имѣю право судить по опыту и высказать мнѣніе, что морскую жизнь и море можно полюбить отъ всего сердца. Но вмѣстѣ съ тѣмъ, помыкавшій по свѣту и встрѣтивъ нема-

ло морскихъ личностей разныхъ оттѣнковъ и разныхъ націй, анализируя внимательно и ихъ и себя, я остановился на томъ убѣжденіи, что страсть къ морю и къ морской жизни есть влеченіе поддѣльное, плодъ искусственнаго настроенія. нѣчто въ родѣ многихъ дурныхъ, но милыхъ намъ привычекъ, которыхъ въ началѣ нашей жизни мы легко могли бы и неусвоить, но которыя въ послѣдствіи такъ вкореняются, что становятся необходимѣе самыхъ существенныхъ нуждъ. Курить табакъ, пить водку передъ обѣдомъ, чай или кофе по утрамъ—вовсе не составляютъ для насъ существенной потребности, но найдется много такихъ, кому эти выдумки прихоти становятся напослѣдокъ нужнѣе хлѣба насущнаго.

Всякой догадается, что при такомъ возрѣннн я ставлю морскую жизнь въ положеніе исключительное, что я считаю ее ненормальнымъ существованіемъ для человѣка, не свойственнымъ ему по природѣ. Слѣдовательно, прежде чѣмъ учить насъ ремеслу морскому, необходимо насъ освоить до нѣкоторой степени съ особенностями морской жизни; а потому и морское воспитаніе не можетъ быть подчинено тѣмъ самымъ даннымъ, какія могутъ быть приняты для медика, или хотя для прапорщика арміи, коихъ служебная дѣятельность идетъ по сухому пути, по этой природной стезѣ человѣка.

Первоначальный и самый мощный двигатель нашихъ склонностей въ лѣтахъ дѣтскихъ и отроческихъ, есть воображеніе—плодъ впечатлѣній наружныхъ, а наружныя впечатлѣнія всего болѣе зависятъ отъ условій мѣстности или общества окружающихъ ребенка или отрока. Въ этомъ нѣжномъ возрастѣ, человѣкъ такъ воспримчивъ, что наружныя впечатлѣнія оставляютъ въ немъ иногда неизгладимыя слѣды, дѣйствіе которыхъ на его склонности переживаетъ въ немъ многіе годы и не оставляетъ его даже въ зрѣломъ возрастѣ.

Таково можетъ быть впечатлѣніе моря и морской жизни для человѣка родившагося и взросшаго въ виду стихій, посреди морскаго люда. Таково, по всей вѣроятности, настроеніе

дѣтей прибрежныхъ жителей тѣхъ государствъ, гдѣ морская жизнь сильно развита и приморское населеніе многочисленно.

Я не удивлюсь ежели юноша Англичанинъ, родившійся на берегу моря, съ дѣтства усвоившій себѣ морской языкъ, имѣвшій любимую игрушкою корабликъ и наслушавшійся морскихъ сказней,—что этотъ юноша потомъ проводить цѣлые годы въ одномъ изъ коллегіумовъ Оксфорда или Кембриджа, и, не взирая на вліяніе науки неимѣющей ничего общаго съ моремъ, все-таки чувствуетъ влеченіе къ стихіи, съ дѣтства господствовавшей надъ его воображеніемъ. Нетолько между 14 и 15-ти лѣтними мальчиками, но и между 20 лѣтними юношами, Англія конечно найдетъ многихъ съ прочною наклонностью къ морской жизни и морскому ремеслу, хотя бы еще и не извѣданнымъ на практикѣ.

Не то у насъ въ Россіи, гдѣ такъ мало прибрежныхъ жителей и гдѣ морское ремесло имѣетъ такъ мало адептовъ. Нѣтъ у насъ ни одного прибрежнаго пункта, гдѣ бы морская дѣятельность являлась господствующею надъ прочими. Ясно, что у насъ морское воспитаніе не можетъ положить себѣ въ основаніе ничего изъ воспитанія домашняго, и слѣдовательно оно лежитъ на попеченіи общества начиная съ азбуки, т. е. съ развитія воображенія въ пользу моря. Сказать попросту—у насъ мало того чтобъ учить морскому ремеслу: надо обманомъ привлечь наклонности мальчика, искусственно возбудить въ немъ желаніе или по крайней мѣрѣ добровольное согласіе жить не такъ, какъ природа велѣла человѣку.

Такъ у насъ и было до сей поры. Морской корпусъ, при всемъ не морскомъ его устройствѣ, при всемъ не умѣньи его руководителей, при страшной скудости въ хорошихъ наставникахъ, давалъ хотя и бѣдные, но сносные результаты. Неговоря уже о томъ, что онъ вскормилъ нѣсколькихъ такихъ офицеровъ, которые могли бы служить украшеніемъ любому флоту, нельзя пожаловаться, что бы онъ выливалъ изъ своего тигля и массу негодную. Не столько онъ, сколько жалкое положеніе всего флота нашего, всей нашей морской службы, было виною тому, что воспитанники Морского корпу-

са имѣли такъ мало морскаго въ своемъ направленіи. При томъ порядкѣ вещей, въ какомъ прозябалъ нашъ флотъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ, я бы вызвалъ кого угодно доказать мнѣ, что при наилучшемъ гимназическомъ образованіи могли бы у насъ сформироваться офицеры болѣе морскіе, чѣмъ тѣ, какихъ давалъ Морской корпусъ, чтобы эти офицеры охотнѣе и полезнѣе для службы толкнули воду у Гобурга или возмущали илъ на Кронштатскомъ рейдѣ. Съ другой стороны, скажите мнѣ, отчего иногда одна годовая заграничная кампанія превращала офицера равнодушнаго въ ревностнаго дѣятеля; отчего Лазареву удалось на самыя ничтожныя по видимому приманки поддѣть самолюбіе своихъ подчиненныхъ и создать морской духъ въ Черноморскомъ флотѣ? Скажите мнѣ еще—отчего въ томъ же самомъ Черноморскомъ флотѣ юнкера и тамошніе гардемарины дали такой малый процентъ хорошихъ офицеровъ, сравнительно съ Морскимъ корпусомъ? Въ Балтійскомъ флотѣ также, вѣроятно вспомнить много юнкеровъ поступившихъ во флотъ добровольно, якобы по призванію, вспомнить между ними много такихъ, которые поступили во флотъ со всѣми признаками хорошаго гимназическаго образованія, и врядъ-ли кто докажетъ мнѣ, что многіе изъ этихъ юнкеровъ выказали себя въ послѣдствіи хорошими офицерами.

Вѣдь значитъ—былъ же и въ Морскомъ корпусѣ зародышъ чего-то хорошаго; но безъ сомнѣнія это хорошее гложло въ томъ застоѣ, въ какомъ находилась сама служба. А если было хорошее, то прежде чѣмъ разрушать старое зданіе до тла, поглядите—не пригодится-ли изъ него что нибудь на новый фундаментъ. Тѣмъ болѣе это нужно, что старое зданіе выдержало такой морозъ, противъ котораго, вы еще не знаете—устоятъ-ли вашъ иностранннй кирпичъ. Правда, что климатъ нашей службы сталъ помягче, но все еще онъ суровъ и будетъ суровъ до тѣхъ поръ, покуда море волнуется, такъ что все еще надо привыкать къ нему съ дѣтства.

Оставивъ фигурныя сравненія, перейдемъ къ дѣлу. Вы хотите, чтобы гимназическій курсъ предшествовалъ спеці-

альному, хотите, чтобы спеціальнѣй начинался не ранѣе, какъ съ 14—15 лѣтнаго возраста. Коснемся же нѣкоторыхъ физиологическихъ данныхъ свойственныхъ человѣку въ эти лѣта.

Возрастъ этотъ есть переходный между отроческимъ и юношескимъ. Выше мы говорили, что главный двигатель наклонностей дѣтства есть воображеніе. Въ отроческихъ лѣтахъ, мало по малу является другой двигатель—*соображеніе*, плодъ рождающихся понятій отвлеченныхъ. Въ 14—15 лѣтъ соображеніе наиболѣе быстро развивается, а воображеніе начинаетъ слабѣть. Само то оно и не слабѣетъ пожалуй: напротивъ, оно ширится, раздвигаетъ свои предѣлы, но дѣйствіе его на мозгъ уже не такъ ошутительно, потому что соображеніе ему противудѣйствуетъ. Въ этомъ возрастѣ, мальчикъ уже сообразилъ разницу между состояніемъ офицера и матроса, способенъ до нѣкоторой степени звѣситъ характеръ предстоящей ему дѣятельности; онъ уже рассуждаетъ, можетъ быть вкривь и вкось—но все-таки рассуждаетъ—что ему всего пригоднѣе узнавать, изучать. Онъ мыслить, положимъ и ошибочно, что ему слѣдовало бы толковать поворотъ оверштагъ или различныя установки бушприта, а вы ему даете въ руки свайку и говорите «нѣтъ, братъ, выучись прежде дѣлать кнопись», или, посылаете его на крѣйсель—мозолить руки объ рифъ-сезни. Онъ не правъ, но тѣмъ не менѣе, чтобы заставить его взяться усердно за кнопись, вы должны переубѣдить его, рассказать ему что онъ ошибается и что для основательнаго знанія чего бы ни было, нужно пройти всю лѣстницу снизу, не пропуская ни одной ступени. Въ домашнемъ воспитаніи, глазъ на глазъ съ однимъ, двумя мальчиками, подобныя безпрестанныя объясненія и внушенія доступны, но въ общественномъ училищѣ нѣтъ никакой возможности сопровождать массу учениковъ проповѣдью на каждомъ шагу. Очевидно, что тутъ надо вести дѣло такъ, чтобы зрѣющій критицизмъ мальчика не успѣвалъ противъ него спорить; нужно соображать ходъ ученія такимъ порядкомъ, чтобы мальчика оно заинтересовывало, манило впередъ.

Говоря это, я основываюсь на опытѣ. Въ два лѣтнія плаванія на «Прохоръ» у меня было каждый разъ по тридцати слишкомъ гардемариновъ. Между ними, очень немного было такихъ, которымъ удалось видѣть море прежде 14 лѣтняго возраста; всѣ они поступали на корабль совершенными новичками въ морскомъ дѣлѣ; надо было ихъ учить начиная съ азбуки. Учили ихъ регулярно, и смѣю надѣяться—довольно толково, но вмѣстѣ съ тѣмъ я постоянно видѣлъ, что это ученье ихъ не занимаетъ, что они глотаютъ его какъ лекарство, скрѣпя сердце. Очень немногіе обнаруживали, въ этихъ занятіяхъ, что ихъ тѣшило напримѣръ взбѣжать скоро на марсъ или проворно подобрать рубашку крюйселя или ловко поставить парусъ на шлюпкѣ; большая часть принимала эти новыя знанія равнодушно, тогда какъ казалось бы свойственнымъ природной рѣзвости мальчика нѣсколько увлекаться соревнованіемъ въ этихъ упражненіяхъ, свидѣтельствующихъ о ловкости и силѣ, и слѣдовательно ласкающихъ самолюбіе.

Припоминая времена бывшей корпусной эскадры, себя и своихъ товарищей, помня какъ мы этими же самыми занятіями увлекались, какъ ревностно старались обгонять другъ друга по вантамъ, съ какимъ задоромъ иногда бѣгали съ лопаремъ браса въ рукахъ, и это притомъ безъ всякаго поощренія со стороны офицеровъ, я сначала удивлялся, что не нахожу того же въ моихъ гардемаринахъ, но потомъ разсудилъ, что врядъ-ли и можеть быть иначе.

Въ самомъ дѣлѣ въ корпусѣ, большинство поступаетъ въ комплектъ воспитанниковъ 11-12-ти лѣтъ отроду. Большинство состоитъ изъ сыновей и племянниковъ бывшихъ моряковъ, и слѣдовательно большинство вступаетъ въ корпусъ, хотя и съ темными, но уже нѣсколько очерченными въ ихъ воображеніи понятіями о морѣ и кораблѣ. Покуда существовала корпусная эскадра, новичекъ съ перваго года, съ первыхъ шаговъ въ морской наукѣ, знакомился съ морскою жизнью практически. Вступая въ этотъ особый міръ въ такомъ возрастѣ, когда еще мы не успѣли ничему научиться осно-

вательно, ни къ какому предмету особенно прилѣпиться, мы приносили подлѣ впечатлѣнія моря свѣжій, дѣвственный мозгъ, жадно воспринимавшій всё, что имѣло видъ новизны, а особенно такой, съ которою воображеніе ознакомилось до нѣкоторой степени изъ разказовъ родныхъ — бывшихъ моряковъ. Вспомнимъ, что корпусная эскадра замѣняла намъ каникулы, и хотя въ сущности она не приносила намъ ни награды каникулярной свободы, однако довольно было и того, что прекращались всё регулярныя классныя занятія. «Скоро походъ!» слышалось во всёхъ углахъ, писалось мѣломъ и углемъ на стѣнахъ, тетради и книги рвались на тысячу клочковъ и пускались въ окна на дворы и улицы, что даже называлось на кадетскомъ *jargon* — «пускать каникулы». — Иное доказательство, что съ идеею о *походѣ*, соединилось нѣчто болѣе привлекательное, чѣмъ корпусныя стѣны. Къ роднымъ никого не отпускали, и право, никто даже объ этомъ и не мечталъ, — потому что ни чей примѣръ не соблазнялъ.

На неуклюжихъ, но довольно удобно устроенныхъ для кадетскаго жилья фрегатахъ, мы ѣли деревянными ложками изъ общей миски по артельно, а солонину и говядину безъ ножей и вилокъ, и право не вздыхали о корпусномъ залѣ. Спали мы отлично въ нашихъ койкахъ, всякой свою самъ связывалъ; и хорошо, гладко закатывать койку, дѣлать ей красивыя головки, было предметомъ чванства у многихъ. Бодро верповались мы черезъ Невскій баръ, иногда работая и ночью, и выбравшись на просторъ, переходили къ Петергофу. Тамъ, не взирая на уродливое направленіе всей дѣятельности кадетской эскадры, мы все таки быстро выучивались, благодаря одному тому, что почти каждый день эскадра снималась съ якоря и производила эволюціи въ виду Петергофа. Системы въ нашемъ обученіи никакой не было, только и было работы что отдать и поставить паруса при съемкѣ, закрѣпить ихъ, становясь на якорь, да разъ двадцать поворотить оверштагъ. При всемъ томъ, почти каждый кадетъ въ первое плаваніе выучивалъ несравненно болѣе, чѣмъ вынѣш-

ній гардемаринъ. Мигомъ усвоивали мы морской языкъ, узнавали снасти, приучались бѣгать по вантамъ и спускаться по снастямъ, грестъ, затверживали румбы компаса и исправленіе ихъ, на изусть выучивали производство сигналовъ, артиллерійское ученье. Замѣчательно, что даже тѣ огрубѣлые, уродски направленные кадеты, которые прозывались *старинами* и *старикашками* и большею частію пренебрегали всякимъ класснымъ ученьемъ, здѣсь напротивъ, старались отличаться и знаніемъ и ловкостью. Уже это одно доказываетъ, что тогдашнее морское настроеніе воспитанниковъ было результатомъ не преподаванія, а собственнаго, натурального ихъ стремленія.

Такъ было по крайнѣй мѣрѣ въ мое время, въ 1834-35-36-мъ годахъ, и надѣюсь, никто изъ товарищей не уличитъ меня въ неправдѣ. А что насъ подталкивало? Конечно не чувство долга, о которомъ мы тогда не имѣли ни малѣйшаго понятія; точно также не могли мы руководиться отдаленнымъ расчетомъ, что это, дескать, пригодится намъ въ послѣдствіи, на службѣ. Не значить ли это прямо, что наше воображеніе увлекалось этого рода дѣятельностью, что мы безсознательно ощущали въ ней что-то заманчивое?

Такого рода сѣмяна однажды зароненныя въ душу, если и не зрѣютъ немедленно, то со временемъ, при случаѣ, непременно пустятъ ростки. По крайнѣй мѣрѣ я помню на себѣ, что послѣ корпусной эскадры, гардемариномъ и въ первые годы мичманства, я очень не много подвинулся въ знаніи морскаго дѣла, но тѣмъ неменѣе, меня тѣшили, мнѣ нравились и будили во мнѣ морскія мечты—накренившійся и гвнящій воду катеръ, туго надутые вѣтромъ и хорошо поставленные паруса, ловкіи маневры, проворный марсовой, распорядительный лейтенантъ, а когда въ свою очередь пришлось лейтенантствовать и капитанствовать, я уже и знаніе принялъ къ сердцу ради того, что бы самому осуществлять то, что нравилось по наглядкѣ въ дѣтствѣ.

А если прежняя корпусная эскадра могла давать такіа сѣмяна, судите что могло бы выйти, если бы корпусныя

суда были въ рукахъ свѣдущихъ моряковъ, а главное людей съ тактомъ; если бы эти суда не толкались подъ Петергофскими телеграфами, а плавали на свободѣ, хотя бы и недалѣ Балтики, по портамъ, въ шхерахъ. Что могло бы выйти, еслибъ послѣдующая служба не тянулась въ мертвыхъ крейсерахъ и гарнизонной службѣ, а въ плаваніяхъ со смысломъ и цѣлью? Вѣдаетъ это одинъ Богъ, но предположить можно врядь ли что нибудь, кромѣ хорошаго и плодотворнаго. Нѣтъ сомнѣній, что процентъ хорошихъ офицеровъ былъ бы совсѣмъ иной, чѣмъ теперь, и можетъ стать, вамъ и въ мысль не пришло бы сокрушать Морской корпусъ.

Съ тѣхъ поръ какъ упразднена корпусная эскадра, воспитанникамъ не удается видѣть море прежде 14-ти и 15-ти лѣтняго возраста, и посмотрите каковы результаты. Очень многіе изъ нихъ имѣли такія плаванія, какихъ намъ прежде и во снѣ не снилось, и будучи посылаемы въ маломъ числѣ, имѣли, казалось, весьма хорошія данныя для узнанія службы, а между тѣмъ, я не слыхалъ, чтобы кто нибудь отозвался, что они подають хорошія надежды, и это, вмѣстѣ съ собственнымъ опытомъ на «Прохорѣ», убѣждаетъ меня, что у насъ въ Россіи, въ 14-ть лѣтъ уже поздно знакомиться съ моремъ и трудно надѣяться полюбить его тому, чье воображеніе оно ранѣе не успѣло затронуть.

Я отнюдь не врагъ предварительнаго гимназическаго образованія; напротивъ, я совершенно раздѣляю ваше мнѣніе, что мальчику необходимо его получать прежде спеціальнаго; только, скажите пожалуйста почему бы его не приложить къ такому же морскому корпусу. Васъ пугаетъ мысль заказать мальчику морское поприще съ такого возраста, когда онъ еще не можетъ ни чего сообразить о выборѣ своей дѣятельности, но неужели вы не видите, что съ предполагаемымъ преобразованиемъ училища, вы дѣлаете тоже самое съ мальчиками 14-ти и 15-ти лѣтъ? Ежели вы въ эти годы предоставите ему самому выборъ карьеры, особенно когда уже онъ получилъ гимназическое образованіе, когда его вкусы уже сформировались, и когда уже онъ, вѣроятно, успѣлъ получить склонность

къ какому нибудь извѣстному предмету, будьте увѣрены, что у насъ въ Россіи, его не потянетъ къ морю. Заранѣе можно предвидѣть, что на конкурсѣ въ специальное училище представятся: либо дѣти и племянники бывшихъ моряковъ, т. е. тѣ самые, которыхъ принималъ и морской корпусъ, либо такіе мальчики, которымъ состояніе родителей не дозволяетъ идти въ университетъ т. е. принимающіе морское поприще *haut de mien*, на удачу, не зная навѣрное—приведетъ ли оно имъ по вкусу. Вы и сами это признаете, потому что хотите учредить новую гимназію для образованія мальчиковъ, которые имѣютъ со временемъ поступить въ специальное морское училище, ежели есть на то воля ихъ родителей и собственное ихъ призваніе. (Ст. I, стр. 13) Объ этой то новой гимназій я и хочу теперь говорить.

Сомнѣнія въ томъ нѣтъ, что нынѣшній Морской корпусъ необходимо пересоздать. Въ духѣ, въ нравахъ воспитанниковъ есть язвы, которыя можетъ статься иначе нельзя искоренить какъ набравъ новыхъ питомцевъ и давъ имъ новое направленіе. Это и выполнится учрежденіемъ новой гимназій.

Но, учреждая эту гимназію на общихъ началахъ съ прочими, перенесите въ нее тѣ данныя, которыя давали хорошіе плоды въ прежнемъ корпусѣ, и именно, я полагаю бы устроить это слѣдующимъ образомъ:

Пусть въ новой гимназій мальчикъ не учится ничему специально морскому, пусть ему не натруждаютъ умъ ни навигаціею, ни даже ариеметикою на морской ладъ; пусть на классной скамьѣ его способности развиваются не въ извѣстной рамкѣ, а всесторонно; пусть, словомъ, образованіе научное идетъ порядкомъ гимназическимъ, до условеннаго вами возраста. Но я не знаю, что бы мѣшало въ его упражненія тѣлесныя, практическія, въ самыя развлеченія его, вводить предметы такого рода, чтобъ воображеніе его могло цитаться въ морскомъ смыслѣ, начиная съ 11-ти, 12-ти лѣтняго возраста? Какой бы могъ быть вредъ, еслибы рекреационныя залы гимназій изобильно были украшены хорошими морскими гравюрами и моделями, или, что можетъ статься

еще дѣйствительнѣе, что бы ваша гимназія находилась сама въ такомъ мѣстѣ, гдѣ ее окружало бы морское общество, гдѣ изъ оконъ ея видны были бы и зимою и лѣтомъ тѣ суда, на которыя вы желаете привлечь ея питомцевъ? Почему, словомъ, этой гимназіи не быть въ Кронштадтѣ, ежели это не помѣшаетъ привлеченію хорошихъ преподавателей. Преподавателямъ же, вѣроятно пришлось бы вамъ заплатить очень немногимъ дороже, чѣмъ въ Петербургѣ, потому что въ Кронштадтѣ они нашли бы, кромѣ училища, весьма вѣроятныя выгоды отъ частныхъ уроковъ, въ коихъ кронштадтское общество очень нуждается.

Но, допустимъ, что это предположеніе неудобовыполнимо, что гимназію необходимо имѣть въ Петербургѣ, во всякомъ случаѣ, отчего бы не устроить такъ, чтобъ воспитанники вашей гимназіи проводили по морскому время свободное отъ классныхъ занятій?

Искони признается необходимымъ каждаго учащагося освобождать на извѣстное время въ году отъ учебныхъ трудовъ. Этотъ умственный отдыхъ полезенъ не только мозгу мальчика, еще неокрѣпшему для непрерывной односторонней дѣятельности, онъ нуженъ даже и взрослому человѣку. Три лѣтнихъ мѣсяца суть срокъ достаточный для отдыха, и вмѣстѣ съ тѣмъ не такой длинный, что бы способности усвоивающія науку успѣли облѣвиться или притупиться. Этимъ то свободнымъ временемъ я и предлагаю воспользоваться для сообщенія морскаго направленія питомцамъ будущей гимназіи. Только, не обращайтесь это направленіе въ ученіе, трудъ: дайте мальчику усвоить его шутя, играючи, безъ напряженія. Въ это время года, вся природа просыпается, цвѣтетъ, вольнѣе дышетъ; даже взрослому человѣку ошутительно его вліяніе по усиленію дѣятельности тѣла и воображенія: какъ же мальчику оставаться нечувствительнымъ къ этой благодати? И его воображеніе тогда воспримчивѣе, уму его тягостенъ становится заказной, не добровольный трудъ,—корпѣть за книгою на школьной скамьѣ скучно. Умѣйте только

направить это настроеніе, и за успѣхомъ конечно дѣло не станетъ.

Поставьте напримѣръ старыи корабль или фрегатъ нарочно приспособленный для житья воспитанниковъ, на цѣлое лѣто въ такомъ мѣстѣ, гдѣ подъ бокомъ имѣется берегъ съ лѣскомъ и зеленою, гдѣ при томъ есть по близости морская дѣятельность, движеніе судовъ и шлюпокъ. Не заботьтесь чтобы былъ тутъ же городъ: мальчику лѣтомъ его не нужно; городъ нуженъ по близости только для безпрепятственнаго добыванія провизіи. Для этой цѣли у насъ могутъ найтись мѣстности въ финляндскихъ шхерахъ, и на первый разъ я бы указалъ такое мѣсто въ Транзундѣ, гдѣ и окрестности недурны и есть порядочное морское движеніе.

Не заботьтесь о томъ, чтобы этотъ фрегатъ или корабль былъ шегольски и настоящимъ образомъ вооруженъ: идея, будто будущему моряку нужно съ самаго начала имѣть передъ глазами хорошіе образцы, есть предположеніе гадательное, не подкрѣпленное никакимъ доказательствомъ. Идея эта была однимъ изъ поводовъ къ уничтоженію корпусныхъ фрегативъ, а между тѣмъ, я вызываю кого угодно доказать мнѣ, что фрегаты эти своимъ безобразіемъ будто уничтожили въ насъ воспримчивость вкуса къ хорошимъ образцамъ увидѣннымъ въ послѣдствіи. Какъ будто всякій Ньюкестльскій угольщикъ, выросшій на неуклюжихъ судахъ своего родимаго города, не въ состояніи оцѣнить изящный выгибъ плавширя или красиво обдѣланный такелажъ, точно также, какъ и любой изъ англійскихъ военныхъ офицеровъ?

Итакъ, поставьте на этотъ фрегатъ рангоутъ хоть съ брига и только позаботьтесь, чтобы этотъ рангоутъ былъ хорошо выправленъ, да вооруженіе глядѣло опрятно—вотъ вамъ на первый разъ и довольно для идеи объ изяществѣ. Поставьте туда пару или двѣ легкихъ орудій, изъ которыхъ можно бы при случаѣ, если охота придетъ, попасть мѣтко въ цѣль; дайте туда штукъ двадцать—тридцать охотничьихъ ружей, дайте вволю рыболовныхъ сѣтей неводовъ и удочекъ, дайте наконецъ по больше мелкихъ шлюпокъ. Для цѣли,

которую я предполагаю, очень хороши были бы наши Аландскія финки. За двѣ, за три тысячи рублей, ихъ можно купить штукъ пятьдесятъ со всѣмъ вооруженіемъ.

Руководствуясь примѣромъ корпусныхъ фрегатовъ, не мѣшаетъ, чтобы воспитанники спали въ матросскихъ койкахъ, сами ихъ подвѣшивали и увязывали; не мѣшаетъ чтобы часы ѣды и отдыха установлены были по морскому; даже и артельная миска и деревянная ложка ничему бы не вредили, а между тѣмъ это избавило бы отъ посуднаго хлама и убавило прислуги.

Команды на этомъ суднѣ слѣдовало бы имѣть не болѣе того, сколько нужно для содержанія всего въ чистотѣ безъ участія воспитанниковъ. Команда должна бы состоять изъ бывалыхъ, хорошаго поведенія матросовъ, которые при случаѣ могли показать воспитанникамъ какъ управиться со шлюпкою, какъ закинуть сѣть, какъ вымыть ружье и проч.

На это судно пусть гимназія ваша переберется со своими гувернёрами, прислугою и скарбомъ; пусть все это подчинится на лѣтнее время избранному, бывалому офицеру, а главное—человѣку съ тактомъ, понимающему характеръ питомцевъ ему ввѣряемыхъ и сознающему всю важность, святость своего назначенія,—человѣку съ отеческимъ сердцемъ и мужескою твердостью.

Ташите туда всѣхъ воспитанниковъ безъ различія, допуская увольненіе къ роднымъ только по болѣзни. Многимъ покажется безчеловѣчнымъ такое лишеніе мальчика наилучшаго, наиприятнѣйшаго для него препровожденія каникулъ, но на такое сострадательное воззрѣніе я отвѣчу тѣмъ, что вѣдь въ наше время и недумали объ этихъ отпускахъ, а между тѣмъ, кто же насъ увѣритъ, чтобъ мы оттого очерствѣли сердцемъ и менѣе любили нашихъ родныхъ, или чтобъ они насъ оттого могли любить менѣе нѣжно! Притомъ, продолжительные отпуска воспитанниковъ къ роднымъ изъ какихъ бы нибыло учебныхъ заведеній, имѣютъ въ себѣ несправедливый принципъ,—тотъ именно, что пользоваться ими мо-

гутъ одни достаточные, а недостаточные товарищи ихъ тѣмъ сильнѣе чувствуютъ разлуку со своими.

Итакъ, гимназисты наши перебрались на свой каникулярный фрегатъ: выбранъ хорошій день, пароходъ взялъ его на буксиръ и черезъ нѣсколько часовъ поставилъ его на якорь около Транзунда.

Съ перваго же дня, мальчикамъ вашимъ захочется посмотрѣть ближайшій берегъ, покататься на шлюпкахъ; найдутся такіе, которымъ понравится взять съ собою удочку; иные предпочтутъ попробовать стрѣльбу изъ ружья. Удовлетворяйте ихъ по мѣрѣ возможности, ограничивая только предѣлы избранныхъ ими забавъ, разумѣется на первые разы удерживая ихъ какъ можно ближе около фрегата, чтобы шумъ не вовлекло ихъ въ какіе нибудь серіозные промахи. Безъ сомнѣнія многіе изъ нихъ пожелаютъ чтобъ имъ показали какъ зарядить ружье, какъ направить удочку, какъ закинуть неводъ, какъ грести. Дайте имъ указчиковъ изъ матросовъ. Найдутся конечно хвастливые шалуны, которые въ этихъ указчикахъ будутъ видѣть безпокойныхъ дядекъ, будутъ увѣрять, что они обойдутся безъ указаній: не навязывайте имъ никого, но назначьте имъ такой предѣлъ, чтобы они не скрывались изъ виду у фрегата;—особенно это нужно для стрѣлковъ и гребцовъ. Многіе захотятъ просто полежать на травѣ съ книгою, поискать ягодъ—не мѣшайте и имъ. Катанье подъ парусами разумѣется нельзя съ перваго дня никому довѣрять, вѣроятно найдутся охотники, которые сами пожелаютъ, чтобы ихъ этому выучили, и не имѣйте сомнѣнія, что число такихъ охотниковъ скоро возрастетъ, потому что легкія шлюпки суть первый морской соблазнъ, лучшая морская приманка для бойкаго мальчика.

Сомнѣнія нѣтъ, что въ этихъ первыхъ опытахъ сотенъ двухъ бойкихъ школьниковъ обрадованныхъ свободою послѣ зимы проведенной сравнительно взаперти, подстрекаемыхъ самымъ весеннимъ воздухомъ къ рѣзвой предприимчивости, будутъ поводы къ весьма серіознымъ опасеніямъ. Нельзя не признать, что при этомъ должны быть приняты всѣ мѣры

предосторожности къ предупрежденію случайностей; но все таки, я бы посовѣтовалъ командиру такого фрегата и его помощникамъ обуздывать воспитанниковъ и надзирать за ними какъ можно деликатнѣе и нечувствительнѣе для нихъ самихъ.

Первое время, по возможности удерживайте ихъ въ предѣлахъ вашего надзора, но потомъ по мѣрѣ пріобрѣтенія или искусства въ этихъ упражненіяхъ, расширяйте границы ихъ прогулокъ. Бѣды нѣтъ, ежели они и будутъ скрываться у васъ изъ виду. Чувство самосохраненія врожденно человѣку; оно вселяется въ него вмѣстѣ съ первыми его дѣтскими впечатлѣніями. Пользуйтесь же этимъ природнымъ оберегателемъ его, прежде чѣмъ прибѣгать къ искусственнымъ, въ видѣ истукана—дядьки, который не отличаетъ мальчика отъ стеклянной посуды. У насъ въ Россіи, къ несчастію, и домашнее и общественное воспитаніе проникнуто этою боязливостью, этимъ ложнымъ стремленіемъ не спускать глазъ съ ребенка. Я думаю напротивъ, что мальчикъ тогда только и безпеченъ, когда чувствуетъ что есть глазъ ежеминутно его остерегающій: оставьте его безъ надзора, и будьте увѣрены, что онъ самъ собою не сунется очерта голову быку подъ рога. Я знаю многихъ родителей, которые незапрещаютъ дѣтямъ подносить пальцы къ свѣчкѣ, лазить подъ столы и стулья рискуя обжечься или ушибить голову,—и конечно эти родители, которые допускаютъ такимъ образомъ дѣтей извѣдать легкій ушибъ или обжогъ, гораздо благоразумнѣе другихъ, которые ни къ чему дѣтей недопускаютъ. Собственный опытъ есть гораздо лучшій руководитель ребенку, чѣмъ увѣщанія и запрещенія, только раздражающія его любопытство, внушающіе ему желаніе извѣдать запрещаемое за глазами надзирателей и слѣдовательно развивающія скрытность.

Совершенно безъ надзора нельзя оставить мальчиковъ, особенно въ большой массѣ; но мнѣ кажется, что съ терпѣньемъ и умѣньемъ можно устроить этотъ надзоръ такъ, чтобъ онъ не тяготѣлъ надъ ними, а именно заставить ихъ самихъ надзирать за собою. Напримѣръ, постановите правиломъ,

чтобы такіа удовольствія какъ катанье на шлюпкахъ, рыбная ловля, охота и всякіа дальнія прогулки предпринимались не иначе какъ партіями, неменѣе четырехъ—пяти человекъ. Постановите, что за шалость или неосторожность каждаго индивидуума отвѣчать вся его партія. Предоставьте имъ дѣлиться на партіи по произволу, и будьте увѣрены, что они сами распредѣлятся гораздо умнѣе, чѣмъ вы можете придумать со всею вашею опытностью. Въ такихъ удовольствіяхъ, какъ на примѣръ катанье на шлюпкахъ, нельзя довѣрять произволу нѣсколькихъ: нужно одного старшаго; предоставьте самой партіи избрать этого старшину и повѣрьте, что мальчики сами выберутъ искуснѣйшаго. Этого старшину обяжите отвѣтственности за цѣлость шлюпки, и въ случаѣ его неосторожности или неловкости, взыщите со всей партіи за то, что она неумѣла выбрать старшину.

Эти немногіа указанія суть единица изъ тысячи комбинацій такого рода. Ихъ невозможно перечислить въ параграфѣхъ какого нибудь устава, либо инструкціи: имъ руководитель—здравый смыслъ и тактъ начальника, но общимъ правиломъ слѣдуетъ принять въ подобныхъ обстоятельствахъ, что бы воспитаннику съ самаго начала оказывалось сколько возможно болѣе довѣрія. По этому и всякая вина должна наказываться не по большей или меньшей скандальности ея результатовъ, а какъ большее или меньшее злоупотребленіе довѣрія. Слѣдовательно и сущность взысканій должна состоять преимущественно въ большемъ или меньшемъ лишеніи довѣрія, точно также какъ и наградою должно служить большее или меньшее усиленіе довѣрія.

Нѣтъ сомнѣнія, что такая метода, при разумномъ и внимательномъ выполненіи, принесетъ самыя благодѣтельные плоды, будетъ имѣть самое животворное вліяніе на характеръ всей массы мальчиковъ, а стало быть и на каждаго отдѣльно, и конечно немного найдется такихъ испорченныхъ, грубыхъ натуръ, которыя не поддались бы смягчающему, очищающему дѣйствию свободы и довѣрія. Мало того: подобное направленіе воспитанія, основанное на довѣрїи, самона-

блюденіи и самоуправленіи, безъ сомнѣнія вложить въ вашихъ питомцевъ прочное начало самостоятельной дѣятельности ума и независимости характера, столь необходимымъ каждому члену общества и въ семьѣ и на службѣ.

Многіе пессимисты поставятъ въ опроверженіе всему сказанному выше, большую, и, можетъ быть несомнѣнную вѣроятность несчастныхъ случаевъ. Могутъ сказать, что государство, принимая дѣтей на свое попеченіе, беретъ на себя за каждаго изъ нихъ отвѣтственность и предъ родителями и предъ Богомъ, что первый несчастный случай будетъ истолкованъ родителями воспитанниковъ какъ прямое слѣдствіе недостаточнаго надзора, непозволительнаго для дѣтей своеволія.

Не отвергая той истины, что государство должно сознать и взвѣшивать свою отвѣтственность за каждаго воспитанника отдѣльно, я однако убѣжденъ, что оно еще болѣе отвѣчаетъ за всѣхъ вмѣстѣ, и что ежели оно допустить, ради сохраненія одного не осторожнаго шалуна, портить направленіе всей массы его товарищей, то конечно оно не будетъ на должномъ пути. При томъ, можно быть увѣрену, что несчастныхъ случайностей отъ такой свободы надо опасаться только развѣ въ первое время, покуда масса воспитанниковъ не успѣла пріобрѣсть тотъ характеръ, какой неизбежно ей сообщится вслѣдствіе указаннаго выше направленія; но, какъ только мальчики пріучатся къ той мысли, что они сами себя должны оберегать, повѣрьте, они сами собою настроятся такъ, что неосторожности будутъ предупреждены собственнымъ ихъ сознаніемъ, и каждый вновь поступившій мальчикъ сейчасъ же этимъ сознаніемъ проникнется. Наконецъ, положитесь же въ чемъ нибудь и на Провидѣніе: вѣрьте, что оно соблюдаетъ «малыхъ сихъ» и что въ благихъ начинаніяхъ оно поможетъ вамъ, а не помѣшаетъ.

Затѣмъ, можно-ли сомнѣваться, что подобныя каникулы настроятъ воображеніе воспитанниковъ наилучшимъ образомъ въ пользу моря и флота! Кто не признаетъ, что подобной сво-

боды нельзя предоставлять мальчику въ учебное время года? Тутъ нужно, должно, чтобы его вниманіе менѣе развлекалось, что бы оно сосредоточено было на необходимости работать, учиться, чтобы дѣлать успѣхи въ наукѣ. Слѣдовательно, тѣмъ живѣе, тѣмъ сильнѣе будетъ онъ цѣнить лѣтніе вакантные мѣсяцы, какъ время свободы, оживленія, веселья, а стало быть оцѣнить и все что связано съ этимъ временемъ. Главными, ежедневными впечатлѣніями его будутъ прогулки по морю, удовольствія на морѣ; самый берегъ, зелень, лѣсъ, онъ пріучится видѣть не иначе какъ чрезъ голубую пелену моря—такъ мудро-ли, что море уложится въ его воображеніи какъ что-то привольное, милое, заманчивое? Ужели предполагать также, что это свободное время пропадетъ для вашихъ питомцевъ даромъ относительно пріобрѣтенія ими разныхъ основныхъ свѣдѣній, пригодныхъ имъ для будущей ихъ службы? Ужели думать, что мальчикъ не поинтересуется своимъ жилищемъ, не пожелаетъ ознакомиться поближе съ предметами ежедневно его окружающими? Я напротивъ убѣжденъ, что будетъ иначе. Въ этомъ возрастѣ, умъ мальчика пылливѣе, чѣмъ въ какомъ либо другомъ, и конечно вамъ недолго придется ждать всякаго рода распросовъ и попытокъ. Только предоставьте все узнавать имъ самимъ, не искушайте желаніемъ черезъ чуръ поощрять желающихъ и понуждать нежелающихъ. Все само собою сдѣлается. Одного заинтересуетъ компасъ, удастся ему съ вашею или иною помощью выучить румбы и исправленіе ихъ — онъ не упуститъ случая похвастать знаніемъ передъ товарищами; другому понравится, какъ ловкій матросъ взбѣгаетъ по вантамъ — онъ не замедлитъ самъ перевязать его приемы и тоже будетъ хвастать когда выучится. И тотъ и другой найдутъ послѣдователей соревнователей, а немного погодя, знаніе того и другаго войдетъ въ моду и примется большинствомъ. Также самое можно ожидать относительно знанія снастей, искусства гребли и прочаго. Рѣзвость и любопытство, это такіе естественные двигатели всѣхъ стремленій этого возраста, что если ихъ съ толкомъ напра-

вить, они въ состояніи сдѣлать болѣе, чѣмъ самыя методическія усилія педагога.

Найдутся конечно въ числѣ вашихъ питомцевъ сонныя, сидячія натуры, которыя съ трудомъ поддадутся на приманки вами предложенныя. Не понуждайте и ихъ; предоставьте товарищамъ ихъ разшевелить, а если это не возьметъ, то такими субъектами не можетъ дорожить морская служба, требующая бойкаго, энергическаго темперамента, духа склоннаго къ борьбѣ, не унывающаго отъ лишеній и жизненныхъ неудобствъ; за такими, нечего и стоять, чтобъ они являлись къ конкурсу для экзамена въ специальный курсъ. И наконецъ, я отнюдь не того мнѣнія, что бы по окончаніи гимназическаго курса хотябы и въ нашей будущей гимназіи, не было предоставлено воспитанникамъ свободы избирать какое угодно поприще, или что бы не допускались къ конкурсу воспитанники изъ другихъ гимназій, но только я увѣренъ, что конкуренты отъ нашей гимназіи были бы самыя многочисленныя, самыя ревностныя и самыя общающіе для флота.

Перейдемъ теперь къ спеціальному училищу.

Вы дали ему щедрыя матеріальныя средства, а именно — три учебныхъ судна; но, чтобы держаться распредѣленія плаваній, приѣма и выпуска воспитанниковъ вами предполагаемаго, вамъ не обойтись безъ четвертаго. Одно судно идетъ у васъ въ дальнее плаваніе, положимъ, въ нынѣшнемъ году; другое—отправляется въ будущемъ. На третій годъ, первое возвращается изъ дальняго плаванія и слѣдовательно ему же надобно взять новыхъ 40 человекъ, только что вышедшихъ изъ низшаго отдѣленія; тогда, по всей вѣроятности, послѣ двухъ-лѣтняго плаванія оно требуетъ тщательнаго осмотра и исправленій. Положимъ, можно бы для этой цѣли обойтись и тѣмъ, что отправить въ дальнее плаваніе третій корветъ, который въ предыдущее лѣто былъ во внутреннемъ плаваніи, а для внутренняго плаванія предоставить тотъ, который только что воротился изъ дальняго; но въ такомъ случаѣ, вы лишите и тотъ и другой курсъ выгоды участво-

вать въ вооруженіи и изготовленіи судовъ. Положимъ, наконецъ, что и это не бѣда и что мы обходимся тремя корветами. Все же, у васъ три особыхъ учебныхъ судна, т. е. болѣе средствъ, чѣмъ даетъ своимъ воспитанникамъ какая либо изъ первоклассныхъ морскихъ державъ.

Жалѣть издержекъ на такое дѣло какъ воспитаніе было бы грѣшно, но за то, чѣмъ щедрѣе государство васъ надѣляетъ, тѣмъ съ большимъ умѣньемъ слѣдуетъ употребить его средства. Дѣло не станеть за тѣмъ, чтобы хорошо построить, какъ должно устроить и снабдить три учебные корвета. Гораздо важнѣе и труднѣе умѣючи выбрать на нихъ трехъ командировъ и три комплекта офицеровъ, преподавателей и гувернеровъ.

Издавна у насъ тщетно старались сформировать для корпуса офицеровъ, которые вмѣстѣ были бы и хорошими моряками и гувернерами и преподавателями. Проектъ графа Путятина стремится къ тому же, облегчая дѣло только тѣмъ, что онъ связываетъ эти три роли не всѣ вмѣстѣ, а по двѣ, т. е. онъ допускаетъ, чтобъ вахтенные офицеры были преподавателями морскихъ наукъ, а преподаватели словесныхъ наукъ были гувернерами. По моему необходимо эти три специальности совершенно раздѣлять, чтобы надѣяться собрать достаточное число личностей пригодныхъ для нашего предмета.

Нечего и говорить, что командиру учебнаго судна не подобаетъ взять на себя гувернерство и преподавательство. Командиръ долженъ оставаться командиромъ въ томъ смыслѣ какой придаютъ этому званію во всѣхъ флотахъ, т. е. человекомъ, который сообщаетъ всему судну свой характеръ, слѣдя за ходомъ каждой пружины настолько, насколько это нужно для гармоніи плываго. На учебномъ суднѣ, нужно ему во первыхъ—соображать плаваніе такъ, что бы оно не мѣшало правильному ходу учебныхъ занятій; во вторыхъ, долженъ онъ наблюдать, чтобы наставники воспитанниковъ въ практическомъ морскомъ дѣлѣ, т. е. морскіе офицеры занимались съ ними только и въ одинакомъ направленіи;

въ третьихъ, обязанъ онъ устроить на суднѣ ежедневный служебный и хозяйственный порядокъ такимъ образомъ, что бы способствовать гувернерамъ поддерживать какъ должно между воспитанниками дисциплину и опрятность; въ четвертыхъ, надо ему держать судно въ такомъ видѣ чтобы каждое дѣйствіе, каждый маневръ оставляли въ воспитанникѣ возможно выгодное и прочное впечатлѣніе; долженъ онъ наконецъ имѣть столько такта и такъ строго за собою слѣдить, что бы воспитанники видѣли въ немъ себѣ наилучшій примѣръ; что бы они, если не сознавали разсудкомъ, то слышали чутьемъ, что въ немъ олицетворяется идея одушевляющая все судно.

Старшій офицеръ и три, много—четыре вахтенные начальника, должны составлять строевой штатъ самаго судна. Принадлежать ли имъ къ штату училища, или выбирать лучшихъ изъ флота? Кажется, что слѣдуетъ избрать послѣднее. Во первыхъ, ежели командиръ хочетъ чтобы судно его было въ примѣрномъ, образцовомъ порядкѣ, чего по моему должно и требовать, то на заботы по одному этому предмету, какъ у него, такъ и у судовыхъ офицеровъ уйдетъ все рабочее время, а свободного останется едва на столько, что бы умъ и тѣло успѣвали отдохнуть и освѣжиться. На учебномъ суднѣ, эти заботы усложняются тѣмъ, что и самую команду его нужно держать такъ, чтобы она въ памяти воспитанниковъ осталась какъ образецъ того, до чего они со временемъ должны стараться доводить своихъ подчиненныхъ. Здѣсь я разумѣю не авральнѣйшій шикъ и не высшую степень быстроты разныхъ дѣйствій—это и не возможно на такомъ суднѣ, гдѣ нельзя имѣть многочисленной команды; но—искусство довести каждаго матроса отдѣльно до возможнаго умѣнья и ловкости въ своемъ дѣлѣ.

Во вторыхъ, самый характеръ нашего ремесла не таковъ, чтобы съ нимъ согласовалось терпѣливое наблюденіе за самимъ собою, мелочное вниманіе къ каждому воспитаннику отдѣльно, какое необходимо преподавателю или гувернеру. Наше, морское дѣло—воспитывать массы людей взрослыхъ,

простыхъ и по своей простотѣ требующихъ иногда крутаго обращенія. Въслѣдствіе той же простоты, люди эти вообще снисходительны къ слабостямъ своихъ начальниковъ, и даже какъ будто любятъ, чтобъ эти слабости иногда прорывались наружу. Не то съ воспитанниками еще незрѣлыми, любящими подразнить и поднять на смѣхъ чужіе недостатки. Съ ними не дай Богъ, какъ называютъ, прорваться. Много вы найдете офицеровъ, за которыми матросъ пойдетъ въ огонь и въ воду, но о которыхъ вы навѣрное съ перваго взгляда заключили бы, что съ молодыми школьниками они растеряются и испортятъ все дѣло.

Выше допустивъ мысль, что вахтенные начальники должны быть учителями воспитанниковъ въ практическомъ морскомъ дѣлѣ, я разумѣлъ, что они должны обучать ихъ не лекціями, а заставляя выполнять на дѣлѣ когда матросское, когда офицерское дѣло и поправляя ошибки, т. е. объясняя въ чемъ и отчего они произошли, а отнюдь не сопровождая эти объясненія длинными диссертациями о другихъ, подобныхъ же ошибкахъ и объ ихъ предотвращеніи, потому что самая краткость всѣхъ дѣйствій и маневровъ судна не даетъ времени вдаваться въ подобныя лекціи.

Затѣмъ преподаватели морскихъ наукъ, пусть будутъ офицеры изъ флота же, приготовленные по вашему проекту въ офицерскихъ классахъ. Отъ преподавателя также требуется безпрестаннаго вниманія къ спеціальности имъ избранной, и чѣмъ менѣе это вниманіе отвлекается посторонними занятіями, тѣмъ болѣе вѣроятности, что и самъ онъ и воспитанники выиграютъ въ знаніи предмета. Науки идутъ впередъ и стало быть каждый преподаватель долженъ слѣдить за своею. Плохо, если онъ остановится на томъ, что приобрѣлъ однажды въ офицерскомъ классѣ и составивъ однажды навсегда программу своихъ лекцій, будетъ изъ году въ годъ твердить одно и то же. Такой преподаватель, значить, не интересуется своею наукою, а слѣдовательно и не можетъ заинтересовать ею воспитанниковъ.

Въ программѣ преподаванія наукъ въ офицерскихъ клас-

сахъ, я вижу напримѣръ во II категоріи—Морскую Практику и Тактику, два предмета, которые пора бы отказаться преподавать въ классахъ. Въ V категоріи, выпущенъ предметъ необходимый — Физическая Географія, въ который сама по себѣ входитъ Метеорологія.

Раздѣленіе курса наукъ на пять категорій, само собою указываетъ — какое должно быть число преподавателей на учебномъ корветѣ т. е. пять. Притомъ я бы исключилъ изъ классной программы на учебныхъ судахъ весь IV разрядъ, оставивъ только практическое преподаваніе Артиллеріи въ томъ видѣ, какъ это принято на учебномъ артиллерійскомъ кораблѣ. Фортификацію же и физику можно бы кажется смѣло перенести въ высшій курсъ. Тогда число преподавательскій ограничилось бы четырьмя. Прибавивъ къ этому штату священника и двухъ медиковъ, да двухъ гувернеровъ, будемъ значить имѣть на учебномъ суднѣ штатъ изъ 14-ти, 15-ти лицъ офицерскаго званія, что кажется не можетъ затруднить ни въ содержаніи, ни въ помѣщеніи.

Гувернеровъ у насъ въ Россіи всего труднѣе найти. Это подтверждается фактически уже однимъ тѣмъ, что домашнее гувернерство у насъ большею частію въ рукахъ иностранцевъ. Положимъ, что иностранный гувернеръ и не въ силахъ былъ бы сообщить сорока русскимъ школьникамъ никакого иностраннаго направленія, но только врядъ-ли иностранецъ гувернеръ можетъ удачно выдержать свою роль въ нашемъ учебномъ заведеніи. Одно уже нетвердое знаніе русскаго языка будетъ безпрестанно ставить его въ затрудненіе и дастъ случай рѣзвой толпѣ поднять его на зубокъ. Единственный исходъ въ этомъ случаѣ—платить щедро, что бы привлечь соискателей, и тогда можетъ статься между людьми получившими университетское образованіе, отыщутся хорошіе гувернеры и изъ Русскихъ.

Здѣсь не мѣшаетъ оговорить, что плата гувернерамъ и преподавателямъ, нечего бы держаться того правила, чтобъ уравнивать ихъ содержаніе съ тѣмъ какое получаютъ строевые чины, взятые изъ флота. Какая бѣда, если хоро-

шій губернёръ или преподаватель будетъ получать больше содержанія, чѣмъ бы и самый командиръ учебнаго судна? У насъ въ Россіи, знанія и мастерства такъ мало распространены, что ихъ дѣйствительно стоитъ покупать на вѣсь золота. Вѣдь признали же необходимымъ хоть бы въ портовыхъ мастерскихъ платить мастерамъ - учителямъ болѣе чѣмъ капитану надъ портомъ, и я не вижу причины, что бы Англичанинъ-мастеръ пріучающій нашихъ мастеровыхъ хорошо отливать поршни цилиндровъ, оказывалъ больше услугъ Государству, чѣмъ преподаватель умѣющій передать науку будущимъ капитанамъ и офицерамъ, или губернёръ, сообщаящій имъ добрыя нравственныя начала.

Подведя вопросъ объ офицерахъ, преподавателяхъ и губернерахъ для училища подъ эту точку зрѣнія, т. е. соображая трудность пріобрѣтенія этихъ личностей, хотя бы и раздѣляя специальности какъ я старался указать, нельзя не сознать, что надобно всѣми мѣрами стараться сократить число учебныхъ судовъ, но крайней мѣрѣ на первое время, а этого, ежели только непременно стоять на томъ что бы осуществить программу графа Путятина, можно достигъ только однимъ средствомъ: посылать на судахъ не по 40, а по 80 воспитанниковъ, и за тѣмъ пріемъ ихъ и выпускъ дѣлать не ежегодно, а каждые два года. — То есть:

Въ 1865 году—Среднее отдѣленіе возвращается изъ заграницы на корветѣ А и становится высшимъ отдѣленіемъ.

Бывшее младшее, а теперь среднее отдѣленіе уходитъ за границу на корветѣ В.

Новое младшее отдѣленіе въ Сентябрѣ поступаетъ въ Корпусъ.

Въ 1866 году—Старшее отдѣленіе въ корпусѣ.

Среднее отдѣленіе за границею на корветѣ В.

Младшее отдѣленіе во внутреннемъ плаваніи на корветѣ А.

Въ 1867 году—Старшее отдѣленіе выпускается въ мичмана.

Среднее возвращается изъ заграницы.

Бывшее младшее уходитъ за границу на корветѣ А.

Вмѣсто выпущеннаго старшаго отдѣленія поступаетъ въ Сентябрѣ новое младшее.

Итакъ далѣе, въ круговую.

Въ этомъ распредѣленіи, я вижу слѣдующія выгоды: Корветъ возвратившійся изъ заграницы, имѣетъ цѣлую зиму для того чтобъ быть осмотрѣннымъ и изготовленнымъ въ слѣдующемъ году къ внутреннему плаванію. Потомъ онъ имѣетъ еще цѣлую зиму, чтобы изготовиться къ новому заграничному плаванію. Значитъ, и судамъ и офицерамъ и преподавателямъ есть регулярные промежутки отдыха, а слѣдовательно довольно имѣть ихъ два комплекта, тогда какъ по проекту графа Путятина, нужно три комплекта офицеровъ и воспитателей, которымъ придется каждые два года уходить за границу, показываясь домой для того только, чтобъ принять новое судно и новыхъ воспитанниковъ, что человѣчески невыносимо.

Можно сказать, что тогда число воспитанниковъ на каждомъ изъ учебныхъ судовъ удвоится, слѣдовательно и суда должны быть больше, и большому числу труднѣе хорошо преподавать. Согласенъ, но во первыхъ, учебное судно не должно быть очень мало, чтобы какъ можно менѣе подвергаться дѣйствию качки. Меньше такого каковъ на примѣръ «Баянъ», врядъ-ли долженъ быть учебный корветъ, а на «Баянѣ» вволю помѣщенія для 80 кадетовъ и 15 офицеровъ. Во вторыхъ, соображая опять трудность пріискаванія надлежащихъ офицеровъ и воспитателей для учебныхъ судовъ, довольно разсчитать — что выгоднѣе: вѣрить ли 80 воспитанниковъ одному хорошему воспитателю, или раздать по 40—двумъ, посредственнымъ? Кажется, отвѣтъ нетруденъ.

Очень жаль, что въ проектѣ не заключаются никакихъ свѣдѣній о томъ — чему именно намѣрены учить и въ чемъ именно будутъ упражнять воспитанниковъ на учебныхъ су-

дахъ. Это такой предметъ, который заслуживаетъ быть взвѣшеннымъ въ общемъ мнѣніи флота. Въ концѣ этой статьи я еще коснусь его слегка, а теперь—нѣсколько словъ о высшемъ курсѣ.

Мысль—заклѣпить и тѣмъ какъ бы скрѣпить практическое знакомство съ морскою наукою—теоретическимъ, двухъ-годовымъ преподаваніемъ, по моему очень основательна, и, можно надѣяться, дастъ хорошие результаты. Не нравится мнѣ только одно, что ваше высшее отдѣленіе составляетъ часть Морскаго Корпуса и это какъ бы обнаруживаетъ намѣреніе удержать развитаго юношу на школьной скамьѣ съ сопроvoжденіемъ корпусныхъ дортуаровъ, вожденія фронтомъ и тому подобныхъ военно-учебныхъ атрибутовъ. Мнѣ больно было бы предполагать подобное несоответственное возрасту стѣсненіе, ведущее только къ безпрестанному нарушенію воспитанниками школьныхъ правилъ.

Передумывая все возможное для этого высшаго отдѣленія, я немогу отцѣпиться отъ мечты, отъ сильнаго желанія видѣть это высшее отдѣленіе уже не въ стѣнахъ Морскаго Корпуса, а въ особомъ учрежденіи, имѣющемъ сходство съ университетами или даже съ французскою Политехническою Школою, гдѣ получали бы окончательное теоретическое образованіе—не только моряки, но и корабельные инженеры, артиллеристы, механики и штурмана.

Разныя отрасли нашей службы день ото дня тѣснѣе и тѣснѣе связываются, подобно тому, какъ въ мірѣ ученомъ день ото дня все болѣе сцѣпляются и становятся необходимыми—одна другой, для разныхъ примѣненій, всѣ науки; а изъ этого слѣдуетъ, что всякое теоретическое образованіе должно быть какъ можно менѣе односторонно, т. е. придерживаясь одной специальности, человѣку необходимо хотя поверхностно знакомиться съ другими, ей сопредѣльными. Успѣхъ университетовъ давно уже это доказалъ, и мнѣ кажется, не мѣшало бы принять это въ соображеніе для нашихъ морскихъ училищъ.

Планъ такого политехническаго учебнаго заведенія тре-

буетъ весьма обширныхъ и разнообразныхъ соображеній, за которыя я неберусь, но выскажу здѣсь убѣжденіе, что для воспитанниковъ высшаго курса, такъ какъ это уже будутъ взрослые юноши не моложе 18 лѣтъ, нужно бы всѣми мѣрами избѣгать казарменнаго устройства и надзора, а именно, выдавая имъ на руки тѣ деньги, какихъ могло бы стоить ихъ содержаніе въ корпусѣ, съ небольшою прибавкою, которая для 150 воспитанниковъ обошлась бы не дороже 10 000 рублей, и предоставивъ имъ жить, если угодно, на вольныхъ квартирахъ, а кто хочетъ — въ помѣщеніяхъ, нарочно построенныхъ по близости Академіи, гдѣ они могли бы сходно нанимать квартиры, а затѣмъ обязать ихъ только посѣщать лекціи, да пожалуй, являться къ общимъ столамъ, которые можно устроить подобно корабельнымъ каютъ-компаніямъ. И дѣйствительно, ежели принять въ расчетъ, что содержаніе нынѣшняго воспитанника въ корпусѣ обходится казнѣ, за исключеніемъ издержекъ учебныхъ, около 200 р. въ годъ, я не вижу причины полагать, чтобы для казны подобное устройство училища оказалось раззорительно. За то, какъ бы отъ него выиграло нравственное направленіе этихъ морскихъ студентовъ!

Подобно тому, какъ въ университетахъ, можно бы раздѣлить это высшее училище на факультеты, по разнымъ отраслямъ службы. Могли бы быть лекціи общія для всѣхъ и частныя для одного и двухъ факультетовъ вмѣстѣ. Это облегчило бы и пріисканіе профессоровъ; пожалуй даже уменьшились бы и издержки противу нынѣшнихъ при содержаніи училищъ порознь; не было бы надобности въ офицерскихъ классахъ, потому что подобное училище могло бы давать ученныя степени, и наконецъ оно сблизило бы службы, нынѣ разрозненныя какимъ-то несовременнымъ духомъ касты.

Во всякомъ случаѣ, еслибы такое предложеніе относительно общаго высшаго училища для всѣхъ отраслей нашей морской службы и осталось безъ вниманія, мнѣ странно, что въ проектѣ графа Путятина, постановившемъ себѣ цѣлью преобразованіе морскаго воспитанія вообще, принять въ со-

ображеніе только Морской Корпусъ, а забыты всѣ остальные наши училища, которыя можетъ стать еще болѣе нуждаются въ преобразованіи.

Слѣдуетъ теперь высказать нѣкоторыя замѣчанія относительно экзаменовъ и перехода воспитанниковъ на службу.

При выпускномъ экзаменѣ, по моимъ понятіямъ, на первомъ планѣ должна стоять мысль, что никакое училище не выучиваетъ человека оковательно, не вынекаетъ изъ него готоваго моряка, медика или инженера. Какъ воспитаніе, такъ и образованіе его должны довершатся уже на службѣ, съ помощію собственныхъ его усилій, которымъ первый помощникъ — практическій опытъ. Училище, какъ бы оно ни было совершенно, даетъ человѣку только матеріалъ для пріобрѣтенія будущихъ знаній — умственный капиталъ, доходъ съ котораго извлечется въ мѣрѣ, сообразной трудолюбію и толковости владѣльца. Значитъ, чтобы на экзаменѣ дать вѣрную оцѣнку каждому субъекту, нельзя довольствоваться одними выбранными на удачу вопросами, къ которымъ способный юноша можетъ усиленными занятіями подготовить себя въ очень короткое время — а особенно зная, что потомъ, будетъ или не будетъ онъ продолжать заниматься — онъ займетъ свое мѣсто въ линіи производства и будетъ по ней идти очереднымъ порядкомъ.

Я бы и въ этомъ предложилъ взглянуть на университеты, гдѣ студенту задаютъ извѣстную тему и обязываютъ его защищать ее передъ конференціею профессоровъ, изъ коихъ каждый можетъ приплетать къ темѣ вопросы соприкосновенные ей по неизбѣжной связи одной и даже разныхъ наукъ. Такъ напримѣръ, положимъ, къ темѣ остойчивости, когда экспонентъ уже достаточно обнаружилъ въ ней степень своего знанія, можно пріобщить вопросъ о вліяніи на нее вдувнутой и выдвинутой артиллеріи, и тогда напримѣръ профессоръ артиллеріи, отклонивъ тему къ своему предмету, можетъ выпросить, какъ въ томъ или другомъ случаѣ орудія крѣвятся, и какія части борта или палубы разрѣшается тяжесть или инерція орудія на качкѣ, и слѣдовательно при

этомъ легко удостовѣриться — знаетъ ли экспонентъ расположеніе обуховъ, какъ бортовыхъ, такъ и станочныхъ; тутъ же корабельному инженеру легко придратъся къ случаю, чтобы спросить о расположеніи бимсовъ или крѣпленіи привалнаго бруса, и такъ дагѣ, привязывая одичъ вопросъ къ другому, я не вижу причины, чтобъ нельзя было, начавъ остойчивостію, кончить метеорологіею и даже судопроизводствомъ. Словомъ, экзаментъ, по моему, должесть имѣть по возможности видъ бесѣды общества образованныхъ людей, которые ощущиваютъ со всѣхъ сторонъ нозичка, ищущаго съ ними сблизиться, а не быть сухимъ рядомъ вопросовъ и отвѣтовъ, объявленныхъ экспоненту заранѣе составленною программю, изъ коихъ иной при счастіи выдернетъ по билетамъ именно тѣ, которые ему удалось получить усвоить. При такихъ условіяхъ, налегая сильнѣе на предметы ближайшіе къ специальности экзаменуемаго и касаясь хотя слегка другихъ, побочныхъ, конференція можетъ казаться гораздо точнѣе опредѣлить величину и свойство умственнаго капитала у каждаго субъекта.

Во вторыхъ, на выпускномъ экзаментѣ, при возможной справедливости оцѣнки каждаго выпускаемаго, нѣтъ нужды въ особенно-строгихъ требованіяхъ для того, чтобы дать дипломъ на званіе гардемарина. Сядошь и рядомъ во всѣхъ службахъ и сословіяхъ, за исключеніемъ развѣ такихъ, гдѣ не можетъ быть коллективной дѣятельности — какъ на примѣръ въ званіи медика — мы встрѣчаемъ людей не имѣющихъ почти никакихъ научныхъ свѣдѣній, но неопѣненныхъ въ практическомъ дѣлѣ, коль скоро они въ своемъ мѣстѣ употреблены. Можетъ статься, при хорошемъ направленіи и должномъ ходѣ образованія въ училищахъ, подобныя явленія уже не встрѣтятся, потому что какъ-то трудно понять — почему бы подобные люди, несомнѣнно обладающіе и здравымъ смысломъ и понятливостію, не смогли или не захотѣли усвоить себѣ теоретическимъ путемъ такія знанія, которыя дались натурамъ даже сравнительно тупымъ, но болѣе прилежнымъ или послушнымъ. Но ежели бы эти явленія, какъ ихъ слѣдуетъ

назвать, не прекратились, за что служба утратитъ ихъ дѣятельность хотя бы въ младшихъ званіяхъ, когда государство столько на нихъ издержало? Конечно никто со мною не споритъ, что можно быть бравымъ и полезнымъ гардемаринномъ, даже мичманомъ и лейтенантомъ на кораблѣ, не имѣя никакого понятія о крѣпленіи ватервельса, о значеніи эксцентрикѣвъ, ни даже объ опредѣленіи широты мѣста. На мелкихъ судахъ, гдѣ роль каждаго офицера и даже матроса становится гораздо замѣтнѣе въ гармоніи цѣлаго, эти знанія уже гораздо нужнѣе въ тѣхъ же самыхъ чинахъ. Старшему офицеру, на какомъ бы ни было суднѣ, теоретическія свѣдѣнія въ всѣхъ сопряженныхъ флоту службахъ, становятся уже очень нужны, а про командира нечего и говорить. Съ другой стороны, мы встрѣчаемъ многихъ офицеровъ, которые отлично учились, отлично выдержали выпускной экзаменъ, остались и образованными и воспитанными людьми, а между тѣмъ дѣлаютъ сплошь и рядомъ промахи на дѣйствительной службѣ и даже оказываются оканчательно къ ней неспособными. Здѣсь также можетъ быть виновата была служба, которая не сумѣла ихъ должнымъ образомъ вести, и безъ сомнѣнія, когда служба возьметъ лучшій ходъ, эти явленія будутъ становиться рѣже и рѣже.

Но въ обѣихъ этихъ комбинаціяхъ выказывается ясная какъ день истина, что болѣе или менѣе успѣшный выпускной экзаменъ рекомендуетъ не воспитанника, а самое училище и слѣдовательно имѣть основательнаго повода требовать слишкомъ строгихъ условій для браковки воспитанника.

Здѣсь опять не мѣшаетъ оглянуться на университеты, въ коихъ экзаменъ на высшія степени допускается не тотчасъ по окончаніи учебнаго курса, а по истеченіи извѣстнаго періода, проведеннаго искателемъ въ практическомъ выполненіи обязанностей, сопряженныхъ съ его званіемъ (*). Экзаменъ этотъ заключается въ публичной защитѣ диссертации приготовленной поэтому случаю экспонентомъ.

Точно также и у насъ, слѣдовало бы не довольствоваться

(*) Какъ, напримѣръ, у медиковъ.

выпускнымъ экзаменомъ и не допускать, чтобы затѣмъ созрѣваніе офицера для службы выражалось однимъ лишь числомъ лѣтъ, но требовать, чтобы въ извѣстное время онъ могъ быть существенно испытанъ. У насъ учреждено нѣчто въ этомъ родѣ постановленіемъ экзамена для мичмановъ, для штурмановъ, артиллеристовъ и инженеровъ въ извѣстныхъ чинахъ, но учрежденіе это основано на такихъ нелѣпыхъ началахъ и результаты его такъ грубы, что я рѣшился объ немъ напомнить ради только того, чтобы указать, что общее мнѣніе у насъ уже привыкло къ этимъ экзаменамъ и что идея ихъ вовсе не дика. Въ Англіи въ послѣднее время обращено вниманіе на этотъ предметъ, и тамъ, напримѣръ, лейтенантовъ, желающихъ въ послѣдствіи, въ свое время, имѣть право на званіе постъ-капитана, обязываютъ упражняться и добывать одобрительные аттестаты на учебномъ артиллерійскомъ кораблѣ и на механическихъ заводахъ.

У насъ то же необходимо обдумать учрежденіе чего нибудь подобнаго, и по моему мнѣнію, основанія можно бы принять слѣдующія.

Въ нашей службѣ, также какъ въ гражданской, при назначеніи должностей не возможно держаться того іерархическаго чиновнаго порядка, который соблюдается и можетъ стать необходимымъ въ службѣ военной. Чинъ лейтенанта не имѣетъ въ морѣ никакого значенія, ежели лейтенантъ не командуетъ вахтой; точно также капитанъ какого угодно ранга, вовсе не капитанъ, покуда онъ не командуетъ судномъ. Число лѣтъ службы не даетъ у насъ никакой идеи о достоинствѣ офицера, ежели къ нему не приобщить число морскихъ кампаній. Старшій офицеръ на мелкомъ суднѣ имѣетъ несравненно болѣе значенія, чѣмъ лейтенантъ, хотя бы и старшій его по службѣ на сто-пушечномъ кораблѣ. Это званіе есть уже нѣчто въ родѣ ученой степени въ нашей службѣ. Наконецъ въ командирѣ служба должна добиваться возможно лучшаго сочетанія свѣдѣній теоретическихъ и практическихъ.

Чтобы яснѣе изложить предположенія основанныя на такомъ взглядѣ, я возьму примѣрно одного питомца вообра-

жаемой морской академіи, собственно моряка, и проведу его по разнымъ степенямъ службы.

Кончили онъ курсъ въ академіи; его производятъ въ гардемарины и посылаютъ въ море, обязывая командира продержать его не менѣ трети всего плаванія въ обязанности младшаго штурмана или кондуктора, и неменѣ трети плаванія подъ парами въ должности младшаго механика. Если ему случится въ теченіи двухъ лѣтъ быть на берегу, онъ долженъ завѣдывать ротнымъ дѣлопроизводствомъ подъ надзоромъ ротнаго командира и назначаться въ дежурства, караулы и прочія берговья должности, во всѣхъ случаяхъ, не иначе какъ въ видѣ помощника, отвѣтственнаго не передъ закономъ, а передъ своимъ ближайшимъ начальникомъ, — ибо я разумѣю, что нельзя давать права гражданства на службѣ немедленно послѣ школьной скамьи.

По прошествіи двухъ лѣтъ, или по вакансіи, произведите его въ мичманы и даже въ лейтенанты безъ экзамена, по той же очереди по какой онъ вышелъ изъ училища, позволяя себѣ дѣлать перемѣщенія въ этой линіи только развѣ вслѣдствіе недоудѣленныхъ кампаній, или особенно дурныхъ аттестацій.

Въ чинѣ лейтенанта, ежели за нимъ считается неменѣ двѣнадцати мѣсяцевъ въ должности вахтеннаго начальника и въ томъ числѣ хотя четыре — въ должности батарейнаго командира, предоставьте ему право требовать, если пожелаетъ, экзамена на званіе старшаго офицера. Экзаменъ этотъ долженъ бы выдерживаться въ морской академіи, за весьма немногими исключеніями, которыя можно допустить развѣ только для остающихся на Амурѣ, — и это условіе не должно поставить никого въ затрудненіе, какъ далѣе я надѣюсь объяснить.

Предметами экзамена должны быть: Практическая Астрономія и Навигація, Практическая Механика, Морская артиллерія, Корабельная Архитектура, Морская съемка и Физическая Географія въ примѣненіи ея къ Лоціи въ океанскихъ плаваніяхъ. Не мѣшало бы къ этому экзамену требовагь отъ экзапонента письменныхъ замѣтокъ его, на какую угодно ему

самому тому, по этимъ ли предметамъ, или просто литературныхъ, наиболѣе для того, чтобы удостовѣриться владѣеть-ли онъ удовлетворительно русскимъ языкомъ. Характеръ этого экзамена долженъ быть строго практической, возможно примѣненный къ сущности той дѣятельности, какая можетъ предстоять старшему офицеру на службѣ, ибо я такъ разумно это званіе, что въ немъ офицеръ долженъ быть свѣдущъ въ исчисленныхъ мною предметахъ настолько, чтобы умѣть оцѣнить степень практическаго знанія въ каждомъ изъ специалистовъ, который будетъ ему подчиненъ, чтобы въ случаѣ недостатка какой либо специальности на его суднѣ, онъ способенъ былъ руководить въ ней молодыхъ офицеровъ хоть въ начальныхъ ея основаніяхъ, а главное, чтобы ни одинъ изъ подчиненныхъ ему специалистовъ не могъ сѣсть ему на шею, пользуясь его невѣжествомъ. Во избѣжаніе теоретической придирчивости профессоровъ училища, я бы дозволилъ даже экспоненту пригласить по своему выбору товарища, пріятеля, начальника своего къ этому экзамену, какъ депутата.

Такъ какъ этотъ экзаменъ былъ бы единственный во всю службу офицера, вы можете дать ему на то срокомъ всю его лейтенантскую службу послѣ 12-ти мѣсяцевъ командованія вахтою. Значить, при самыхъ неудачныхъ условіяхъ, т. е. ежели бы ему досталась вахта не прежде какъ съ полученіемъ лейтенантскаго чина, еслибы онъ не попалъ и въ заграничное плаваніе, все же, съ небольшимъ собственнымъ стараніемъ, онъ могъ бы черезъ три года кончить свои 12-ть вахтенныхъ мѣсяцевъ и затѣмъ, ему осталось бы шесть-семь лѣтъ сроку для того, чтобы требовать экзамена, когда захочетъ. Слѣдовательно, нѣтъ причины, чтобы помѣшало этому дальнее плаваніе, изъ коего онъ всегда въ такой срокъ успѣетъ вернуться, а офицерамъ черноморскимъ, каспійскимъ и бѣломорскимъ, можно бы дозволять требовать казенные прогоны на проѣздъ, и прикомандировывать ихъ сюда на время экзамена, какъ только они пожелають его держать. Во избѣжаніе злоупотребленій этого права, можно вкоротать во-свои

на собственный счет того, кто изъ нихъ не выдержитъ экзамена.

Удовлетворительно выдержанный экзаменъ не долженъ давать немедленнаго права на званіе старшаго офицера: онъ доставилъ бы только право искать этого званія, поставилъ бы искателя въ число тѣхъ офицеровъ, между коими командирамъ предоставлено было бы право избирать себѣ старшихъ. Это было бы нѣчто въ родѣ ученаго диплома; съ нимъ только офицеръ и получалъ бы правъ на повышение въ должности за предѣлы вахтеннаго лейтенанта и въ свое время по линіи или за отличіе — въ штабъ офицерскіе чины.

Если бы и случилось, въ дальнемъ плаваніи, понеобходимости, назначить старшимъ офицеромъ такого, который не держалъ еще экзамена, это ничему не помѣшаетъ, потому что тогда слѣдовало бы зачесть ему плаваніе за дѣйствительное въ этомъ званіи только въ такомъ случаѣ, когда по возвращеніи онъ объявитъ желаніе держать экзаменъ и дѣйствительно его выдержать, — а покуда не выдержитъ — считать всю кампанію за лейтенантскую.

Затѣмъ, чтобы офицеръ имѣлъ право на командирскую вакансію, осталось бы только принять въ соображеніе извѣстное число кампаній и притомъ на извѣстнаго рода судахъ въ званіи старшаго офицера, — точно такъ, какъ для званія флагмана могло бы требоваться извѣстное число кампаній на извѣстнаго рода судахъ въ званіи командира.

Ясно, что при такомъ порядкѣ, только способные и трудящіеся взяли бы ходъ на высшія ступени службы, а неспособные и лѣнливые никогда бы не вышли за предѣлы лейтенантскаго чина и должности вахтеннаго начальника. Нѣтъ сомнѣнія, что послѣдніе сами собою были бы принуждены или оставить службу или укрыться въ низшихъ береговыхъ должностяхъ, но въ свое время, успѣли бы быть употреблены съ пользою для той службы, для которой ихъ воспитывали.

Производство въ чины при этомъ могло бы идти своимъ порядкомъ, по очередной линіи отъ перваго гардемаринскаго,

или офицерскаго. Высшее или низшее мѣсто въ линіи противу товарищей по выпуску было бы въ теченіе всей службы свидѣтельствомъ большихъ или меньшихъ успѣховъ въ училищѣ. Чинъ по очереди былъ бы справедливымъ воздаяніемъ за извѣстное число лѣтъ службы и очереди этой лишились бы въ лейтенантскомъ чинѣ только не выдержавшіе экзамена, такъ какъ они не могли бы быть допускаемы въ штабъ-офицеры. Чинъ не въ очередь въ штабъ-офицерской линіи, былъ бы достаточною наградою за отличіе, а вмѣстѣ съ тѣмъ, посправедливости, не давалъ бы никакой прерогативы должностной, — развѣ только въ береговой службѣ. Словомъ, и военная іерархія и должностное различіе, при соблюденіи подобныхъ правилъ, были бы разумно балансированы и заняли бы подобающее мѣсто въ общемъ ходѣ службы.

Къ слову о чинахъ, здѣсь не будетъ неумѣстнымъ слѣдующее примѣчаніе.

У насъ недавно установленъ чинъ гардемарина. Ежели основаніемъ его учрежденію, служила мысль, что не слѣдуетъ, какъ я выше упомянулъ, дѣлать полнымъ гражданиномъ, т. е. лицомъ отвѣтственнымъ передъ закономъ, юношу только-что спущеннаго со школьной скамьи, что ему необходимо напередъ, въ теченіи извѣстнаго періода, потолкаться въ практикѣ службы и жизни, то я совершенно раздѣляю ваше мнѣніе въ пользѣ и необходимости этого чина. Но затѣмъ, казалось бы не нужнымъ удерживать въ нашей іерархіи чинъ мичмана, отнынѣ не имѣющій никакого значенія. При новой программѣ воспитанія, изъ гардемаринскаго званія нельзя будетъ выбраться ранѣ двадцатилѣтняго возраста, а при такой учебной практикѣ, какую вы для вашего питомца предполагаете, трудно полагать, чтобы молодой человекъ въ этомъ возрастѣ не былъ приготовленъ къ званію лейтенанта.

Въ лейтенантскомъ чинѣ, полезно офицеру высидѣть не менѣе 10 — 12-ти лѣтъ, потому что въ этомъ чинѣ проходятся всѣ мелочныя мытарства нашей службы, узнаніе которыхъ необходимо для полноты практическихъ свѣдѣній командира. Пожалуй, чтобы не показалось скучнымъ такое

долгое сидѣніе въ одномъ чинѣ безъ всякой перемѣны, можно во вторую половину его прибавить немного жалованья, но этою привилегіею и удовольствоваться, потому что инья, служебныя — не имѣли бы смысла.

Далѣе, у насъ слѣдуютъ три штабъ-офицерскихъ чина, и это кажется мнѣ излишнимъ, по недостатку поводовъ доказывающихъ въ томъ надобность. Капитанъ-гейтенантъ у насъ можетъ командовать кораблемъ, въ то время какъ капитану 1-го ранга вѣрнѣе только парохоль, такъ что разныя степени капитанства не имѣютъ никакого значенія въ смыслѣ командирства. По этому, отчего бы кажется не послѣдовать въ этомъ примѣру Англій, гдѣ все это выражается однимъ чиномъ капитана? По крайней мѣрѣ одинъ изъ этихъ чиновъ можно бы по моему смѣло уничтожить: — либо капитанъ лейтенантскій, либо второго ранга. Это сокращеніе числа чиновъ нисколько бы не ускорило хода службы, зависящаго вполнѣ отъ болѣе или менѣе скорого очищенія вакансій, и слѣдовательно другія службы не могли бы жаловаться, что мы въ табели о рангахъ имѣемъ преимущество.

Примѣчанія эти не идутъ къ дѣлу о воспитаніи собственно, но такъ какъ въ нашемъ ремеслѣ воспитаніе офицера не кончается во всю его службу, или вѣрнѣе — такъ какъ вся наша служба есть воспитаніе, ученье, я и желалъ бы, чтобъ наши степени служебныя т. е. чины, какъ можно лучше совпадали со степенями учеными, т. е. должностями. Этотъ же вопросъ о чинахъ, и именно — о новомъ гардемаринскомъ, заставляетъ меня обратиться назадъ къ вопросу объ учебныхъ плаваніяхъ въ специальномъ курсѣ, что я выше и обѣщалъ.

По всему надо полагать, что двух-годовой срокъ, назначаемый для выслуги въ гардемаринскомъ званіи, будетъ тоже въ своемъ родѣ учебнымъ періодомъ будущаго морскаго офицера. Вѣроятно въ этомъ чинѣ, онъ будетъ приучаться къ выполненію офицерскихъ обязанностей на дѣйствительной службѣ, и значить, эта часть учебнаго курса для него обезпечена.

Послѣ этого, какого же рода должно быть практическое обученіе на учебныхъ судахъ средняго и низшаго курсовъ? По моему, это обученіе должно быть почти исключительно практическое, состоящее въ сообщеніи воспитанникамъ всевозможныхъ механическихъ приемовъ нашего разносторонняго ремесла, т. е.

Собственно въ морской практикѣ, слѣдуетъ ему усвоить вполнѣ знанія требуемыя отъ нижнихъ чиновъ, исполняя обязанности марсоваго, гребца, урядника на марсѣ и на бакѣ, цалубнаго, пожалуй даже трюмнаго или юнга, старшинъ на шлюпкѣ, и т. п. долженъ онъ узнать подробно такелажную работу, проводку снастей, взбѣгать духомъ на салингъ, не бояться ходить на бомъ-утлегарь, умѣть травить и укладывать снасти, и проч.

Въ штурманскомъ дѣлѣ, онъ долженъ узнать собственно-ручнымъ опытомъ—какъ бросаются и развязываются лаги и лоты разныхъ родовъ, приучиться наблюдать секстаномъ и въ морѣ на качкѣ и въ искусственный горизонтъ, какъ днемъ такъ и ночью, проворно и вѣрно брать пеленги и азимуты, умѣть смотрѣть въ зрительную трубу съ руки, словомъ, ознакомиться практически съ употребленіемъ всѣхъ возможныхъ инструментовъ. Сверхъ того, онъ долженъ узнать практику всякаго рода вычисленій, т. е. проворно и безошибно употреблять мореходныя таблицы, прискивать логарисмы; долженъ ознакомиться съ механикою прокладки на картѣ, изображенія чертежемъ небесныхъ круговъ для трехъ разныхъ сферъ и построеніе чертежемъ всѣхъ задачъ навигаціи и астрономіи.

Въ артиллеріи, онъ долженъ узнать все то, что касается приемовъ артиллерійскаго ученья и разнаго рода орудій, практику заготовленія снарядовъ, крѣйтъ-каморное ученье, обращеніе съ канатами и цѣпями, обдѣлку артиллерійскаго такелажна: словомъ — весь практическій курсъ комендора. Сюда же можно включить и умѣнье обращаться съ абордажнымъ оружіемъ всѣхъ родовъ, какъ въ фехтованіи, такъ и въ стрѣльбѣ.

Въ машинномъ дѣлѣ, ему можно показать всѣ практическіе приемы нужные машинисту, заставляя стоять вахту въ машинѣ; онъ долженъ ознакомиться, хотя наглядкою, съ употребленіемъ всѣхъ машинныхъ инструментовъ. Къ этому классу можно отнести подобное же знакомство со всѣми прочими мастерствами.

Въ корабельной архитектурѣ, заставьте его узнать названія всѣхъ членовъ судна, заставляя его ощупывать ихъ своими пальцами гдѣ можно и сопровождая это указаніями по складной модели; укажите ему на моделяхъ же разные роды замковъ, кницъ, ридерсовъ, разныя крѣпленія болтовъ и прочее.

Ясно, что при такой программѣ, гдѣ конечно я не называлъ ничего лишняго для будущаго морскаго офицера, теоретическому преподаванію останется весьма мало времени, да въ сущности оно и нужно, по моему, только для самыхъ необходимыхъ объясненій, преимущественно на чертежѣ, для чего они уже и гимназическимъ курсомъ будутъ достаточно подготовлены, а настоящую теорію всего узнаваемого—лучше отложить до высшаго курса, ибо всякая теорія гораздо скорѣе и лучше постигается, когда механическіе приемы практическаго дѣла уже усвоены ученикомъ.

Эта послѣдняя мысль не моя собственная, но я много имѣлъ случаевъ убѣдиться въ справедливости ея на самомъ себѣ. Она принадлежитъ Рэперу, и я не могу удержаться, чтобы невыписать здѣсь нѣсколько строкъ изъ предисловія къ первому изданію его «Практической Навигациі», которая до сей поры врядъ ли имѣетъ себѣ подобную.

Издавая «Практику» онъ обѣщаетъ издать «Теорію» послѣ, отдѣльно, и между прочимъ говоритъ:

«Теорію и практику я нарочно раздѣлялъ. Теорія не всегда нужна для успѣшнаго выполненія на практикѣ, и правила составленныя для примѣненія дѣла на практикѣ тѣмъ совершеннѣе, чѣмъ меньше ими оставлено работы разуму или искусству исполнителя. Всѣми принято за правило учить напередъ теоріи; мнѣ же напротивъ, кажется, что практика

есть наилучшее основаніе для вѣрныхъ и быстрыхъ успѣховъ въ теоріи, потому что тотъ кому знакома практика, извѣдалъ сущность и объемъ предмета, и принимаясь за теорію, видитъ ясно чего онъ долженъ достигать».

Съ этой точки зрѣнія, среднее отдѣленіе спеціальнаго курса становится уже чисто практическимъ, а затѣмъ—будетъ ли нужда въ низшемъ отдѣленіи, и нельзя-ли, соединивъ эти оба отдѣленія въ одно, и назвавъ его спеціальнымъ практическимъ училищемъ, или иначе въ этомъ родѣ, оставить ему, по поступленіи изъ гимназіи только одну осень и зиму на начальное теоретическое подготовленіе къ предстоящему практическому курсу, а затѣмъ, во внутреннее плаваніе и не назначать, а прямо высылать на два года за границу? Либо еще лучше, посылая ихъ въ море съ весны, заставить провести лѣто во внутреннемъ плаваніи, чтобы ознакомиться со своимъ моремъ, а къ осени, не сходя съ судна, отпратить за границу, съ тѣмъ, чтобы воротились черезъ два года къ осени же. Тогда по крайней мѣрѣ не будетъ этого очереднаго тасканія со скамьи на судно и обратно, этой пересыпки теоріи съ практикою, которая право, по моему, не имѣетъ никакой цѣли.

Во всякомъ же случаѣ, если только согласятся со мною, что въ практическихъ плаваніяхъ, кадетовъ нужно занимать изученіемъ всѣхъ механическихъ приемовъ нашего ремесла, т. е. по преимуществу дѣломъ нижнихъ чиновъ, а не офицеровъ, то распредѣленіе ихъ занятій не представитъ никакихъ затрудненій и можетъ подчиниться общепринятому порядку ежедневнаго хода времени на судахъ.

Раздѣливъ ихъ на четыре вахты, можно вахтенныхъ распредѣлить по должностямъ на равнѣ съ нижними чинами, какъ бы въ помощь симъ послѣднимъ, куда признаете за нужное: на марсы, въ палубы, въ трюмъ, къ журналу, къ рулю, въ машину и проч. и проч., сохраняя въ каждой вахтѣ одну и ту же обязанность для каждаго хоть на недѣлю. Такимъ образомъ каждому придется въ теченіе двухъ лѣтъ перепробовать по нѣскольку разъ всѣ возможные должности,

перешушать дѣло во всѣхъ закоулкахъ, и кажется, такое изученіе практическаго дѣла, повело бы къ лучшимъ результатамъ, чѣмъ однообразное отдаваніе и крѣпленіе крѣпоселя или прочее въ этомъ родѣ.

Днемъ, покуда одна вахта на верху, другую можно занять на верху же бросаніемъ лотовъ и лаговъ, обращеніемъ съ секстаномъ и артиллерійскимъ ученіемъ; третья можетъ лазить по трюму, въ машинномъ отдѣленіи, занимаясь въ тоже время на моделяхъ; четвертая—можетъ быть занята въ теоретическомъ классѣ, либо русскимъ языкомъ, либо вычисленіями астрономическими, навигаціонными, грузовыми и машинными, либо закономъ Божіимъ, либо составленіями записокъ съ рисунками и чертежами обо всемъ замѣченномъ въ предыдущій день, причемъ можетъ статья не вредно было бы знакомить воспитанниковъ съ техническими терминами на иностранныхъ языкахъ.

Изъ этого видно, что я допускаю въ классныя занятія изъ постороннихъ предметовъ—только законъ Божій и русскій языкъ, коихъ изученіе по моему не слѣдуетъ прерывать до зрѣлаго возраста. Ежели примѣшать къ этому иностранныя языки или другіе словесные предметы, то кажется это будетъ только въ ущербъ одно другому.

На такихъ основаніяхъ, преподавателей я предлагаю слѣдующихъ: штурмана, артиллериста, корабельнаго инженера, механика—все практическихъ: преподавателя русскаго языка, —священника и пожалуй еще одного англичанина знающаго притомъ основательно и французскій языкъ, которому вмѣнялось бы въ обязанность гнаться не за произношеніемъ языковъ, а за ихъ сущностью.

При такой системѣ, и преподавателей легче бы найти, и число ихъ не затруднило бы, а главное, спеціальнѣйшій курсъ начинался бы съ корешковъ, а не съ верхушекъ и по моему, дѣло оттого только бы выиграло.

Сводъ моихъ предположеній относительно морскаго воспитанія, заключается, значить, въ слѣдующемъ:

Гимназическій курсъ—въ возрастѣ между 11-ти и 16-ти

лѣтъ, въ особой гимназіи, допускающей извѣстную пропорцію казенныхъ и своекоштныхъ воспитанниковъ. Лѣтнія каникулы на морѣ. Переходъ въ специальное училище свободный, по собственному желанію воспитанника.

Спеціальній курсъ—между 14-ти и 18-ти лѣтъ возраста, чисто практическій: одинъ зимній сезонъ пригготовительный и $2\frac{1}{3}$ года плаванія на учебномъ суднѣ. Переходъ въ высшее училище обязательный, безъ экзамена; исключеніе допущенное только по болѣзни.

Высшее училище—на университетскій ладъ, съ предоставленіемъ свободы въ выборѣ факультета. Курсъ—въ два зимнихъ сезона; лѣтомъ же, два мѣсяца занятій на судахъ, въ порту и на заводахъ въ Кронштадтѣ, а два каникулярныхъ, на свободѣ. Выпускъ по экзамену въ гардемарины и кондукторы.

Въ этихъ послѣднихъ званіяхъ, два года пригготовительной службы, преимущественно въ морѣ. Производство въ лейтенанты по линіи съ требованіемъ одобрительной аттестаціи.

Дальнѣйшее производство, назначеніе въ должности и экзаменъ на степень старшаго офицера—какъ выше я изъяснилъ.

Представляя эту мечту на обсужденіе морской публики, я въ заключеніе считаю долгомъ спросить:

Покуда еще не приступили мы къ преобразованію Морскаго Корпуса, ужели не предпримется ничего, чтобы оставшіеся въ немъ воспитанники и кандидаты получали что нибудь лучшее въ фундаментъ своихъ морскихъ знаній? Ужели будутъ продолжать держать ихъ лѣтомъ до 14-ти и 16-ти лѣтъ въ Ораніенбаумскихъ баракахъ? Ужели не найдется стараго корабля, на которомъ они бы могли въ каникулы знакомиться съ моремъ хотя въ томъ видѣ, какъ я предлагаю для будущей гимназіи? Надо бы кажется вспомнить, что покуда флотъ начнетъ пополняться питомцами новыхъ училищъ, прежній Морской Корпусъ ввалитъ въ него цѣлое поколѣніе офицеровъ, которые, какъ не оборотись—должны имѣть свою

долю вліянiя на питомцевъ преобразованныхъ, и такому горю надо бы пособить.

Окончательно, прошу не взыскать мнѣ на литературномъ достоинствѣ этой статьи, написанной между дѣломъ. Предметъ такъ обширенъ, что стараясь сжать его въ предѣлы журнальной статьи, не знаешь какъ сладить съ мыслью, забѣгающею впередъ, а поправлять и переписывать право некогда.

Кап. I ранга Римскій-Корсаковъ.

ЗАМѢЧАНІЯ НА ОТЧЕТЫ МОРСКИХЪ УЧЕБНЫХЪ ЗАВЕДЕНІЙ

за 1859 г.

Внимательное чтеніе отчетовъ по учебнымъ заведеніямъ морскаго вѣдомства производитъ отрадное впечатлѣніе. Представляя ясную и подробную картину того, что существуетъ, а не того только, что должно-бы существовать, отчеты эти содержатъ описаніе всей внутренней жизни учебныхъ заведеній и откровенно излагаютъ ея недостатки и средства къ ихъ устраненію. Особенною полнотою отличается отчетъ начальника Инженернаго и Артиллерійскаго училища морскаго вѣдомства. По кругу моеи дѣятельности для меня были преимущественно интересны тѣ части отчетовъ, которыя относятся до нравственнаго и умственнаго образованія воспитывающагося въ этихъ учебныхъ заведеніяхъ юношества; не безъ любопытства я также прочиталъ отчетъ о хозяйственномъ содержаніи училищъ и объ издержкахъ, употребляемыхъ на матеріальныя и учебныя потребности. Все, относящееся до пракческаго морскаго образованія, какъ составляющее вопросъ специальный, гораздо менѣе доступно моему сужденію и я не позволяю себѣ высказывать объ ономъ мнѣнія.

1. По Морскому Кадетскому Корпусу.

Громадность размѣровъ этого учебно-воспитательнаго заведенія невольно поражаетъ; воспитывать въ одномъ и томъ же закрытомъ заведеніи до 600 дѣтей и юношей—задача весьма трудная; она въ отношеніи чисто воспитательномъ исполняется 11 штабъ-офицерами и 18 оберъ-офицерами, что составляетъ пропорцію,—одного воспитателя на 30 воспитан-

никовъ. Въ пансіонахъ при гимназіяхъ полагается одинъ воспитатель или надзиратель на 15 воспитанниковъ, и обязанности оказываются весьма трудныя. Позволяю себѣ думать, что,—уменьшая это отношеніе числа воспитателей къ числу воспитывающихся вдвое и избирая на подобныя должности исключительно морскихъ штабъ и оберъ офицеровъ, изъ которыхъ вѣроятно не малая часть не приготовляла себя спеціально къ педагогическому поприщу,—создается положеніе, не могущее облегчать столь важную воспитательную задачу.

Другое обстоятельство, не менѣе поражающее, есть огромное число наукъ, составляющихъ учебную программу въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ, и перевѣсъ времени, посвящаемого съ самаго младшаго возраста на точныя спеціальныя науки. Я не рѣшаюсь представить ни какого возраженія противъ того или другаго предмета чисто морскаго учебнаго курса, такъ какъ не имѣю въ нихъ спеціальныхъ познаній; но позволяю себѣ высказать общее убѣжденіе, что слишкомъ большая многосложность должна вредить основательности образованія. Въ каждомъ гардемаринскомъ классѣ преподается не менѣе 11 различныхъ предметовъ; въ числѣ ихъ, исключая отечественнаго и двухъ иностранныхъ языковъ, истрѣчается только по одному общеобразовательному предмету; въ трехъ гардемаринскихъ классахъ не менѣе 15 чисто спеціальныхъ предметовъ. Если морскому офицеру, который можетъ оканчивать свое образованіе въ 18 лѣтъ, необходимо знать всѣ науки, которыя преподаются въ Морскомъ Корпусѣ, то, не подлежитъ сомнѣнію, что на это образованіе нужно-бы пожертвовать гораздо болѣе времени, дабы избѣгнуть весьма важнаго неудобства обременять умъ учащагося слишкомъ большими требованіями. Кадетскіе классы, какъ видно, составляютъ обще-образовательную эпоху образованія въ корпусѣ; но и тутъ проявляется уже сильный перевѣсъ спеціальнаго элемента; число уроковъ, посвященныхъ на математическія науки, составляетъ болѣе 25% учебнаго времени въ подготовительномъ классѣ, болѣе 30% въ младшемъ и болѣе 40% въ двухъ остальныхъ. Очевидно, что это неравновѣсіе от-

нимаетъ у учебнаго курса этихъ классовъ характеръ общаго образованія, налагая на него отпечатокъ спеціальности. Считаю излишнимъ распространяться о важныхъ невыгодахъ этой системы; онѣ съ большою ясностію и возвышенностію мыслей изложены въ сообщенномъ мнѣ извлеченіи Высочайше-одобреннаго Государемъ Императоромъ всеподданнѣйшаго доклада Его Императорскаго Высочества, Генераль-Адмирала, отъ 30 Октября 1859 года. Генераль-Адъютантъ Графъ Путятинъ въ рапортѣ своемъ Его Императорскому Высочеству, отъ $\frac{14}{16}$ Ноября 1859 г., и въ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ статьяхъ, напечатанныхъ въ Морскомъ Сборникѣ, изложилъ съ такою основательностію и подробностію самыя благія и практическія мысли и взгляды на вѣрнннй его просвѣщенному попеченію проектъ преобразованія морскаго воспитанія, что остается только желать, чтобы Богъ благословилъ заботливость Августѣйшаго руководителя столь важной отрасли отечественнаго образованія и будущаго величія Россіи. Какъ скоро спеціальное морское образованіе начнетъ послѣ окончанія существенно необходимаго общаго образованія, то и всѣ невыгоды настоящаго распредѣленія учебнаго времени въ кадетскихъ классахъ Морскаго Корпуса исчезнутъ, ибо эти классы перестанутъ существовать. Я не сомнѣваюсь, что польза отъ такого преобразованія выкажется въ весьма непродолжительномъ времени.

На первый взглядъ можетъ поразить явствующее изъ результатовъ годовыхъ экзаменовъ явленіе, что во всѣхъ классахъ, исключая пригготовительнаго, результаты 1859 года ниже таковыхъ въ 1858 г.; но это вѣроятно объясняется тѣмъ, что экзамены производились строже. Сдѣланное съ прошлаго года измѣненіе въ самомъ порядкѣ экзаменовъ нельзя не считать весьма отрадннмъ явленіемъ. Несовершенства экзаменовъ, почти во всѣхъ учебныхъ заведеніяхъ, давно обращаютъ на себя вниманіе и въ послѣднее время родилось много предположеній объ исправленіи этого неудобства. Обременяя учащихся усиленнымъ трудомъ въ предшествующее экзаменамъ время, испытанія эти, при настоящемъ ихъ устройствѣ,

не служатъ мѣриломъ пріобрѣтенныхъ познаній и успѣховъ преподаванія; но обращаются въ нѣкотораго рода лотерею, въ которой счастливый случай можетъ оказаться столько же выгоднымъ для лѣниваго, сколько неудачный выборъ билета можетъ повредить прилѣжному ученику. Уничтоженіе билетовъ и предоставленіе экзаменуемымъ предлагать вопросы, по программѣ, даютъ гораздо болѣе средствъ оцѣнить дѣйствительныя познанія; но для этого, мнѣ кажется, полезно постановлять условіемъ, чтобы выборъ предлагаемаго вопроса дѣлался не преподавателемъ науки, но либо начальникомъ заведенія, либо кѣмъ-нибудь изъ присутствующихъ преподавателей другихъ предметовъ. Этимъ отнимается у экзаменуемыхъ поводъ, при незнаніи, оправдываться тѣмъ, что преподаватель, зная степень познанія каждаго, предлагалъ легчайшіе вопросы тѣмъ, которымъ хотѣлъ оказать покровительство. Большая строгость испытаній въ сущности полезна; но дабы вполне ее оправдать, нельзя, посправедливости, не предоставлять и больше средствъ къ возможному удовлетворенію возрастающихъ требованій. Въ этомъ отношеніи устройство и распредѣленіе учебнаго времени, какъ кажется, не вполне удовлетворяютъ необходимымъ условіямъ. Первое неудобство есть чрезвычайная продолжительность неучебнаго времени въ году. Изъ отчета видно, что классы прекратились 23 Мая и возобновились 27 Августа; независимо этого, до 23 Мая происходили экзамены и хотя сія послѣдніе не прекращали учебнаго курса, но тѣмъ не менѣе они не могутъ не пріостанавливать его правильнаго теченія. Такимъ образомъ около 5 мѣсяцевъ сряду кадетъ или гардемариновъ прерываетъ свой учебный курсъ и хотя это бываетъ въ промежуткѣ времени между переходомъ изъ одного класса въ другой, тѣмъ не менѣе столь продолжительное освобожденіе отъ правильныхъ классныхъ занятій не можетъ, въ особенности для кадетскаго возраста, не считаться весьма невыгоднымъ. Трудно даже себѣ представить, какъ возможно дѣтямъ успѣвать за преподаваніемъ, которое должно дѣлаться въ одно время и поспѣшно и подробно.

Другое весьма важное затруднение для учащихся заключается въ совершенномъ почти, повидимому, отсутствіи времени, предназначеннаго для приготовленія уроковъ. Неудобство это можетъ быть менѣе чувствительно въ приготовительномъ классѣ, въ которой дѣти должны поступать въ такомъ возрастѣ, когда они не могутъ съ большою для себя пользою заниматься внѣ классовъ и внѣ непосредственнаго руководства преподавателя; этимъ можетъ быть отчасти объясняется, что результаты экзаменовъ, произведенныхъ даже съ нѣскольکو-болѣею строгостію, въ приготовительномъ классѣ не оказались ниже предшествующихъ. Хотя въ отчетѣ за прошлый 1859 годъ не встрѣчается подробнаго распределенія ежедневнаго времени, но изъ существующихъ данныхъ видно, что кромѣ времени отъ $6\frac{1}{4}$ — $7\frac{1}{4}$ часовъ вечера, посвящаемаго не болѣе, какъ по два дня въ недѣлю для каждой роты на приготовленіе къ урокамъ, нѣтъ въ теченіе дня другаго опредѣленнаго часа, какъ только передъ самымъ сномъ — послѣ ужина; время это, послѣ утомленія дневныхъ умственныхъ занятій, гимнастическихъ и фронтовыхъ упражненій, весьма естественно, самое невыгодное. Нельзя ожидать, чтобы у молодаго человѣка или у мальчика было бы въ 9 часовъ вечера достаточно упругости умственныхъ способностей, чтобы онъ могъ съ успѣхомъ приготовиться къ четыремъ урокамъ на слѣдующій день и трудно требовать, чтобы онъ на эти уроки являлся достаточно приготовленнымъ. Вообще при раздѣленіи уроковъ на утренніе и послѣобѣденные самое удобное время для приготовленія составляютъ, мнѣ кажется, первые часы дня, когда силы свѣжи, когда духъ и тѣло возобновились отъ сна. Нельзя предпологать, чтобы воспитанники могли, хотя съ явнымъ вредомъ для своего здоровья, употреблять на приготовленіе къ урокамъ часы отдыха и развлеченія; ибо независимо отъ классовъ является цѣлый рядъ практическихъ занятій въ корпусѣ, не помѣщенныхъ въ обязательное учебное время. Я не говорю даже о томъ, что старшимъ кадетамъ и гардемаринамъ не остается никакого времени для чтенія полезныхъ

книгъ и для какихъ бы то ни было самостоятельныхъ занятій; хотя и это не лишено неудобствъ. Очевидно, по всему этому, какое важное и благотѣльное вліяніе на морское образованіе произведетъ предлагаемое графомъ Путятинымъ новое его распредѣленіе, въ которомъ теоретическія и практическія потребности его такъ благоразумно согласованы и уравнированы; и нѣтъ сомнѣнія, что уровень образованности морскихъ офицеровъ отъ этого возвысится.

Въ офицерскихъ классахъ результатъ прошлогоднихъ экзаменовъ, сравнительно съ предшествующими, является также не выгодно, какъ и въ самомъ корпусѣ. Не зная, какъ устроены лекціи въ этихъ классахъ, я не могу себѣ дать отчета въ причинахъ этого явленія; но позволяю себѣ думать, что обязательность посѣщенія лекцій по такому большому числу предметовъ не можетъ способствовать къ успешному ихъ слушанію. Нельзя не согласиться вполне съ выраженнымъ директоромъ Морскаго Кадетскаго Корпуса мнѣніемъ, что освобожденіе отъ обязанности выдерживать приемный экзаменъ въ офицерскій классъ влечетъ за собою необходимость не требовать отчета въ приобретаемыхъ во время курса познаніяхъ; съ другой стороны самая недостаточность подготовленія большей части поступающихъ въ эти классы, признаваемая Контръ-Адмираломъ Нахимовымъ, указываетъ, смѣю думать, на то, что до устранения этого неудобства, посредствомъ предполагаемаго преобразования первоначальнаго и средняго морскаго образованія, полезнѣе бы было требовать выдержаніе приемнаго экзамена, что заставило бы молодыхъ людей дополнять, передъ поступленіемъ въ офицерскіе классы, приобретенныя ими въ корпусѣ познанія.

II. По инженерному и Артиллерійскому Училищу Морскаго Вѣдомства.

Я уже выше упомянулъ о томъ, что изъ всѣхъ дошедшихъ до меня отчетовъ, отчетъ Капитана 1-го ранга Сиденсера представляетъ болѣе всего полноты. Полнота эта

преимущественно проявляется въ той части отчета, которая посвящена умственному развитію.

Въ распредѣленіи учебнаго дня допущено 2 часа времени для приготовленія уроковъ; одинъ передъ началомъ утреннихъ, другой передъ началомъ послѣобѣденныхъ классовъ. Я не сомнѣваюсь въ томъ, что мѣра эта должна весьма облегчить занятія учениковъ, сравнительно съ ихъ товарищами Морскаго Корпуса. Тѣмъ не менѣе однако и въ этомъ учебномъ заведеніи годовые результаты успѣховъ въ 1859 году нѣсколько ниже таковыхъ въ 1858 году. Но причины этому весьма подробно объяснены и вполнѣ уважительны. И тутъ большая строгость испытаній, найденная необходимою, выказала недостаточность пріобрѣтенныхъ познаній. Впрочемъ нельзя не замѣтить, что требованія учебнаго курса по математическимъ наукамъ, сравнительно съ возрастомъ учащихся, въ разныхъ классахъ, очень велики; такъ напр. въ среднемъ классѣ общаго курса, въ которомъ полагается возрастъ отъ 13 до 14 лѣтъ, проходится изъ математики болѣе, нежели входитъ въ полный курсъ гимназіи. Я не полагаю, чтобы можно было достигнуть большихъ результатовъ въ знаніи математическихъ наукъ однимъ только увеличеніемъ числа уроковъ. Нѣтъ сомнѣнія, что возможно 14-ти лѣтнему мальчику изучать логарифмы, Ньютоновъ биномъ и плоскую тригонометрію; но для этого необходимо весьма большое, соразмѣрно съ возрастомъ, умственное развитіе, основательно начатое съ весьма раннихъ лѣтъ и достаточная сила умственныхъ способностей; но таковая не можетъ приниматься за общее правило, въ особенности при существующемъ у насъ недостаточномъ первоначальномъ домашнемъ подготовленіи.

Хотя въ училищѣ общій курсъ отдѣленъ отъ спеціального, тѣмъ не менѣе и тотъ, и другой носятъ характеръ чисто спеціальнаго, по преобладанію въ обоихъ точныхъ наукъ. Нельзя допустить, чтобы въ общечеловѣческомъ учебномъ курсѣ отношеніе времени, посвящаемаго на отечественную словесность, къ таковому, предназначенному для точныхъ наукъ, выражалось, какъ 1:3. Подобная пропорція возможна

и можетъ быть необходима въ спеціальному курсѣ; но таковой курсъ въ сущности не можетъ начинаться въ 15 лѣтъ. На каждый изъ двухъ иностранныхъ языковъ посвящается болѣе времени, чѣмъ на отечественный. Это мнѣ кажется указываетъ на то, что преподаванію русскаго языка не придается то значеніе, которое оно должно имѣть въ общемъ русскомъ образованіи; образованіе это, по моему убѣжденію, должно быть преимущественно словесное, ибо имѣетъ главное цѣлью развить умъ и слово. Наконецъ исторія и географія занимаютъ весьма скудное мѣсто въ программѣ; на каждый изъ этихъ предметовъ посвящается только по одному уроку въ недѣлю, а въ общемъ курсѣ преподается одна только древняя исторія. Очевидно, что при такой относительной ограниченности времени, назначенного на историческія науки, имъ дается значеніе только, какъ крайне-необходимый запасъ извѣстныхъ свѣдѣній, безъ всякой педагогической цѣли; въ такомъ случаѣ непонятно, чтобы на древнюю исторію посвящалось три года, на среднюю — одинъ годъ, на новѣйшую полгода, а на отечественную полтора года, или даже менѣе. Въ общемъ курсѣ въ трехъ классахъ назначено на математическія науки 18 уроковъ; на русскій языкъ 6 уроковъ; на исторію и географію по 3 урока. Трудно послѣ этого подобный курсъ назвать общимъ.

Недостатки по умственному образованію, признаваемые начальствомъ училища и требующія усовершенствованія, выражаются преимущественно въ недостаткѣ вполне способныхъ преподавателей и въ неудобномъ распредѣленіи учебнаго времени. Нельзя не согласиться вполне съ основательностію и правильностію мыслей, изложенныхъ по первому предмету. Несуществованіе особаго класса преподавателей, т. е. лицъ научно-приготовленныхъ къ преподаванію, исключительно себя одному посвящающихъ и слѣдовательно чувствующихъ призваніе къ оному, есть весьма важный пробѣлъ въ настоящемъ устройствѣ морскаго образованія.

Въ предположеніяхъ графа Путятина это важное обстоятельство предусмотрено; но нельзя не сознаться, что, сози-

дая сословіе преподавателей морскихъ наукъ, необходимо будетъ обезпечить ихъ матеріальное существованіе,—для чего нужно будетъ значительно увеличить ихъ оклады. Плата по 30 р. въ годъ за урокъ чрезвычайно недостаточна, въ особенности въ столицѣ, гдѣ жизнь такъ дорога; нельзя будетъ не удвоить, если не утроить ее. Впрочемъ мнѣ кажется, что при существованіи лицъ, исключительно посвящающихъ себя преподаванію, возможно будетъ соединить въ одномъ лицѣ преподаваніе нѣкоторыхъ однородныхъ предметовъ, и тѣмъ увеличить содержаніе, назначаемое такому преподавателю.

Что же касается даваемого Капитаномъ 1-го ранга Сиденснеромъ предпочтенія утреннимъ урокамъ передъ послѣобѣденными, то я полагаю, что мнѣніе его весьма основательно и что этимъ даже выигрывается время.

III. По Штурманскому Училищу.

Въ отчетѣ этого Училища два предмета производятъ пріятное впечатлѣніе: 1) высшій сравнительно съ двумя предъидущими учебными заведеніями средній выводъ успѣховъ учащихся, который въ прошломъ году оказался болѣе, нежели въ предшествующемъ 1858 году, и 2) значительность ученыхъ пособій, заключающихся въ библіотекѣ Училища.

Не знаю слѣдуетъ ли первый результатъ приписать болѣе снисходительности въ испытаніяхъ или болѣе успѣшности въ преподаваніи. Во всякомъ случаѣ я позволяю себѣ думать, что это обстоятельство заслуживаетъ чтобы на него было обращено вниманіе. Уменьшеніе средняго уровня успѣховъ въ наукахъ, проявившееся въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ и въ Инженерномъ и Артиллерійскомъ Училищахъ Морскаго вѣдомства отъ введенія болѣе строгости въ экзаменахъ и отъ измѣненія самой системы этихъ испытаній, не можетъ поразить; но если бы одинаковыя условія не произ-

вели въ Штурманскомъ Училищѣ такихъ же послѣдствій и если бы подъ вліяніемъ ихъ успѣхи учащихся не только не оказались слабѣе, но даже возвысились по большей части преподаваемыхъ предметовъ; то это указывало бы либо на лучшее устройство учебнаго курса, болѣе согласованнаго съ способностями и возрастомъ учащихся, либо на лучшій способъ преподаванія; оно бы доказывало, что большія требованія не влекутъ необходимо за собою меньшіе успѣхи, и что одно увеличеніе требованій отъ учащихся не обезпечиваетъ даже въ будущемъ большаго успѣха образованія.

Библіотека, собраніе атласовъ, картъ и инструментовъ весьма значительны: изъ отчета не видно положительно—сколько всѣхъ этихъ предметовъ приобрѣтено въ прошломъ году; но нельзя не удивиться тому, что самое меньшее увеличеніе произошло въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ, хотя это заведеніе по важности своей занимаетъ первое мѣсто въ системѣ морскаго образованія. Мнѣ неизвѣстенъ наличный составъ бібліотеки Морскаго Корпуса; но я полагаю, что возможно большее обогащеніе подобныхъ книгохранилищъ составляетъ необходимое условіе возвышенія въ нихъ образовательнаго уровня.

Я весьма сожалею, что отчетъ Штурманскаго Училища не содержитъ, подобно вышеупомянутымъ мною отчетамъ, достаточно подробныхъ свѣдѣній объ устройствѣ и распредѣленіи учебной части, дабы возможно было ближе съ нею ознакомиться и оцѣнить относительныя ихъ преимущества или недостатки.

Не могу не повторить здѣсь замѣчанія, сдѣланнаго мною относительно недостатка чисто воспитательнаго элемента; число надзирателей или воспитателей относительно числа воспитывающихся крайне ограничено; нельзя не полагать, что личный составъ его, состоящій исключительно изъ строевыхъ морскихъ или штурманскихъ офицеровъ болѣе способствуеъ къ сохраненію наружнаго порядка и дисциплины, нежели къ разрѣшенію отвлеченной дидактической задачи.

При преобразованіи учебной части Морскаго вѣдомства, безъ сомнѣнія, будетъ обращено вниманіе на приготовленіе не только преподавателей наукъ; но и способныхъ воспитателей, специально къ этому званію приготовленныхъ.

IV. По ротѣ торговаго мореплаванія.

Учебное это заведеніе составляетъ, какъ видно, дополненіе къ Штурманскому Училищу, состоя подъ управленіемъ одного и того же начальника. По числу учащихся оно самое незначительное изъ четырехъ учебныхъ заведеній Морскаго вѣдомства, но достойно вниманія то, что результаты успѣховъ въ наукахъ являются въ немъ самыя лучшіе. Довольно замѣчательно, что относительное преимущество въ научныхъ успѣхахъ существуетъ въ двухъ учебныхъ заведеніяхъ, находящихся въ Кронштадтѣ и оно невольно наводитъ на мысль, что большіе центры населенія, въ которыхъ гораздо болѣе всякаго рода развлеченій, можетъ быть, менѣе выгодны для существованія закрытыхъ учебныхъ заведеній, нежели меньшіе центры.

Не менѣе заслуживаетъ вниманія относительное число заболѣвающихъ, въ теченіе года, воспитанниковъ, пользуемыхъ въ училищныхъ лазаретахъ;—въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ и въ Инженерномъ и Артиллерійскомъ Училищѣ Морскаго вѣдомства, состоящихъ въ С. Петербургѣ, число заболѣвшихъ, въ теченіе 1859 года, составило въ первомъ 97%, во второмъ 107% общаго наличнаго числа воспитывающихся; въ Штурманскомъ же Училищѣ и въ ротѣ Торговаго мореплаванія, состоящихъ въ Кронштадтѣ, отношеніе это выразилось въ первомъ 75%, во второмъ 35%. Трудно предположить, чтобы явленіе это было только случайное и это тѣмъ болѣе, что мѣстоположеніе Кронштадта, окруженнаго со всѣхъ сторонъ моремъ, въ гигиеническомъ отношеніи должно быть гораздо выгоднѣе Петербурга. Если для открытыхъ

учебныхъ заведеній большія города представляютъ значительное преимущество, содѣлывая ихъ доступными большому числу учащихся; то эта выгода совершенно исчезаетъ въ отношеніи къ закрытымъ заведеніямъ, для которыхъ можно принимать въ соображеніе условія иного рода, а потому ихъ существованіе въ такой степени не связано съ значительными центрами населенія; сіи послѣдніе даже во многихъ отношеніяхъ вредны для воспитывающагося юношества.

Баронъ А. Николая.

ВОСПОМИНАНІЯ АДМИРАЛА [*].

—
ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.
—

Юность моряка.

I.

МОРСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ БЫЛАГО ВРЕМЕНИ.

Залогъ силы французской арміи заключается не въ врожденной храбрости нашихъ солдатъ, не въ превосходствѣ ихъ оружія, не въ стройности нашей военной организаціи, даже не въ искусствѣ нашихъ офицеровъ: сила эта заключается въ могуществовѣ преданій, которыя дали войскамъ нашимъ неоспоримый перевѣсъ надъ всѣми другими арміями. Флотъ нашъ, не имѣетъ этого преимущества: справедливо гордясь своимъ настоящимъ положеніемъ, онъ не знаетъ однакожъ, какую долю увѣренности пріобрѣтетъ, пробѣгая прошедшее, полное только одними несчастіями. Лѣтописи великой войны, порожденной революціей, преисполнены грустными и полезными указаніями, которыми мы и воспользовались. Плодъ этихъ уроковъ, есть настоящая организація нашего флота. Теперь остается только, помирить нашихъ молодыхъ моряковъ съ ихъ прелками, и указать имъ, что вмѣстѣ съ событіями обратившимися противъ насъ, совершалось множество подвиговъ, воспоминаніе о которыхъ говорить въ нашу пользу. Эти преданія, нѣсколько лѣтъ тому назадъ, еще свѣжи были въ памяти нѣкоторыхъ офицеровъ и необходимо со-

(*) Статя Жюрьеиъ де-ла-Гравіера.

брать ихъ, чтобы они мало по-малу вовсе не исчезли. Офицеры, которыхъ мѣсто мы заступили, были чужды духу организации развившемуся среди насъ въ настоящее время: но они имѣли военные доблести, наследованіе которыми мы не должны отвергать. Чтобы отыскать примѣры мужества, чистаго и возвышеннаго патріотизма, нѣтъ надобности обращаться къ временамъ прежней монархіи,—стоитъ только оглянуться нѣтъ за 50 назадъ. Не совѣтую подражать наивной довѣрчивости, съ которою отцы наши являлись передъ неприятелемъ, ожидая побѣды только отъ своей храбрости и не стараясь ее подготовить; но рыцарскій духъ ихъ оживлявшій, конечно достоинъ подражанія. Прибавлю, что эти храбрые офицеры имѣли, какъ моряки, достоинства, которымъ я часто завидовалъ. Полезно знать что они сдѣлали, еще полезнѣе изучить какимъ путемъ дошли они до этихъ дѣланій.

Въ воспоминаніяхъ, дорогихъ мнѣ по многимъ причинамъ, я отыскалъ матеріалы для разсказа, который можетъ служить вступленіемъ для хроники, о недостаткѣ у насъ которой я сейчасъ говорю. Трудъ этотъ обрисовываетъ морское образованіе во всѣхъ его подробностяхъ. Я хочу указать новому поколѣнію тяжелую школу, которую прошла большая часть офицеровъ, игравшихъ значительную роль во время войнъ, въ началѣ нынѣшняго столѣтія. Чтобы представить болѣе вѣрную картину этой школы, я буду только передавать слова офицера, который переходя одну за другою всѣ степени, достигъ одного изъ высшихъ званій во флотѣ. Я не счелъ однакожъ нужнымъ пока, перейти черту, за которой воспомнанія эти принимаютъ характеръ болѣе историческій, болѣе личный. Полагаю однакожъ, что въ предлагаемомъ мною разсказѣ, довольно ясно очерчена эпоха, современники которой еще существуютъ во Франціи; предоставляю имъ судить, вѣрно ли я изобразилъ ихъ прежняго собрата по оружію и узнать въ офицерѣ разсказывающемъ свое вступленіе на морское поприще, черты цѣлой плеяды капитановъ-героевъ, сдѣлавшихся, послѣ разсѣянія сотовари-

щей д'Эстена и Сюффрена, утѣшеніемъ республики, надеждой и гордостью имперіи.

Повидимому, мнѣ не предстояло служить на судахъ королевскаго флота. Семейство мое, принадлежавшее къ старой буржуазіи и пользовавшееся нѣкоторымъ довольствомъ, жило въ одной изъ тѣхъ внутреннихъ провинцій Франціи, куда не доходили волны прилива (*) и слѣдовательно до него не касались распоряженія Кольбера. За нѣсколько лѣтъ до революціи, разстройство дѣлъ, заставило отца моего искать мѣста въ морскомъ вѣдомствѣ. Изъ всѣхъ довольно значительныхъ имѣній, у него остались только названія нѣсколькихъ фермъ, которыми онъ и различалъ многочисленныхъ дѣтей своихъ, оставляя только одному старшему сыну право носить настоящую фамилію,—таковъ былъ обычай. Въ такомъ критическомъ положеніи, онъ былъ счастливъ получить мѣсто въ Рошфорѣ, съ 1200 франковъ содержанія. Съ этими то скромными средствами, долженъ былъ онъ воспитывать семейство, состоявшее изъ шести мальчиковъ и дѣвочки. Хотя положеніе наше было незавидное, однакожъ это не помѣшало матушкѣ разрѣшиться отъ бремени осмымымъ ребенкомъ—дѣвочкой. Появленіе на свѣтъ этой малютки, было принято съ радостью, но разстроенное здоровье, не позволяло матушкѣ кормить самой и надо было прибѣгнуть къ деревенской кормилицѣ. Съ прибавкою расходовъ, необходимо было умѣрить остальные издержки. Матушка, привыкшая къ довольству, нашла силы, не только переносить всевозможныя лишенія, но еще и работать день и ночь надъ одеждою своихъ дѣтей. Отецъ мой, въ свою очередь, взялся за преподаваніе. Ежедневные уроки, которые онъ умѣлъ разнообразить сообразно нашимъ способностямъ и лѣтамъ, развивали наши понятія. Быть можетъ этому воспитанію, обязанъ онъ тѣмъ утѣшеніемъ, которое доставляли ему его дѣти: ни-

(*) По прежнимъ законамъ, морская запись касалась населеній не только жившихъ при устьяхъ рѣкъ, но и тѣхъ, которыя были расположены по берегамъ рѣкъ, по черты самаго большаго прилива.

когда, ни одинъ изъ насъ не имѣлъ случая упрекнуть себя въ дурномъ поступкѣ.

Личныя достоинства моего отца, точность въ исполненіи служебныхъ обязанностей, и постоянное благородство во всѣхъ дѣйствіяхъ, вскорѣ приобрѣли ему уваженіе начальниковъ. Старшій сынъ его получилъ мѣсто въ портовомъ управленіи, съ жалованьемъ въ 400 франковъ; второй поступилъ на судно штуманскимъ ученикомъ. Средства наши увеличились. Третій братъ мой проходилъ курсъ въ училищѣ, благодаря бабушкѣ и одной изъ нашихъ тетокъ, платившихъ за его воспитаніе. Дѣлая быстрое успѣхи, онъ вскорѣ соединился съ нами и получилъ мѣсто въ морскомъ вѣдомствѣ, съ жалованьемъ въ 300 франковъ и экономія, мало по малу вывела насъ изъ стѣсненнаго положенія. Между нами все было общее: самъ я вкладывалъ въ кассу нашу 10 франковъ жалованья, которыя получалъ я по званію юнги, въ уборной мастерской. Кромѣ того, я пользовался уроками гидрографіи и рисованія, которые преподавались бесплатно, по утрамъ, всѣмъ дѣтямъ городскихъ жителей.

Счастіе наше начинало упрочиваться, какъ вдругъ, въ 1786 году, жестокая эпидемія поразила Рошфоръ. Меньшой братъ мой и младшая сестра пали ея жертвами; въ тоже время второй братъ, служившій волонтеромъ на суднѣ *la Rhône* и стоявшій на вакансіи къ производству въ подпоручики, умеръ отъ слабости. Смерть этого брата, подававшего блистательныя надежды, поселила въ отцѣ моемъ сильное предубѣжденіе къ морской службѣ. Онъ рѣшилъ, что ни одинъ изъ его сыновей не будетъ служить во флотѣ и нужна была вся моя настойчивость, скажу болѣе, все мое упрямство, чтобы измѣнить его рѣшеніе. Онъ дозволилъ мнѣ наконецъ, поступить штуманскимъ ученикомъ на корветъ *la Favorite*, который долженъ былъ соединиться съ эволюціонной эскадрой собиравшейся въ Брестѣ. Я былъ такого слабаго сложенія, что поступилъ на корветъ только благодаря покровительству старшаго офицера этого судна, друга нашего семейства.

La Favorite былъ вооруженъ 20-ю орудіями 8-ми фунтоваго калибра. Судно было хорошо построено, но вооруженіе никуда не годилось. Въ морѣ мы встрѣтили свѣжіе противныя вѣтры. Повидимому корабельная жизнь не согласовалась съ моимъ слабымъ здоровьемъ; я занемогъ и по приходѣ въ Брестъ былъ отправленъ въ госпиталь. Это меня сильно огорчало и еще болѣе подѣйствовало на мою болѣзнь. Однакожь, нѣжная заботливость сестеръ милосердія оживила меня и я поправился скорѣе, нежели этого можно было ожидать. Менѣ чѣмъ черезъ мѣсяць, я былъ уже въ состояніи поступить на бригъ le Heros, перевозившій грузы между Брестомъ и Рошфоромъ. Меня горячо рекомендовали подпоручику командовавшему бригомъ. Оттого ли что фізіономія моя ему не понравилась, или потому, что онъ мало обращалъ вниманія на рекомендацію моихъ покровителей, только по выходѣ съ рейда, онъ сейчасъ же приказалъ мнѣ оставаться на бакѣ; мнѣ не отпускали даже порціи, которая мнѣ слѣдовала какъ пассажиру, не назначили мѣста, гдѣ бы я могъ спать. Безъсомнѣнія я умеръ бы съ голоду, если бы надо мной не сжалились одинъ молодой офицеръ и нѣкоторые матросы, болѣе человѣколюбивые нежели ихъ начальникъ. Къ счастью, переходъ былъ коротокъ: на шестой день мы вошли въ Шаранту. Только что бросили якорь, я хотя и съ трудомъ, однакожь все таки выхлопоталъ разрѣшеніе съѣхать на берегъ и меня высадивъ двухъ миляхъ отъ Рошфора, съ парусиннымъ мѣшкомъ, въ которомъ заключался весь мой маленькій багажъ. Грузъ этотъ былъ подъ силу взрослому человѣку, но никакъ не ребенку; однакожь привыкши съ раннихъ лѣтъ надѣяться только на собственное мужество и силу, я двинулся въ путь, волоча за собою свое богатство. Матушку предувѣдомили о моемъ возвращеніи и она вышла ко мнѣ на встрѣчу; она застала меня сидящимъ на моемъ мѣшкѣ и покрытаго потомъ. Общія усилія наши дотащить мѣшокъ до дому оставались тщетны, но къ счастью, проходившій мимо молодой человѣкъ, за небольшую плату взялся выполнить это за насъ. Возвращенію моему очень обрадовались, но отецъ и братья

старались убодить меня, что послѣ выдержанной мною бо-лѣзни, я долженъ навсегда отказаться отъ званія моряка. Однакожъ я успѣлъ оспорить всѣ ихъ доводы и еще разъ пересилить ихъ предубѣжденіе.

1 января 1786 года послѣдовао королевское повелѣніе переорганизовать во флотѣ личный составъ и измѣнить нѣкоторыя постановленія, введенныя на основаніи указа 14 сентября 1764 года. Въ 1764 году, офицеры поступали во флотъ исключительно изъ дворянъ. Молодые люди *хорошихъ фамилій*, служившія какъ и дворяне волонтерами на военныхъ судахъ, могли надѣяться, по окончаніи срока ученья, — командовать *частными судами*. Во время войны, нѣкоторымъ изъ этихъ купеческихъ капитановъ выдавались офицерскіе патенты, — это считалось особенной милостію; затѣмъ, только тѣ изъ нихъ окончательно поступали въ число офицеровъ королевскаго флота, которые отличились какимъ нибудь блистательнымъ подвигомъ. Г. де-Кастри (de Castries) уничтожилъ различіе между волонтерами-дворянами и не-дворянами. Сыновья корабельныхъ или портовыхъ подпоручиковъ (Sous-Lieutenans), богатыхъ негоціантовъ, арматоровъ, купеческихъ капитановъ, и вообще людей уважаемыхъ, имѣли право, прослуживъ шесть лѣтъ волонтерами, на полученіе чина корабельнаго подпоручика. На судахъ, волонтеры исполняли тѣ же обязанности, что и морскіе кадеты, имѣли съ ними одинъ столъ и носили одинаковую форму. Состоя подъ непосредственнымъ начальствомъ старшихъ офицеровъ, они подчинялись боцману, штурману и цейхвахтеру. Если черезъ шесть лѣтъ они желали поступить въ торговый флотъ, то получали званіе капитана дальняго плаванія, но не прежде какъ по достиженіи двадцати-трехъ лѣтняго возраста.

Покойный братъ мой имѣлъ бы возможность воспользо-ваться этими милостями: я рѣшился замѣнить его, и самолюбіе мое сильно шекотала мысль, поступить рано или поздно въ корпусъ офицеровъ, который со времени Людовика XIV, считался первымъ въ государствѣ. Но для поступленія въ волонтеры, необходимо было имѣть шестнадцать лѣтъ и

проплавать, покрайней мѣрѣ, двѣнадцать мѣсяцевъ на военныхъ или купеческихъ судахъ. Молодые люди, которые подобно мнѣ не выполняли этихъ условій, поступали предварительно на службу въ званіи *aspirans volontaires*.

Благодаря протекціи командира порта, 3 ноября 1787 года, я поступилъ въ этомъ званіи на небольшой фрегатъ *la Reconnaissance*, имѣя отъ роду четырнадцать съ половиною лѣтъ. Фрегатъ былъ вооруженъ двадцатью-шестью восьми-фунтовыми орудіями; его подарили королю Американцы. Судно было превосходно построено, наружность легкая и красивая, внутреннее расположеніе прекрасно, кубрикъ и батарея довольно высоки. Къ несчастію порядокъ на фрегатѣ не соответствовалъ его наружному виду. Повсюду царствовалъ хаосъ: койки снимались только въ батареѣ, на кубрикѣ же никто не обращалъ вниманія и койки тамъ оставались всегда подвѣшенными. Эта безпечность была видна на каждомъ шагу. Не было ни парусныхъ, ни артиллерійскихъ учений, и команда конечно не знала своего дѣла, не смотря на то, что фрегатъ, до отплытія, простоялъ шесть мѣсяцевъ въ Шарантѣ. Впрочемъ, происходившее на фрегатѣ, не было исключеніемъ: точно такимъ же образомъ подготавливали команды и устраивали внутренній порядокъ на судахъ покорявшихъ успѣхи Англіи въ Антильскомъ морѣ и въ Индѣйскомъ океанѣ. Къ счастью, въ этомъ отношеніи Англичане еще не опередили насъ: черезъ нѣсколько лѣтъ послѣ того какъ начались великія войны республики, она попяли вредъ подобной системы и принялись исправлять ее. Мы оставались въ томъ же положеніи какъ и прежде. За то, результаты этой новой борьбы далеко уже не походили на результаты того времени, когда безпечность на судахъ обонхъ флотовъ была одинаковая.

Впрочемъ, молодые моряки наши проводили время не въ совершенномъ бездѣйствіи и бѣгали въ запуски едва ли не съ тѣмъ же увлеченіемъ, съ которымъ англійскіе мичмана играютъ въ лапту. Ареной для нашихъ игръ служило обширное поле, находящееся вблизи острова Мадамъ. Экипажъ

раздѣляясь на двѣ партіи, оспаривавшая одна у другой успѣхъ. Побѣда означалась или ударами каменьевъ или барабаннымъ боемъ. Развлеченія эти считали лучшимъ средствомъ для поддержанія здоровья команды и конечно они были бы полезны, если бы къ нимъ присоединяли время отъ времени болѣе серіозныя занятія. Всѣ безъ различія званій пристроивались къ той или другой сторонѣ. Фамиліарность неразлучная съ подобными играми, не имѣла однакожъ вреднаго вліянія на дисциплину и въ теченіе кампаніи, подчиненные были не менѣе уважительны къ своимъ начальникамъ.

Успѣхи сдѣланные нашимъ флотомъ въ теченіе двадцатишести лѣтъ, заслуживаютъ полной похвалы; но желая избѣжать ошибокъ прошедшаго времени, не зашли ли мы уже слишкомъ далеко? вмѣсто совершенной распушенности, введены порядки такія точныя, сухіе, методическіе,—что скука и отвращеніе незамѣтно поселились на нашихъ судахъ. Каждая минута распредѣлена на цѣлый годъ, съ самой безотрадной точностью. Ученья уже не разнообразяютъ этой монотонной жизни, потому что они повторяются съ большою точностію, безъ хорошо опредѣленной цѣли и безъ надежды что когда нибудь кончатся. Офицеры развлекались поѣздками на берегъ или умственными занятіями, не замѣчаютъ что команда страдаетъ тоской по родинѣ. Они удивляются отвращенію, которое чувствуютъ къ службѣ люди, получающіе хорошую пищу, одежду, жалованье, подчиненные снисходительной дисциплинѣ. Они не понимаютъ, что служба эта ненавистна матросамъ потому, что требуетъ отъ нихъ всякій день совершенно того же самаго; что она не имѣетъ особенностей, нечаянностей и избавляя ихъ отъ трудовъ сопряженныхъ съ плаваніемъ на коммерческихъ судахъ, даетъ имъ вмѣстѣ съ тѣмъ возможность умирать съ тоски. Вотъ почему все, что хоть сколько нибудь разнообразитъ подобную жизнь, принимается матросами нашими съ восторгомъ. Катанья на шлюпкахъ, фехтованіе, строевое ученье,—конечно полезны, но все таки не могутъ сравниться съ бѣганьемъ въ

запуски и другими играми, которыми развлекались команда и офицеры *Reconnaissance*.

Въ исходъ апрѣля 1788 года, мы снялись съ якоря, получивъ окончательныя инструкціи. Намъ предстояло посѣтить французскія факторіи на западномъ берегу Африки и пополнить солдатами ихъ гарнизоны. То, что мы испытали въ продолженіе этой кампаніи, въ состояніи было уничтожить даже самое сильное влеченіе къ морской службѣ. Подобныя случайности, могутъ дать понятіе о безпорядкѣ царствовавшемъ на военныхъ судахъ. Однажды я едва не лишился жизни: вечеромъ мы бросили якорь у Портандико, одной изъ конторъ, гдѣ коммерческія наши суда, производятъ съ маврами торгъ камедью, а иногда и невольниками. Съ восходомъ солнца вѣтеръ засвѣжелъ и развело огромное волненіе. Капитанъ рѣшился сняться съ якоря. Качка была жестокая и надобно было поднять якорь съ крайней осторожностію. Къ несчастію, въ этомъ случаѣ, какъ и во многихъ другихъ, которымъ мнѣ пришлось быть свидетелемъ, мы выказали совершенное незнаніе своего дѣла. Когда подтянули канатъ до апанера и якорь уже готовъ былъ отдѣлиться отъ земли,—вызвали на верхъ со шпиль большую часть команды, чтобы обрасопить марсели и поднять клявера; въ это время сильно качнуло, канатъ начало сучить, шпиль завертѣлся назадъ и какъ свистовъ не былъ обнесенъ, то вымбовки полетѣли во все стороны. Человѣкъ двадцать были убиты или тяжело ранены. Каптенармусъ, котораго задѣло концемъ вымбовки, завертѣлся растопыря руки, задѣлъ меня и отбросилъ на пущку въ безчувственномъ положеніи. Благодаря поданной мнѣ помощи, я скоро поправился, но случай этотъ остался мнѣ памятнымъ на всю жизнь,—надобно же платить что нибудь за уроки!

Продолжая плаваніе вдоль берега, мы высаживали солдатъ въ разныхъ портахъ и между прочимъ зашли въ Эль-Мина, гдѣ находилась главная голландская контора. Фортъ Эль-Мина вооруженъ ста орудіями. Народонаселеніе факторіи состояло большею частію изъ негровъ. Хижины были много.

численны, но неудобны и скорѣе годились для ульевъ, нежели для жилищъ. Въ нѣкоторомъ разстояніи отъ форта, голландская компанія устроила огромный садъ, съ обширными бассейнами для сбора дождевой воды. Могушая растительность въ этомъ саду, постоянно насъ поражала. Апельсиновые деревья; насаженные длинными аллеями, приняли размѣры самыхъ высокихъ деревьевъ нашихъ лѣсовъ. Чего не извлекли бы изъ этой превосходной почвы, если бы принялись ее воздѣлывать!

Въ Эль-Мина, застало насъ французское купеческое судно, на которомъ находилась провізія предназначенная для нашего фрегата. При перегрузкѣ провізіи, содержатели стакнулись между собою и большая часть провізіи была продана ими на берегу или же оставлена на суднѣ, которое привезло ее. Скоро мы испытали страшныя послѣдствія этой гнусной сдѣлки.

Во время стоянки въ Амбукъ, гдѣ также находится французская контора, я получилъ новый урокъ и научился съ какою осторожностію надо приставать къ берегу, у котораго океанское волненіе разводитъ огромный прибой: барказъ нашъ, не принявшій должныхъ предосторожностей, перевернуло и хотя часть команды его была спасена, однакожъ двое матросовъ, прекрасно плававшихъ, были засыпаны пескомъ, который волны поднимають со дна и съ необыкновенною силою выбрасываютъ на берегъ.

Посѣщая одну за другою разныя англійскія, голландскія и датскія факторіи, мы постоянно занимались мѣнною торговлею, вымѣнивая у туземцевъ за разныя бѣздѣлныя плоды, живность, попугаевъ и проч. Попугаевъ и перюшекъ различныхъ цвѣтовъ приобрѣли мы такое множество, что фрегатъ нашъ буквально походилъ на Ноевъ ковчегъ. Наконецъ мы достигли Видаха, расположеннаго между устьемъ Вольты, находящимся отъ него миляхъ въ двадцати и небольшими рѣчками впадающими въ океанъ близъ Лагоса. Это былъ послѣдній портъ, который намъ надлежало посѣтить. Въ продолженіи 23 дневной стоянки нашей въ Видахѣ, ду-

ли постоянные свѣжіе вѣтры и благодаря сильному прибою, на берегъ можно было свѣзжать только на туземныхъ пирогахъ, и то съ большою опасностію. Одну изъ нихъ, бурномъ опрокинуло носомъ черезъ корму,—случай чрезвычайно рѣдкій. При этомъ, нашему старшему штурману переломило ногу. Наконецъ однакожь вѣтеръ стихъ и намъ удалось свѣхать на берегъ. Въ Видахъ, кромѣ нашихъ, находились еще конторы англійскія и португальскія. Всѣ три національные флага развивались подъ покровительствомъ короля Дагомэ, обширныя владѣнія котораго, увеличивались ежегодно новыми завоеваніями. Главный торгъ, былъ торгъ невольниками; золотой песокъ, слоновая кость и воскъ стояли на второмъ планѣ. Мы безъ сожалѣнія оставили рейдъ, на которомъ всякій разъ, когда свѣзжали на берегъ, подвергались опасности или утонуть или быть съѣденными окулами. Намъ оставалось еще зайти на О-въ Принца, принадлежавшій Португаліи и затѣмъ возвратиться во Францію. Черезъ нѣсколько дней, мы бросили якорь у Санто-Антоніо. Это безъ сомнѣнія лучшій портъ изъ всѣхъ находящихся на африканскомъ берегу. Стоянка на немъ безопасна во всѣ времена года; волненія тамъ никогда не разводять и потому можно дѣлать какія угодно исправленія. Кромѣ того, можно легко и скоро наливать превосходную прѣсною водою. Находясь на экваторѣ, островъ Принца, особенно въ то время когда я посѣтилъ его,—могъ бы сдѣлаться весьма важною колонією. Безпечное португальское правительство, вовсе не заботилось объ огромныхъ выгодахъ, которыя можно бы извлечь изъ своего владѣнія. Единственный доходъ, котораго впрочемъ достаточно было для покрытія нужныхъ издержекъ, — заключался въ небольшомъ сборѣ съ негропромышленныхъ судовъ, за право останавливаться въ Санто-Антоніо. Негропромышленники, принявши грузъ на африканскомъ берегу, заходили въ этотъ портъ за свѣжею провизіей и свозили на нѣсколько дней на берегъ свой живой грузъ, чтобы приготовить невольниковъ къ трудному переходу къ Антильскимъ или къ Подвѣтреннымъ островамъ. Даже и въ настоящее время, островъ Принца, могъ

бы служить во время морской войны превосходнымъ пунктомъ: отсюда можно бы было высылать крейсеровъ, которые овладѣли бы путемъ въ Индію и находили бы въ Санто-Антонио убѣжище для своихъ призовъ.

Пополнивъ запасъ прѣсной воды и принявъ небольшое количество свѣжей провизіи, мы снялись съ якоря для обратнаго плаванія во Францію. Капитанъ имѣлъ приказаніе привести фрегатъ въ Брестъ. На экваторѣ мы встрѣтили штиль, а потомъ сѣверные вѣтры, замедлившіе наше плаваніе. Близъ Азорскихъ острововъ, я опять былъ свидѣтелемъ одного изъ случаевъ морской жизни, которые при малѣйшей медленности въ приватіи необходимыхъ мѣръ предосторожности, могутъ имѣть самый грустный исходъ. Одинъ изъ матросовъ нашихъ упалъ за бортъ; къ счастью онъ плавалъ какъ рыба. Самое простое было бы спустить шлюпку, — но мы упустили время, и несчастный едва не сдѣлался жертвою нашего неумѣнья. Съ палубы его уже не было видно. Спасительный буй бросили въ море въ моментъ паденія матроса и вытравили лотъ-линь къ которому буй былъ привязанъ; лотъ-линь оказался коротокъ, — его наставили брамъ и даже марса-лисель фалами, — и все напрасно: фрегатъ слишкомъ быстро тащилъ за собою буй и несчастный матросъ напрасно силился до него достигнуть. Общій безпорядокъ царствовалъ на фрегатѣ. Марса-фальныя кадки, курятники, словомъ все что могло держаться на водѣ, — полетѣло за бортъ. Когда всякая надежда исчезла, вспомнили наконецъ что можно спустить шлюпку. На шлюпку подали компасъ, и съ салинга кричали уряднику по какому направленію онъ долженъ править. Матроса спасли, но когда шлюпка подошла къ нему, онъ уже почти выбился изъ силъ, — еще минута и онъ отправился бы ко дну.

Подходя къ Бискайской бухтѣ, мы уже терпѣли недостатокъ въ провизіи, благодаря гнусной сдѣлкѣ содержателей въ портѣ Эль-Мина. Между тѣмъ, уже два судна встрѣченныя нами подѣлились съ нами своей провизіей: одно французское шедшее изъ Гавра къ Антилльскимъ островамъ, дру-

гое англійское, отправлявшееся въ Ямайку. Оба имѣли незначительныя команды, такъ что мѣсячная ихъ провизія, которую они намъ уступили, была ничтожною поддержкою для фрегата имѣвшаго двѣсти пятьдесятъ человекъ команды. Уже въ теченіе нѣсколькихъ дней, намъ выдавали по полу-фунту сухарей въ сутки на человека; вскорѣ пришлось уменьшить дачу до $\frac{1}{3}$ фунта, потомъ до одной четверти и наконецъ до $\frac{1}{8}$ фунта въ сутки. Былъ ноябрь мѣсяцъ, время стояло холодное и противные вѣтры угрожали намъ всѣми ужасами голода. Каждый изыскивалъ средства для утоленія голода. На свою долю, я преслѣдовалъ на марсахъ птичекъ, которыхъ вѣтромъ относилъ съ берега въ море. Ловкость моя много помогла мнѣ въ этихъ печальныхъ обстоятельствахъ, такъ, что мнѣ удалось сдѣлать нѣсколько удачныхъ призовъ. Я былъ такъ голоденъ, что когда послѣ нѣсколькихъ часовъ преслѣдованія, мнѣ удавалось наконецъ поймать какую нибудь птичку, я не давалъ себѣ времени ее ощипать, а прямо клалъ на огонь, который и ощипывалъ ее и жарилъ въ одно и тоже время.

Медленно приближались мы къ берегамъ Франціи. Все наше вниманіе было устремлено на горизонтъ, въ надеждѣ увидать какое нибудь судно, которое могло бы подать намъ помощь. Наконецъ показался голландскій галіотъ: мы пустились за нимъ въ погоню и скоро догнали его. Судно это шло изъ Роттердама въ Ла-Рошель. Мы отняли у него большую часть провизіи, оставя ему запасъ только на мѣсяцъ. Угрызенія совѣсти, если только мы ихъ чувствовали, были не продолжительны: намъ оставалось или брать контрибуцію съ судовъ лучше насъ снабженныхъ, или умереть съ голода. Впрочемъ, запасы взятыя съ галіота имѣвшаго только семь человекъ команды, не много измѣнили наше положеніе. Силы матросовъ нашихъ истощились, для каждой пустой работы надобно было вызывать всѣхъ на верхъ, и при этомъ, люди часто падали отъ слабости. Чтобы оживить ихъ, имъ давали нѣсколько капель вина, сохранившагося еще у капитана. Снѣгъ и ледъ еще болѣе затрудняли всѣ работы; коман-

ду помѣстили въ кормовой каютѣ, къ дверямъ которой приставили часовыхъ,—безъ этой предосторожности мы не могли бы управляться парусами и принуждены бы были отдаться на произволъ судьбы. Наконецъ, послѣ многихъ дней невыносимыхъ страданій, открылся берегъ. Нашъ штурманъ намѣревался привести насъ въ Ируазу, но къ несчастію оказалось, что мы далеко упали подъ вѣтеръ, такъ что пришлось привести и лавировать. Къ довершенію несчастія, во весь день, ни одинъ изъ лейтенантовъ, не могъ заставить фрегатъ поворотить оверъ-штагъ. Неловкіе маневры наши, мало по малу приближали фрегатъ къ подводнымъ камнямъ Уэссана. Гибель была уже передъ глазами, когда вѣтеръ неожиданно перемѣнился, засвѣжелъ и помогъ намъ удалиться отъ берега. Мы бѣжали на фордевиндъ закрѣпивъ всѣ паруса и имѣли ходу до 12 узловъ. Быстро пробѣжали мы разстояніе отдѣляющее берега Бретани отъ Испаніи и пришли на видъ мыса Ортегалъ. Здѣсь вѣтеръ стихъ и пріѣхавшій съ берега лопманъ, благополучно привелъ насъ въ Корунью. За свѣжими восточными вѣтрами мы простояли два мѣсяца въ этомъ портѣ, едва не сдѣлавшимся для насъ гибельнымъ: въ командѣ въ сильной степени развилась болѣзнь, вслѣдствіе невоздержности въ пищѣ, послѣ перенесеннаго нами голода. Наконецъ мы снялись съ якоря, но несчастіе не переставало насъ преслѣдовать; вѣтеръ перемѣнился и засвѣжелъ, такъ что мы принуждены были держаться подъ самыми малыми парусами; качка была такъ сильна, что по временамъ казалось, что мачты не выдержатъ и упадутъ; шквалы со снѣгомъ и градомъ слѣдовали одни за другими. Но все это казалось намъ ничтожнымъ въ сравненіи съ тѣми испытаніями, которыя мы перенесли, — покрайней мѣрѣ у насъ были сѣстные припасы. Наскучивъ наконецъ бороться съ противными вѣтрами, мы отказались отъ намѣренія попасть въ Брестъ и бросили якорь у о-ва д'Эксъ (d'Aix), откуда и отправили барказъ и катеръ въ Рошфоръ. Рѣка однакожь была уже покрыта льдомъ и мы не безъ труда высадились на берегъ въ трехъ миляхъ отъ Рошфора.

Продѣлка нашихъ содержателей, благодаря которой мы едва не умерли съ голоду, обратила на себя вниманіе начальства. Назначили слѣдствіе и баталеръ былъ преданъ военному суду. Его приговорили къ двухгодичному заключенію въ тюрьмѣ и объявили недостойнымъ служить на судахъ Его Величества. Остальныхъ содержателей и старшаго лейтенанта даже и не потревожили. Въ настоящее время не были бы такъ снисходительны.

Тяжелыя испытанія перенесенныя мною, не охладили во мнѣ привязанности къ морской службѣ. Убѣдившись въ дѣйствительности моего призванія, отецъ мой принялъ мѣры, чтобы доставить мнѣ средства съ честію проходить избранное мною поприще. Слѣдуя совѣтамъ опытныхъ друзей своихъ, онъ по принятому тогда обычаю (*), помѣстилъ меня на купеческое судно принадлежавшее одному арматору изъ Ла-Рошелля. Необходимость скоро оставить семью, съ которой былъ долго въ разлукѣ, очень меня огорчала; однакожъ, не смотря на просьбу родныхъ, уговаривавшихъ меня отказаться

(*) Въ то время всѣ были совершенно убѣждены, что необходимо прослужить нѣсколько лѣтъ на купеческихъ судахъ, для того, чтобы сдѣлаться настоящимъ морякомъ. Былъ ли это дѣйствительно прелразсудокъ? Во всякомъ случаѣ, до революціи, мнѣніе это было одинаковое и во Франціи и въ Англии. Описывая вступленіе свое на поприще морской службы, Нельсонъ говоритъ: «Я поступилъ на купеческое судно, принадлежавшее торговому дому Гиббертъ, и совершавшее плаваніе въ Вестъ-Индію. Если путешествіе это не прибавило мнѣ ни образованности, ни учености, то по крайней мѣрѣ я возвратился изъ него настоящимъ матросомъ, съ непреодолимымъ отвращеніемъ къ военному флоту и повторяя фразу, бывшую тогда въ большомъ ходу между англійскими моряками: Эполеты носятъ на ютѣ,—во толькѣ на бакѣ знаютъ свое дѣло. Не мало времени нужно было мнѣ, чтобы примириться съ военнымъ флотомъ». Отвращеніе къ военной службѣ конечно предосудительно и такъ какъ оно часто проявляется на коммерческихъ судахъ, то понятно, почему молодыхъ моряковъ нашихъ, избавляютъ теперь отъ этой школы. Однакожъ Нельсонъ говоритъ про офицеровъ начавшихъ службу на купеческихъ судахъ: «Если они не улучшили своего воспитанія, то почти всегда оказывались практическими моряками».

отъ моего намѣренія, я рѣшился продолжать избранную мною каррьеру и шестнадцати лѣтъ отъ роду, послѣ двухмѣсячнаго отпуска, въ третій разъ простился съ моимъ семействомъ. По прибытіи въ Ла-Рошелль, я въ тотъ же вечеръ перебрался на судно и черезъ нѣсколько часовъ мы уже были подъ парусами.

II.

Въ 1788 году, Франція уже лишилась Канады. Плаваніе коммерческихъ судовъ ограничивалось Антильскими островами. До революціи, главная обязанность нашего торговаго флота заключалась въ томъ, чтобы снабжать неграми наши антильскія колоніи. До поступленія на коммерческое судно, я привыкъ уже, служа на фрегатѣ, покровительствовать торгу невольниками; послѣ этого неудивительно, что я не чувствовалъ къ подобному торгу, того отвращенія, котораго онъ заслуживаетъ.

Въ настоящее время, негры нашли сильныхъ защитниковъ, которыхъ не имѣли еще въ исходѣ XVIII вѣка. Тогда, всѣ были увѣрены, что несчастные потомки Хама, принадлежать къ низшей породѣ людей, совершенно справедливо предназначенной для рабства. Безъ этого убѣжденія, что сдѣлали бы Европейцы съ новымъ свѣтомъ, жителей котораго они почти истребили въ продолженіе одного только столѣтія? Завоеватели вовсе не намѣрены были воздѣлывать землю своими руками, а если бы и захотѣли этого, то собственныя силы измѣнили бы имъ. И вотъ они стали искать въ Африкѣ труженниковъ болѣе сильныхъ, нежели Индѣйцы и Караибы. Торговля неграми сдѣлалась постоянною и регулярною. Какъ всякая торговля, она имѣла свои періоды дѣятельности и упадка: она процвѣтала во время мира, — война и приватиры остановили ея успѣхи. Высшее развитіе ее было въ 1788 году. Почти всѣ морскія націи: Англія, Франція, Голландія, Португалія, Данія имѣли свои конторы на африканскомъ берегу. Только Испанія получала негровъ съ иностранныхъ судовъ. Право снабжать неграми испанскія коло-

ніи принадлежало прежде Португаліи; оно перешло къ намъ, со вступленіемъ французскаго принца на испанскій престолъ, — но въ 1713 году, согласно условіямъ утрехтскаго трактата, мы уступили это право Англіи. По этому, въ то время какъ мы имѣли въ Гвинейскомъ заливѣ только двѣ конторы Видахъ и Амѳу, — Англичане принуждены были содержать сорокъ конторъ; но даже и тамъ, гдѣ Франція не имѣла своихъ заведеній, суда ея дѣйствовали съ большою дѣятельностію. Сто судовъ, съ водоизмѣщеніемъ до 30 000 тоннъ, отправлялись ежегодно изъ Нанта, Ла-Рошелля, Гавра, Сень-Мало и Дюнкирхена, къ африканскому берегу. Суда эти перевозили въ наши колоніи, особенно въ Сень-Доминго, до сорока тысячъ невольниковъ. Операція эта, совершавшаяся обыкновенно въ семь мѣсяцевъ, при счастливыхъ обстоятельствахъ, доставляла арматору и капитану значительную выгоду. Негры купленные въ Африкѣ за 400 франковъ за человека, продавались въ Сень-Доминго за 1200 франковъ. Правительство поддерживало эту торговлю, выплачивая арматорамъ по 40 ливровъ съ тонны, за каждое снаряженное ими судно. Англіискія и голландскія факторіи на западномъ берегу Африки принадлежали привилегированнымъ компаніямъ. Франція державшаяся первоначально той же системы, принуждена была отказаться отъ нее послѣ банкротства нѣсколькихъ компаній и замѣнила привилегіи, стѣснявшія торговлю, — преміями.

Мысль о прекращеніи торгова невольниками, неоспоримо принадлежитъ французской революціи. Принципъ этотъ, оставленный нами, былъ принятъ Англіею и благодаря ея успіямъ, восторжествовалъ въ 1815 году. Однакожъ, несмотря на соглашеніе большей части морскихъ державъ, въ теченіе четверти столѣтія, все таки ежегодно вывозилось въ Америку до сорока тысячъ невольниковъ. Но такъ какъ промыселъ этотъ былъ сопряженъ съ рискомъ и съ опасностями, то цѣна на негровъ уменьшилась въ Африкѣ до 140 франковъ и возвысилась въ Америкѣ до 1500 франковъ. Такимъ образомъ, для поддержанія промысла оставался еще порядочный

барышъ. Самые смѣлые негропромышленники были Португальцы и Испанцы. Бразилія и Куба, были двѣ пропасти поглотившія въ одномъ 1848 году до шестидесяти тысячъ невольниковъ. Успѣхи пароваго флота, содѣйствовали наконецъ прекращенію этого гнуснаго торга. Бразилія и Куба, преисполненные невольниками, нашли что торговля эта не приноситъ достаточныхъ выгодъ и подвергаетъ ихъ все болѣе и болѣе энергическимъ протестамъ Англій. Можно сказать, что въ настоящее время, торговля неграми не существуетъ: утѣшительное слѣдствіе дружескаго согласія двухъ великихъ націй, союзъ которыхъ, всегда будетъ залогомъ успѣховъ просвѣщенія! Пятдесятъ лѣтъ тому назадъ, я не выразился бы подобнымъ образомъ. Въ то время, я питалъ къ Англичанамъ тѣ же самыя чувства, которыя одушевляли Нельсона относительно Французовъ; но времена перемѣнились, а съ ними измѣнился и духъ націй.

Le Von-Rége, такъ звали бригъ на который я поступилъ, имѣлъ шестнадцать портовъ и былъ вооруженъ шестью пушками. Ходилъ онъ плохо, хотя и увѣряли что его строили для каперства. Экипажъ вмѣстѣ съ капитаномъ и офицерами, состоялъ изъ сорока пяти человекъ. Я былъ записанъ волонтеромъ, съ жалованьемъ по 30 франковъ въ мѣсяцъ и съ правомъ, подобно остальнымъ офицерамъ, обѣдать за капитанскимъ столомъ. Последняя милость доставила мнѣ нѣсколькихъ завистниковъ, а какъ я принадлежалъ къ числу волонтеровъ королевскаго флота, то и принужденъ былъ сносить насмѣшки всѣхъ моихъ товарищей. Однакожъ, мое терпѣніе и ровность моего характера, разсѣяли наконецъ несправедливыя предубѣжденія и вскорѣ я имѣлъ уже на бригѣ нѣсколькихъ пріятелей.

Потерявъ у мыса Финистеръ, при свѣжемъ попутномъ вѣтрѣ, гротъ-стенгу, форъ-брамстенгу и форъ-марса-рей и исправя поврежденія эти такъ, какъ этого не сумѣли бы сдѣлать на военномъ суднѣ,—мы благополучно приблизились къ экватору, гдѣ встрѣтили продолжительные штили. Въ тѣ времена, обыкновенно плавали по счисленію: хронометры и

астрономическія наблюденія были еще не въ ходу. Такимъ образомъ, мѣсто часто опредѣлялось не вѣрно и приближаться къ берегу слѣдовало съ крайней осторожностію. Уже въ теченіе нѣсколькихъ дней, курсъ нашъ приближалъ насъ къ берегу, котораго однакожь еще не было видно, какъ вдругъ, ночью послышался шумъ буруновъ. Поднялась тревога, всѣ со страхомъ ожидали разсвѣта. Я былъ еще очень молодъ и неопытенъ, но мнѣ казалось, что мы напрасно беспокоимся: въ полдень мы имѣли хорошую долготу и вѣтеръ всегда помогъ бы намъ удалиться отъ берега. Съ разсвѣтомъ мы увидѣли что находимся неподалеку отъ португальской колоніи Сомбреро, куда Португальцы не допускали иностранныя суда. Продолжая идти вдоль африканскаго берега, черезъ два дни мы бросили якорь передъ Амбрицемъ. Здѣсь мы нашли нѣсколько купеческихъ судовъ, съ которыми и открыли коммерческія сношенія. Капитаны этихъ судовъ уступили намъ двѣнадцать невольниковъ, въ числѣ которыхъ находились три молодыя женщины; люди опытные въ этомъ дѣлѣ, признали ихъ красавицами. Эта первая удача была принята за хорошее предзнаменованіе въ будущемъ.

Въ Амбрицѣ мы простояли около недѣли, чтобы дать оправиться командѣ послѣ перехода продолжавшагося четыре съ половиною мѣсяца, и какъ намъ нельзя было рассчитывать на хорошій грузъ, въ портѣ, гдѣ многія суда насъ уже опередили то мы и перешли къ устью р. Конго. Рѣка эта уже была извѣстна, какъ одна изъ самыхъ большихъ въ Африкѣ. Мы дѣйствительно замѣтили множество признаковъ быстроты ея теченія и обилія ея водъ: въ нѣсколькихъ миляхъ отъ берега, вода еще сохраняла желтоватый, грязный оттѣнокъ и пловучіе острова отрываемые теченіемъ отъ обоихъ береговъ рѣки, выносились имъ въ море, такъ что мы обходили ихъ какъ подводные каменья. Намъ было извѣстно, что нѣкоторыя суда подымались по Конго на довольно большое разстояніе отъ устья, но нездоровый климатъ, часто бывалъ губителенъ для подобныхъ экспедицій, отъ которыхъ и отказались наконецъ тѣмъ легче, что продавцы не-

вольниковъ, спустившись по рѣкѣ, пригоняли ихъ въ различныя конторы находившіяся на берегу моря.

Причина особыхъ изысканій которымъ подверглась р. Конго, даже послѣ объявленія о прекращеніи торга неграми, — заключалась въ повѣрьи, что это та самая таинственная рѣка, которая протекала черезъ Томбукту. Таково было мнѣніе Мунго-Парка и хотя для подтвержденія этой гипотезы слѣдовало бы придать Нигеру протяженіе большее нежели Миссисипи, Нилу или Амазонской рѣкѣ, — не затруднялись однакожъ доказывать вѣроятіе такого предположенія. Теперь уже извѣстно, что Конго, широкая, глубокая и быстрая при устьи, равняется по величинѣ Дунаю, вдвое болѣе Рейна и въ половицу менѣ Нила или Амазонской рѣки. Во всякомъ случаѣ, это одна изъ важнѣйшихъ рѣкъ центральной Африки и если когда нибудь цивилизація разовьется на этомъ старомъ материкѣ такъ, какъ она развилась въ Америкѣ, то на берегахъ Конго возникнутъ города, которые не уступятъ Оивамъ, Вавилону и Ниневіи.

Мы устроили нашу негропромышленную контору, какъ тогда выражались, въ Кабенда, къ сѣверу отъ Амбрица, миляхъ въ пятнадцать отъ устья Конго. Въ заливѣ Кабенда превосходная якорная стоянка для большихъ судовъ; шлюпки могутъ имѣть постоянное сообщеніе съ берегомъ, что весьма рѣдко на африканскомъ берегу. Тамъ прекрасная прѣсная вода, множество рыбы и въ 1788 году обыкновенная цѣна за невольника была отъ 400 до 450 франковъ.

Вставши на якорь въ Кабендѣ, намъ прежде всего нужно было стараться вознаградить потерянное время, — и на суднѣ все пришло въ движеніе. Бригъ требовалъ необходимыхъ исправленій. Онъ имѣлъ значительную течь, для осмотра которой, мы крѣпили его сколько было возможно сперва на одну, потомъ на другую сторону. Оказалось, что пазы ниже ватеръ-линіи разошлись и конопатка не могла въ нихъ держаться: ясно, что бригъ еще до отправленія въ послѣднее плаваніе уже отслужилъ свой вѣкъ. Мы обшили пазы деревянными дранками, которыя въ свою очередь обили толстою

парусиной и все это густо высмолили. Такимъ образомъ мы избавились отъ тяжелой работы постоянно откачивать воду. Впрочемъ, исправленіемъ судна была занята только часть экипажа, другая часть приготовляла мѣсто для нашихъ магазиновъ, окружая его толстыми полисадами.

Капитанъ нашъ, имѣвшій большой навыкъ въ торговлѣ неграми, отправилъ повѣренныхъ съ подарками къ одному изъ черныхъ начальниковъ, имѣвшему наибольшее вліяніе на продавцевъ невольниковъ. Подарки заключались въ нѣсколькихъ кускахъ шелковой матеріи, въ порохъ и водкѣ чрезвычайно крѣпкой. Когда контора наша была готова, капитанъ перебрался на берегъ съ однимъ офицеромъ, оставя своего помощника съ другими офицерами на бригѣ. Торгъ начался.

Прибытіе невольниковъ въ контору, представляетъ самую ужасную картину. Несчастныхъ связываютъ другъ съ другомъ деревянными вилами, имѣющими по двѣ вѣтви на каждомъ концѣ; одинъ конецъ вилы лежитъ на плечахъ передоваго, упираясь въ его затылокъ, другой обхватываетъ шею идущаго сзади негра: такимъ образомъ составляется шеренга человекъ въ семь или восемь. Тяжесть и треніе этихъ вилъ, причиняютъ бѣднымъ невольникамъ нестерпимыя мученія, особенно если ихъ гонять издалека. Блаженство избавиться отъ этихъ страданій и заботливость новаго хозяина о ихъ благосостояніи, заставляютъ негровъ покорно предаваться новой судьбѣ своей. Однакожъ нѣкоторые изъ нихъ принадлежащіе къ племени людоедовъ, воображая что ихъ покупаютъ для того чтобы съѣсть, отвергаютъ всякое попеченіе и стиснувъ зубы, умираютъ съ голода.

До французской революціи, торговля неграми была не только законна, но и поощрялась преміями. Не имѣя надобности скрывать своихъ операцій и избѣгать встрѣчи съ военными крейсерами, негропромышленникъ не находилъ нужнымъ набивать неграми небольшія суда, отличающіеся только скоростію хода: вся забота заключалась въ томъ, чтобы содержать грузъ въ повиновеніи и возможности сохранить его въ цѣлости. По этому, суда занимавшіеся подобнымъ промысломъ,

имѣли отъ другихъ судовъ совершенно отличное внутреннее расположеніе. Палуба раздѣлялась поперекъ, на двѣ части, крѣпкою деревянною стѣнкой, въ восемь футовъ вышиною и выходившею наружу съ обѣихъ сторонъ судна, такъ что всякое сообщеніе между двумя частями судна было прекращено. Въ стѣнкѣ была продѣлана дверь, которая отворялась только для людей составлявшихъ экипажъ судна, а между нѣкоторыми зубцами, находившимися на верху стѣнки, ставились фалконеты заряженные картечью. Съ наружной стороны, по обонмъ бортамъ судна, находились двѣ рѣшетчатыя платформы: здѣсь всякое утро, мужчинъ и женщинъ, строго отдѣленныхъ одни отъ другихъ, окачивали водой, заставляли полоскать ротъ прѣсною водой съ лимоннымъ сокомъ, и вытирали съ головы до ногъ кокосовымъ масломъ, чтобы придать ихъ кожѣ мягкость и блескъ.

Невольниковъ кормили два раза въ сутки. Пища ихъ состояла изъ довольно густаго супа въ который клали бобы, рисъ, толченые сухари и когда было возможно ямовый корень, земляныя груши и бананы. Вольный негръ, знакомый съ различными нарѣчіями конго, присматривалъ за невольниками и выбиралъ себѣ помощниковъ изъ числа болѣе смысленныхъ. По свистку, въ родѣ боцманскаго, онъ вызывалъ негровъ на верхъ, въ назначенное для того время. Тамъ, онъ первый затягивалъ пѣсню, имѣющую неопределимое вліяніе на всѣхъ жителей африканскаго берега, помощники подхватывали эту пѣсню и вскорѣ всѣ невольники увлеченные примѣромъ, ударяя въ тактъ руками и ногами, начинали пляску и оживлялись въ такой степени, что потъ покрывалъ ихъ голое тѣло. Всѣ эти заботы, были правда слѣдствіемъ низкой корысти, но тѣмъ не менѣе, онѣ благотворно дѣйствовали на здоровье несчастныхъ невольниковъ.

Вмѣстѣ съ нами стояли на рейдѣ нѣсколько другихъ судовъ. Каждое старалось получить лучшей грузъ, дѣятельность была необыкновенная. Шлюпки наши были въ движеніи день и ночь. Въ одну изъ поѣздокъ, помощникъ нашего капитана замѣтилъ, что я неловко управляюсь весломъ.

Онъ поклялся что вышколить меня и пользуясь отсутствіемъ капитана, въ теченіи цѣлаго мѣсяца дѣйствительно меня школилъ. Однажды по прїѣздѣ на судно, капитанъ съ удивленіемъ замѣтилъ что я очень перемѣнился и похудѣлъ. Узнавши причину, онъ былъ очень недоволенъ и приказалъ мнѣ для поправленія здоровья находиться въ береговой конторѣ.

Простоявъ въ Кабедѣ около трехъ мѣсяцевъ и пополнивъ свой грузъ, мы перешли въ Малемба, чтобы провѣдать куда намѣрены идти стоявшія тамъ суда и сообразно этому принять мѣры для избѣжанія съ ихъ стороны всякой конкуренціи. Въ Малемба мы простояли нѣсколько дней. При съемкѣ съ якоря, я былъ свидѣтелемъ происшествія, о которомъ и теперь еще не могу вспомнить безъ волненія. Одну негритянку, нечаянно облили кипяткомъ. Доктора вылечили ее, но страданія были такъ сильны, что несчастная сошла съ ума. Надо было отдѣлать ее отъ другихъ невольниковъ. Избравъ минуту когда за ней не присматривали, она подбѣжала къ порту, успѣла открыть его и вѣроятно рассчитывая бѣжать, бросилась въ воду. Прежде чѣмъ успѣли подать ей помощь, она уже была окружена окулами. Превосходно плавая, она нѣкоторое время увертывалась отъ нихъ; вдругъ она вскрикнула и исчезла подъ водою, какъ бы увлеченная невидимою силою. Сейчасъ же спустили шлюпку, но когда она подошла подъ корму, на мѣстѣ гдѣ за минуту еще находилась негритянка, увидѣли только большое кровавое пятно. Чувствительность матросовъ нашихъ давно уже притупилась, и подобный случай не могъ произвести на нихъ сильнаго и продолжительнаго впечатлѣнія. Команду собравшуюся на ютъ, прогнали по мѣстамъ и бригъ нашъ при свѣжѣмъ вѣтрѣ взялъ курсъ къ весту, чтобы пересѣчь экваторъ въ 20-мъ или 25-мъ градусѣ долготы и добраться какъ можно скорѣе до Сень-Доминго.

Переходъ совершился довольно благополучно, несмотря на частые штилы и грозы, и въ первыхъ числахъ апрѣля 1790 года, мы бросили якорь у Сень-Доминго. У насъ оставалось

двѣсти семдесятъ невольниковъ, изъ которыхъ сто двадцать восемь женщинъ. На переходѣ мы потеряли только десять человекъ, изъ которыхъ нѣкоторые, страдавшіе тоской по родинѣ, умерли отъ голоду.

Мы пришли въ Сень-Доминго въ самое благоприятное время. Благодаря войнѣ, прекратившей сообщеніе съ африканскимъ берегомъ, черное населеніе Сень-Доминго, съ 1780 по 1785 годъ уменьшилось на сто пятьдесятъ тысячъ душъ. Этотъ недостатокъ слѣдовало пополнить и потому цѣна на невольниковъ чрезвычайно поднялась. Всякій день множество покупателей являлось на нашъ бригъ и въ числѣ ихъ молодыя и хорошенькія креолки. Послѣднія, должно сознаться съ сожалѣніемъ, заботились только о томъ, чтобы не ошибиться при покупкѣ; до остальнаго имъ не было дѣла, — негра онѣ считали еще менѣе человекомъ, нежели слугу.

Однакожъ, благодаря прибытію многихъ негропромышленныхъ судовъ, товаръ нашъ сбывался медленно и капитанъ рѣшился перейти въ Портъ-о-Пренсъ, гдѣ надѣялся выгоднѣе продать своихъ негровъ и получить грузъ сахара, кофе и хлопчатой бумаги для возвращенія во Францію. Такъ прошло нѣсколько мѣсяцовъ.

III.

Островъ Сень-Доминго находился тогда въ самомъ цвѣтущемъ положеніи. Колонія эта вполнѣ заслуживала названія царицы Антильскихъ острововъ; но дни ея уже были сочтены и скрытое еще волненіе начинало уже предвѣщать тѣ страшныя событія, которыя сдѣлались причиной ея паденія. Три раза, въ различныя эпохи моей жизни, посѣтилъ я порты Сень-Доминго. Видѣвши зданіе во всемъ его величїи, я могъ впоследствии спокойно осматривать его развалины. Это бѣдствіе столь полное, поучительно для насъ. Оно доказываетъ, что никогда, ничто не должно быть основано на несправедливости, потому что несправедливость чаще приводитъ къ катастрофамъ, нежели къ реформамъ. Въ управленіи колоній все было несправедливо: невольничество, безъ котора-

го ни одна колонія не могла существовать,—запретительная система, безъ которой метрополи не захотѣли бы имѣть колоній. Поэтому, едва только во Франціи вспыхнула революція, какъ уже отголоски ея отозвались на Сень-Доминго. Неосторожные резонеры дали дикарямъ первые уроки въ мятежѣ. Повсюду начали толковать объ уничтоженіи злоупотребленій, забывая, что главнѣйшее изъ нихъ, заключалось въ невольничествѣ негровъ и въ ихъ унижительномъ положеніи; выказывали пренебреженіе къ власти и это въ странѣ, гдѣ вся сила заключалась именно въ одномъ только уваженіи къ власти. Послѣдствія не замедлили: въ октябрѣ 1789 года демонстрація креоловъ принудила интенданта Барбе де Марбуа выѣхать во Францію; въ августѣ 1791 года вспыхнуло первое возстаніе негровъ.

Сень-Доминго или Гаити, какъ теперь его называютъ, ровняется величиною съ Баваріей. Мы владѣли не болѣе одной третьею частію острова, остальные принадлежали Испаніи, и все таки владѣнія наши по величинѣ ровнялись Сициліи или Сардиніи. Тотъ, кто не видалъ Сень-Доминго во время его величія, не можетъ составить себѣ идеи о богатствѣ этой колоніи. Сахару, кофе, хлопчатой бумаги, индиго, какао, чернаго дерева вывозилось оттуда ежегодно на 200 милліоновъ франковъ, то есть въ четверо или въ пятеро болѣе нежели изъ Мартиники и Гваделупы вмѣстѣ. Въ замѣнъ этихъ продуктовъ, четыреста шестдесятъ французскихъ судовъ, вмѣстительностію въ 130 000 тоннъ, снабжали порта Сень-Доминго невольниками, мукой, соленымъ мясомъ, треской, винами, водками, индійскими тканями, оружіемъ, парусами и такелажемъ. Въ то время, когда Испанія ежегодно и совершенно напрасно употребляла на свои колоніи въ Сень-Доминго до полутора милліоновъ франковъ, и принадлежавшія ей земли оставались невоздѣланными, едва не въ первобытномъ состояніи,—наши колоніи на этомъ островѣ процвѣтали все болѣе и болѣе.

Черезъ два или три года послѣ отплытія моего изъ Сень-Доминго, всѣ признаки этого богатства исчезли. Наши не-

счастливые соотечественники, переселившиеся большею частью въ Соединенные Штаты, бросивши имѣнія оцѣненные болѣе нежели въ полтора миллиарда, довольствовались въ изгнаніи кускомъ хлѣба и милостыней!

Негропромышленныя суда, въ особенности тѣ, которыя прибыльно окоячили дѣла свои, отправлялись во Францію, не иначе какъ приубравшись и почистившись. Снаружи ихъ обыкновенно окрашивали вновь. Эта работа обыкновенно производилась молодыми офицерами и волонтерами подъ надзоромъ помощника капитана. Однажды, когда я старательно занимался своей работой, одинъ изъ моихъ товарищей, старѣе меня годами и гораздо сильнѣе меня, вздумалъ пошутить и вымазать своей кистью мнѣ лицо; конечно я захотѣлъ отплатить ему тѣмъ же, но онъ былъ сильнѣе и я въ досадѣ, что не могу выполнить своего намѣренія, формально вызвалъ его на дуэль. Угрозы мои возбудили только новыя насмѣшки товарищей. Я уже забылъ объ этомъ происшествіи, когда дней черезъ восемь, товарищъ мой пришелъ напомнить мнѣ о моемъ вызовѣ. Онъ предложилъ мнѣ съѣхать вмѣстѣ на берегъ, кунить тамъ рапиры съ которыхъ снять шишечки и расчитаться какъ слѣдуетъ. У него не было денегъ и я съ удовольствіемъ принялъ на себя нужныя издержки, въ такой степени утихнувшая досада опять во мнѣ закипѣла. Мы вдвоемъ вышли за городъ и тамъ, безъ свидѣтелей принялись за дѣло. Противникъ мой имѣлъ всѣ преимущества: онъ былъ и выше и сильнѣе меня. Къ счастью, рапиры у которыхъ мы наскоро отломали шишечки, были не довольно остры и не могли глубоко входить въ тѣло. Отъ нѣсколькихъ ударовъ полученныхъ мною въ грудь и въ животъ, оставались у меня только большія царапины; я бѣсился видя свое безсиліе и хотѣлъ во чтобы то ни стало оставить на тѣлѣ моего противника слѣды моей ловкости. Я бросился на него съ такимъ бѣшенствомъ, что онъ невольно испугался и наконецъ первый предложилъ мнѣ окончить поединокъ. Я предложилъ условія капитуляціи и потребовалъ отъ него слова, что все это останется между нами. Онъ обѣщалъ, однакожъ при случаѣ

не сдержалъ слова, посмѣявшись надо мной передъ товарищами; это было на обратномъ пути во Францію. Въ послѣдствіи этотъ молодой человекъ служилъ подъ моею командой и могъ на опытѣ убѣдиться, что я не питаю къ нему ни малѣйшаго враждебнаго чувства ни за дуэль, ни за его нескромность.

Поправившись и привязавши новые паруса, бригъ нашъ снялся съ якоря съ попутнымъ вѣтромъ. Переходъ былъ довольно медленный, но безъ особыхъ приключеній и наконецъ мы благополучно прибыли въ Ла-Рошель.

Я сей часъ же уѣхалъ въ Рошфоръ, гдѣ нашелъ всѣхъ моихъ родныхъ совершенно здоровыми. Въ первыхъ минутахъ возвращенія, заключается блаженство, которое въ состояніи чувствовать только моряки. Во время продолжительнаго отсутствія изъ родительскаго дома я поотсталъ въ наукахъ, и потому съ жаромъ принялся за ученіе. Профессоръ навигаціи, славившійся тѣмъ, что въ короткое время приготовлялъ хорошихъ учениковъ, давалъ мнѣ уроки математики. Я дѣлалъ быстрые успѣхи. Черезъ три мѣсяца я могъ уже служить рапетиторомъ моимъ многочисленнымъ товарищамъ. Сдѣлавши нѣсколько кампаній я имѣлъ передъ ними большое преимущество: познанія пріобрѣтенныя мною въ морѣ, очень облегчали мнѣ трудъ. 23 апрѣля 1791 года мнѣ выдали аттестатъ за подписью Г. Фродена, карабельнаго подпоручика учителя публичной гидрографической школы въ Рошфорѣ. Въ аттестатѣ было сказано, что «М. Р. J... слушалъ лекціи съ рѣдкимъ вниманіемъ и прилежаніемъ, что онъ въ состояніи рѣшать хорошо всѣ вопросы касающіеся опредѣленія мѣста корабля какъ по счисленію, такъ и по картѣ, дѣлать астрономическія вычисленія, опредѣлять склоненіе и наклоненіе магнитной стрѣлки, вычислять широту, малое плаваніе по обыкновеннымъ вычисленіямъ и по таблицамъ, миридіональныя части, разрѣшать сложные вопросы, вопросы астрономическіе и другіе къ нимъ относящіеся, по логарифмамъ. При *всемъ этомъ*, онъ въ совершенствѣ умѣетъ вычислять долготу по разстоянію луны отъ солнца или отъ

звѣзды». Съ этимъ то малымъ запасомъ познаній, я достигъ до званія адмирала и командовалъ судами и эскадрами. Не знаю чтобы я выигралъ продолжая мои занятія. Еслибы слѣдовали совѣтамъ нѣкоторыхъ господъ, то флотъ со временемъ долженъ бы былъ сдѣлаться вспомогательнымъ заведеніемъ для Академіи наукъ: я лучше желалъ бы, чтобы онъ остался такимъ, какимъ былъ до революціи,—первымъ корпусомъ въ государствѣ. Почтенный Яго былъ правъ: не математика слѣдовало избирать Мавру своимъ помощникомъ, для командованія венеціанскимъ флотомъ.

Несмотря на удовольствіе семейной жизни, я не оставлялъ желаніе продолжать службу. Съ нѣкотораго времени много поговаривали о приготовлявшейся кругосвѣтной экспедиціи. Подобная кампанія мнѣ слишкомъ приходилась по вкусу и я принялся хлопотать о назначеніи меня на одно изъ двухъ судовъ, предназначенныхъ для экспедиціи и изготовлявшихся въ Брестѣ. Благодаря рекомендаціи одного изъ моихъ родственниковъ, прозоба моя была уважена. Я едва выходилъ изъ дѣтства, но тяжелыя испытанія сдѣлали уже изъ меня чело-вѣка; я чувствовалъ въ себѣ довольно мужества и съ радостью смотрѣлъ на предстоящія намъ опасности, въ надеждѣ найти случай отличиться. Я немедленно приготовился къ отъѣзду. Путешествіе сухимъ путемъ обошлось бы слишкомъ дорого.— я выпросилъ позволеніе сдѣлать переходъ до Бреста на транспортъ *le Singe*, и 2 августа 1791 года явился къ командиру корвета *la Durance*, который въ то же время вручилъ мнѣ патентъ на званіе волонтера 1 класса.

Кампанія, которую я готовъ былъ предпринять, унесла пять лѣтъ моей жизни: она освоила меня со всѣми тайнами ремесла, со всѣми испытаніями въ жизни, словомъ, она рѣшила мою судьбу.

IV.

Кампанія для ученыхъ изслѣдованій.

Плаванія для открытій, сопряжены всегда съ дѣйствительными опасностями. Нельзя посѣщать неизвѣстныхъ мѣста, не

подвергаясь, при всей бдительности, неожиданнымъ случайностямъ, отъ которыхъ избавляются только при помощи бодшаго счастья, съ прибавкой порядочнаго запаса знанія и присутствія духа. Хорошія качества судна много способствуютъ, въ этихъ опасныхъ случаяхъ, избѣгать бѣды. Пока киль не коснулся дна, надежда еще не потеряна;—но когда вмѣсто судна легкаго на ходу, послушнаго рулю, подъ ногами у васъ палуба тяжелой и неуклюжей лайбы, тогда можно всего опасаться въ тѣхъ критическихъ случаяхъ, изъ которыхъ смѣлый и ловко управляющійся командиръ, безопасно вывелъ бы хорошее судно. Корветы отправлявшіеся въ кругосвѣтное плаваніе, не принадлежали къ числу судовъ *чистой крови*: Это были два смиренные транспорта, никогда не предназначавшіеся для той блистательной роли, къ которой призывала ихъ игра случая. Когда они исполняли скромную службу, для которой были созданы, то назывались l'Abondance и le Gros-Ventre. Съ перемѣной судьбы, они подобно многимъ выскочкамъ перемѣнили и имя: l'Abondance, на которомъ долженъ былъ находиться начальникъ экспедиціи, сдѣлался корветомъ Его Величества la Truite, а le Gros-Ventre, принявъ названіе бурной рѣчки и горделиво наименовался la Digance. На каждый изъ нихъ назначили по 92 человекъ команды, поставили по шести 8 фунтовыхъ пушекъ и по двѣ 36 фунтовыхъ карронады, снабдили ихъ фалконетами, мушкетонами, ружьями, пистолетами, интрепелями и саблями, словомъ всѣмъ, чѣмъ снабжаютъ военныя суда. Въ кормовой части устроили возвышенный ютъ для помѣщенія командировъ, а на толстыхъ бимсахъ этого юта, устроили дорожки для передвиженія платформы.... Для поворотнаго орудія?... Нѣтъ юныя моряки,—просто для вѣтряной мельницы.

Предвидѣли, что посѣщая различныя острова, мы можетъ быть и найдемъ тамъ зерновой хлѣбъ, но никакъ не предположили, что бы мы могли отыскать тамъ муку.

Согласитесь, что было бы обидно, за неимѣніемъ мельницы, умирать съ голоду на грудяхъ зерноваго хлѣба! Мы вступили въ эпоху остроумныхъ изобрѣтеній, когда на простоту

отцевъ нашихъ, начинали смотрѣть съ невольнымъ сожалѣніемъ: многіе удивлялись, какъ эти ограниченные люди, не придумали прежде такого простаго средства, избавлять отъ голода экипажи судовъ, посылаемыхъ въ дальнія плаванія. Великолѣпная вѣтряная мельница, футовъ въ 12 или 15 вышиною, подобно деревенской колокольнѣ воздвиглась на ютѣ каждаго изъ корветовъ. Дорожки, по которымъ скользили платформы, должны были служить для перемѣщенія мельницъ на вѣтеръ, при каждомъ поворотѣ. Какъ видите, все было придумано остроумно и хорошо. Жажда къ улучшеніямъ не остановилась на этомъ. Корветы наши были обшиты мѣдью, какъ и всѣ военныя суда: это было сдѣлано послѣ американской войны и въ слѣдствіе настоятельныхъ требованій Сьюффрена. Вообразили что суда, которымъ предстояло быть можетъ не одинъ разъ стоять на мели, не въ состояніи будутъ замѣнять потерянные ими листы мѣдной обшивки и нашли за лучшее, обшить корветы гвоздями. До изобрѣтенія мѣдной обшивки, подводную часть судовъ обивали толстыми, широко-шляпными гвоздями, вколачивая ихъ въ плотную одинъ возлѣ другаго. Кираса эта была непреодолима для морскихъ червей, но неровная, она вскорѣ покрывалась ракушками и длинной морской травой, которая тащилась за судномъ какъ волокна молюски. Можно представить какъ задерживала ходъ эта неровная и липкая поверхность. Если бы нарочно захотѣли приготовить для насъ опасности и затрудненія, вѣроятно для увеличенія нашей будущей славы, то лучшаго не могли бы придумать. Прибавьте ко всему этому, грузъ восемнадцати мѣсячной провизіи, множество вещей для мѣны съ дикарями,—и вы получите идею о безконечныхъ переходахъ, объ опасныхъ приближеніяхъ къ берегу, о безпрерывно угрожающихъ крушеніяхъ, которыя являлись намъ въ перспективѣ, съ перваго же дня вступленія подъ паруса.

Все это однакожь вознаграждалось превосходнымъ составомъ общества офицеровъ. Избранные изъ числа самыхъ дѣятельныхъ и способныхъ, они вполне достойны были чести служить въ корпусѣ офицеровъ, познаніямъ котораго отдавали полную

справедливость всѣхъ европейскіе флоты. Матросы, набранные въ Сенъ-Мало, имѣли твердыя качества Бретонцевъ, способности и живость Нордманцевъ. Къ несчастію, кромѣ моряковъ, на корветы назначили еще натуралистовъ, астрономовъ, географовъ и живописцевъ. Такимъ образомъ, общество военныхъ чиновъ, удвоилось обществомъ гражданскихъ и общій столъ не смотря на всѣ старанія, представлялъ двѣ совершенно отдѣльныя категоріи: офицеровъ и *ученыхъ*,—сомнительное предзнаменованіе согласія и дружества для предстоящей кампаніи. Правда что элементы эти, по самому свойству своему способные раздѣлиться, находились подъ твердою и уважаемою властью начальника, который, съ безукоризненной вѣжливостію, умѣлъ соединять дѣйствіе воли тѣмъ болѣе непоколебимой, что оно всегда основывалось на справедливости и добротѣ. Выборъ подобнаго человѣка, въ состояніи уже былъ обезпечить успѣхъ экспедиціи, не смотря на столько дурныхъ распрямленій. Г. де Бретиньи (de Bretigny), офицеръ съ обширными свѣденіями и неоспоримыми достоинствами, долго плавалъ въ Индѣйскомъ морѣ, посѣтилъ отдаленные архипелаги Азіи, и въ мѣстахъ, гдѣ повидимому все уже было изслѣдовано, открылъ для мореплаванія новыя, неизвѣстные пути.

Назначенный начальникомъ экспедиціи, г. де Бретиньи сей-часъ же предложилъ раздѣлить предстоящіе труды и опасности, другу своему, въ преданности котораго былъ совершенно увѣренъ. По просьбѣ его, г. де Террасонъ, майоръ королевскаго флота, былъ назначенъ командиромъ *la Dugance*. Судьба этихъ достойныхъ офицеровъ, не смотря на ихъ старую и тѣсную дружбу, была различна. Г. де Террасонъ медленно совершалъ свою карьеру, но это не помѣшало ему еще съ большимъ жаромъ желать раздѣлить опасности и славу своего друга. Третіе мѣсто занималъ г. де Мовуази, первый лейтенантъ на корветѣ *la Truite*, которымъ лично командовалъ г. де Бретиньи, имѣвшій еще чинъ капитана корабля. Г. де Мовуази, могъ бы съ достоинствомъ занять первое мѣсто, еслибы былъ старѣе годами и чиномъ, потому что онъ

происходилъ отъ старинной фамиліи и обладалъ всѣми качествами необходимыми для хорошаго моряка. Но надменный отъ природы, онъ слишкомъ мало старался скрывать въ какой степени гордился и своимъ происхожденіемъ и сознаніемъ своихъ достоинствъ. Обстоятельство это, могло бы произвести непріятныя столкновенія между старшимъ офицеромъ корвета и его товарищами; но къ счастью нельзя было опасаться, чтобы онъ не преклонился предъ сѣдинами челоуѣка, который всю жизнь свою посвятилъ на службу Франціи.

По выходѣ корветовъ на рейдъ, съ безпокойствомъ замѣтили, что они слишкомъ перегружены. Сомнительно было, чтобы они безопасно выдержали малѣйшій шквалъ. *La Dugançe*, въ особенности, казалось вовсе не имѣть остоичности. Однакожъ надѣялись, что ежедневный расходъ провизіи облегчивъ корветы, возвратитъ имъ ихъ морскія качества. Хорошая погода и попутные вѣтры, которыхъ ожидали чтобы выйти изъ Бискайской бухты, установились и въ исходѣ сентября 1791 года мы благополучно снялись съ якоря. Въ морѣ, г. де Бретиньи распечаталъ врученныя ему депеши и нашелъ въ нихъ патенты, для себя на чинъ контръ-адмирала, для г.г. Террасона и де Мовуази на чинъ капитана корабля.

Плаваніе до Канарскихъ острововъ, мы совершили съ попутнымъ вѣтромъ. Мы прошли это разстояніе въ пятнадцать дней, не смотря на то, что корветы наши были отчаянно тяжелы на ходу и при самыхъ благопріятныхъ вѣтрахъ не подвигались болѣе шести или семи узловъ въ часъ. Едва оставили брестскій рейдъ, какъ уже замѣтили значительную разницу въ качествахъ обоихъ корветовъ, этихъ черепахъ, предназначенныхъ плавать постоянно вмѣстѣ, идти до самыхъ антиподовъ однимъ ходомъ и не теряя другъ друга изъ виду. Корветъ на которомъ находился начальникъ экспедиціи, ходилъ и управлялся несравненно лучше нежели *la Dugançe*, которому предстояло такимъ образомъ удвоить бдительность и дѣятельность.

Этотъ переходъ, далъ намъ почувствовать то, что ожидало насъ впереди, несмотря на то что насъ оживляли еще на-

дежды въ будущемъ, всегда сильныя въ насъ въ началѣ плаванія, и въ послѣдствіи исчезающія одна за другою. Многое измѣнилось съ тѣхъ поръ, какъ *la Tuite* и *la Durance* оставили Брестъ, но условія жизни морскихъ офицеровъ остались тѣже. Жизнь на суднѣ, какъ этого и надо ожидать, будетъ всегда однообразна. Заключенная въ тѣсныя рамки, она проходитъ день за день, сегодня какъ вчера. Атмосферическія перемѣны, едва ли не единственныя случайности которыя ее разнообразяютъ и служатъ неисчерпаемымъ источникомъ для разговоровъ: какъ дулъ вѣтеръ, какъ дуетъ онъ теперь и какъ будетъ онъ дуть въ послѣдствіи. Продолжительныя споры возникаютъ на эту тему. Одинъ находитъ при этомъ случай въ сотый разъ рассказать о своихъ плаваніяхъ, другой тономъ древнихъ оракуловъ высказываетъ свои афоризмы или предсказанія. Распоряженій начальника почти никогда не одобряютъ: назначенный имъ курсъ не хорошъ, парусность несутъ не ту, которую бы слѣдовало и проч. Вдругъ изъ этихъ техническихъ вопросовъ, возникаетъ какой нибудь серьезный вопросъ историческій или философскій; начинаютъ горячиться, къ спору примѣшиваются сарказмы и во избѣжаніе неприятныхъ столкновеній, спѣшатъ поскорѣе прекратить разговоръ. Часто предметомъ бесѣды служатъ недостатки и ошибки ближняго; послѣднее или будущее производство поражаютъ тысячи коментарій. Все это разговоры общіе. Бесѣды тайныя — совершенно различны и въ нихъ-то проявляется во всей чистотѣ своей, благородное сердце моряка.

Что бы пополнить запасъ воды и провизіи, мы зашли въ Санта-Круцъ на Тенерифѣ. Наканунѣ ухода нашего изъ этого порта случилось происшествіе, которое задержало насъ на нѣсколько времени. На каждомъ корветѣ, въ числѣ команды, было человѣкъ по пятнадцати солдатъ-канонировъ. Одинъ изъ нихъ, вмѣстѣ съ другими матросами былъ отпущенъ на берегъ. Вечеромъ, онъ торопился на пристань гдѣ ожидала его шлюпка, когда въ городѣ зазвонили *Angelus*. Въ то время, въ испанскихъ колоніяхъ былъ обычай, съ первымъ ударомъ колокола останавливаться, оставлять всякую работу и стано-

виться на колѣни. Канониръ нашъ, боявшійся опоздать на шлюпку, прибавилъ шагу. Когда онъ проходилъ мимо гаубтвахты, караульный офицеръ потребовалъ что бы онъ остановился и сталъ на колѣни. Канониръ или не понялъ чего отъ него требовали, или былъ немножко разгоряченъ винными парами, во всякомъ случаѣ онъ рѣшительно отказался исполнить приказаніе. Офицеръ позвалъ солдатъ и хотѣлъ задержать его, но канониръ вынулъ саблю и принялся обороняться. Свидѣтели этой сцѣны, присоединились къ солдатамъ и послѣ отчаянной защиты, несчастный герой былъ обезоруженъ и отведенъ въ тюрьму. Узнавши объ этомъ происшествіи, адмиралъ просилъ городское начальство выдать виновнаго, обѣщая взыскать съ него въ примѣръ другимъ. Городское начальство отвѣчало, что не отпустить его и само раздѣляется съ нимъ какъ слѣдуетъ. Видя что просьбы его не уважаютъ, адмиралъ перемѣнилъ тонъ, и объявилъ губернатору, что ежели чрезъ нѣсколько часовъ ему не выдадутъ этого человека, то онъ подведетъ корветы къ фортамъ, откроетъ огонь и будетъ дѣйствовать до тѣхъ поръ, пока требованія его не будутъ исполнены. Въ тоже время, чтобъ показать что это не пустая угроза, онъ слѣлалъ сигналъ сняться съ якоря и оба корвета приблизились къ берегу. Смѣлый поступокъ этотъ произвелъ желаемое дѣйствіе и канониръ былъ немедленно представленъ на адмиральскій корветъ. Нельзя представить себѣ въ какой степени твердость адмирала, усилила еще то уваженіе, которое къ нему питали. Г. де Бретиньи очень хорошо понималъ, что 8 фунтовыхъ орудій, которыми были вооружены корветы, не въ состояніи отвѣчать на огонь фортовъ; но онъ рѣшился скорѣе дозволить пустить корветы ко дву, нежели уступить, и зналъ что Испанцы призадумаются отважиться на такой поступокъ, послѣдствія котораго мудрено было предвидѣть. Чтобы вполне оцѣнить въ какой степени была благоразумна рѣшимость адмирала, надо припомнить въ какое время мы оставили Францію: революціонныя идеи, распространившіеся повсюду, ослабили дисциплину. Начальники могли поддерживать власть свою, единственно только вы-

казывая большую энергію. Твердость выказанная адмираломъ въ этомъ случаѣ, имѣла самое благодѣтельное вліяніе во все продолженіе нашей кампаніи.

Мы снялись съ Санта-Круцскаго рейда при тихомъ вѣтрѣ. *la Truite* безъ труда вышелъ въ море, *la Durance*, по обыкновенію своему неповоротливый, былъ снесенъ волненіемъ и теченіемъ, принужденъ бросить якорь и только при помощи гребныхъ судовъ выбрался съ рейда. Едва скрылись отъ насъ Канарскіе острова, какъ насъ окружили шѣлья стада рыбы: тунцовъ, бонитовъ, золотыхъ рыбокъ, и странно,—рыба эта слѣдовала только за *Durance*. Напрасно мы мѣнялись мѣстами,—*la Truite* не могъ обмануть рыбы, которая не переставала окружать только нашъ корветъ. Чтобы имѣть возможность въ свою очередь попользоваться этимъ даромъ providѣнія, *la Truite* прибѣгалъ къ нашей щедрости: всякій день этотъ корветъ вступалъ къ намъ въ кильватеръ и мы на буйкѣ вытравливали ему часть нашей добычи. Мы столько ловили рыбы, что наконецъ капитанъ принужденъ былъ запретить заниматься ловлею послѣ восьми часовъ утра.

У экватора насъ встрѣтили штормы и жестокія грозы. Воздухъ, море, облака, все казалось было преисполнено электричествомъ. Ночью, корветы казалось плавали въ огненномъ морѣ. Струя оставляемая ими, видась длинною пламенною лентой, искры тысячами сыпались подъ водорѣзомъ или блистали на бортахъ, подобно каплямъ росы; множество рыбъ, при синеватомъ отблескѣ, кружились около корветовъ, обхватывая ихъ кругами блестящими какъ горящая сѣра. Къ счастью грозы эти, не имѣли вреднаго вліянія на здоровье команды. Черезъ сто одиннадцать дней по уходѣ изъ Бреста, мы благополучно бросили якорь въ Столовой Бухтѣ, на мысѣ Добрая Надежда. Мы знали теперь, какой быстроты должны ожидать отъ нашихъ корветовъ, и при мысли объ огромныхъ разстояніяхъ, которыя намъ оставалось еще переплыть, приходилось вооружиться терпѣніемъ. Впрочемъ, я лично не находилъ чтобъ время шло слишкомъ медленно. Начать съ того, что я былъ отчаянный рыбоводъ: большую часть дня,

я проводилъ верхомъ на бушпритѣ, наблюдая за тунцами и золотыми рыбками. Я имѣлъ особенное искусство готовить летучихъ рыбокъ изъ сала, куска бѣлаго холста и двухъ перьевъ отъ чайки или глупыша. Эту рыбку я очень искусно насаживалъ на крючекъ и заставлялъ прыгать по верхушкамъ волнъ, подражая очень удачно скачкамъ летучей рыбы, когда она преслѣдуемая неприятелемъ, выскакиваетъ изъ воды скользя надъ поверхностью моря и вновь погружается, пока крылья ея не обсохли на солнцѣ. Ловля шла очень удачно, такъ что я одинъ снабжалъ столъ капитана и офицеровъ. Въ послѣдствіи, я нѣсколько разъ плавалъ въ этигъ водахъ, но или я былъ уже не такъ ловокъ и настойчивъ какъ прежде, или море стало не такъ обильно рыбою, только прежней чудесной ловли уже не было. Надо также прибавить, что нынѣшнія суда обшитыя мѣдью, уже нетаскаютъ за собою, подобно нашимъ корветамъ, цѣлый подводный лѣсъ; они не имѣютъ приманки, которую представляли прожорливымъ рыбкамъ, тысячи ракушекъ и моллюсокъ скрытыхъ въ нашемъ гербаріумѣ. La Dugasse походилъ на одинъ изъ тѣхъ древесныхъ пней, которые долго плаваютъ въ морѣ и около которыхъ, постоянно собираются цѣлыя стада рыбы, большія пожирали маленькихъ, а тѣ въ свою очередь питаясь животными низшей породы.

Впрочемъ, рыбная ловля, не была для меня единственнымъ занятіемъ. Благодаря ученой цѣли съ которою снаряжена была экспедиція; офицерамъ предоставили въ распоряженіе превосходную бібліотеку составленную изъ лучшихъ сочиненій французской литературы и изъ описаній всѣхъ путешествій какъ древнихъ, такъ и новѣйшихъ. Окруженный людьми образованными и учеными, я вскорѣ почувствовалъ ихъ превосходство надъ собою, и захотѣлъ во чтобы ни стало не отстать отъ нихъ. Къ счастью, съ ихъ стороны я встрѣтилъ полное содѣйствіе, каждый изъ нихъ старался помогать моимъ усиліямъ. Говоря правду, товарищи мои въ этомъ путешествіи, были единственными моими учителями, потому что воспитаніе мое, стоило моему отцу всего тридцать франковъ.

Мое появленіе на свѣтъ, обошлось ему только въ половину дешевле.

Длинные переходы, гнилая вода, испорченная провизія и бурныя ночи, развиваютъ между матросами цынгу и между офицерами несогласіе. Намъ удалось предотвратить цынгу съ помощію кисловатыхъ напитковъ, но для предупрежденія несогласія между офицерами, не нашлось такого же дѣйствительнаго средства. Вскорѣ по уходѣ нашемъ изъ Санта-Круца, возникли распри между офицерами и учеными. Адмиралъ понялъ, что лучше всего было рязрѣшить нѣкоторымъ недовольнымъ остаться на берегу. Одинъ астрономъ, одинъ натуралистъ и одинъ живописецъ, остались въ Столовой бухтѣ. У насъ еще довольно было ученыхъ для описаній и изслѣдованій. Къ несчастію, тѣ которые выбыли, не унесли съ собою несогласія: вскорѣ война возникла между географіей и естественной исторіей. Адмирала обвиняли въ пристрастіи къ гидрографическимъ работамъ. Сперва были только два непріязненные лагеря, вскорѣ ихъ сдѣлалось три, потомъ четыре. Всѣ эти претензіи въ состояніи были привести въ отчаяніе самаго терпѣливаго человѣка. Адмиралъ однакожь оставался спокоенъ, онъ умѣлъ быть и твердымъ и уступчивымъ когда нужно, и всегда непоколебимымъ въ рѣшеніяхъ, которыя признавалъ полезными и справедливыми.

Съ этимъ-то неблагопріятнымъ настроеніемъ духа, предприняли мы новый переходъ. Съ мыса Доброй Надежды, мы должны были итти прямо, не останавливаясь къ Ванъ-Дименовой землѣ и обойдя ее, войти въ архипелаги Океаніи. На пути мы предполагали опредѣлиться у острововъ Св. Павла и Амстердамъ и повѣрить, если нужно, наши хронометры; на каждомъ изъ корветовъ было по одному хронометру Берту (Berthoud) и повѣскольку отражательныхъ круговъ Лемуара. Въ этомъ отношеніи мы были снабжены почти также хорошо, какъ это дѣлается и въ настоящее время; не знаю даже, найдутся ли теперь офицеры, которые умѣли бы дѣлать обсервацію такъ, какъ это дѣлали офицеры *la Tuite* и *la Dugance* и хронометры которые могли бы сравняться съ хронометра-

ми художника, котораго никто не могъ превзойти въ искусствѣ.

Мы оставили столовую бухту при благоприятной погодѣ и попутные вѣтры сопровождали насъ до входа въ Мозамбикскій проливъ: здѣсь встрѣтили насъ переменные вѣтры и намъ пришлось выдержать довольно сильный шквалъ, во время котораго, при качкѣ, мельница на ютѣ la Duganсе оборвала найтовы и переломала сѣтки, съ страшнымъ грохотомъ отправилась за бортъ. Въ то же время и la Truite имѣлъ счастье избавиться отъ своего *окрмленнаго злыка, носившагося надъ волнами.*

Послѣ сорока-трехдневнаго плаванія, открылся островъ Амстердамъ. Видъ этого острова оживилъ всѣхъ. Мы были убѣждены, что адмиралъ не упуститъ случая остановиться здѣсь и пополнить коллекціи начатыя на Генерифѣ и на мысѣ Доброй Надежды. Мы приближались къ берегу при свѣжемъ NW вѣтрѣ. Это обстоятельство и трудность отыскать у острова, имѣющаго видъ крутаго конуса, хорошее якорное мѣсто, заставило адмирала рѣшиться продолжать плаваніе. Мы обогнули островъ въ четырехъ кабельтовахъ; многіе были недовольны рѣшеніемъ адмирала, но мы такъ медленно подвигались впередъ, что необходимо было избѣгать всякихъ напрасныхъ остановокъ. Мы употребили полтора мѣсяца, чтобы пройти разстояніе, которое капитанъ Коксъ (Сох) пробѣжалъ нѣкогда въ восемнадцать дней.

Мы продолжали плаваніе сопутствуемые постоянными свѣжими вѣтрами; нѣсколько разъ видѣли мы море все покрытое фосфорическимъ свѣтомъ, что всегда предвѣщало грозу. Однажды на мачтахъ нашихъ показался Сентъ-Эльмскій огонь; адмиралъ приказалъ заблаговременно убавить парусовъ, но вскорѣ порывы сдѣлались такъ сильны, что при самой малой нарушенности, корветы шли на фордевиндъ по десяти узловъ. Это былъ единственный случай въ теченіе всей кампаніи, гдѣ они дозволили себѣ подобную быстроту.

При постоянно попутныхъ вѣтрахъ, самые плохіе холоки добираются наконецъ до мѣста: черезъ двадцать три дня по-

слѣ того, какъ мы опредѣлились у острова Амстердамъ, астрономическія наблюденія показали намъ, что мы приближаемся къ цѣли нашего плаванія. Это было въ исходѣ апрѣля, то есть когда въ этихъ моряхъ начинается зима. Адмиралъ намѣревался зайти въ заливъ Эдвенчуръ, открытый капитаномъ Фюрно въ 1773 году и посѣщенный Кукомъ въ 1777. Судя по описанію составленному знаменитымъ мореплавателемъ, адмиралъ надѣялся найти тамъ хорошее якорное мѣсто и всѣ удобства для пополненія запасовъ воды и дровъ. Мы приближались къ берегу, очертаніе котораго казалось намъ очень сходнымъ съ описаніемъ Кука, но на самомъ дѣлѣ, ошибочно опредѣлившись у Едистонской скалы, мы были въ двадцати пяти миляхъ къ зюйдъ весту, отъ этой якорной стоянки и подъ всѣми парусами летѣли въ совершенно неизвѣстный заливъ. Когда замѣтили ошибку, было уже поздно исправить ее, тѣмъ болѣе, что въ морѣ виднѣлись буруны, которые намъ трудно было бы обогнуть. Къ счастью вѣтеръ дулъ черезъ берегъ и помѣръ того какъ мы входили въ заливъ, волненіе постепенно уменьшалось. Лотъ показывалъ хорошій грунтъ и какъ ночь уже приближалась, то мы и рѣшились встать на якорь. Мы не подозревали тогда, что случай помогъ намъ сдѣлать весьма важное открытіе.

На другой день, гребныя суда наши осматривая заливъ при входѣ въ который мы бросили якорь, открыли обширный бассейнъ, закрытый отъ всѣхъ вѣтровъ, окруженный возвышенностями, въ которомъ, судя по гладкому и прозрачному виду моря, нельзя было предполагать ни отмелей ни рифовъ. На западномъ берегу, ручей прѣсной воды вливался въ море. При устьи этого источника, замѣтили нѣсколько хижинъ построенныхъ изъ вѣтвей и древесной коры; тутъ же найдены груды устричныхъ раковинъ и ракушекъ, полуобгорѣлые куски дерева,—ясные признаки недавняго пребыванія здѣсь человѣка. Дальнѣйшія изслѣдованія оправдали наши надежды. Пользуясь штилемъ продолжающимся здѣсь нѣсколько часовъ послѣ восхода солнца, мы снялись съ якоря

и съ помощію гребныхъ судовъ, вошли въ этотъ превосходный портъ, который и назвали Сѣвернымъ портомъ.

Поставя суда въ безопасное мѣсто, немедленно принялись за необходимыя исправленія; осмотрѣли вооруженіе, пополнили запасъ воды и дровъ, но съ сожаленіемъ увидѣли, что о провизіи нашей не позаботились такъ какъ бы это слѣдовало. Сухари въ особенности были наполнены личинками и наѣдомыми. Галеты проточенныя по всѣмъ направленіямъ, рассыпались въ пыль отъ малѣйшаго прикосновенія. Микроскопическія наѣдомыя ужасно насъ беспокоили; онѣ летали повсюду и нельзя было открыть рта безъ опасенія проглотить нѣкоторое ихъ количество; къ этому бичу присоединился еще другой, не менѣе неприятный: тараканы размножились до невѣроятной степени, крысы плодились съ такимъ же успѣхомъ. Отъ всѣхъ этихъ животныхъ, воздухъ на корветахъ сдѣлался невыносимъ. Я рѣшился уступить имъ мѣсто и спать не иначе какъ на верху. Для этого я выбралъ курятникъ стоявшій на шкафутѣ, и во все продолженіе кампаніи, какая бы ни была погода, не имѣлъ другой постели. Во время дождя, я закутывался въ широкій плащъ и такимъ образомъ спалъ восемнадцать мѣсяцовъ, не зная безпокойствъ, отъ которыхъ болѣе или менѣе страдали всѣ мои товарищи.

Время проведенное нами въ Сѣверномъ портѣ было употреблено для изслѣдованія береговъ. Гребныя суда, подъ командою офицеровъ, дѣлали опись берега, нѣкоторыя же изъ нихъ продолжали изслѣдованія къ сѣверу, миль на тридцать отъ мѣста стоянки корветовъ. Такимъ образомъ мы убѣдились, что находимся въ обширномъ проливѣ, по обоимъ берегамъ котораго множество прекрасныхъ гаваней, представляли для судовъ вѣрное убѣжище.

Свѣденія собранныя офицерами нашими при осмотрѣ береговъ, очерки набросанные капитаномъ Кукомъ и грубый рисунокъ Валентина (Valentyu) изображавшій открытія Тасмана въ 1642 году, заставляли адмирала предполагать, что заливъ Эдвенчуръ, есть въ сущности превосходный проливъ такъ какъ и Кукъ и Тасманъ и капитанъ Маріонъ держа-

лись вдали от береговъ у которыхъ мы теперь находились. Между заливомъ Эдвенчуръ и мѣстомъ якорной соянки было разстояніе, въ десять миль отъ востока къ западу и въ двѣнадцать отъ сѣвера къ югу, которое не было изслѣдовано нашими предшественниками. Не оставалось сомнѣнія, что карты и руководства находившіяся въ нашемъ распоряженіи, были составлены невѣрно, неполно и часто гадательно; по этому адмиралъ рѣшился изслѣдовать прежде всего проливъ, въ которомъ мы нашли убѣжище и опредѣлить окончательно положеніе залива Эдвенчуръ.

Съ восходомъ солнца 16 мая, мы вступили подъ паруса, пользуясь легкимъ вѣтромъ отъ N. При помощи нашихъ гребныхъ судовъ, мы вышли изъ залива, нашего перваго открытія, которое должно было повести къ другимъ, еще болѣе важнымъ. До сихъ поръ климатъ казался намъ весьма благопріятнымъ. Термометръ Реомюра постоянно стоялъ между + 9 и + 14, поэтому не смотря на май мѣсяць, соответствующій нашему ноябрю, множество растеній были еще въ цвѣту и на деревьяхъ еще сохранились листья. Встрѣтили въ каналѣ противный вѣтеръ и приливъ, мы бросили якорь на 35 саженьяхъ глубины. Погода была ясная, но барометръ чувствительно упалъ. Эти признаки, въ такое позднее время года, насъ нѣсколько беспокоили, мы взяли всѣ предосторожности, такъ какъ мѣсто стоянки нашей было совершенно открыто. Съ разсвѣтомъ, погода была такая же ясная какъ и наканунѣ, только вершины горъ были покрыты снѣгомъ, сдѣлалось довольно холодно и вѣтеръ продолжалъ дуть отъ норда.

Дождавшись переменъ теченія, мы снялись съ якоря, лавировали до ночи и обогнувъ небольшой островъ, обозначающій съ юга входъ въ каналъ, встали на якорь на 28 саженьяхъ глубины. Темнота скрывала отъ насъ окружающій берегъ, но за то когда вошло солнце и освѣтило эти великолѣпныя мѣста, никогда еще не виданныя Европейцами, мы были вполне вознаграждены дивной картиной открывшейся передъ нашими глазами. Передъ нами разстилался спокойный

бассейнъ, никогда не возмущаемый легкими вѣтрами, дующими между берегами. Между извилинами береговъ, повсюду видѣлись превосходные заливы, въ которыхъ могли бы укрыться флоты цѣлаго міра. Самые старыя изъ нашихъ моряковъ, никогда не видали ничего подобнаго. Мы немедленно принялись за изслѣдованія. Гребныя суда были отправлены осмотрѣть каналъ по всѣмъ направленіямъ. Мнѣ было дозволено отправиться на одной изъ шлюпокъ. Рукавъ моря, въ который мы вошли, простирался къ NW на необозримое разстояніе; для изслѣдованія его намъ понадобилось бы нѣсколько дней. Вѣтеръ намъ благопріятствовалъ и мы хорошо шли противъ теченія. Лотъ повсюду показывалъ глубину отъ 10 до 12 сажень. Берегъ находившійся у насъ въ лѣвой сторонѣ, постепенно возвышался отъ моря; его вѣнчали громадныя деревья. Мѣстами видѣлись просѣки, обещающія свободный доступъ внутрь страны. Мы приблизились къ берегу отыскивая мѣсто, гдѣ бы можно было удобнѣе вытащить нашу шлюпку и устроить ночлегъ. Къ удивленію, мы нашли что берегъ на большомъ протяженіи состоялъ изъ сплошной гранитной скалы, возвышающейся на нѣсколько дюймовъ надъ водою, и очень походилъ на огромную набережную устроенную рукою человѣка. Около этой набережной глубина была не менѣе 9 сажень, грунтъ илъ. Самыя большія суда могли бы здѣсь безопасно швартовиться и килеваться. Проведя ночь на берегу, мы пустились на дальнѣйшіе поиски, но безъ успѣха; а какъ взятая нами провизія приходила къ концу, вѣтеръ свѣжелъ и свѣлся противный, то мы и рѣшились возвратиться на корветъ, гдѣ насъ съ нетерпѣніемъ ожидали.

Другая шлюпка, подъ командою одного изъ офицеровъ Іа Truite, идя постоянно по направленію къ NNO, замѣтила наконецъ, что проливъ постепенно суживается, теченіе становится сильнѣе, а вдали, за каналомъ не болѣе одной мили шириною, ясно видѣлось открытое море. Офицеръ командовавшій шлюпкой, высадился на песчаный перешеекъ соединявшій двѣ отдѣльныя части восточнаго берега и пройдя

перешеекъ этотъ съ ружьемъ въ одной рукѣ и съ компасомъ въ другой, очутился въ заливѣ Эдвенчуръ. Задача была рѣшена: проливъ при входѣ въ которой стояли корветы, отдѣлялъ отъ материка островъ составлявшій восточный берегъ пролива, и у восточнаго берега этого острова останавливались въ 1773 году Фюрно, а четыре года спустя—капитанъ Кукъ.

Послѣ этого открытія, адмиралъ рѣшился пройти каналомъ въ море. Вѣтеръ былъ противный и мы подвигались лавировкою, становясь каждый вечеръ на якорь. Гребные суда шли на буксирѣ у корветовъ. Время отъ времени ихъ посылали закинуть неводъ въ какомъ нибудь заливѣ и часа черезъ два, они возвращались съ большимъ запасомъ рыбы, гомаровъ и ракушекъ. Охотники наши воспользовались этимъ, чтобы ознакомиться съ внутренностію страны: они настрѣляли попугаевъ и перюшекъ всѣхъ сортовъ и видовъ. Натуралисты распространили у насъ страсть къ коллекціямъ: всякій хотѣлъ имѣть свою; въ особенности любили поиски за раковинами. Это перепугало наконецъ нашихъ ученыхъ, опасавшихся, что такимъ образомъ отъ нихъ ускользнутъ пожалуй нѣкоторые неизвѣстные еще роды раковинъ; они обратились къ адмиралу, который и приказалъ намъ, показывать натуралистамъ результаты всѣхъ нашихъ поисковъ. Само собою разумѣется, что послѣ этого приказа, каждый изъ насъ заботился только о томъ, какъ бы лучше скрыть отъ всѣхъ взоровъ свои рѣдкости.

Мы шли проливомъ четыре дни. Передъ выходомъ, намъ удалось войти въ сношеніе съ нѣкоторыми дикарями. До сихъ поръ, мы часто замѣчали на берегу слѣды людей, видѣли даже какъ дикари, прикрытые только шкурами кенгуру, скрывались въ лѣсу при нашемъ приближеніи, но всѣ усилія наши, войти съ ними въ сношеніе, оставались тщетными. Понятно, что мы обрадовались случаю узнать какого рода люди живутъ въ этихъ непроходимыхъ лѣсахъ. Первое свиденіе наше съ дикарями было самое дружеское: имъ предложили нѣсколько шейныхъ платковъ, которыми они сейчасъ же повязали себѣ голову; видъ ножа испугалъ ихъ,

въ особенности когда имъ хотѣли показать какъ имъ дѣйствовать и когда стали точить его на камень. Въ теченіе кампаніи, намъ приходилось ближе и основательнѣе ознакомиться съ жителями Ванъ-Дименовой зем.ш: первое впечатленіе произведенное ими на меня было чрезвычайно странно. Я удивился находя въ этой широтѣ, негровъ совершенно подобныхъ жителямъ Новой Гвиней. Когда впоследствии мнѣ приходилось слышать различныя разсужденія о происхожденіи разныхъ породъ людей, о превращеніяхъ которымъ подвергались потомки одного и того же колѣна, переходя въ разные климаты,—я вспомнилъ о неграхъ Ванъ-Дименовой зем.ш. На параллели 42° среди лѣсовъ столь же мрачнымъ какъ священные лѣса Галліи, я находилъ истыхъ сыновъ Хама, во всемъ совершенствѣ ихъ отвратительнаго безобразія.

Мы вышли изъ пролива на тридцать седьмой день, послѣ прибытія нашего къ этимъ берегамъ. На протяженіи двадцати четырехъ миль, проливъ этотъ представляетъ повсюду спокойныя и безопасныя якорныя мѣста. Безъ всякаго сомнѣнія, не маловажною услугою для мореплаванія было открытіе наше, сдѣланное тамъ именно, гдѣ Тасманъ и его послѣдователи видѣли только опасный заливъ, самое названіе котораго было страшно для моряковъ.

Отойдя отъ пролива не болѣе двухъ миль, мы увидѣли, что мысы обозначающіе входъ въ проливъ, совершенно слились съ окружными берегами, такъ что неоставалось никакого признака, по которому можно было бы предполагать о существованіи пролива. Такимъ образомъ ошибка Тасмана была не только извинительна, но и сами мы повторили бы ее еслибы судьба, такъ сказать, не вела насъ за руку. Опредѣлявшись надлежащимъ образомъ у Эддистонской скалы, мы, безъ всякаго сомнѣнія, бросили бы якорь не иначе какъ въ заливѣ Эдвенчуръ и простоявъ тамъ нѣсколько времени, взяли бы тотъ путь, которымъ шли Тасманъ, Марионъ, Фюрно и Кукъ, тщательно избѣгая страшнаго залива Буръ, который судя по картѣ Валентина, былъ открытъ для всѣхъ вѣтровъ. Многіе мореплаватели вѣроятно послѣдовали бы

нашему примѣру, не воображая что заливъ Буръ вовсе не такъ страшенъ, какъ названіе которое онъ носитъ. Долго еще можетъ быть, старались бы отыскивать якорныя мѣста, тамъ, гдѣ Фюрно открылъ заливъ Эдвенчуръ, гдѣ Тасманъ и Маріонъ нашли заливъ Фридриха-Гендрикса и проклятіе долго бы еще лежало на заливѣ, въ который Тасманъ и Кукъ не рѣшились войти изъ опасенія не выйти оттуда. Благодаря нашей счастливой ошибкѣ, предубѣжденія эти были разсѣяны. Европа вскорѣ должна была узнать, что лучшіе въ мірѣ рейды, удобнѣйшія гавани, находится на южной оконечности Ванъ-Дименовой земли.

Дойдя до мѣста гдѣ остановились изслѣдованія гребныхъ судовъ корвета *la Truite*, мы увидѣли новой заливъ, и влѣво отъ него обширнѣйшій рукавъ моря, простиравшійся къ сѣверу. Къ несчастію, при дувшихъ тогда свѣжихъ, противныхъ вѣтрахъ, тщательныя изслѣдованія потребовали бы много времени. Мы рѣшились отложить этотъ трудъ до болѣе благопріятнаго времени, потому что оставляли Ванъ-Дименову землю, съ твердымъ намѣреніемъ туда возвратиться. Въ глубинѣ залива Буръ, на правомъ берегу рукава моря нанесеннаго нами на карту въ слѣдующемъ году, возвышается теперь цвѣтущій городъ Гобартъ-Тоунъ. Красивыя деревни разбросаны въ долинахъ, непроходимыя лѣса уступили мѣсто полямъ покрытымъ жатвою, множество судовъ тѣснятся близъ устья рѣки Дервентъ (*Derwent*), не сохранившей даже имени которые мы ей дали. Предсказанія наши о будущности этой великолѣпной страны осуществились..... но не такъ какъ мы имѣли право надѣяться, — не для выгодъ нашего отечества.

V.

Въ 1774 году Кукъ изслѣдовалъ восточный берегъ Новой Каледоніи; мы въ свою очередь намѣревались осмотрѣть западный берегъ этого острова. Намъ приходилось пробѣжать около пятисотъ двадцати миль, чтобы достигнуть до острова Сосенъ (*des Pins*), отдѣленнаго проливомъ отъ Новой Ка-

ледоніи. Благодаря зюйдъ—вестовымъ вѣтрамъ, мы благополучно совершили этотъ переходъ въ 18 дней и начали свои изслѣдованія отъ рифа, находящагося къ югу отъ Новой Каледоніи.

Вскорѣ представился намъ случай, убѣдиться въ тѣхъ опасностяхъ, которыя ожидали насъ въ будущемъ. Черезъ три дня, послѣ прихода нашего къ Новой Каледоніи, выбираясь на вѣтеръ у рифа, который казалось мы уже обогнули, мы вдругъ, съ развѣтомъ, очутились среди буруновъ. Вѣтеръ былъ свѣжій, волненіе большое, пространство въ которомъ намъ приходилось лавировать, чрезвычайно узкое. *La Truite* опередившій насъ, находился на краю гибели. Не поверотивъ нѣсколько разъ оверъ-штагъ, онъ находился отъ камней только въ нѣсколькихъ кабельтовыхъ. Г. де Мовуази., вышелъ на верхъ и самъ началъ командовать; онъ маневрировалъ съ такою точностію, что успѣлъ наконецъ вывести корветъ изъ опаснаго положенія. Успѣхъ этотъ приписывали тому, что при поворотѣ г. де Мовуази отдалъ фока шкотъ вмѣстѣ съ кливеръ шкотомъ. Я думаю, что онъ обязанъ успѣхомъ своему замѣчательному хладнокровію и крѣпости своихъ нервовъ. Вмѣсто того, чтобы поворачивать въ четвертый разъ, когда корветъ еще неоправился послѣ неудачнаго поворота, онъ далъ ему время взять ходъ, усилилъ этимъ дѣйствіе руля и хотя подошелъ при этомъ такъ близко къ камнямъ, что самые смѣлые пришли въ ужасъ, однакожь, когда руль положили на бортъ и отдали шкоты, корветъ былъ уже какъ бы живое существо, готовое отвернуться отъ буруновъ, будто сознавая угрожающую опасность. Конечно *la Durance* не отдѣлался бы такъ счастливо, и спасеніемъ своимъ, онъ обязанъ единственно своимъ дурнымъ качествамъ: въ ночь мы такъ отстали отъ передоваго корвета, что замѣтя его опасное положеніе, преспокойно повертели черезъ фордевиндъ и отошли отъ буруновъ.

Девять дней шли мы вдоль рифа идущаго параллельно берегу: мы подходили къ самымъ бурунамъ, отыскивая проходъ между кораллами. Между берегомъ и рифомъ, море

было совершенно спокойно и представляло прекрасную якорную стоянку; у самых буруновъ, имѣя лотлинь въ шестьдесятъ сажень, мы не доставали дна. По ночамъ, мы употребляли всевозможныя усилія, чтобы остаться на томъ мѣстѣ, гдѣ вечеромъ окончили наши изслѣдованія. Подобное плаваніе, на такихъ судахъ, какъ наши корветы, было не легко и я всегда съ восторгомъ вспоминаю о настойчивости и смѣлости, которыхъ въ то время мнѣ привелось быть свидѣтелемъ. Мы употребили четырнадцать дней, чтобы прослѣдить шагъ за шагомъ очертаніе берега и окружающій его рифъ.

Результаты восьмимѣсячной кампаніи были вполне удовлетворительны, хотя и составляли только часть работъ, которыя мы должны были выполнить. Время важныхъ открытій уже миновалось: нельзя было ожидать встрѣтить на пути своемъ новыя земли, но оставалось еще опредѣлить настоящее положеніе и образованіе огромнаго пространства береговъ и архипелаговъ, только отчасти извѣстныхъ голландскимъ и испанскимъ мореплавателямъ. Въ 1772 году капитанъ де Сентъ-Алуарнъ (Saint Alouarn) остановился у мыса Леевина (Leeuwin), на югозападной оконечности Новой Голландіи. Отъ этого пункта, къ остъ-нордъ-осту тянулся берегъ, про который знали только, что онъ носитъ имя открывшаго его капитана Нуитца (Nuitz). Г. де Сентъ-Алуарнъ, не имѣя необходимыхъ для описи средствъ, доставилъ о берегѣ этомъ только неполныя свѣдѣнія. Близъ оконечности земли Нуитца, на голландскихъ картахъ были означены двѣ группы острововъ носившихъ названіе острововъ Св. Франциска и Св. Петра. Отъ этихъ острововъ лежащихъ въ трехъ стахъ миляхъ къ осту отъ мыса Леевина, до южной части Ванъ-Дименовой земли, на протяженіи двухъ сотъ тридцати миль отъ норда къ зюйду и двухъ сотъ миль отъ оста къ весту, оставалось пространство еще совершенно неизслѣдованное. Не знали даже составляетъ ли Ванъ-Дименова земля часть Новой Голландіи или отдѣляется отъ нее проливомъ. Намъ предписано

было тщательно изслѣдовать это пространство, немедленно по окончаніи работъ у западнаго берега Новой Каледоніи.

Съ такими судами какъ наши, идти къ мысу Лесвинтъ-мимо Ванъ-Дименовой земли, то есть пройти около тысячи миль съ постоянными противными вѣтрами, нечего было и думать; намъ оставались только два пути: Торресовъ проливъ, отдѣляющій Новую Голландію отъ Новой Гвинее, или Молукскій архипелагъ, куда мы могли достигнуть обогнувъ Новую Гвинею съ сѣвера. Мы избрали послѣдній путь, который хотя и длиннѣе, но за то представлялъ намъ возможность зайти въ Амбуанъ, гдѣ мы надѣялись найти всѣ необходимыя пособія, безъ которыхъ едва ли бы намъ можно было продолжать плаваніе.

Идя отъ Новой Каледоніи на NW, мы имѣли въ право Соломоновы острова, передъ собою Новую Британію и въ лѣво архипелагъ Луизіады, въ которомъ едва не погибъ Бугенвилль. Чтобы выйти изъ бассейна въ который мы впадались, намъ предстояло пройти или каналомъ Св. Георгія, отдѣляющимъ Новую Ирландію отъ Новой Британіи или проливомъ Дампиера раздѣляющимъ Новую Британію и Новую Гвинею.

Въ семь дней, мы довольно вѣрно опредѣлили острова Казначейства, и западный берегъ острова Бугенвилля и острова Бука, послѣдняго къ nordъ-весту изъ Соломоновыхъ острововъ. Мы такъ близко держались къ берегу, что дикари подходили къ корветамъ на своихъ пирогахъ, промѣнивать намъ на разныя бездѣлушки свое оружіе. Два раза мы прошли черезъ коралловыя банки; еслибы глубина на нихъ была менѣе на одинъ или на два фута, то мы неминуемо бы разбились, потому что не будучи въ силахъ бороться съ теченіемъ, не имѣли средствъ избѣжать опасности которую, мѣжду тѣмъ, очень хорошо сознавали. Впрочемъ, мы уже свыклись съ мыслию о подобнаго рода опасностяхъ нераздѣльныхъ съ такими экспедиціями какъ наша. Что касается до меня, то перспектива крушенія меня вовсе не пугала: голова моя была набита разказами мореплавателей и

я жадалъ приключеніи. Несмотря на молодость, я уже довольно поплавалъ, чтобы оцѣнить искусство и смѣлость съ которыми проводили корветы по этимъ лабиринтамъ, устѣяннымъ отмелями и каменьями. Я восхищался адмираломъ, чувствовалъ глубокое уваженіе къ превосходнымъ офицерамъ нашимъ и всякій день благодарилъ судьбу, доставившую мнѣ такую славную школу.

Адмиралъ намѣревался идти каналомъ Св. Георгія, по преже хотѣлъ пополнить запасъ дровъ и воды и потому мы бросили якорь не вдалекѣ отъ южной оконечности Новой Ирландіи, въ бухтѣ Картеръ. Стоянка эта имѣла однакожъ вредное вліяніе на здоровье команды, а къ довершенію удовольствія, вмѣстѣ съ дровами навезли на корветы скорпіоновъ, которые вскорѣ расплодился во множествѣ. Не удивительно, что всѣ мы обрадовались когда снялись съ якоря и продолжали плаваніе вдоль западнаго берега Новой Ирландіи и потомъ каналомъ отдѣляющимъ эти острова отъ острова Сандвича; оставя потомъ въ правѣ Портландскіе острова, мы пришли на видъ острова Исусъ-Марія, перваго изъ острововъ Адмиралтейства.

Неслись слухи, что суда Лаперуза разбились у острововъ Адмиралтейства; поэтому намъ необходимо было изслѣдовать группу, и стараться собрать всевозможныя свѣденія о судьбѣ нашихъ предшественниковъ. Подоіда къ острову съ подвѣтра, каждый изъ карветовъ отплавлялъ къ берегу гребное судно, но бурущъ не допустилъ насъ высадиться. Однакожъ по приближеніи нашемъ, дикари бѣжали къ берегу, многіе мужчины и женщины бросались въ воду и вплавь достигали до нашихъ шлюпокъ. Мы принялись промѣнивать имъ нѣкоторыя бездѣлицы на раковины, стараясь между тѣмъ отыскать хоть какой нибуть признакъ, который бы могъ навести насъ на слѣдъ Лаперуза и его товарищей; но ни у одного изъ дикарей не замѣтили мы ни мѣдной пуговицы, ни клочка матеріи, словомъ ничего, что могло бы принадлежать къ костюму Европейца. Такъ проходили мы одни за другими острова, входя въ сношеніе съ туземцами, но всѣ развѣды-

ванія наши остались безъ успѣха. Подвигаясь довольно медленно, при слабыхъ и часто переменныхъ вѣтрахъ, мы достигли наконецъ до западной оконечности Новой Гвинеи.

Первая обязанность судовъ плавающихъ для открытій заключается въ томъ, чтобы избѣгая извѣданные уже пути, стараться посѣщать мѣста еще совершенно незнакомыя. Между Новой Гвинеей и островомъ Салавати находится проливъ устьянннй каменьями, лабиринтъ опасный даже для судовъ обладающихъ лучшими качествами нежели наши корветы. Мы рѣшились однакожъ идти этимъ проливомъ. La Dugance то и дѣло задерживалъ передовой корветъ, который часто долженъ былъ поворачивать и возвращаться къ намъ, чтобы не оставлять насъ однихъ въ опасномъ положеннн. Ползая какъ черепаха, мы вошли въ проливъ уже ночью; вѣтеръ стихъ въ это время, но теченіе благополучно пронесло насъ проливомъ. Съ разсвѣтомъ, благодаря' легкому вѣтерку, мы обогнули островъ Сагевинъ, которымъ оканчивается проливъ съ запада.

Отсюда до Амбуана оставалось восемьдесятъ миль. Мы употребили на этотъ переходъ одиннадцать дней. Наконецъ открылся Амбуанъ. Мы вошли въ заливъ руководствуясь картой Валентина и бросили якорь подъ стѣнами форта Витторія. Еще году не прошло съ тѣхъ поръ, какъ мы оставили Францію и уже двѣсти шестьдесятъ девять дней находились подъ парусами.

VI

Около середины XVII столѣтія, островъ Амбуанъ былъ въ Молукскомъ архипелагѣ, главнымъ пунктомъ всѣхъ учрежденій, такъ называемой ость-индской компаніи. Извѣстно какую важную роль играли въ то время въ торговлѣ перецъ, мушкатный орѣхъ и гвоздика: Ява и Суматра доставляли перецъ, — мушкатный орѣхъ и гвоздика родились только на Молукскихъ островахъ. Понятно, что право владѣть этими островами сильно оспаривалось, но несмотря на усилія Португальцевъ и Испанцевъ, оно осталось за голандскою компаніею. Ослѣплен-

ная необычайно счастливыми операциями, компанія эта слишком увлеклась своимъ положеніемъ; опасаясь конкуренціи, она черезъ чуръ усилила свои притязанія и распространила свои владѣнія, такъ что во время нашего тамъ пребыванія, благодаря огромному долгу, она съ трудомъ выполняла свои обязательства.

Въ самый день нашего прихода натуралисты, географы, астрономы и старшіе изъ офицеровъ перебрались жить на берегъ. На корветахъ оставались только вахтенные офицеры и тѣ которые также какъ и я не могли дѣлать излишнихъ издержекъ. Впрочемъ, суда наши стояли такъ близко къ набережной и море было такъ тихо и спокойно, въ этой превосходной гавани, что сообщеніе съ берегомъ никогда не прекращалось. Само собою разумѣется что я пользовался всеми случаями съѣзжать на берегъ, и прогулки мои неограничивались стѣнами города. Не помню чтобы я когда нибуть былъ такъ счастливъ, какъ въ это время. Видъ этой дивной природы, постоянная дѣятельность, ученія занятія дѣйствовали благотворительно на мои физическія и нравственныя силы.

Мы простояли въ Амбуанѣ болѣе мѣсяца и запаслись новой энергіей для предстоявшаго намъ плаванія. Не стану описывать нашихъ гидрографическихъ работъ и опаснаго плаванія вдоль берега земли Нуитца. Расскажу только про одинъ примѣръ присутствія духа и вѣрности взгляда, которымъ корветы наши обязаны спасеніемъ.

Однажды мы шли между берегомъ и группой небольшихъ острововъ. Вѣтеръ дулъ вдоль берега отъ WNW, погода была прекрасная, но барометръ значительно упалъ. По мѣрѣ того какъ мы подвигались впередъ, безпрестанно открывались новые островки и каменья. Въ десяти или одиннадцати миляхъ къ югу, пѣнился сплошной бурунь, въ которомъ мѣстами чернѣлись верхушки подводныхъ скалъ. Къ востоку группа острововъ совершенно преграждала намъ путь. Мы хотѣли было возвратиться и выйти изъ архипелага тѣмъ же путемъ, которымъ вошли въ него, но уже было поздно.

Вѣтеръ свѣжелъ, волненіе усиливалось и мы ровно ничего не выигрывали лавировкой. La Duganсе, плохо слушавшій руля, нѣсколько разъ не поворотилъ и остался позади. Около двухъ часовъ пополудни вѣтеръ перешелъ къ SW и засвѣжелъ въ такой степени, что мы принуждены были закрѣпить марсели и остаться подъ нижними парусами. Съ такой парусностию насъ сильно дрейфовало и казалось что участь наша была рѣшена. Если бы намъ и удалось, еще нѣсколько времени избѣгать повсюду окружавшихъ насъ камней, то съ наступленіемъ ночи, крушеніе сдѣлалось бы неминуемымъ и тогда темнота и неизвѣстность положенія, усилили бы безпорядокъ и сдѣлали крушеніе еще ужаснѣе. Капитанъ рѣшился собрать на совѣтъ офицеровъ. Пренія были продолжительны и мнѣнія различны; старые офицеры надѣялись на переменѣ вѣтра и совѣтывали продолжать лавировать. Только одинъ мичманъ Бодуэнъ былъ противнаго мнѣнія: онъ лазилъ на салингъ осмотрѣть окружавшіе насъ камни и ему казалось, что есть еще возможность спасти если не корветы, то крайнейей мѣрѣ команды. Вѣтеръ незамѣтно относилъ насъ ко входу въ довольно обширный заливъ и хотя входъ этотъ былъ усѣянъ островками и отмелями, однакожъ можно было надѣяться отыскать между ними проходъ; въ такомъ случаѣ, безъ сомнѣнія нашлось бы за однимъ изъ островковъ якорное мѣсто или же песчаный берегъ, на который можно поставить корветы и командѣ добраться вплавъ до материка. Мнѣніе Бодуэна было принято: мы спустились подъ фокомъ и понеслись къ бурунамъ. Бодуэнъ, съ салинга указывалъ путь, а я находился подлѣ него, чтобы въ случаѣ надобности передавать сго замѣчанія капитану.

Мы неслись къ берегу съ необыкновенной быстротой. Чтобы отыскать проходъ, необходимо было переменить курсъ и пройти вдоль гряды камней; но для этого нужно было поставить гротъ, иначе насъ бы сдрейфовало къ бурунамъ. Поставить гротъ въ такой вѣтеръ было дѣло не легкое, его могло изорвать прежде нежели мы успѣемъ осадить галсъ. Съ величайшею осторожностью принялись мы

за эту работу и наконец поставили гротъ: парусина была новая, галсъ и шкотъ надежны и парусъ уцѣлялъ. Мы привели и медленно пошли вдоль буруновъ.

Бодуэнъ съ салинга осматривалъ каменную гряду; вдругъ онъ схватилъ меня заруку и показалъ мнѣ близъ мыса, у котораго мы находились, небольшое пространство, гдѣ море правда тоже было покрыто пѣной, но брызги не летѣли къверху какъ на бурунахъ. Въ лѣво, довольно возвышенный островокъ, какъ бы сдерживалъ напоръ волнъ, въ право подводный камень, въ уровень съ поверхностью моря, тянулся вплоть до берега. Мы снова спустились и понеслись къ этому сомнительному убѣжищу. Узкій проходъ былъ достаточно глубокъ. Островъ былъ миля полторы длиною. Наконецъ мы почувствовали, что находимся уже подъ защитою изменнаго мыса острова, глубина была двадцать три сажени. Мы могли смѣло идти тѣмъ же курсомъ въ глубину залива, гдѣ конечно нашли бы спокойное якорное мѣсто. Къ несчастію или непоняли команды вахтеннаго офицера или со страху предупредили его приказанія, только не успѣли мы взять фокъ на гитовы, какъ оба якоря полетѣли въ воду. Корветъ вдругъ остановился; благодаря хорошему качеству грунта, уступившаго первому напору, якоря уцѣляли, но положеніе наше все таки было незавидное. Продолжая идти еще нѣсколько минутъ, мы бы совершенно укрылись и отъ волненія и отъ вѣтра, теперь же, качка была такъ сильна, что являлось сомнѣніе въ состояніи ли мы будемъ ее выдержать, если вѣтеръ скоро не стихнетъ. Немедленно всѣ принялись за работу и, черезъ нѣсколько минутъ, весь рангоутъ былъ уже на палубѣ.

La Truite, обладавшій лучшими качествами, держался подъ нижними парусами, наблюдая за нашими движеніями. Удержавшись на якоряхъ, мы сейчасъ же сдѣлали ему сигналъ, что онъ можетъ идти къ якорному мѣсту. Корветъ спустился и слѣдуя нашимъ указаніямъ, быстро понесся къ проходу. Вѣроятно на корветѣ испытывали тѣ же чувства, которыя еще такъ недавно волновали насъ самихъ, потому что и тамъ

сдѣлали ту же ошибку что и мы: едва пройдя мысь, такъ плохо насъ защищавшій la Tuite бросилъ якорь такъ близко отъ насъ, что кормой черкнулъ по нашему бушириту. Вытравивъ канатъ, онъ остановился подлѣ насъ, немкожко лучше защищенный отъ вѣтра и волненія. Однакожъ качка была такъ сильна, что спустивши на палубу стеньги и реи, приготовились въ случаѣ надобности срубить мачты. Страшно было смотрѣть на корветы, баковые сѣтки которыхъ при размахахъ на волненіи, едва не уходили въ воду. Ночь была ужасна, ураганъ ревѣлъ со всею силою. Въ нѣсколькихъ метрахъ за корветами тянулся каменный рифъ, о который съ грохотомъ разбивалось волненіе. Мы ежеминутно опасались что канаты не выдержатъ и лопнутъ. У шлюхта былъ цѣпной канатъ, онъ лопнулъ; къ счастью пенька оказалась крѣпче желѣза и два другіе каната выдержали. Черезъ часъ у насъ переломился румпель; вставили запасный, но и тотъ сломался. Руль страшно билъ въ корму; пытались застопорить его клиньями, но клинья ломались въ щепу. Остатокъ этой страшной ночи мы употребили на устройство новаго румпеля изъ двухъ дубовыхъ штукъ, и приняли всѣ мѣры чтобы не потерять руля.

Съ разсвѣтомъ барометръ поднялся и погода прояснилась. Послали офицера сдѣлать промѣръ въ заливѣ. Онъ нашелъ что у самаго островка, глубина была не менѣе четырехъ сажень. Такимъ образомъ корветы могли расположиться за островомъ, какъ за молой. Мы сейчасъ же перемѣнили мѣсто, устроили на берегу кузницы и принялись за исправленіе нашей цѣпи и за выдѣлку желѣзнаго скрѣпленія для кормы.

Я одинъ изъ первыхъ забрался на вершину острова, откуда было видно все пространство залива. Надо было удивляться какъ мы могли отдѣлаться такъ благополучно и безопасно пройти между безчисленными островками и подводными камнями. Но Провидѣніе осѣнившее насъ щитомъ своимъ, не даровало намъ еще новаго благодѣянія. Для предстоящаго плаванія, намъ необходимо было пополнить запасъ дровъ и прѣсной воды; уже нѣсколько времени воду выдавали

по порціямъ, т. е. по бутылкѣ на человѣка въ сутки; но и эта вода была въ такой степени испорчена, что отъ одного запаха ея дѣлалось тошно. Жаръ былъ нестерпимый и потому недостатокъ воды сдѣлался для насъ дѣйствительнымъ мученіемъ. Не употребляя вина, я болѣе другихъ мучился жаждой. Я пробовалъ пить черезъ соломенку, но это не помогало; пробовалъ набирать въ бутылку дождевую воду, но и эта никуда негодилась. Эти постоянныя страданія подвигнули меня на дурное дѣло. Я замѣтилъ, что за кормой у насъ, натуралисты устроили аппаратъ, для наблюденія о количествѣ выпадавшаго дождя. Соблазнъ былъ слишкомъ великъ; нѣсколько разъ похищалъ я изъ аппарата бутылку наполненную водой, осушалъ ее залпомъ и ставилъ опять на мѣсто. Конечно я никому не рассказывалъ объ этомъ. Если наши ученые извлекли изъ своихъ наблюденій какіе нибудь выводы, то въ нихъ неминуемо должны быть важныя ошибки, и это благодаря моей непростительной слабости. На островѣ мы нашли только не большой ручей, который далеко не удовлетворилъ нашимъ нуждамъ.

Черезъ восемь дней мы снялись съ якоря, направляясь къ островамъ Св. Петра и Св. Франциска, гдѣ надѣялись отыскать прѣсную воду. Въ первые дни 1793 года мы находились въ нѣсколькихъ миляхъ отъ низменнаго берега, вполнѣ затопленнаго моремъ. Положеніе наше было невыносимо: у насъ оставалось только тридцать боченковъ воды и ежедневная порція была уменьшена. Итти къ Ванъ-Дименовой землѣ при такихъ обстоятельствахъ, не имѣя надежды пополнить запасъ воды, значило бы подвергнуть команды наши страшнымъ мученіямъ и болѣзнямъ. Постоянные противные вѣтры, могли чрезвычайно замедлить наше плаваніе и адмиралъ, видя что нѣтъ надежды на скорую перемѣну, рѣшился отложить до болѣе благопріятнаго времени изслѣдованіе Ванъ-Дименовой земли. Корветы перемѣнили курсъ и пошли въ заливъ, который годъ тому назадъ, мы оставили полные блестящихъ надеждъ въ будущемъ.

МЫСЛИ И МАТЕРИАЛЫ О СУДОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ.

(Продолженіе).

Г) О книгахъ для денежной отчетности и ихъ веденіи.

Въ нынѣшнихъ и въ предложенныхъ проектомъ Коммисаріатскаго департамента, счетныхъ денежныхъ книгахъ, только и видны ясно мѣсячные, третные или наконецъ, за всю компанію, итоги прихода и расхода суммы; но чтобы знать, какая сумма на каждый предметъ была израсходована, надобно перечитать всю книгу, а чтобы увѣриться въ законности расходовъ,—провѣрить ихъ съ приложенными предписаніями и актами; для штатныхъ же расходовъ,—имѣть подъ рукою всѣ штаты, положенія и постановленія.

Разносы въ частные и общіе счета, не даютъ полнаго отчета въ израсходованной суммѣ, какъ наприм., какая сумма была употреблена во время компаніи на денежное довольствіе команды, какал на провизію и одежду, что вмѣстѣ составляетъ содержаніе команды и въ общемъ счетѣ со всѣхъ судовъ и отъ всѣхъ морскихъ командъ должно быть отнесено къ расходу, по отдѣлу личнаго состава флота. Другіе же счета купленными матеріалами и припасами, относятся къ матеріальной части флота.

Перейдемъ теперь прямо къ матеріальной главной книгѣ, предлагаемой проектомъ Коммисаріатскаго департамента.

Въ пей уже ни семидневныхъ (*), ни мѣсячныхъ счетовъ

(*) Которые, кстати надобно припомнить—введены правилами счетнаго устава, въ проектѣ же о нихъ ничего не сказано, и даже вообще о счетномъ уставѣ вовсе не упомянуто, такъ что можно подумать, что правила веденія отчетности, изложенныя въ проектахъ, замѣняютъ счетный уставъ.

не составляется, а только за всю кампанію, какъ сказано въ § 132 проекта, подводятся итоги, вѣроятно только цѣнамъ матеріаловъ прихода и расхода; потому что въ столбцѣ: мѣра или вѣсъ не возможно же подвести итога тысячи разнородныхъ предметовъ, изъ которыхъ состоитъ корабельное имущество.

Въ употребляемыхъ нынѣ приходорасходныхъ матеріальныхъ книгахъ, итоги матеріаловъ также не подводятся, а въ существующей графѣ—цѣна матеріаловъ, цѣны никогда не выставляются, хотя предназначеніе этой графы и было чтобы выставлять казенную цѣну вещамъ и матеріаламъ отпускаемымъ на судно, собственно для соображенія при покупкахъ ихъ за границую.

Для матеріальной отчетности, въ портовыхъ конторахъ и на судахъ, счета матеріаламъ несравненно важнѣе, нежели ихъ цѣнамъ, которые между прочимъ должны также имѣть свои счета или мѣсячные или общіи за годъ, чтобы знать стоимость содержанія корабля по матеріальной части, между тѣмъ какъ матеріальные счета суть главные данныя, по которымъ какъ портъ, такъ и судно, могутъ быть увѣрены, что первый въ состояніи удовлетворить всеѣмъ требованіямъ судовъ, а второе, что оно снабжено или имѣетъ у себя въ наличіи всеѣ необходимые матеріалы и припасы, безъ которыхъ не можетъ пуститься въ дальнее плаваніе. Не зная вполне существующей у насъ судовой отчетности, можно подумать, что проектомъ Коммисариатскаго департамента веденіе оной будетъ облегчено.

Меморіалы и главные книги, представляютъ только наружный видъ отчетности; по нимъ ни бухгалтеръ-коммисаръ, ни содержатели не въ состояніи будутъ и сами себѣ дать какого либо отчета, и слѣдовательно, по старому должны будутъ дѣлать выписки и вести по своему черновыл, а по проекту бѣловыя приходорасходныя книги, а потомъ вѣроятно, по требованіямъ департамента, прикладывать къ книгамъ, выписки, и разныя недѣльные и мѣсячныя вѣдомости, безъ которыхъ повѣрка книгъ невозможна. По существующимъ

правиламъ веденія судовой отчетности, съ приходорасходными книгами, по заключеніи ихъ, отсылались въ департаментъ и выписки изъ книгъ.

Выписки эти и даютъ возможность составить себѣ какое либо понятіе о счетахъ по книгамъ. Въ нихъ выбраны изъ книгъ и подведены по порядку всѣ счета съ указаніемъ законныхъ документовъ.

Выписки изъ денежных книгъ составляются просто, собраніемъ въ одинъ столбецъ всего прихода, а въ другой расхода. Въ нихъ суммы не раздѣлены, какъ бы слѣдовало быть, на особые отдѣлы, какъ выше уже упомянуто: на денежное довольствіе, провизію и проч., но значится все вмѣстѣ. Для выборокъ изъ нихъ по отдѣламъ, департаментъ имѣетъ своихъ чиновниковъ.

Выписки же изъ матеріальныхъ книгъ составляются нашими шкиперами весьма удовлетворительно.

Въ нихъ каждый матеріалъ или вещь имѣетъ свой столбецъ счета. Какъ приходъ за всю кампанію, такъ и расходъ всякаго предмета, ясны. Всѣ, мѣра и счетъ (штуками), раздѣлены по свойству самыхъ матеріаловъ; слѣдовательно и остатки или наличіе, подъ подведенными мѣсячными счетами, сейчасъ же видны.

Таковыя выписки необходимо будетъ дѣлать и при новыхъ книгахъ. Требовательныя вѣдомости только по нимъ и могутъ быть составлены. Ревизія книгъ, только по нимъ и можетъ быть произведена, иначе отосланные бухгалтеромъ-коммисаромъ и содержателями счета будутъ повѣряться нѣсколько лѣтъ.

Правильная отчетность требуетъ, чтобы по окончаніи кампаніи, или при сдачѣ судна, и всѣ счета, какъ по денежной, такъ и матеріальной судовой отчетности, были тотчасъ же приняты куда слѣдуетъ, и въ самое короткое время сложены съ ответственности представившихъ отчеты.

Существующая нынѣ судовая отчетность, по не точному опредѣленію ответственности лицъ, падаетъ вся на капитана. Такая отчетность по своей сложности и многочисленно-

сти всякаго рода документовъ, которые едва хватаетъ времени только подписывать, а въ вѣрности коихъ должно уже полагаться на содержателей,—подвергаетъ командира сомнѣнію въ вѣрности всѣхъ представленныхъ имъ счетовъ, а потому онъ съ нетерпѣніемъ ждетъ изъ Департаментовъ квитанцій.

По новому проекту, составленному при Коммисаріатскомъ департаментѣ, командиръ, уже лично не сталъ бы нести отвѣтственности по счетамъ, и всѣ его прежнія безпокойства перешли бы на офицеровъ составляющихъ разныя судовыя Коммисіи; но вмѣстѣ съ тѣмъ, онъ нисколько не освободится отъ внимательства бухгалтера-коммисира, а по его доносамъ — департамента,—въ распоряженія, весьма частныя за границею, которыхъ рѣшать только и можетъ одинъ командиръ судна съ личною за нихъ отвѣтственностію.

Опытомъ дознано, что первое и главное условіе всякой отчетности заключается въ томъ, чтобы она сама повѣряла себя, посредствомъ того же самаго управленія, о которомъ она отдаетъ отчетъ. На этомъ основаніи судовая отчетность должна первоначально повѣряться на самомъ суднѣ. Къ этому служатъ штаты, положенія, правильное распредѣленіе службъ на судахъ и наконецъ официальность фактовъ. Капитанъ корабля долженъ быть первый контролеръ всѣхъ судовыхъ отчетностей, а потому онъ и должны быть ведены такъ, чтобы во всякое время были ясно видны всѣ приходы, расходы и наличіе, которые ему необходимо знать для дальнѣйшихъ его соображеній при плаваніи и, особенно, чтобы быть увѣреннымъ въ исправности командуемаго имъ корабля.

§ 62. Изъ всѣхъ журналовъ, книгъ и вообще всѣхъ бумагъ на каждомъ суднѣ, какъ на военномъ, такъ и на купеческомъ, самыми важными считаются два документа, именно: судовой патентъ, обозначающій націю, къ которой судно принадлежитъ и судовой списокъ (Role), слово употребляемое почти на всѣхъ иностранныхъ языкахъ. Въ слѣдствіе международныхъ трактатовъ, всѣ націи признаютъ военныя суда по ихъ флагамъ, которые и замѣняютъ имъ судовые

патенты, требуемая слѣдовательно только отъ купеческихъ судовъ. Впрочемъ бывали случаи когда нейтральныя правительства, во время войнъ, при отправленіи своихъ военныхъ судовъ въ дальнія плаванія, снабжали ихъ таковыми законными видами.

Судовой же списокъ (Role) имѣется во всякое время, какъ и нынѣ, во всѣхъ флотахъ и на всѣхъ судахъ. Списокъ этотъ есть для команды судна, какъ бы паспортъ, въ которомъ поимянно прописаны всѣ чины, начиная съ капитана до послѣдняго матроса. Для пассажировъ и десанта на военныхъ судахъ, составляется такой же прибавочный списокъ.

Судовой списокъ скрѣпляется подписью и печатью Главнаго Командира того порта, гдѣ судно было комплектовано командой. Въ Голландіи онъ присылается командиру судна изъ министерства.

Этотъ списокъ, на кораблѣ служить для всѣхъ росписаній, а вмѣстѣ съ тѣмъ и основаніемъ отчетности по отдѣлу довольствія команды.

Таковой судовой списокъ (Role) я полагаю бы ввести и на нашихъ военныхъ судахъ, чтобы онъ, какъ officialный документъ, постоянно съ начала кампаніи и до конца, показывалъ наличіе чиновъ судовой команды. По существующему у насъ порядку, онъ долженъ быть составляемъ при дивизіяхъ, откуда и выходитъ назначеніе командъ на суда.

Дивизионный начальникъ, вмѣстѣ съ отданнымъ приказомъ о назначеніи команды на приготавливающееся къ походу судно, скрѣпляетъ своею подписью и печатью таковой списокъ и отправляетъ его командиру того судна. При поднятіи вымпела, вмѣстѣ съ рапортами, командиръ отправляетъ копию съ судовскаго списка съ обозначеніемъ могущихъ случиться переменъ по день начала кампаніи, въ портовое управленіе Главнаго Командира. Списокъ этотъ составляется по формѣ № 1 (*); онъ собственно принадлежитъ корабельной канцеляріи, которая, по

(*) Всѣ формы, принадлежащія къ этой статьѣ, будутъ приложены къ слѣдующей книжкѣ.

приказамъ командира, всякую убыль и прибыль команды записать въ него отмѣткою тѣхъ, которые выбыли и вписаніемъ прибылыхъ.

По судовымъ спискамъ, счетное отдѣленіе Бухгалтеріи при Главномъ Командирѣ порта, для каждаго судна, открываетъ особый счетъ по денежной ихъ отчетности, по отдѣламъ и особо по Департаментамъ. Въ этотъ счетъ на печатныхъ бланкахъ по формѣ № 3 (тойже формы что и судовая счетная денежная книга), бухгалтеръ Портоваго Управленія по утвержденнымъ портовою властію судовымъ денежнымъ требованіямъ, заноситъ всѣ суммы отпущенныя изъ портоваго казначейства на судно. Счетъ этотъ послужитъ для вѣрки судовыхъ денежныхъ отчетовъ. Бухгалтеръ-коммисаръ на корабль, по судовой денежной отчетности ведетъ слѣдующія книги, журналы и списки:

а) Приходо-расходный журналъ кассы (денежнаго сундука), по формѣ № 2.

Въ немъ записывается въ хронологическомъ порядкѣ всѣ приходо-расходныя статьи денежныхъ суммъ, за нумерами тѣхъ предписаній, по которымъ суммы или кредитивы были приняты, и слѣдственно состояли въ кассѣ, и потомъ были расходованы и слѣдовательно вынуты изъ кассы.

Въ приходо-расходномъ журналѣ кассы, ежемѣсячно при свидѣтельствovanіи судовою комиссіею денегъ, подводятся итоги прихода и расхода и за тѣмъ остатокъ суммъ—въ вѣрности съ наличіемъ денегъ въ кассѣ, скрѣпляется подписью комиссіи.

Итоги, мѣсячныя и общіе, бухгалтеръ-коммисаръ выписываетъ въ свою памятную книжку для свѣренія расхода денежной счетной книги.

Произведеннымъ и удержаннымъ въ судовую кассу вычетами, въ журналѣ кассы открывається особый счетъ, и эти суммы, по возвращеніи изъ плаванія, отсылаются по принадлежности. Суммы вычетовъ заносятся въ особые счета по ихъ однородности, по составленнымъ бухгалтеромъ-коммиса-

ромъ вѣдомостямъ, по формѣ № 4, подписаннымъ тѣми лицами, съ которыхъ вычесть былъ сдѣланъ.

б) Денежную счетную книгу, по формѣ № 3. Въ нее заносится собственно только расходъ суммъ.

Она можетъ состоять изъ одной общей книги, или изъ отдѣльныхъ, по частямъ комиссаріатской, кораблестроительной и артиллерійской, судя по плаванію, къ какому судно предназначается.

по комиссаріатской части—

по формѣ № 3, А и а.

по кораблестроительной—№ 3, Б.

по артиллерійской—№ 3, В.

Въ комиссаріатской части имѣется два отдѣла: по личному составу флота и по матеріальной части флота. Въ кораблестроительной же и артиллерійской—только по матеріальной части, такъ какъ денежнаго довольствія на судахъ отъ этихъ департаментовъ ни кому не производится.

Въ комиссаріатской части, по отдѣлу денежнаго довольствія, заносится всякая выдача денежнаго содержанія, въ соответствующемъ по названію содержанія, столбцѣ, какъ показано въ формѣ № 3, А. Ежемѣсячно подводятся итоги всѣхъ счетовъ.

Отчеты по денежной отчетности вообще какъ береговыхъ управленій, такъ и съ судовъ, для единства порядка должны бы были отсылаться на ревизію по-третню, но короткія плаванія нашихъ судовъ въ Балтійскомъ морѣ, заставляють изменить срокъ отсылки судовой денежной отчетности, которую посему полагалъ бы отсылать на ревизію, съ судовъ въ ближнемъ плаваніи, по окончаніи кампаніи, а въ дальнемъ плаваніи—чрезъ каждые 6 мѣсяцевъ и именно 1 Января и 1 Юля.

Отчеты по денежной судовой отчетности, отсылаемые на ревизію, заключаются въ слѣдующихъ журналахъ, спискахъ, выпискахъ и прочихъ документахъ.

По приходу:

а) Съ судовъ въ ближнемъ плаваніи и слѣдовательно по окончаніи кампаніи, приходо-расходный журналъ кассы (по формѣ № 2).

Съ судовъ же въ дальнемъ плаваніи, выписка журнала кассы (по формѣ № 5), выбранная изъ журнала кассы, съ показаніемъ наличія суммъ по всѣмъ департаментамъ. Выписка эта составляется за то только время, за которое отчетность отсылается. Вѣрность цифръ прихода и наличія суммъ съ журналомъ кассы свидѣтельствуетъ судовая коммисія.

б) Документы, свидѣтельствующіе законность занесенія суммъ на приходъ, какъ то: требовательныя записки (по формѣ № 6), отпускная казначейская, по формѣ № 7, увѣдомленіе объ отпускѣ суммъ по формѣ № 6, предписанія, ордера и проч.

По расходу:

а) Выписки по формѣ № 3-й, изъ судовой счетной денежной книги, по каждому департаменту особо.

б) Документы свидѣтельствующіе о законности расхода денежныхъ суммъ.

По отдѣлу денежнаго довольствія команды:

Списки денегъ:

- 1) Жалованья, по формѣ № 8.
- 2) Порціонныхъ, » № 9.
- 3) Столовыхъ » № 10.
- 4) Квартирныхъ, » № 11.
- 5) Вѣдомость деньгамъ, выданнымъ за заслуженную морскую провизію и на деньщиковъ.

По матеріальному отдѣлу.

1) Вѣдомости суммамъ, утвержденнымъ командиромъ и коммисіею, при покупкѣ за границею матеріаловъ.

2) Счеты поставщиковъ, квитанціи лопмановъ и проч., по которымъ, резолюціею командира, занесены суммы въ расходъ.

Разсмотримъ теперь ходъ дѣла:

По приходу:

Для полученія денежных суммъ.

Необходима требовательная записка—форма № 6.

Списокъ жалованной или порціонныхъ и другихъ какихъ либо денегъ, для выдачи коихъ сумма требуется.

Для пріемки изъ казначейства.

Необходима квитанція, (по формѣ № 12-й) бухгалтера-коммисара или командира, т. е. того, кто принимаетъ деньги или, вмѣсто нее, росписка въ казначейской книгѣ. Отпускная казначейская (по формѣ № 13), вмѣсто росписки въ денежномъ журналѣ кассы.

Для занесенія на приходъ.

Увѣдомленіе бухгалтерією главнаго командира (въ формѣ № 6), на которомъ командиръ кладетъ резолюцію: принять и записать на приходъ.

По расходу:

Предписанія командира, положенными резолюціями на документахъ, доставленныхъ ему обратно изъ бухгалтеріи главнаго командира, какъ жалованье списки и друг.

Примѣч. Всѣ книги, журналы и вообще всѣ вышепронисанные документы, должны быть въ печатныхъ бланкахъ, въ которыя вписываются только имена и цифры, какъ показано въ формахъ.

Всѣ вышеозначенные документы, въ экипажахъ и на судахъ, составляются и въ настоящее время въ нѣсколькихъ экземплярахъ. По предлагаемому же проекту, каждый будетъ писаться только въ одномъ экземплярѣ, который и будетъ служить какъ для требованія, наприм. жалованья, такъ и для раздачи и росписки на немъ получившихъ оное, а въ то же время и отчетностію въ законности расхода.

Употребленіе же, вмѣсто письма, печатныхъ бланковъ, по всему письменному дѣлопроизводству, какъ по судовой отчетности, такъ и по корабельной и экипажной канцеляріи, уменьшило бы въ десять разъ работу; и можно почти на вѣрное

сказать, что, со введеніемъ бухгалтеровъ-коммисаровъ, помощниковъ и клерковъ, писаря въ канцеляріяхъ понадобились бы только развѣ для строевой службы флотскихъ экипажей.

§§ 64 и 65. По измѣненіи правилъ веденія денежной отчетности—выпускаются.

§ 66. Объ отсылкѣ на ревизію счетовъ говорено было въ § 62.

§ 67. Книги денежные начинаются первымъ днемъ вооруженія, и кончаются послѣднимъ разоруженія.

§ 68. На заключеніе книгъ дается бухгалтеру-коммисару отъ 15 дней до 1-го мѣсяца; затѣмъ прописанныя выше выписки и документы, какъ было объяснено, отсылаются на ревизію, чрезъ портовое управленіе.

Примѣч. 1. Необходимо также назначить сроки, въ которые всѣ судовые счета, отосланные въ портовья управленія, должны быть ими рассмотрѣны и препровождены въ министерство.

Примѣч. 2. Что касается до тѣхъ судовъ, которые по распоряженію министерства, перемѣнили порты т. е. вооружались въ одномъ, а на зимовку вошли въ другой, то бухгалтерія при главномъ командирѣ перваго порта, судовые списки тѣхъ судовъ и открытые имъ счета пересылаетъ въ тотъ портъ куда суда вошли на зимовку.

III. О МАТЕРИАЛЬНОЙ СУДОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ.

По изложеннымъ выше и принятымъ въ основаніе правиламъ о бухгалтерѣ-коммисарѣ и содержателяхъ, слѣдующая глава совершенно измѣнится.

При изложеніи ея, буду также придерживаться порядка параграфовъ проекта.

1-е) По приходу.

А. При вооруженіи корабля.

§ 69. Бухгалтеръ-коммисаръ, помощникъ, клерки и содержатели, по назначеніи на корабль, приступаютъ къ своимъ

занятіямъ со времени приготовленія судна къ вооруженію.

Въ тоже время корабельная канцелярія требуетъ отъ порта всѣ книги, журналы и вообще всѣ печатные бланки, необходимые для веденія судовой отчетности по всѣмъ частямъ, какъ денежной, такъ и матеріальной.

Примѣч. 1. Контора надъ портомъ должна доставить цифру стоимости корабля до того времени, которая и будетъ первою цифрою матеріальной отчетности.

Примѣч. 2) Цифра стоимости корабля, нисколько не останавливаетъ матеріальную отчетность. Она можетъ быть приложена и во всякое другое время, еслибы въ началѣ небыла прислана. Просрочка лежитъ на отвѣтственности портовой конторы.

§ 70. 71. Выпускаются.

Примѣч. Бухгалтеръ-коммисаръ и содержатели, для веденія матеріальной судовой отчетности получаютъ книги и бланки, показанныя въ статьѣ о веденіи этой отчетности.

§ 72. Такъ какъ у насъ суда вооружаются почти всѣ вдругъ, то при вооруженіи полезно было бы назначать, приказами главныхъ командировъ, комисіи, которыя бы, не мѣшая, ни приѣмкѣ судовыхъ содержателей, ни выдачѣ магазинныхъ смотрителей и вахтеровъ, слѣдили за ихъ дѣйствіями, наблюдали за вѣсомъ, мѣрою и качествомъ матеріаловъ и, въ случаѣ жалобъ съ той или другой стороны, разбирали бы ихъ и доносили портовому начальству.

Всѣ вещи и матеріалы принимаютъ содержатели, каждый по своей части.

Примѣч. Дѣйствительно было бы полезно, чтобы вещи отъ подрядчиковъ, не принимались прямо на суда. Въ такомъ случаѣ портовое управленіе непременно должно имѣть во всякое время, въ достаточномъ наличіи, требуемые на суда матеріалы и склады ихъ не въ дальнемъ разстояніи отъ пристаней.

Весьма понятно, что здѣсь дѣло идетъ объ углѣ; поему полагаю, что въ Петербургѣ и Кроншталтѣ необходимо было бы имѣть на лѣто блокшивы, обращенные въ пловучіе

угольные магазины, какъ въ Портсмутѣ—куда уголь принимался бы прямо съ купеческихъ судовъ при поставкѣ его въ казну и оттуда же отпускался бы на суда; какъ въ томъ такъ и въ другомъ случаѣ, суда должны приставать бортъ о бортъ.

Такіе пловучіе угольные магазины могли бы быть поставлены: одинъ въ Невѣ, одинъ или два на О-мъ и маломъ рейдахъ.

§ 73. При погрузкѣ матеріаловъ на суда, всегда должны присутствовать назначенный съ вахты гардемаринъ или штурманскій кадетъ, для занесенія принимаемыхъ вещей въ журналъ, и вахтенный начальникъ, для надзора за правильностью дѣйствія.

§ 74. Согласно § 16 проекта г-на Жандра, постановить:

Слѣдуетъ ли отпускать на всѣ безъ изъятія суда, положенные штатами на кампанію припасы, матеріалы, вещи и инструменты или же, по порядку заведенному въ Черномъ морѣ, адмираломъ Михаиломъ Петровичемъ Лазаревымъ, на суда плавающія между близкими своими портами и имѣющія возможность исправляться въ этихъ портахъ, отпускать только необходимый такелажъ, канцелярскіе и освѣтительные припасы.

Примѣч. Полагаю, что заведенный порядокъ въ Черномъ морѣ можетъ быть вполне примѣненъ къ судамъ, плавающимъ между Петербургомъ и Кронштадтомъ; къ другимъ же, плавающимъ между портами Финскаго залива—съ нѣкоторыми измѣненіями.

Смотря по рѣшенію этого вопроса, напечатать особые по каждому магазину и содержанію бланковые билеты, заключающіе въ себѣ, что именно и въ какомъ количествѣ надлежитъ отпускать по кораблестроительной части на каждое судно, назначенное въ ближнее или дальнее или между Петербургомъ и Кронштадтомъ плаваніе — на мѣсячную, двухъ, четырехъ, шести-мѣсячную и годовую кампанію. Билеты эти, въ которыхъ надлежитъ оставить пробѣлы для подписи капитана надъ портомъ, имени судна и нумера—разослать, въ надлежащемъ количествѣ, въ каждую контору надъ портомъ.

Примч. Установленное количество, показанное въ бланковых билетахъ, будетъ считаться уже штатнымъ положениемъ.

Штатныя положенія на вооруженіе судовъ, должны быть также напечатаны на особыхъ бланковых билетахъ, съ графами: слѣдуетъ по штату, имѣется по остаточной вѣдомости, и затѣмъ слѣдуетъ принять.

На всѣхъ бланковыхъ штатныхъ билетахъ, должна быть выставлена цѣна каждой вещи по своему роду.

Требованія отъ порта матеріаловъ на вооруженіе, или по запасу на полные мѣсяцы, дѣлаются по бланковымъ билетамъ.

При разныхъ же случаяхъ, по надобности только нѣкоторыхъ матеріаловъ,—по особымъ прибавочнымъ требовательнымъ вѣдомостямъ.

При всякаго рода требованій матеріаловъ, бухгалтеръ-комисаръ подписываетъ и пронумеровываетъ требованія, а капитанъ скрѣпляетъ ихъ своею подписью и казенною печатью.

Требованія отсылаются въ контору надъ портомъ въ двухъ экземплярахъ за тѣмъ же числомъ и номеромъ. Контора вѣряетъ ихъ съ штатными положеніями, выставляетъ цѣны вещамъ, если онѣ не напечатаны, пронумеровываетъ требованія также однимъ номеромъ оба экземпляра и, за подписью капитана, подъ номеромъ и печатью конторы, отсылаетъ, одинъ экземпляръ обратно на корабль, а другой къ главному смотрителю магазиновъ (у насъ подъ названіемъ экипажмейстера), которому документъ этотъ и служитъ предписаніемъ объ отпускѣ и расходнымъ ордеромъ, смотрителямъ по сортамъ.

Судовые держатели принимаютъ матеріалы по требованіямъ, отосланнымъ конторою обратно на корабль. Взаимныя росписки кладутся, смотрителемъ магазина въ отпущенныхъ матеріалахъ на требованіе судоваго смотрителя, а сего послѣдняго въ приемкѣ матеріаловъ—на отпускной перваго.

Судовому держателю поступившее обратно на корабль требованіе служитъ приходнымъ ордеромъ.

Дополненіе къ § 74-му.

Контора надъ портомъ, портовое крингсъ-коммисарство и артиллерійская контора, по всякому утвержденному требованію заносить отпущенные отъ порта на суда матеріалы въ отдѣльные матеріальные счета для каждаго судна особо.

Эти счета, суть копии матеріальныхъ судовыхъ книгъ, упомянутыя въ описаніи Голландской судовой отчетности а также и въ разборѣ проекта.

Они содержатъ только приходную часть судовыхъ матеріальныхъ книгъ т. е. ведутъ счетъ отпущеннымъ отъ порта на суда и возвращеннымъ обратно въ портъ матеріаламъ и припасамъ; форма ихъ за одинъ приходный отдѣлъ, съ прибавленіемъ графы «возвращеніе обратно въ магазины».

Чтобы не задерживать отпуска требуемыхъ судами матеріаловъ, пока бухгалтеръ конторы надъ портомъ занесетъ по судовому требованію въ матеріальный счетъ того судна, и отпущитъ требованіе главному смотрителю (экипажмейстеру), какъ повелѣніе для отпуска, въ Голландіи, контора надъ портомъ даетъ особое повелѣніе главному смотрителю портовыхъ магазиновъ. Въ этомъ повелѣніи предлагается Главному смотрителю отпустить на судно матеріалы, по утвержденному судовому требованію, отосланному на корабль, и записать ихъ въ расходъ, по такому же имѣемому быть присланнымъ отъ конторы надъ портомъ. Такою мѣрою достигнуто въ Голландіи то, что ни въ конторѣ надъ портомъ, ни у магазинмейстера (экипажмейстера) никакое требованіе не задержится. Такой порядокъ, полагаю, было бы весьма полезно приложить и у насъ.

Требованіе матеріаловъ, припасовъ и вещей въ Нидерландскомъ флотѣ раздѣляется на три разряда:

1) Требованіе въ обмѣнъ, вещей изломанныхъ, испорченныхъ и тѣхъ, которыя по своему размѣренію, величинѣ или формѣ не могутъ быть употреблены въ дѣло на томъ суднѣ.

2) Въ запасъ по штатному положенію.

3) Такихъ вещей и матеріаловъ, которые по штату не положены для того судна.

Вещи одного разряда съ другимъ никогда не мѣшаются въ требованіи.

Въ заголовкѣ требованія, прописывается къ какому разряду требованіе принадлежить. Наши конторы надѣ портомъ уже давно требуютъ отъ судовыхъ содержателей, чтобы они слѣдовали при требованіи матеріаловъ такому порядку, слѣдовательно стоитъ его только ввести правиломъ.

§§ 75, 76, 77, 78. Смотрители по сортамъ по возможности должны стараться отпускать матеріалы того же сорта т. е. въ томъ же требованіи состояшіе, въ одинъ день, и для того необходимо предписать, чтобы отпуски производились не всѣмъ содержателямъ вдругъ отъ одного сорта, и потомъ отъ другаго, но раздѣлить ихъ на всѣ сорта, и отпускать изъ всѣхъ магазиновъ въ одно время.

Принятые содержателями матеріалы, состоятъ на ихъ отвѣтственности. Они препровождаются на корабль и, при выгрузкѣ, какъ выше было объяснено, заносятся въ особый, при шкиперскомъ журналѣ, отдѣлъ или логъ-бухъ.

Суточные итоги по этому журналу, служатъ повѣркою пріемки и доставки матеріаловъ на корабль.

§ 79. Выпускается.

§ 80. Содержатели заносятъ на приходъ всякое требованіе за одною статьею.

§§ 81, 82, 83, 84 и 85. По неудобопримѣнимости ихъ къ нашему спѣшному вооруженію—выпускаются.

Выпеописанныя требованія матеріаловъ, какъ по вооруженію, такъ и по запасу, утвержденныя капитаномъ надѣ портомъ для отпуска и съ расписками содержателей въ пріемкѣ матеріаловъ на судно, свидѣтельствуютъ уже достаточно, что матеріалы отъ порта отпущены, а на судно приняты.

§ 86. Билеты на довольствіе нижнихъ чиновъ морскою провизіею должны имѣть особый счетъ прихода и расхода билетовъ, въ тойже самой книгѣ, изъ которой билеты вырѣзываются. Въ матеріальную же книгу заносится натурою мясо и прочая провизія, принятая по билетамъ и всякимъ другимъ образомъ.

§ 87. Матеріалы на вооруженіе, въ запасъ и на разоруженіе, должны быть требованы отдѣльными требовательными вѣдомостями и занесены на приходъ также особо.

§ 88. Съ поднятіемъ флага, на поддержку и всѣ исправленія вещей на суднѣ своими средствами, расходуются матеріалы изъ запаса.

§ 89 — Лишній, потому что о подчиненности всѣхъ чиновъ на кораблѣ капитану, весьма ясно подтверждено въ Морскомъ уставѣ.

Б. При заграничномъ плаваніи.

Многіе изъ параграфовъ настоящей главы составлены, какъ уже замѣтилъ г. Шестаковъ, не практически, и почти всѣ, какъ и вообще весь проектъ, изложены въ смыслѣ не соответствующемъ духу морской службы.

Установленіе безпрестанныхъ обязательныхъ соглашеній командира съ бухгалтеромъ-коммисаромъ, письменныхъ объясненій причинъ, заставляющихъ капитана дѣйствовать иначе, нежели предлагаетъ ему бухгалтеръ-коммисаръ, и наконецъ допускаемые, по проекту департамента, споры одного бухгалтера-коммисара со всѣми членами коммисіи и съ самимъ командиромъ, — все это и даже самые доносы бухгалтера-коммисара въ департаментъ, разумѣется нисколько не воспрепятствуютъ командиру дѣйствовать такъ, какъ, по его понятію, требуетъ святой долгъ службы, связанный съ личною отвѣтственностію въ исполненіи возложенныхъ на него порученій. Сверхъ того въ такой службѣ, какъ морская, которая по своей особености, требуетъ отъ служащихъ не только специальныхъ познаній, но и многихъ лишеній, не составляющихъ необходимости во всякой другой службѣ, — отъ подобныхъ постановленій можетъ охладѣть любовь къ военной морской службѣ особенно нынѣ, когда морскіе офицеры, при развивающемся пароходствѣ, могутъ найти себѣ мѣста въ частныхъ компаніяхъ.

Въ проектѣ г. Жандра глава эта изложена весьма дѣльно

и практически. Постараюсь примѣнить ее къ параграфамъ Департаментскаго проекта.

§ 90. Если во время продолжительнаго плаванія, при невозможности скорого прибытія въ русскій портъ, командиръ судна найдетъ необходимымъ приобрести нѣкоторыя вещи вмѣсто негодныхъ и пополнить истощившійся запасъ матеріаловъ и припасовъ, то бухгалтеръ-коммисаръ, предъ приходомъ въ портъ, составляетъ требовательныя вѣдомости дѣльными вещамъ, удостоеннымъ въ негодность актами коммисіи, и всѣмъ припасамъ и матеріаламъ, слѣдующимъ судну на кампанію по штатнымъ положеніямъ; подписываетъ ихъ, представляетъ нумеръ бухгалтеріи и представляетъ командиру.

§ 91. Разсмотрѣвъ эти вѣдомости и имѣя въ виду случайности предстоящаго плаванія, командиръ назначаетъ резолюціями на поляхъ вѣдомостей, что слѣдуетъ исключить изъ заготовленія, замѣнивъ негодную вещь подержаною, и что слѣдуетъ прибавить сверхъ штата. Измѣненія эти лежатъ на отвѣтственности самого командира, который и скрѣпляетъ ихъ своею подписью.

§ 92. По приходѣ въ портъ, бухгалтеръ-коммисаръ немедленно долженъ озаботиться о пріисканіи продавцевъ, равно какъ и освѣдомиться о мѣстныхъ законахъ о торгахъ.

§ 93. Лица желающія продать наличностию потребныя судну вещи, припасы и матеріалы, приглашаются на судно съ образцами своихъ товаровъ, и къ тому времени собираются, если возможно, справочныя цѣны отъ русскаго консула, или мѣстнаго начальства. Въ назначенный день и часъ, продавцы объявляютъ свои цѣны судовой коммисіи подъ предѣтельствомъ командира, которая выговариваетъ необходимыя условія, а бухгалтеръ-коммисаръ записываетъ на особомъ листѣ цѣны продавцевъ, условія ихъ и качество предъявленныхъ или образцевъ, къ которымъ прикладывается въ тоже время судовая печать. Когда цѣны устоятся, командиръ вскрываетъ пакеть со справочными цѣнами, и коммисія подписываетъ документъ, составленный бухгалтеромъ-коммиса-

ромъ; если же справочныхъ цѣнъ достать было невозможно, то объ этомъ составляется комиссіею особый актъ.

§ 94. Затѣмъ, бухгалтеръ-комисаръ представляетъ командиру сравнительное соображеніе имѣемой суммы со стоимостью заготовленныхъ предметовъ, по русскимъ казеннымъ цѣнамъ, по наименьше запрашиваемымъ и по справочнымъ цѣнамъ, и командиръ, принимая во вниманіе продолжительность плаванія, большую или меньшую дороговизну въ портахъ, лежащихъ на пути, и тому подобное, измѣняетъ, сокращаетъ или прибавляетъ заготавливаемые предметы, подъ личною своею ответственностію, выражая свое опредѣленіе подписью въ концѣ соображенія, или особымъ документомъ, неизмѣняя ничего въ соображеніи бухгалтера-комисара.

§ 95. Тогда продавцы вновь приглашаются на судно для окончательной сдѣлки. Имъ предъявляютъ утвержденное командиромъ количество заготовленія, и когда они объявятъ рѣшительныя цѣны, комиссія утверждаетъ выгоднѣйшую покупку особымъ актомъ, въ которомъ прописывается: у кого именно, по какимъ цѣнамъ и въ какомъ количествѣ куплены вещи, припасы и матеріалы, а бухгалтеръ-комисаръ сообщаетъ содержателямъ выписки изъ сего акта, показывающія, что именно должно поступить къ каждому изъ нихъ на приходъ.

§ 96. *Примѣч.* Трудно предположить, чтобы торги, заключаемые по вышеописаннымъ простымъ правиламъ, не состоялись.

Заготовленіе вещей, припасовъ и матеріаловъ коммерческимъ способомъ, вошло у насъ въ употребленіе недавно. Въ военное время, оно прямо указало, что поставщики все не отъ того уклоняются отъ подрядовъ въ казну, чтобы имъ было не выгодно сбывать свои товары по подряднымъ цѣнамъ, но что при поставкѣ, они слишкомъ въ зависимости отъ пріемщиковъ.

Наприм. въ Голландіи, въ контрактахъ помѣщаютъ время пріема по доставкѣ и неустойку съ обѣихъ сторонъ, въ случаѣ неисполненія.

У насъ же смотритель магазина можетъ заставитьъ ждать доставленный грузъ, подъ предлогомъ, что нѣтъ мѣста въ магазинахъ или по какимъ либо другимъ причинамъ.

Заготовленіе матеріаловъ на корабляхъ за границею иначе и неможетъ быть какъ коммерческимъ способомъ, т. е. что ни задатковъ не дается, ни залоговъ не требуется, по весьма простой причинѣ,—что послѣднихъ никто не даетъ.

По вышеупомянутымъ правиламъ торговъ (§ 92), полагаю, что продавцы съ охотою поставятъ всѣ матеріалы, какіе только найдутъ въ томъ портѣ, а потому и случаетъ, когда бы командиръ принужденъ былъ поручить заготовленіе матеріаловъ лично одному бухгалтеру-коммисару, быть неможетъ; слѣдовательно, и нѣтъ надобности дѣлать такое постановленіе, которое бывъ однажды введено, можетъ иногда наводить людей имѣющихъ въ виду свои выгоды, какъ бухгалтеры-коммисары, на весьма недобрую мысль—стараться отклонить продавцевъ отъ заключенія торговъ съ коммисіею, чтобы потомъ воспользоваться какъ бы нарочно для того, установленнымъ правиломъ—производить заготовленіе припасовъ лично одному, безъ всякаго вмѣшательства другихъ лицъ. При несуществованіи же такого правила, такія мысли предотвращаются невозможностію осуществленія. Да если бы и случилось, что торги дѣйствительно не состоялись, то слѣдуетъ скорѣе предоставить командиру распорядиться по своему усмотрѣнію, назначить ли того же бухгалтера-коммисара сдѣлать заготовку, или узнавъ причины почему торги не состоялись,—принять свои мѣры и обратиться уже прямо къ судовымъ маклерамъ, которые бывають во всякомъ маломъ портѣ, и чрезъ которыхъ всѣ купеческія суда безъ изытія, всегда снабжаются всѣми необходимыми имъ припасами.

Заготовленіе припасовъ чрезъ судовыхъ маклеровъ всегда вѣрное, потому что, доставка ими припасовъ, служитъ къ ихъ собственной выгодѣ. Они по условіямъ съ купеческими судами, получаютъ за коммисію, или съ тонновъ судна, или по 20% съ заготавливаемыхъ ими припасовъ на суда, и потомъ

еще дисконтъ по 4% съ продавцевъ, при уплатѣ имъ наличными деньгами. На этотъ дисконтъ можетъ всегда рассчитывать и самъ бухгалтеръ-коммисаръ, что именно и заставитъ его пользоваться такимъ случаемъ и стараться скорее способствовать тому, чтобы торги состоялись въ первый же разъ, безъ призыва маклера, нежели дѣйствовать такъ, чтобы торги были прерваны.

Что же касается до качества и количества матеріаловъ, то на корабляхъ никакой способъ заготовленія не можетъ имѣть другаго вліянія на нихъ, потому что, приемка матеріаловъ лежитъ на отвѣтственности содержателей, совершенно независимыхъ и неподчиненныхъ бухгалтеру-коммисару, и слѣдовательно закупать будетъ одинъ а принимать другой, одинъ другому не подчиненные; притомъ и другой съ противоположными интересами въ виду, такъ что, если одному выгодно сбыть дурную вещь, то другому, напротивъ, невыгодно ее принять, потому что отъ того уменьшается экономія матеріаловъ, а слѣдовательно и выгода его.

Такое раздѣленіе лицъ необходимо при всѣхъ подобныхъ операціяхъ.

§§ 97 и 98 Объяснены были выше.

§ 99. При приемкѣ матеріаловъ соблюдается совершенно тотъ же самый порядокъ, какъ при приемкѣ матеріаловъ при вооруженіи, съ тою только разницею, что здѣсь всѣ вещи и матеріалы сравниваются съ образцами, для чего командиръ и можетъ назначать, по разнымъ частямъ, судовыхъ офицеровъ и другихъ чиновъ, для свидѣтельства собственно качества матеріаловъ. Если количество сданныхъ на суда вещей не согласно съ выписками, то содержатели обязаны отмѣтить эту разницу на поляхъ выписокъ.

§ 100. Смыслъ этого параграфа мнѣ не понятенъ, въ особенности выраженіе: «Если ревизоръ (бухгалтеръ-коммисаръ) найдетъ удобнымъ». Объ удобности, какое бы значеніе не было дано этому слову, судить можетъ только одинъ командиръ корабля.

Приобрѣтеніе необходимыхъ матеріаловъ изъ запасовъ ино-

странныхъ военныхъ портовъ, есть наилучшій и выгоднѣйшій для правительства способъ;—но его употребляютъ только въ крайнихъ случаяхъ и вообще когда требуется большое количество матеріаловъ или такія вещи, которыя по своей величинѣ или формѣ употребляются только на военныхъ судахъ. Провизію же весьма часто заимствуются, чтобы избѣжать задержки времени при заказахъ частнымъ лицамъ и быть болѣе увѣреннымъ въ хорошемъ качествѣ припасовъ, какъ напр. солонины и другихъ вещей, сохраненіе которыхъ зависитъ собственно отъ умѣнья приготовления; при томъ же цѣны портовые всегда выгоднѣе цѣнъ частныхъ поставщиковъ.

Пріемъ таковыхъ матеріаловъ производится на общихъ правилахъ.

На §§ 101, 102 и 103 съ примѣчаніемъ, г-нь Шестаковъ изложилъ уже свое мнѣніе, по которому за случившійся въ морѣ недостатокъ матеріаловъ или провизіи, препятствующій исполнить порученіе или могущій подвергнуть судно или команду гибели,—отвѣчаетъ командиръ.

Примч. Копіи всѣхъ векселей выданныхъ капитаномъ, отсылаются тотъ-часъ же въ Министерство.

§ 104. Въ Морск. сборникѣ за Мартъ 1859 года пропущенъ.

В) При плаваніи по внутреннимъ морямъ.

§ 105. При внутреннемъ плаваніи соблюдаются всѣ тѣ же правила, какъ и при заграничномъ, съ тою только разницею что здѣсь суда никакихъ припасовъ, ни вещей не покунають, но все необходимое требуютъ отъ порта, гдѣ и должны быть во всякое время въ достаточномъ количествѣ запасы матеріаловъ и вещи въ замѣнъ. Тѣ же вещи, которыя, по своей формѣ и размѣренію, не могутъ быть на всѣхъ судахъ одинаковы, какъ наприм. машинныя, то при требованіи ихъ судами въ замѣнъ поврежденныхъ, портовое управленіе или дѣлаетъ прямо отъ себя распоряженіе о заготовкѣ таковыхъ вещей въ портѣ, или докладываетъ министерству, чтобы заказать на заводахъ.

§ 106. Получая морскую провизію по билетамъ, бухгалтеръ-коммисарь долженъ записать въ расходъ число билетовъ, какъ выше было объяснено, въ счетъ о билетахъ, а въ матеріальную книгу, на приходъ—полученные припасы.

Г) При разныхъ случаяхъ.

§ 107. Если матеріалы присланы на корабль съ какимъ либо другимъ кораблемъ, или транспортомъ, то приемка производится на общемъ основаніи. Кромѣ взаимныхъ росписокъ содѣлателей, корабль, на который матеріалы приняты, даетъ свидѣтельство въ принятіи выпискою изъ шхатнаго журнала, утвержденного вахтеннымъ начальствомъ и подписанною, для свѣдѣнія, командиромъ судна.

§ 108. На транспортѣ, при приемкѣ вещей для доставленія въ другой портъ, или корабль, если вещи эти переданы въ тюкахъ, или ящикахъ, то на приходъ записываютъ ящики и тюки.

§ 109. При отпускѣ матеріаловъ на транспорты, Главные Командиры портовъ назначаютъ всегда общую комиссію, для освидѣтельствованія таковыхъ матеріаловъ, и негодныхъ на транспорты изъ портовыхъ магазиновъ никогда не отпускаютъ. Судовые приемщики имѣютъ право, замѣтивши негодные матеріалы, не принимать ихъ, объясняя въ тоже время Комиссіи и командиру транспорта причину остановки приема.

Примѣч. На транспортахъ для записки на приходъ, приемки и по сдачѣ въ расходъ перевозочныхъ матеріаловъ имѣются особыя магазинныя книги, той же формы что и матеріальныя судовыя.

§ 110. Оказавшійся случайный излишекъ матеріаловъ записывается немедленно, по открытіи его, въ приходъ.

Примѣч. Справедливость требовала бы, чтобы и недостатокъ скидываемъ былъ съ прихода, т. е. говоря другими словами, чтобы излишекъ въ магазинахъ отъ недоданныхъ на транспортъ матеріаловъ, записывается также на приходъ въ магазинную книгу.

2) По расходу.

А) При заграничномъ плаваніи.

§ 112. Расходъ по табелямъ, штатамъ и положеніямъ всѣхъ припасовъ и вещей, какъ по вооруженію, такъ и изъ запасовъ, во время всей компаніи, до новыхъ книгъ или года, производится содержателями по двумъ предписаніямъ командира, именно: о началѣ расхода матеріаловъ, при началѣ вооруженія, и потомъ изъ запаса, при поднятіи флага.

Примѣч. 1. Когда вымпелъ подымается въ гавани собственно для производства морской провизіи командѣ, то о началѣ расхода морской провизіи должно быть особое предписаніе командира, а потомъ другое о расходѣ всѣхъ матеріаловъ корабельнаго имущества.

Примѣч. 2. Всѣ штатные расходы матеріаловъ и припасовъ записываются въ расходъ въ матеріальную книгу по мѣсячнымъ ведомостямъ.

Въ Голландскомъ флотѣ какъ для провизіи, порціонныхъ, морскаго жалованья (столовыхъ), такъ и для расхода матеріаловъ корабельнаго имущества, мѣсяцъ считается въ 30 дней и 12-мъ въ году.

Примѣч. 3. При обстоятельствахъ, когда плаваніе предвидится долгот, и командиръ найдетъ необходимымъ приостановить расходъ нѣкоторыхъ матеріаловъ, то онъ даетъ на это особое предписаніе, означая чтобы расходъ производить не по штатнымъ положеніямъ, но по крайней необходимости, а нѣкоторымъ матеріаламъ и совершенно останавливаетъ расходъ. Все это лежитъ на его полной отвѣтственности. Объ убавкѣ же порціи и воды отдается на кораблѣ въ приказахъ. Въ особомъ предписаніи должно быть точно означено, до какой степени каждой провизіи порція убавляется.

Примѣч. 4. Въ шканечномъ журналѣ въ особой графѣ назначается ежедневное число наличныхъ порцій на кораблѣ, точно въ такомъ-же порядкѣ, какъ въ изданныхъ Коммисариатскимъ департаментомъ книжкахъ для записыванія порціи.

§ 113. Всѣ расходы экстраординарные, не положенные ни по штатамъ, ни по табелямъ, производятся всегда по особымъ предписаніямъ командира корабля, отвѣчающаго за таковыя расходы. Расходы же, которыхъ норма не определѣна, какъ напримѣръ уголь, записываются по вѣдомостямъ утвержденнымъ старшимъ механикомъ, съ выпискою изъ шканечнаго журнала, что плаваніе подъ парами было по распоряженію командира.

§ § 114 и 115, по неподчиненности содержателей бухгалтеру-коммисару, выпускаются.

§ 116. При значительномъ поврежденіи судна, составляется объ немъ актъ свидѣльственный, за подписаніемъ судовой комиссіи, и если поврежденіе случилось во время аврала, то членами комиссіи должны быть и присутствующіе офицеры. Если поврежденіе будетъ найдено удобоисправимымъ въ морѣ, то и это прописывается въ актѣ, и исправленія дѣлаются уже по распоряженію командира, изъ запасовъ.

§ 117. Для незначительныхъ поврежденій, свидѣльственного акта составлять не слѣдуетъ; исправленія эти всѣ производятся изъ запасовъ и объ нихъ объясняется въ шканечномъ журналѣ.

§ 118. Если какіе либо припасы, матеріалы и вещи окажутся испортившимися и негодными къ употребленію, то содержатели немедленно доносятъ капитану, и по его распоряженію судовая комиссія свидѣльствуетъ ихъ, для определѣнія ихъ негодности.

§ 119. Коммисія разсмотрѣвъ матеріалы дѣлаетъ свое замѣчаніе въ какомъ видѣ она ихъ нашла и что предполагаетъ съ ними сдѣлать.

§ 120. Всѣ припасы, матеріалы и вещи, найденныя комиссію негодными къ употребленію въ томъ видѣ, по предписанію командира на томъ же самомъ актѣ, заносятся содержателями въ расходы въ матеріальной книгѣ, съ означеніемъ что совершенно негодны или поступили на исправленіе.

Примѣч. Весьма трудно понять почему въ § 120 проекта Коммисариатскаго департамента, по которому вся матеріальная часть считается на деньги, сказано, что вещи оказавшіяся негодными къ употребленію, заносятся въ расходъ, а потомъ, по ихъ исправленіи—опять на приходъ въ матеріальную книгу. Таковой счетъ совершенно неправильный, потому что одна и таже вещь будетъ записана два раза на приходъ, а также и два раза въ расходъ, и тѣмъ, разумѣется, какъ приходная, такъ и расходная сумма стоимости матеріаловъ увеличивается неправильно. Судовой приходъ будетъ не согласенъ съ отпускомъ изъ портовыхъ магазиновъ, а расходъ—съ дѣйствительною стоимостью содержанія корабля въ кампаніи

Прибав. къ § 120. Вещи и матеріалы, найденные коммисіею негодными, по запискѣ въ расходъ въ матеріальной книгѣ, заносятся въ особую книгу или вѣдомость негодныхъ вещей, какъ у насъ и въ настоящее время дѣлается. Исправленные изъ нихъ, своими средствами на судахъ, хотя и поступаютъ въ дѣло, но остаются въ томъ счетѣ съ отмѣткою: «исправлены или измѣнены въ такую то вещь», но въ книгу матеріальную вторично на приходъ уже не заносятся. Употребленные на это матеріалы выписываются въ расходъ, или мѣсячными вѣдомостями при ихъ незначительности, или особыми актами, какъ экстраординарные.

Въ Голландской судовой матеріальной отчетности слѣдуютъ точно тому порядку, который описанъ выше.

§ 121. Надъ матеріалами, оказавшимися негодными, какъ при первомъ опредѣленіи ихъ негодности, такъ и по исправленіи, коммисія, по представленнымъ отвѣтамъ содержателей, надписываетъ свое соображеніе: не подвергнутся ли вещи, при дальнѣйшемъ плаваніи, бѣльшей порчѣ или незанимаютъ ли онѣ лишняго мѣста.

§ 122. Капитанъ, какъ предсѣдатель коммисіи, рѣшаетъ письменно, какія вещи слѣдуетъ оставить до окончанія кампаніи, и какія продать въ первомъ портѣ съ аукціона, или наконецъ совсѣмъ уничтожить.

§ 123. Во второмъ и третьемъ случаяхъ, если вещи были уже занесены въ особый счетъ негодныхъ вещей, то ихъ въ томъ же счетѣ записываютъ расходомъ съ отмѣткою, что проданы или уничтожены. Въ противномъ же случаѣ, т. е. когда вещи состояли еще на приходѣ по матеріальной книгѣ, то онѣ прямо въ ней же и заносятся въ расходъ, съ тою же отмѣткою.

§ 124. На предполагаемая продать съ аукціона вещи, бухгалтеръ-коммисаръ прискиваетъ покушниковъ и вмѣстѣ съ тѣмъ, чрезъ консульство, или мѣстныя власти, печатается въ газетахъ или объявляется на главныхъ мѣстахъ города о продажѣ.

§ 125. Вещи, отъ дальнѣйшаго храненія которыхъ можетъ произойти вредъ какъ для здоровья команды, такъ и для казны по присужденію Коммисіи немедленно уничтожаются.

§ 126. Транспортъ, которому поручено передать кораблю, какія либо вещи, въ замѣнъ ихъ получаетъ актъ приемки вещей, т. е. общую выписку составленную бухгалтеромъ-коммисаромъ по отдѣльнымъ приемныхъ выпискамъ всѣхъ содержателей, или одного, къ которому вещи поступили.

Примѣч. Въ общей выпискѣ, по той же формѣ, что и матеріальное требованіе, должно быть выставлено количество матеріаловъ и вещей по накладной и дѣйствительно сданныхъ въ транспортъ, и слѣдовательно принятыхъ содержателями на корабль. Выписка эта подписывается содержателями, которые приняли вещи, и скрѣпляется бухгалтеромъ-коммисаромъ.

Къ выпискѣ прилагается свидѣтельство въ дѣйствительности факга, выпискою изъ шканечнаго журнала корабля за подписью вахтеннаго начальника и командира. Оба эти документа транспортъ по приходѣ въ портъ передаетъ въ портовое управленіе.

§ 127. Судно, встрѣтившее въ открытомъ морѣ другое военное или купеческое судно, въ бѣдственномъ положеніи, по просьбѣ его, можетъ выдать ему изъ своихъ запасовъ необходимыя для него вещи, записывая ихъ у себя въ рас-

ходъ, по особому предписанію командира, въ особомъ счетѣ.

Полученныя за нихъ росписки съ военныхъ судовъ или деньги и векселя съ купеческихъ,—записываютъ у себя на приходъ.

§ 128. Изъясненъ въ прибавленіи къ § 120.

§ 129. Если при ревизіи, или по окончаніи кампаніи, окажется недостатокъ или недочетъ матеріаловъ, то капитанъ распоряжается съ содержателями какъ сказано въ § 42, примѣч. 2, на счетъ бухгалтера-коммисара, и недочетъ этотъ записывается въ расходъ по особому счету, съ отмѣтою по недочету, какъ бы вещь была утрачена или продана.

§ 130. О спорахъ бухгалтера-коммисара съ чинами на судахъ, уже говорено было много.

Б) При внутреннемъ плаваніи.

§ 131. Соблюдаются тѣже самыя правила, какъ и при заграничномъ, съ тою только разницею, что не дозволяется продавать съ торговъ негодные матеріалы, а ихъ всѣ слѣдуетъ сдавать въ портовые управленія, представляя продажу съ торговъ симъ послѣднимъ.

В) При разоруженіи корабля.

На основаніи существующаго порядка, по которому корабли наши, по окончаніи кампаніи, на зиму не сдаются къ порту, какъ предлагается проектомъ коммисаріатскаго департамента, но остаются въ завѣдываніи командировъ, а матеріалы и вещи корабельнаго имущества—на рукахъ содержателей,—слѣдующая глава проекта совершенно передѣлана.

132. Предписаніе окончить кампанію и приступить къ разоруженію судна, служить вмѣстѣ съ тѣмъ и ордеромъ прекратить расходы всѣхъ штатныхъ матеріаловъ, употребляемыхъ въ кампаніи.

Примѣч. 1. Полагаемые штатами на разоруженіе матеріалы, записываются въ расходъ по особой вѣдомости, на разоруженіе.

Примѣч. 2. Затѣмъ подводятся всѣ итоги прихода и расхода матеріальной книги и особаго счета негодныхъ вещей, проданныхъ, утраченныхъ, а также и передѣланныхъ.

§ 133. Остаточнымъ матеріаламъ и вещамъ, какъ и негоднымъ, проданнымъ, утраченнымъ и передѣланнымъ, составляются вѣдомости, подписанныя содержателями, и скрѣпленныя бухгалтеромъ - комиссаромъ; вѣдомости эти отправляются въ контору надъ портомъ, гдѣ резолюціею капитана надъ портомъ надписывается, что сдать къ порту, что оставить на приходъ на слѣдующую кампанію,

Примѣч. 1. Если судно назначается сдать къ порту, то всѣ вещи и матеріалы тотчасъ же сдаются, а за тѣмъ и самое судно по имѣющейся первоначальной описи и дѣльной книгѣ.

§ 134. Сдача матеріаловъ производится точно также, какъ еслибы съ судовъ отпускали въ магазины,—по вѣдомостямъ и инымъ роспискамъ судовыхъ содержателей и смотрителей магазиновъ.

§ 135. При сдачѣ матеріаловъ къ порту, главными командирами назначается Коммисія, которая тотчасъ же свидѣтельствуеъ и сортируетъ вещи и матеріалы по ихъ годности.

§ 136. При сдачѣ матеріаловъ, командиръ можетъ назначить и со своей стороны судовыхъ офицеровъ для присмотра за правильнымъ порядкомъ сдачи.

Примѣч. 1. При сдачѣ корабля къ порту, командиръ, при неимѣннн ни офицеровъ, ни команды, доноситъ Главному Командиру о назначеніи необходимаго числа чиновъ для судовой Коммисіи, которая утверждаетъ фактъ сдачи.

Примѣч. 2. При сдачѣ предметовъ морской провизіи, получаемой кораблемъ по билетамъ, Кругсь-Коммисарское управленіе обязано возвратить за предметы равное количество билетовъ.

Примѣч. 3. Всѣ остальные параграфы до 150-го, какъ не подходящіе къ принятому порядку, выпускаются.

(Оконч. въ слѣд. книжкѣ).

МАЯКИ.

«There is no part of my life which more than my connexion with the Trinity House gives me delight».

Faraday.

Карта английских маяковъ.—Предразсудки о маячномъ освѣщеніи.—Рѣчные маяки.—Неудовлетворительное состояніе маяковъ на Черномъ морѣ, въ Россійскихъ владѣніяхъ.—Магнито-электрическое освѣщеніе на маякахъ.—Мнѣніе объ немъ Фардея.—Преимущества его передъ обыкновеннымъ способомъ.—Надежда на введеніе магнито-электрическаго способа на Одесскомъ маякѣ.—Вопросы английской маячной комисіи.—Отвѣты Аббата Муалло.—Опыты пасть звучными сигналами.—Метеорологическія обсерваторіи и спасительныя станціи при маякахъ.—Сравненіе Инкерманскаго и Торкашкутакаго маяковъ съ ихъ западными собратами.

Изучивъ прекрасную карту английскихъ маяковъ, представляющую Великобританію окаймленную непрерывнымъ свѣтомъ 374 огней (*), можно удивляться не гигантскимъ средствамъ этой развитой коммерческой страны, не энергіи и прогрессу ея маячныхъ корпорацій, достойныхъ подражанія, а тому, что не смотря на удовлетворительное состояніе лоціи этого государства, морская публика ожидаетъ еще большаго отъ великодушнаго правительства, которое не щадя золота, поощряетъ художниковъ и развиваетъ науку. Казалось бы, что протесты прогрессистовъ не имѣютъ большой важности въ странѣ, берега которой освѣщены съ такимъ же стараніемъ, какъ улицы ея городовъ, и являлись даже проекты освѣщенія Англійскаго и Георгіевскаго каналовъ и проложенія большой дороги чрезъ океанъ посредствомъ плавающихъ маяковъ. Но на самомъ дѣлѣ ужасная пыфра кру-

(*) Map of the British Isles, shewing the principal lighthouses with the limit and character of each light. Published by order of the Board of Trade. 1839.

шеніи у англійскихъ береговъ, доходящая въ 1859 году до 2035 судовъ, вполне оправдываетъ жалобы моряковъ и расходы поглощаемые содержаніемъ маяковъ. Впрочемъ едва ли найдется человекъ, дорожащій хоть сколько нибудь своимъ авторитетомъ, который зайкнется объ уменьшеніи расходовъ по маячной части, или скажетъ, что современное состояніе лоціи не требуетъ улучшеній.

Послѣ многолѣтнихъ стараній, достигнувъ значительной степени совершенства, маячныя корпораціи Соединеннаго Королевства не думаютъ почить отъ своихъ трудовъ, но напротивъ того, серьезно готовятся къ новымъ заботамъ, изслѣдованіямъ и издержкамъ, при введеніи новаго способа освѣщенія маяковъ, составляющаго эпоху въ исторіи мореплаванія. Франція, соперница Англій на поприщѣ морскаго искусства, также энергически изучаетъ этотъ вопросъ, дѣлая интересные опыты въ своемъ центральномъ заведеніи въ Парижѣ (Atelier des Phares). Но все же честь открытія *перваго* магнито-электрическаго маяка принадлежитъ счастливой Англій.

Прежде изложенія небольшихъ моихъ свѣдѣній о магнито-электрическомъ огнѣ южно-форландскаго маяка, считаю необходимымъ высказать свое мнѣніе о состояніи Черноморскихъ маяковъ, весьма уместное при современной маячной реформѣ на тѣхъ водахъ, гдѣ просыпается жизнь и торговая дѣятельность обширнаго и благословеннаго края, которая развиваясь съ каждымъ днемъ, можетъ достигнуть неожиданныхъ нами результатовъ.

Въ прошлую осень мнѣ случилось встрѣтиться съ двумя офицерами Черноморскаго флота, которые провели лучшіе годы своей жизни у мрачныхъ Кавказскихъ береговъ и сдѣлали не менѣе 18 кампаній. Объ этой встрѣчѣ я говорю потому, что эти лица были *единственные*, выразившіе свое удивленіе о *«напрасныхъ издержкахъ маячныхъ суммъ на заказъ диоптрическихъ аппаратовъ; что эти деньги лучше обратитъ куда нибудь въ адмиралтейство, а маяки, молъ, такъ хороши и такъ ихъ много (*)»*, что отъ нихъ некуда дѣваться».

(*) На Черномъ морѣ существуетъ всего полъ-дюжины каганцовъ.

Въ сущности же Черноморскіе маяки въ нашихъ владѣніяхъ разставлены чрезъ десятки и сотни миль, а на Кавказскомъ берегу, на протяженіи почти 300 миль, нѣтъ ни одного маяка. Я почту себя совершенно счастливымъ, ежели нижеизложенныя свѣдѣнія покажутся для нѣкоторыхъ изъ моихъ сослуживцевъ не только занимательными, но и поучительными, или послужатъ поводомъ кому нибудь изъ оппозиторовъ измѣнить образъ мыслей. Что же касается до личностей, *поздравивших* меня съ казеннымъ заказомъ на 50 тысячъ, то я считаю слишкомъ неблагодарнымъ трудомъ входить въ какія нибудь объясненія по этому предмету.

Рѣчное судоходство и входы въ гавани и порты Англии и Франціи, облегчены устройствомъ многочисленныхъ маяковъ, 4 и 5 разрядовъ, и не смотря на удобство ночнаго плаванія, французское правительство предполагаетъ заказать еще 48 аппаратовъ. У насъ, за исключеніемъ Одесскаго фонаря на молѣ, нѣтъ ни одного портового огня въ гаваняхъ, гэртахъ и на судоходныхъ рѣкахъ Чернаго и Азовскаго морей, и благополучный ночной рейсъ по глубокому Бугу, считается чуть-ли не подвигомъ (*)!

(*) Въ Нортфлитѣ, на Темзѣ, также какъ и на нѣкоторыхъ другихъ рѣкахъ, для удобнаго ночнаго плаванія, построены башни изъ углового желѣза, высотой въ 40 футъ, снабженныя діоптрическими постоянными аппаратами 4-го разряда. Аппаратъ освѣщается обыкновеннымъ газомъ, проведеннымъ отъ лавной уличной трубы. Газовый рожокъ имѣя около 40 мелкихъ отверстій расположенныхъ кружкомъ въ 1½ дюйма въ діаметрѣ, даетъ сильное пламя. Маякъ этотъ не требуетъ часоваго. Находясь въ вершинѣ колѣна рѣки, онъ освѣщаетъ оба изгиба фарватера *бѣлымъ* огнемъ, а всѣ якорныя мѣста или затонье — *краснымъ*, что дѣлается посредствомъ обыкновенныхъ красныхъ стеколъ, поставленныхъ въ видѣ ширмъ передъ аппаратомъ съ боковъ его, сообразно расположенію якорныхъ мѣстъ. Суда ставятся на якорь въ виду только *краснаго* огня, а судоходство совершается исключительно въ лучахъ *бѣлаго* свѣта. Чертежъ Нортфлитской башни прилагается при статьѣ; цѣна этому маяку съ аппаратомъ, съ погрузкою на судно въ Лондонѣ, около 515 ф. с. Просто, дешево и удобно для навигаціи.

Не удовлетворительное число маяковъ, родъ аппаратовъ, способъ освѣщенія и наконецъ мѣстныхъ условія, густые и продолжительные туманы и мители, господствующія въ зимнія погоды, въ то время когда навигація не прекращается, при значительной торговой дѣятельности, дѣлають плаваніе на Черномъ морѣ затруднительнымъ почти въ теченіе пяти мѣсяцевъ, въ особенности для купеческихъ судовъ. Въ этой важной части лоціи мы отстаемъ отъ всѣхъ націй, чему доказательствомъ служить маякъ Змѣинаго острова и почти всѣ другіе на турецкихъ берегахъ, снабжаемые въ настоящее время діоптрическими аппаратами (*).

Жалобы командировъ Р. О. Пароходства и Торговли и шкиперовъ купеческихъ судовъ слишкомъ часты и основательны, чтобъ оставлять ихъ безъ вниманія. Не ссылаясь на списки крушеній купеческихъ судовъ, случающихся очень часто отъ дурнаго освѣщенія береговъ, я долженъ признаться, что рѣдко кому изъ насъ приходилось видѣть безъ труда огни Айтадорскаго и Таклинскаго маяковъ, даже и въ ясную ночь, не смотря на ихъ значительную высоту. Въ ненастную зимнюю ночь, шкуна «Вѣстникъ» разбила почти о подножіе Тарханкутскаго маяка, огонь котораго не былъ видѣнъ. Этотъ маякъ, даже въ ясную ночь, идущему изъ Киркинейскаго залива, открывается на разстояніи около 2-хъ миль. Опасное положеніе брига «Птоломей» и парохода «Инкерманъ» у Тендры, говорить не въ пользу огня Тендровскаго маяка. Многимъ военнымъ судамъ, въ особенности транспортамъ, приходилось проводить опасныя ночи на мелководьяхъ Керченскаго пролива или терять время у негостепріимнаго и не освѣщеннаго Кавказскаго берега, при входахъ въ Сухумъ, Геленджикъ или Новороссійскъ. Слава Богу и за то что эти берега почти вездѣ приглубы. Набрасывая свои замѣтки въ Лондонѣ, сожалѣю

(*) Турецкое правительство имѣетъ уже большое число аппаратовъ, установка которыхъ задерживается медленностію перестройки башенъ.

что доводы мои не могут быть подкрѣпляемы выписками изъ шканечныхъ журналовъ, или мнѣніями опытныхъ офицеровъ. Но едва-ли это нужно. Кто же не признаетъ пользы лоции и можно ли ожидать возраженій? Оппозиторъ усовершенствованіямъ маячнаго освѣщенія, въ Лондонскихъ или Ливерпульскихъ докахъ, наслушался бы не совсѣмъ завидныхъ комплиментовъ.

Ясно, что особенности Чернаго моря требуютъ не только приличнаго числа маяковъ, командующихъ возможно большимъ горизонтомъ, но и снабженія ихъ освѣтительными аппаратами обладающими наибольшаю степенью напряженія свѣта, для того чтобы дать средства мореплавателямъ опредѣляться въ бурныя темныя ночи въ приличномъ разстояніи отъ берега, а во время тумановъ и мятелей—способные предупреждать суда въ разстояніи хотя одной мили, отъ неизбежной опасности, въ большемъ числѣ случаевъ.

Слѣдовательно, по характеру Чернаго моря, за исключеніемъ Инкерманскихъ и другихъ (будущихъ) внутреннихъ огней, Черноморскіе и Азовскіе маяки, должны принадлежать къ классу такъ называемыхъ океанскихъ огней, т. е. высоко поставленныхъ надъ поверхностію моря и снабженныхъ олофотическими аппаратами перваго разряда.

Настоящая реформа по части черноморскихъ маяковъ, застала искусство это остановившимся, послѣ 30 лѣтняго прогресса, на такъ называемой олофотической системѣ (*), очень много обязанной шотландскому инженеру Стивенсону. По рѣшенію временной комисіи, которой было предоставлено въ прошломъ году обсудить мѣры усовершенствованія маячной части Чернаго моря,—въ Англии заказано въ этомъ году два діоптрическихъ аппарата 1-го разряда: постоянный для Одесскаго и вращающійся, олофотическій, для Еникальскаго маяка. Спецификаціи этихъ аппаратовъ, въ устройство которыхъ введены всѣ улучшения, сообразно современ-

(*) См. Lighthouse Illumination: being a discription of the holophotal system etc., by Thomas Stevenson, 1859.

ному состоянію искусства и желанію начальства, общаются имъ дать первое мѣсто между современными аппаратами. Что же касается до способа освѣщенія ихъ и снабженія озвѣщеннымъ сурьпнымъ масломъ (*), которое можетъ быть доставляемо только изъ заграницы или изъ Петербурга за дорогую цѣну, но имѣющее большое преимущество предъ рыбьимъ жиромъ и коноплянымъ масломъ, то этотъ способъ освѣщенія, зависящій отъ случайностей торговли, все же не соотвѣтствуетъ современному состоянію и требованію науки, которая въ настоящее время даетъ возможность выгоднымъ образомъ замѣнить прежній горючій матеріалъ несравненно сильнѣйшимъ источникомъ свѣта.

Въ Августѣ 1857 года въ Блеквалѣ, въ присутствіи чле-

(*) Rape oil, huile de colza, brassica campestris, масло полевой рѣпы или сурьпное масло, продуктъ хорошо извѣстный на европейскихъ рынкахъ и добываемый въ большомъ количествѣ въ сѣверной Франціи. Плотность его при 15° (целсія) = 0.9147. Этимъ масломъ, имѣющимъ преимущество предъ всѣми другими, освѣщаются европейскіе маяки. Корпорация американскихъ маяковъ, по отдаленному и разбросанному положенію ея маяковъ и трудному къ нимъ доступу, а также дороговизнѣ и неудобству доставки масла изъ Европы, освѣщаетъ свои маяки жиромъ китовъ Южнаго океана (sperm oil).

Рыбій жиръ и животныя масла вообще, содержатъ въ себѣ нѣкоторое количество сѣры, въ теченіе продолжительнаго времени, разрушаютъ полировку стекла, дѣйствуя на свинецъ, входящій въ составъ его. Если бы можно было отливать стекла безъ посторонней примѣси, то получалась-бы твердая, однородная (homogeneous) масса, свободная, въ извѣстной степени, отъ недостатка поглощать лучи свѣта. Заводчики, мало разсуждающіе о долговременности службы и совершенствѣ аппарата, заботятся только о доставленіи стеклу возможно большей *мякости* и *тлущести*, посредствомъ химическихъ смѣсей, что облегчаетъ труднѣйшій процессъ обточки и полировки стеколъ. Въ составъ стеколъ заводчиковъ Чансовъ въ Бирмингамѣ, свинецъ не входитъ. О зеленоватомъ цвѣтѣ стекла, Парижскій художникъ Лепотъ говоритъ, что онъ не всегда можетъ служить признакомъ несовершенства аппарата; иногда случается, что бѣлое стекло поглощаетъ болѣе свѣта, чѣмъ зеленоватое, если въ составъ бѣлаго стекла входитъ свинецъ въ большомъ количествѣ.

новъ Trinity House, профессоръ химіи F. H. Holmes испытывалъ свою патентованную машину для магнитно-электрическаго освѣщенія. Онъ употреблялъ пораболоподальней рефлeкторъ, отверстіе котораго было въ 20 дюйм. Несмотря на то, что машина была еще не въ совершенномъ состояніи и притомъ приводилась въ движеніе локобилемъ взятымъ съ фермы для временнаго употребленія, поразительный результатъ увѣнчалъ опытъ полнымъ успѣхомъ. При амплитудѣ болѣе 13° (*), напряженіе этого свѣта было такъ сильно, что на расстояніи одной мили можно было читать газету.

Другой опытъ былъ произведенъ съ помощію сегмента олофотическаго аппарата перваго разряда съ 5" проблесками (аппаратъ этотъ теперь на маякѣ Souts Bishop, работы Лепота). Этотъ опытъ, превзошедшій въ успѣхѣ предъидущій, давалъ блистанія свѣта на подобіе молніи, въ продолженіе которыхъ на расстояніи 3-хъ миль отъ огня, читали безъ затрудненія.

Ободренный успѣхами опытовъ профессоръ Holmes предложилъ Trinity House свой патентъ для освѣщенія маяковъ, и получивъ разрѣшеніе, 8 Декабря 1858 года открылъ на собственный счетъ освѣщеніе верхняго Южнаго Форландскаго маяка, лежащаго около 4-хъ миль отъ Дувра, на высотѣ 372 футъ надъ поверхностію моря и снабженнаго діоптрическимъ постояннымъ аппаратомъ перваго разряда. Нѣкоторыя измѣненія въ устройствѣ лампы, прекратили на короткое время дѣйствіе маяка, послѣ чего онъ снова былъ открытъ въ Февралѣ 1859 года для трехъ-мѣсячнаго испытанія. Послѣ этого удовлетворительнаго опыта заключивъ условія съ Holmes-омъ, Trinity House приняло отъ него магнитно-электрическія машины и, 22 Августа того же года,

(*) Амплитудъ свѣта сегмента 8-ми граннаго олофотическаго аппарата перваго разряда, не превышаетъ 6-ти градусовъ. Амплитудомъ освѣщенія называютъ угловое пространство горизонта освѣщаемое аппаратомъ или его частію.

открыло на казенный счет магнито-электрическое освѣщеніе того же маяка, для шести-мѣсячнаго испытанія, и по истеченіи этого срока, послѣ опыта съ удовлетворительнѣйшими результатами, до окончательнаго рѣшенія, прекратило электрическое освѣщеніе маяка 22 Февраля 1860 года.

Невходя въ подробное описаніе этого патентованнаго аппарата, извѣстнаго въ Россіи, скажу что удовлетворяя вполнѣ требованію мореплаванія, способъ этотъ, не смотря на значительную цѣну магнито-электрическихъ приборовъ и паровыхъ машинъ (около 2.000 ф. с.) по сравнительно малому расходу для добыванія свѣта, въ теченіе извѣстнаго времени, выкупаетъ первоначальныя издержки, такъ какъ добыванія тока потребнаго для освѣщенія маяка, дешевле обыкновеннаго способа освѣщенія посредствомъ масла. Впрочемъ предметъ такой громадной важности долженъ обсуживаться не узкимъ, копѣчнымъ взглядомъ, а въ смыслѣ сохраненія человѣческой жизни, цѣлости дорогихъ судовъ и ихъ цѣнныхъ грузовъ, стоимость которыхъ превосходитъ милліоны.

Два магнито-электрическихъ простыхъ и не сложныхъ аппарата, состоящихъ каждый изъ колесъ снабженныхъ магнитами и индукціонными катками, съ отдѣльными двумя машинками высокаго давленія въ три силы и двумя особыми котлами въ шесть силъ, составляютъ весь приборъ для добыванія тока, который доставляется проводниками къ электрической лампѣ (*), помѣщенной въ фокусѣ діоптрическаго аппарата.

Лампы эти снабжены регуляторами, назначеніе которыхъ состоитъ въ томъ, чтобы держать угольки постоянно въ извѣстномъ разстояніи одинъ отъ другаго. Длина угольковъ

(*) Лампы эти, усовершенствованныя Holmes'омъ, изготовляются въ Парижѣ Дюбоскомъ, ученикомъ Солейма, къ которому Френель обратился за помощію для заготовленія оптической части первыхъ аппаратовъ. Цѣна лампы 460 фран. Подобными лампами освѣщали ночныя работы при построеніи Страсбуерскаго моста чрезъ Рейнь. О лампѣ г-на Сперховскаго я имѣю слишкомъ поверхностныя свѣдѣнія, чтобы сравнить ее съ другими.

такова, что требует перемѣны лампы чрезъ каждыя три часа. Угольки для этой цѣли Дюбоскъ добываетъ изъ осадковъ въ ретортахъ газовыхъ заведеній; они тверды какъ асфальтъ, плавятся какъ грифель и сгораютъ около 5 д. въ продолженіе часа; такой брусочекъ длиною въ три фута стоитъ около 45 копѣекъ (*).

Раздѣленіе аппарата на двѣ отдѣльныя машины съ независимыми паровыми двигателями, сдѣлано съ тою цѣлью, чтобы въ ясную ночь дѣйствовать одною магнито-электрическою машиною, а въ темныя ночи—обоими аппаратами. Кромѣ того, въ случаѣ поврежденія одного котла или машины, дѣйствіе аппаратовъ не прекращается.

Въ продолженіе 6-ти мѣсячнаго опыта, по распоряженію Trinity House, профессоръ Holmes былъ устраненъ отъ надзора за механизмами, къ управленію которыми приставили людей невидавшихъ до того даже пароваго котла. Подобная проба, простота системы и управленія, гарантируютъ введеніе этихъ аппаратовъ во всеобщее употребленіе на маякахъ, къ чему англійское правительство уже приступаетъ, заказавъ Holmes'у двѣ машины, одну для вращающагося и одну для постоянного аппарата.

Сосѣдство двухъ маяковъ, верхняго и нижняго форландскаго, послужило къ удобному сравненію двухъ различныхъ

(*) Компания l'Alliance (Augustin Berlioz et Co) представившая свой магнито-электрическій аппаратъ, для испытанія, въ Atelier des Plages въ Парижѣ, употребляетъ патентованныя угольки Жаклена, которые по словамъ Holmes'a лучше угольковъ Дюбоска. Неудобство-же угольковъ Жаклена, заключается въ ихъ короткости (не болѣе 3-хъ дюйм.) между тѣмъ какъ Дюбоскъ можетъ приготовить ихъ длиною около 3-хъ футовъ. Цѣна уголькамъ Жаклена, толщиною отъ 6 до 8 миллиметровъ, 1/2 рубля за метръ. Аппаратъ компании l'Alliance, за исключеніемъ несущественныхъ измѣненій, препятствующихъ впрочемъ предѣлованію патентора, представляетъ подражаніе изобрѣтенію Holmes'a и не имѣя патентованнаго коммутатора, главнаго достоинства машины Holmes'a, не можетъ выдерживать и малѣйшаго сравненія съ нею.. Цѣна французскому аппарату около 18000 франковъ.

системъ аппаратовъ и способовъ освѣщенія магнито-электрическимъ свѣтомъ. Нижній, постоянный, снабженъ 15-ю аржандовскими лампами съ параболаидальными рефлекторами, для освѣщенія которыхъ употребляютъ сурьпное масло.

Расходы на содержаніе верхняго маяка заключаются въ покупкѣ кокса и угольковъ, а для нижняго,—въ снабженіи сурьпнымъ масломъ, ламповыми стеклами и свѣтильною хлопчатобумажною тканью. Опытъ показалъ, что добываніе электрическаго свѣта обходится дешевле освѣщенія масломъ. Что-же касается до преимущества магнито-электрическаго свѣта передъ обыкновеннымъ, привожу слѣдующія свѣденія.

При всевозможныхъ условіяхъ, огонь нижняго маяка, въ сравненіи съ магнито-электрическимъ свѣтомъ, кажется слабымъ красноватымъ огнемъ и на извѣстномъ румбѣ исчезающимъ въ лучезарномъ сіяніи огня верхняго маяка.

Огонь электрическаго маяка видѣнъ съ вершины собора въ Остенде, отстоящаго отъ него около 60 миль, съ такою-же ясностію какъ изъ Кале.

Въ густой туманъ (*mist*) огонь электрическаго маяка видѣнъ въ *семь разъ* далѣе огня нижняго маяка.

Смотря по степени дождя, въ ненастную погоду, электрическій огонь видѣнъ отъ *четырехъ до двѣнадцати разъ* далѣе огня нижняго маяка.

Въ метель сухаго свѣга, электрическій огонь виденъ въ *двадцать разъ* далѣе огня нижняго маяка.

Изъ 164-хъ наблюденій слѣданныхъ на Дундженесѣ, выведены слѣдующія цифры: электрическій огонь съ разстоянія 20 миль былъ видѣнъ *86 разъ*. Нижній Форландскій огонь, съ того-же разстоянія, былъ видѣнъ только *44 раза*. Маякъ *Gripez*, первокласный *олофотъ*, съ полуминутными проблесками,—звѣзда французскихъ ламанскихъ маяковъ, съ разстоянія 21 миля, былъ видѣнъ *68 разъ*.

Профессоръ *Holmes* живущій въ $1\frac{1}{4}$ мили отъ маяка, читалъ книгу при помощи электрическаго свѣта верхняго маяка, бросавшаго лучи свѣта въ окна его кабинета.

По наблюдениямъ производимымъ въ Кале надъ электрическимъ огнемъ Форландскаго маяка оказалось, что сила его замѣтно увеличивалась; явленіе это г. Holmes приписываетъ свойству магнитовъ увеличивать свою силу до известнаго maximum, котораго аппараты его еще не достигли.

Напряженіе свѣта этого огня такъ сильно, что на арку его, находящуюся между угольками, величиною съ булавочную головку, для непривыкшаго, больно смотрѣть глазами даже вооруженными синими очками маячной прислуги, что я самъ испыталъ осматривая маякъ въ ночное время.

На опытахъ производимыхъ въ моемъ присутствіи въ Ateliers des Pharges въ Парижѣ, магнито-электрической свѣтъ, усиленный, прессованнымъ диоптрическимъ аппаратомъ 6-го разряда (verre moulé, изобрѣтеніе инженера Деграна), показалъ по фотометру силу свою по крайней мѣрѣ въ 2500 разъ болѣе карселевской лампы (без Carcel принята за единицу свѣта). Но надобно сказать, что современное состояніе фотометровъ не отвѣчаетъ цѣли, и инструментъ этотъ слишкомъ слабъ для опредѣленія степеней такого сильнаго свѣта (*).

Въ Trinity House подано болѣе 600 рапортовъ коммерческими капитанами, приносящими благодарность и свое свидѣтельство въ превосходствѣ магнито-электрическаго свѣта надъ обыкновеннымъ; собраніе документовъ будетъ издано въ непродолжительномъ времени.

(*) Опытъ этотъ даетъ слишкомъ слабое понятіе о силѣ этого чуднаго свѣта. Въ самомъ дѣлѣ есть-ли какое нибудь сравненіе между прессованнымъ 6-го разряда аппаратомъ (verre moulé) и громаднымъ сегментомъ 8-ми граннаго олофотическаго аппарата *перваго* разряда; а также слабой машинкой компаніи L'Alliance, — съ могучими машинами Holmes'a? Комбинація его машинъ съ первокласснымъ олофотомъ, ни сколько не утрируя, произведетъ искусственное солнце, и тогда отношеніе магнито-электрическаго свѣта къ карселевской единицѣ конечно будетъ уже не 2500.

Необыкновенное это изобрѣтеніе встрѣчаетъ впрочемъ и своихъ оппозиторовъ, какихъ прежніе маяки не имѣли; четыре капитана протестовали противъ *чрезмѣрной силы* электрическаго свѣта, препятствующей различать предметы окружающія судно, когда оно находится вблизи этого маяка. Эти четыре рапорта составляютъ предметъ гордости профессора Holmes'a и свидѣтельствуютъ о достоинствѣ магнито-электрическаго свѣта, если припомнимъ что мѣстные туманы часто обращаютъ полдень въ темную ночь, и улицы городовъ освѣщаются газомъ во время дня.

Профессоръ Фаредей, на лекціи о магнито-электрическомъ освѣщеніи маяковъ, читанной имъ 9 Марта сего года, выразился такъ: «въ продолженіе послѣднихъ шести мѣсяцевъ магнито-электрическое сіяніе Форландскаго маяка безъ всякаго сравненія превосходило свѣтъ прежняго огня. Оно достигло берега Франціи откуда его наблюдали спеціалисты, съ честію трудящіеся на одномъ поприщѣ съ нами. Въ продолженіе шести мѣсяцевъ электрическій свѣтъ исполнялъ свое назначеніе съ неизмѣнною, величайшею точстію. Ни разу онъ не обманулъ ожиданій изобрѣтателя».

Преимущества этого способа освѣщенія передъ старымъ можно выразить въ слѣдующихъ выводахъ;

1) Въ Англіи, при дешевизнѣ угля, способъ этотъ гораздо дешевле обыкновеннаго, чего можно ожидать и у насъ, при дальнѣйшей разработкѣ антрацита.

2) Напряженіе свѣта магнито-электрическаго маяка *несравненно* сильнѣе.

3) Магнито-электричскій способъ освѣщенія *не зависитъ* отъ порчи растительнаго масла, неизбѣжной по истеченіи трехъ мѣсяцевъ по его заготовленіи, и тѣхъ злоупотребленій, которыя почти постоянно случаются въ снабженіи и расходѣ масла, несмотря на законныя и добросовѣстныя свидѣтельствванія комиссіями.

4) Заготовленіе масла, въ большомъ количествѣ, вполнѣ

зависящее отъ случайностей торговли, замѣняется поставкою антрацита, необходимаго для приведенія въ дѣйствіе паровой машины. Но этотъ матеріалъ и безъ того необходимъ для отопленія и варки пищи маячныхъ служителей.

Благородное соревнованіе и энергія въ опытахъ англійскаго и французскаго специальныхъ учреждений, вызываютъ сочувствіе и надежды моряковъ, дающихъ этому открытію большую цѣну. Печальные списки крушеній у англійскихъ береговъ должны сократиться, что подтверждается послѣднимъ Октябрскимъ ураганомъ, въ продолженіе котораго не разбилося ни одно судно въ виду южнаго Форландскаго маяка, бывавшаго прежде сего не рѣдкимъ свидѣтелемъ несчастныхъ случаевъ (*).

Сдѣлавъ краткій очеркъ главнѣйшихъ выгодъ новаго способа освѣщенія, считаю уместнымъ выразить свое убѣжденіе о пользѣ введенія его на Одесскомъ діоптрическомъ аппаратѣ перваго разряда, какъ на маякѣ главнаго торговаго порта на Черномъ морѣ, навигація при которомъ не прекращается въ теченіе круглаго года. Одесскій маякъ требуетъ этого еще и потому, что аппаратъ его какъ *постоянный*, принадлежитъ къ слабѣйшему классу изъ діоптрическихъ снарядовъ, и магнито-электрическое освѣщеніе вполне пополнитъ его недостатки. Самособою разумѣется, что такимъ участіемъ

(*) Въ продолженіе 6-ти мѣсячнаго дѣйствія электрическаго маяка случилось только разъ подобное несчастье. 29 Января сего года, большой купеческій корабль, съ десантомъ войскъ въ Индію, на разсвѣтѣ сталъ на мель въ виду маяка. Вѣтеръ былъ брамсельный, и капитанъ, по словамъ пассажировъ, бывшій въ веселомъ расположеніи духа, вздумалъ не *ошибать* мысль, на которомъ сѣлъ маякъ, а *пересечь* его, и естественнымъ образомъ благополучно уѣхалъ на мель. Вотъ копія съ рапорта дежурнаго чиновника.

There are to certify that the light on the Upper South Foreland lighthouse shone brightly on the morning of the 29-th January 1860, when the ship «Earl of Eglinton» got on shore St. Margarets Bay.

Given under my hand at St. Margaret Bay this 8-th February, 1860.

W-m Rule-

не должны пользоваться одни только постоянные огни, мало входящіе впрочемъ въ употребленіе, но надо ожидать, что на нашихъ водахъ, въ чемъ нельзя и сомнѣваться, явится и 8-ми гранный олофотическій аппаратъ съ электрическимъ освѣщеніемъ, и ровѣсники парусанго флота, наши невидимкиночки, уступятъ свои почтенныя башни, новымъ паровымъ электрическимъ маякамъ. Счастливая комбинація электрическаго свѣта съ олофотическимъ аппаратомъ, составляетъ все что требовалось отъ маяковъ, чтобъ не сказать, что результаты превзошли самыя смѣлыя ожиданія.

Ежели только берега освѣщены хорошо, то ни какая благоразумная пошлина съ судовъ не покажется произвольнымъ налогомъ: доказательствомъ этому могутъ служить тысячи фактовъ самой грустной дѣйствительности. Чтобы даль, на примѣръ командиръ злополучнаго Ингерманланда, чтобы ухватиться за огонекъ? Но маяка тамъ не было, и несчастный корабль погибъ.

Неограничиваясь маяками, во Франціи надѣются осуществить попытку примѣненія этого способа къ пароходнымъ фонарямъ, что даетъ возможность не только показывать свое судно другимъ кораблямъ, но освѣщая пространство моря передъ носомъ, открывать присутствіе судна, ледяной скалы или неизвѣстнаго берега, на значительномъ разстояніи. Легкій приводъ отъ машины не требуетъ особаго двигателя, а маленькій магнито-электрический приборъ, стоящій очень недорого, составитъ ничтожный расходъ для какого нибудь Гретъ-Истерна. Если вводить въ частныхъ домахъ гальваническіе колокольчики, отчего-же не разработать такого простаго и важнаго вопроса о безопасности судовъ?

Изложивъ свѣдѣнія о магнито-электрическомъ освѣщеніи маяковъ, возвращаюсь къ сказанному мною въ началѣ статьи, желая познакомить читателей съ серьезными мѣрами предпринимаемыми маячными корпораціями Соединеннаго королевства, для улучшенія лоци. Чуждое китайской неподвижности и предрасудковъ, проникнутое все увлекательнымъ прогрессомъ, стремящееся удовлетворить требованіямъ торговли,

этому не исчерпаемому источнику всего великаго и благаго для человѣчества, давая толчекъ маячному дѣлу, правительство назначило комиссію для разработки всѣхъ вопросовъ касающихся этой части лоціи (*).

Эпиграфъ этой статьи,—лестныя и откровенныя слова, сказанныя философомъ въ свободной странѣ, дѣлаетъ честь этой корпораціи, оправдавшей ожиданія сословія, которому Англія обязана славой, безопасностію и богатствомъ.

Предстоящія занятія Комиссіи изложенныя вопросными пунктами, опубликованы и во Франціи, гдѣ, какъ и слѣдовало ожидать, нашли живое сочувствіе.

Пусть этотъ благородный и человѣколюбивый вызовъ къ научнымъ трудамъ, не останется у насъ гласомъ вопіющаго въ пустынѣ и если у насъ, людей неспеціальныхъ, нѣтъ силъ помогать дѣлу дальнѣйшимъ развитіемъ научныхъ вопросовъ, предоставимъ это ученымъ обществамъ, но сами будемъ слѣдить за всѣмъ и прививать къ нашей маячной организаціи все полезное.

Вмѣстѣ съ извлеченіемъ изъ журнала прилагаемъ нѣсколько вопросовъ предложенныхъ англійскою маячною комиссіею, съ отвѣтами Аббата Муаньо, редактора Космоса (**):

«Королевская комиссія въ Англіи, составленная для изслѣдованія способовъ маячнаго освѣщенія, сообщила намъ рядъ вопросовъ, разрѣшеніе которыхъ она желала предоставить извѣстнымъ ученымъ. Мы торопимся отвѣтить на слѣданный вызовъ, излагая программу вопросовъ въ Космосѣ и давая вмѣстѣ съ тѣмъ полезныя указанія.

(*) Комиссія состоитъ изъ слѣдующихъ членовъ: Контръ-Адмирала Гамильтона, Капитана Байдера, г.г. Гладстона, Дунбара (president of the Naval office in London) и Грева (president of the Naval office in Liverpool).

(**) Какъ жаль, что бібліотека наша не выписываетъ всѣхъ ученыхъ періодическихъ изданій публикуемыхъ во Франціи и Англіи. У насъ можно безъ затрудненія слѣдить за успѣхами коннозаводства и охоты и конечно нѣтъ средствъ наблюдать безъ пропусковъ за развитіемъ тѣхъ отраслей наукъ, отъ которыхъ зависитъ успѣхъ морскаго искусства.

Оптика. Произведеніе свѣта.

1) Думаете-ли вы, что для постоянныхъ и пловучихъ маяковъ существуетъ такой способъ произведенія свѣта, который можетъ дать лучшіе результаты, чѣмъ горѣніе масла? Если существуетъ такой способъ, потрудитесь описать его въ нѣсколькихъ словахъ.

«Газъ употребляютъ для нѣкоторыхъ портовыхъ огней; электрической свѣтъ, производимый магнито-электрическими машинами, испытывается нѣсколько времени на Южномъ-Форландскомъ маякѣ. Были предложены также другіе способы, подобные Друмондову огню.

«Мы рекомендуемъ комиссіи достать и серьезно изучить сочиненіе Jules Guyot: Paris 1840: О дневныхъ и ночныхъ телеграфическихъ сигналахъ (Sur la telegraphie de jour et de nuit), изъ котораго видно, что для малыхъ огней или даже можетъ быть для большихъ, водородъ въ жидкомъ состояніи (Hydrogène liquide) замѣнить, съ огромными выгодами, газъ и масло. Должно впрочемъ замѣтить, что жидкій водородъ г. Гюйо отличается существеннымъ образомъ отъ смѣшаннаго матеріала, извѣстнаго въ торговлѣ подъ тѣмъ-же именемъ, но въ сущности состоящаго изъ простой смѣси алкоголя и эссенціи терпентина (скипидара) или сланцоваго масла (Huile de schiste). Если комиссія обратится къ г. Деграну, заведующему маячнымъ управленіемъ во Франціи (*), то она получитъ вполне точные выводы объ экономическомъ употребленіи свѣта, производимаго машинами общества Alliance, которыя при силѣ двухъ лошадей и новаго рода литыхъ стеколъ г. Деграна, даютъ свѣтъ, напряженіе котораго можетъ быть измѣрено 5000 карселевскими единицами и болѣе (**).

(*) Аббатъ Муаньо ошибается. Г. Дегранъ 1 Января 1860 года оставилъ это мѣсто и перешелъ въ частную компанію.

(**) Комиссія можетъ получить подробнѣйшія свѣдѣнія отъ Holmes'a, который достигъ результатовъ болѣе блистательныхъ, чѣмъ компанія l'Alliance. Изъ замѣчанія Аббата Муаньо можно заключить, что литыя стекла предложенныя г. Деграномъ лучше прежнихъ, что было-бы

2) Принимая въ соображеніе: затрудненія, встрѣчаемыя при доставкѣ матеріаловъ на маяки береговые и пловучіе, поставленные обыкновенно на мѣстахъ уединенныхъ, отдаленныхъ и съ трудомъ достигаемыхъ,—и опасность, которая можетъ произойти отъ потушенія этихъ огней; думаете-ли вы, что способъ произведенія свѣта, предлагаемый вамъ, можетъ замѣнить безъ важныхъ неудобствъ способъ освѣщенія масломъ?

«Водородъ въ жидкомъ состояніи, получаемый отъ соединенія трехъ матеріаловъ, употребляемыхъ въ изобиліи въ торговлѣ, можетъ быть изготовляемъ на мѣстѣ, или его можно перевозить на маяки безъ всякаго неудобства. Свѣтъ получаемый при горѣніи этого матеріала, весьма постояненъ, потому что огонь потушить трудно.

«Магнито-электрическія машины нуждаются только въ снабженіи углемъ, а потому въ доставкѣ всѣхъ нужныхъ матеріаловъ, затрудненія быть не можетъ.

Акустика. Какого рода звукъ считаете вы самымъ дѣйствительнымъ для того, чтобы передавать сигналы во время ту-

весьма ошибочно. Прессованное стекло г. Деграна несравненно тоньше обыкновенныхъ стеколъ французскихъ и англійскихъ диоптрическихъ аппаратовъ, но поверхность прессованныхъ стеколъ далеко не такъ правильна и не такъ тщательно полирована. Прессованное стекло несравненно тоньше; этимъ обстоятельствомъ выкупаются другія невыгодныя стороны прессованнаго стекла, которое въ *малыхъ диоптрическихъ* аппаратахъ, для небольшихъ разстояній, повидимому также хорошо, какъ дорогія и превосходныя стекла Чансовъ, Ленота и Сотера. Но каковъ будетъ результатъ примѣненія прессованнаго стекла къ большимъ аппаратамъ и для большихъ разстояній? Назначеніе стекла въ диоптрическомъ аппаратѣ состоитъ въ томъ, чтобы собирать лучи свѣта, расходящіеся отъ огня и направлять ихъ параллельно горизонту; слѣдовательно, при большихъ разстояніяхъ правильность поверхности стекла окажетъ столько-же или больше вліянія на напряженіе свѣта, какъ и толщина стекла и зависящее отъ этого послѣдняго условія—большее или меньшее поглощеніе свѣта. Рядъ продолжительныхъ наблюденій и тщательныхъ сравненій долженъ показать имѣютъ-ли малые снаряды съ прессованнымъ стекломъ тѣ же достоинства что аппараты одинаковыхъ размѣровъ съ обыкновенными стеклами, при различныхъ разстояніяхъ наблюдателя отъ маячнаго огня.

мана? Какимъ способомъ можно производить звукъ, самый дѣйствительный для дальнихъ разстояній? Какого рода сигналъ, передаваемый посредствомъ звука, считаете вы самымъ благоприятнымъ на практикѣ? До сихъ поръ употребляли колокола, приводимые въ движеніе машинами, и выстрѣлы изъ орудій; прибѣгали къ употребленію рефлекторовъ и другихъ способовъ для направленія и сгущенія звука. Предлагали употреблять паровые свистки и пр.

«Много предстоить еще опытовъ, прежде чѣмъ можно будетъ дать удовлетворительные отвѣты на эти вопросы. Скажемъ впрочемъ безъ потери времени, что звукъ низкій (son grave) и продолжительный, напряженія — говоря относительно — посредственнаго, разносится дальше, чѣмъ звукъ сильный, острый и быстрый. Раскаты грома, которыхъ страшный звукъ былъ сравнимъ иногда со взрывомъ залпа ста орудій, распространяется не далѣе какъ отъ 16 до 24 километровъ (отъ 15 до 22½ верстѣ), тогда какъ звукъ выстрѣла изъ орудія распространяется иногда отъ 80 до 120 километровъ (отъ 75 до 112½ верстѣ). Струна весьма большаго діаметра, приводимая въ сотрясеніе смычкомъ, дѣйствующимъ подъ вліяніемъ механизма, съ приспособленіемъ для увеличенія напряженія звука производимаго струною посредствомъ трубы, заслуживаетъ производства опытовъ. Можно было-бы также испытать устройство орудій, въ которыхъ порохъ былъ-бы замѣненъ смѣсью воздуха съ водороднымъ газомъ или воздуха съ газомъ употребляемымъ для освѣщенія. Morloye предлагаетъ замѣнить самые большіе колокола стальными треугольниками, издающими густой звукъ большаго напряженія подъ ударами молота. Присоединеніе къ колоколамъ трубъ, усиливающихъ звукъ, не было еще сдѣлано, но заслуживаетъ испытанія, какъ нами было сказано во 2-мъ томѣ *Annuaire du Cosmos*.

3) Какое средство рекомендуете вы, для сосредоточиванія звука, или для того, чтобы давать ему нѣкоторое извѣстное направленіе? Думаете-ли вы, что существуетъ какой нибудь способъ, посредствомъ котораго, мореплавателю можетъ за-

ключать съ нѣкоторою увѣренностію о направленіи, въ которомъ находится источникъ звука?

«Снаряды отражающіе звукъ или рефлекторы, по нашему мнѣнію, были и будутъ совершенно не достаточны. Единственный способъ усиливать звукъ, остававшійся до сихъ поръ безъ примѣненія состоитъ въ приспособленіи трубъ, сгущающихъ звукъ, и которыя имѣютъ свойство направлять его, по положенію оси трубы (*)».

Мы думаемъ, что прикладывая къ уху двойной стетоскопъ, подобный описанному г. Scott Alison'омъ, подъ названіемъ дифференціального стетоскопа въ Philosophical magazine, въ Ноябрь 1858 года, можно усвоить почти непогрѣшимую привычку

(*) Мнѣ кажется, что это заключеніе Аббата Муаньо не совсемъ вѣрно, и рефлекторы для сгущенія звука не должны быть оставлены безъ вниманія ученыхъ. Въ Мартѣ этого года профессоръ Holmes, пригласивъ меня на опытъ вновь патентуемаго имъ магнито-электрическаго катодического аппарата (прежде публикованія патента не считаю добросовѣстнымъ описывать его) и звучныхъ туманныхъ сигналовъ, испытывалъ четыре рода приборовъ, снабженныхъ параболоидальными рефлекторами, сдѣланными изъ порландскаго цемента, потому что всѣ металлическіе рефлекторы *полощаютъ* звукъ. Во время опытовъ былъ чрезвычайно сильный боковой вѣтеръ.

1) Прежде всего испытывался маленькій охотничій свистокъ (dog's whistle), помѣщенный въ фокусѣ рефлектора, и къ которому былъ приспособленъ небольшой мѣхъ, приводимый въ дѣйствіе мальчикомъ. Во все время опытовъ мы находились въ 200 ярдахъ отъ приборовъ, и къ сожалѣнію, направленіе берега не позволяло увеличить разстоянія до одной или двухъ миль. Звукъ производимый этимъ рожкомъ былъ очень рѣзокъ и силенъ, и при вращеніи прибора, по мѣрѣ уклоненія въ стороны, ослабѣвалъ, а переходя 90° и болѣе, вовсе не былъ слышанъ.

2) Потомъ мы ушлышали пронзительный и необыкновенно рѣзкій свистъ пароходнаго пароваго свистка, помѣщеннаго также въ рефлекторѣ. Къ этому свистку былъ проведенъ шлангъ отъ котла завода, и не смотря на неисправность свистка, опытъ этотъ оказался мнѣ достойнымъ дальнѣйшаго изученія и изслѣдованія. По мѣрѣ уклоненія рефлектора, звукъ скоро ослабѣвалъ, а перейдя 90°, мы слышали весьма слабый звукъ.

3) За этимъ непыталась большая труба, помѣщенная также въ

узнавать направленіе источника звука. Было бы важно также испытать свойство воды *проводить и сгущать* звукъ, что доказано опытами г.г. Calladon, Sturm и Allison.

4) На какой высотѣ слѣдуетъ располагать звучные сигналы во время тумана, для того чтобы они были слышны по возможности на большомъ разстояніи?

«Нисколько не колеблясь мы утверждаемъ, что звуки должны быть производимы близъ поверхности воды, которая будетъ служить отражающею и направляющею плоскостію. Можетъ еще лучше было бы производить звукъ въ водѣ, тогда онъ былъ бы такъ сказать заключенъ въ массу воды. Прибавимъ также, что ежели бы каждая станція имѣла свой соб-

фокусъ рефлектора, и надуваемая тѣмъ же мѣхомъ, производила чрезвычайно низкій, густой, но не сильный звукъ; изслѣдованіе дальнѣйшихъ опытовъ даетъ сравнительную оцѣнку этому способу.

4) Этотъ послѣдній опытъ, по моему мнѣнію, достоинъ особеннаго вниманія и изученія. Звукъ этого прибора былъ необыкновенно силенъ, густъ и рѣзокъ; онъ способенъ раздаваться на огромныя разстоянія. Г. Holmes говорилъ, что съ судовъ стоящихъ въ Гревендѣ (2 мили отъ Нортфолита) очень ясно слышали этотъ звукъ, даже при боковомъ вѣтрѣ. Такъ какъ туманы болѣею частію сопровождаются маловѣтріями, то этотъ инструментъ, по крайней мѣрѣ въ настоящее время, имѣетъ полное право на введеніе на маякахъ и въ гаваняхъ. Въ то время когда отверстіе рефлектора смотрѣло къ намъ въ лице, волны этого сильного звука, дѣйствуя на нашъ слухъ, ясно говорили, что мы находились на оси рефлектора обращеннаго къ намъ, или на *известномъ румбѣ* отъ маяка, котораго во время тумана, мы не могли бы видѣть. При обращеніи рефлектора въ сторону на 90° мы слышали довольно сильный звукъ, какъ будто отраженный съ другаго берега Темзы. Приборъ этотъ состоитъ изъ девяти коническихъ металлическихъ трубокъ, длиною около 8 дюйм., наружное отверстіе которыхъ не болѣе 1-го дюйма. Онѣ связаны на подобіе пучка и вершины ихъ присоединены къ шлангу того же мѣха; три трубочки настроены въ тонъ Do, двѣ въ Mi, двѣ въ Sol и двѣ въ Do, и вся эта комбинація тоновъ, съ помощію рефлектора, производитъ замѣчательный звукъ, который легко направлять во все стороны. Приборы для дѣйствія мѣхомъ и вращенія снаряда, могутъ быть устроенны самымъ простымъ способомъ.

ственный звукъ, предварительно опредѣленнаго тона, то его можно было бы узнавать посредствомъ ящика съ резонансомъ, снаряда искусно изготовляемаго г. Кенигомъ. Это можетъ служить лучшимъ способомъ опредѣлять мѣсто источника, въ отношеніи другихъ подобныхъ станцій.

Метеорологія. 1) На какой высотѣ выгоднѣе располагать источники свѣта, на берегахъ Соединеннаго Королевства, принимая въ соображеніе слѣдующія обстоятельства: чѣмъ возвышеннѣе надъ поверхностію моря маячный огонь, тѣмъ обширнѣе освѣщаемый имъ горизонтъ, и чѣмъ ближе маячный огонь къ поверхности моря, тѣмъ менѣе онъ подвергается закрытію облаками.

«Мы думаемъ, что выгоднѣе избирать по возможности наибольшую высоту, потому что туманы слишкомъ часто господствуютъ въ малой высотѣ надъ поверхностію моря.

2) Предполагая, что система оптическихъ телеграфовъ будетъ введена на нѣкоторыхъ маякахъ и пловучихъ огняхъ, близъ самыхъ выдающихся точекъ берега, какія свѣдѣнія о метеорологическихъ явленіяхъ всего важнѣе передавать судамъ, находящимся въ виду? Какимъ способомъ и въ какихъ видахъ эти свѣдѣнія могутъ быть передаваемы маячными служителями?

«По установленіи телеграфической системы передавать изъ порта въ портъ извѣстія о приближеніи урагановъ, появившихся въ мѣстахъ болѣе или менѣе удаленныхъ, самые важные сигналы будутъ тѣ, которые могутъ передавать извѣстія судамъ, находящимся въ виду, о направленіи урагана, въ ту сторону, въ которую они идутъ. Относительно же передачи сигналовъ мы незнаемъ ничего лучше способа ночныхъ телеграфовъ г. Jules Guyot.

3) Какой способъ обозначенія степени прилива можетъ быть принятъ на маякахъ постоянныхъ и пловучихъ, расположенныхъ у входовъ въ порта, для передачи посредствомъ сигналовъ днемъ и ночью, судамъ идущимъ съ моря?

«Въ настоящее время употребляютъ, или предлагаютъ употреблять, различныя системы шаровъ, флаговъ, цвѣтныхъ

огней и освѣщенныхъ фигуръ, приводимыхъ въ движеніе посредствомъ приливовъ и отливовъ. Остроумная система г. Сюдра не обратила на себя всего вниманія, котораго она заслуживаетъ. Мы считаемъ достоинство ея несравненно выше подражаній, которыя были примѣнены къ дѣлу въ послѣднемъ году, въ разныхъ мѣстахъ Англіи и Америки.

«Мы внимательно наблюдали въ Эдинбургѣ способъ управленія шаромъ, приспособленнымъ къ вершинѣ Нельсоновскаго монумента, который служитъ для передачи времени, на суда находящіяся въ ближайшихъ портахъ (*). Этотъ способъ показанъ намъ весьма сложнымъ; нельзя ли намъ достигнуть той же цѣли проще?»

4) Незнаете-ли вы, или неможете-ли указать, какое-нибудь усовершенствованіе существующихъ способовъ различать днемъ маяки, постоянные и пловучіе? Можете ли вы указать какое-нибудь усовершенствованіе существующихъ способовъ давать маячнымъ огнямъ отличительныя видоизмѣненія?

«Ежели мы хорошо поняли вопросъ, дѣло состоитъ въ томъ, чтобы имѣть отличительный способъ, какой именно маякъ находится въ виду, или ту точку берега, на которой поставленъ маякъ. Ежели въ этомъ заключается вопросъ, то мы скажемъ опредѣлительно, что лучшее рѣшеніе этой задачи сдѣлано г. Babbage, знаменитымъ членомъ королевскаго общества, который посредствомъ весьма простыхъ способовъ передаетъ каждымъ огнемъ его номеръ или названіе. Мы не можемъ объяснить себѣ, почему испытаніе этого значительнаго усовершенствованія было до сихъ поръ отложено.—развѣ

(*) Не въ одномъ Эдинбургѣ находится подобный шаръ. Въ 1858 году, шары устроенныя по плану астронома Эри, дѣйствовали въ нѣсколькихъ портахъ Англіи. Шаръ чрезвычайно тяжелъ и падаетъ быстро. Чтобы зданіе не потерпѣло отъ сотрясеній при паденіи шара, къ послѣднему придѣланъ стержень съ поршнемъ сжимающимъ воздухъ въ чугунномъ цилиндрѣ, при чемъ упругость воздуха при концѣ паденія шара, отстраняетъ возможность сильныхъ сотрясеній. Шары устроенныя въ Лондонѣ и Портсмутѣ, связаны проводниками съ Гриническою обсерваторіею.

только тѣмъ, что никто не можетъ быть пророкомъ въ своемъ отечествѣ.

«Заключимъ отвѣты на сдѣланные намъ вопросы изложеніемъ своего мнѣнія, что ежели англійская коммисія желаетъ воспользоваться опытностію Франціи, то она должна войти въ сношенія для полученія свѣдѣній о производствѣ дневныхъ и ночныхъ оптическихъ телеграфовъ отъ доктора Jules Guyot; о маякахъ, источникахъ свѣта, стеклахъ и рефлекторахъ отъ г. Деграна; относительно акустическихъ телеграфовъ отъ г. Вертгейма. Ежели коммисія послѣдуетъ нашимъ указаніямъ, то она значительно подвинетъ свое дѣло и лучше выполнитъ великое, вполнѣ человеколюбивое свое назначеніе (*).

Ф. Муаньо.

Этимъ заключеніемъ Муаньо кончаетъ свои замѣтки. Мы дополнимъ ихъ нѣкоторыми свѣдѣніями, которыя могутъ быть полезны для нашего роднаго края, ежели не въ настоящее, то въ будущее время, когда Черноморское маячное управленіе почувствуетъ болѣе жизненныхъ силъ и вмѣстѣ съ ними выразится потребность къ дальнѣйшимъ улучшеніямъ.

Намъ кажется, что у насъ на Черномъ морѣ, при совершенномъ отсутствіи метеорологическихъ обсерваторій и спасительныхъ станцій, значеніе маяковъ было бы еще важнѣе, если бы при нѣкоторыхъ изъ нихъ, на самыхъ опасныхъ пунктахъ, были устроены спасительныя станціи съ лодками Пиккока (**), и метеорологическія обсерваторіи на маякахъ Одесскомъ, Херсонскомъ и будущемъ Сухумскомъ, лежащихъ въ губерніяхъ подверженныхъ различнымъ климатическимъ условіямъ. Подобная обсерваторія устроена на маякѣ въ Кале. Такія учрежденія, стоющія ничтожныхъ денегъ, увеличи-

(*) Мы выпустили изъ статьи Муаньо нѣкоторые изъ вопросовъ англійской маячной коммисіи, на которые отвѣты ученаго автора слишкомъ неудовлетворительны. Надѣмся сообщить читателямъ М. Сб. интересныя подробности, когда предметъ будетъ болѣе разработанъ.

(**) Русское О. П. и Торговли имѣетъ одну или двѣ такихъ лодокъ, но неизвѣстно основана ли станція в-гдѣ именно?

вая тѣсный кругъ дѣйствіи жалкой, покуда, личности смотря-теля наполняли бы незавидную его жизнь смысломъ, принося въ тоже время неоцѣненную пользу государству. Подобная мѣра можетъ дать поводъ назначать на этотъ важный постъ хорошихъ офицеровъ.

Небольшая метеорологическая обсерваторія можетъ состоять изъ слѣдующихъ инструментовъ: нормальный барометръ, нормальный термометръ, термометръ maximum, термометръ minimum, гидрометръ, анемометръ Робинзона (профессора Дублинскаго университета) (*), дождемѣръ (self registering pluviometer) и озонометръ (**).

Превосходнѣйшіе инструменты эти могутъ быть приобретены за какіе нибудь 75 фунтовъ, составляющихъ ничтожную долю стоимости маяка, простирающейся иногда до 50 т. рублей. Однажды заведенные, они не требуютъ ремонта, а рас-

(*) При посѣщеніи метеорологической обсерваторіи въ Кью (Kew) близъ Ричмонда, мнѣ удалось рассмотреть этотъ замѣчательный инструментъ, пользующійся репутаціею лучшаго изъ анемометровъ. Онъ вычерчиваетъ діаграммы направленія и силы вѣтра и такъ деликатенъ, что дѣйствуетъ даже въ маловѣтріе и по словамъ г. Стюарта, завѣдующаго обсерваторіею, останавливался только *одинъ* разъ и то на короткое время. Главную часть этого инструмента составляютъ четыре пустые полшарные крыла, утвержденныя крестообразно. Понятно что вѣтръ дѣйствуя съ одинаковой силой на два крыла, расположенныя перпендикулярно къ вѣтру, будутъ встрѣчать различныя сопротивленія, представляемыя ихъ поверхностями, такъ какъ одно крыло обращено къ вѣтру выпуклою стороною, а другое вогнутою. Последняя захватываетъ *больше вѣтра* и слѣдовательно отъ различныхъ сопротивленій вогнутой и выпуклой поверхностей, колесо анемометра будетъ вращаться тѣмъ скорѣе чѣмъ больше сила вѣтра.

(**) Когда въ воздухѣ развивается свободное электричество, то подъ вліяніемъ его образуется особенный химическій составъ называемый Oзон (H O³). Отъ дѣйствія этого вещества распространенаго въ воздухѣ, на бумажку вымоченную въ Jod callium eieister, она измѣняетъ цвѣтъ тѣмъ значительнѣе чѣмъ больше свободного электричества въ воздухѣ. Вотъ основаніе теоріи *озонометра*, какъ объясняетъ намъ одинъ изъ наблюдателей.

ходы на печатные журналы, отпускаемые для записи наблюдений на французские маяки, так ничтожны, что не заслуживают опасений.

Осматривая французские и английские маяки, способные приводить в восторг сколько нибудь воспримчиваго посетителя своею художественною постройкой, жилыми покоем, службами, чистотою, садиками, этимъ прелестнымъ цѣлымъ, носящимъ какой-то романтическій характеръ дачи или замка, съ грустію вспоминаемъ наши мрачныя, безобразныя массы бутоваго камня, носящія названіе маяковъ, сложенныхъ какъ будто ночью, подъ выстрѣлами непріятеля. При постройкѣ нашихъ маячныхъ башенъ кажется не только не было ватерпаса, кирки или шаблона, но даже мысли, что эти тюрьмы назначаются для жилья полезной горсти людей.

Командуя маячной батареей во время осады Севастополя, я жилъ въ башнѣ нижняго Инкерманскаго маяка; въ то время квартира моя, сравнительно съ землянками другихъ, цѣнѣ счастливыхъ офицеровъ, была роскошью, и товарищи мои съ сосѣднихъ батареей собрались въ ней встрѣтить грустнѣйшій новый годъ и выпить по стакану дешеваго Кассиса. Зданіе состояло изъ темнаго чулана и большаго покоя или кухни, которая была вся занята громадною русскою печью, подобной жерлу вулкана, съ узкимъ проходомъ по тремъ стѣнамъ. Подъ земляной, стѣны штукатурены въ ручную, а дверь состояла изъ какого-то щита съ большими щелями. Въ фонарю вела кривая лѣстница, изъѣденная каблуками, похожая скорѣе на грязную гору. Все зданіе было биткомъ набито храбрыми крысами и тараканами. Самаго аппарата я уже не засталъ. И здѣсь то, въ этой трущобѣ, жила маячная прислуга! Гдѣ они спали, гдѣ былъ ихъ багажъ, ихъ умывальники, зеркало и полотенце? Гдѣ они обѣдали, гдѣ держали свою посуду, провизію и воду? Гдѣ тѣ необходимыя удобства жизни, безъ которыхъ не существуетъ маячная прислуга на вѣковыхъ монументахъ просвѣщенія, разбросанныхъ по берегамъ западной Европы? Вотъ вопросы невольно возбуждаемые воспоминаніями объ Инкерманской

маячной башнѣ. Маякъ горѣлъ и вѣроятно тамъ жили люди. Къ чему только не привыкаетъ русская натура! Вотъ изъ какихъ людей долженъ былъ состоять экипажъ полярной экспедиціи Франклина.

Маякъ этотъ стоявшій на створѣ входа въ Севастопольскую бухту, былъ въ послѣдствіи разобранъ, и надо думать, что подобныхъ у насъ уже не будутъ строить.

Послѣ того мнѣ привелось видѣть Тарханкутскій маякъ, вскорѣ послѣ обновленія его; стѣны дѣйствительно были щедро вымазаны известью, а деревянная работа—темно-шарюю краской. Не уходя далеко отъ своего собрата, Инкерманскаго маяка, онъ можетъ гордиться тѣмъ, что служить мѣстопробываніемъ зрителя—офицера; отъ этого онъ казался мнѣ еще грязнѣе и печальнѣе.

Каково-же было мое удивленіе при посѣщеніи маяковъ въ Гаврѣ, Кале, Форландскихъ, Пуанъ-де Вальде, Тинмаутскихъ и другихъ! Какъ тутъ прикажете не удивляться и не сочувствовать этимъ маячнымъ корпораціямъ? Могъ-ли я ожидать, подходя къ Гаврскимъ маякамъ, что цвѣтники ихъ не хуже Монплезирскихъ, Кенсингтонскихъ садовъ или террасы Гамтонъ-Корта; вся разница только въ величинѣ.

Когда мы попросили показать намъ кухню, на Форландскомъ маякѣ, насъ тотъ часъ ввели въ прекрасную комнатку, гдѣ мы встрѣтили хозяйку—жену служителя, отвѣтившую на наше извиненіе, гостепріимнымъ *be welcome*. Комната обклеена шпалерами, окна украшены занавѣсами, на полу коверъ и на столѣ лампа. Была холодная и бурная ночь и насъ сильно тянуло къ пылавшему камину. Гдѣ-же ваша кухня? Здѣсь, отвѣчалъ смотритель, указывая на большой каминъ, и придвигая стулья, прибавилъ языкомъ счастливаго народа: *pray, sit down, make yourself comfortable and warm*. У этаго камина я провелъ одну изъ лучшихъ минутъ моей жизни. Я былъ счастливъ, увидя какъ могутъ жить люди на маякахъ. Смотритель *mr. Knott*, хвастая своимъ положеніемъ, рассказывалъ, что его дѣдъ былъ смотрителемъ этого маяка въ продолженіе 50 лѣтъ; отецъ его служилъ на этомъ-же

постѣ 41 годѣ, и онѣ самѣ занимаютъ это мѣсто около 39 лѣтъ. Старшій сынѣ его былѣ главнымъ служителемъ у электрическаго маяка и современемъ конечно займетъ мѣсто своего отца.

Маякѣ имѣетъ видѣ крѣпостцы самой щегольской работы и выкрашенѣ снаружи масляной бѣлой краской. Здѣсь всякая вещь имѣетъ свое мѣсто, кладовую или погребѣ, который чистѣ какѣ приемная зала. Каждый служителѣ имѣетъ одну или двѣ комнаты; есть общая и приемная залы. Лѣстницы и полы высокой каменной работы и ежедневно моются щетками и мыломъ. Двери прекрасной готической работы, выкрашены подѣ ясьень и покрыты лакомъ. Замки, перила и вся мѣдная работа горитъ какѣ золото. Вездѣ клеенки, коврики и кокосовыя матици; въ корридорахъ лампы; во всемъ зданіи мы не видѣли маслянаго пятна. Какая роскошь, комфортъ, чистота! Какой здѣсь мирѣ и счастье маячныхъ служителей! Куда-же моему Инкерманскому маяку? Но впрочемъ онѣ уже разобранѣ; лежачаго не бьютъ.

Маякѣ въ Кале, построенный 12 лѣтъ тому назадѣ, замѣчательнѣ свѣжестію вида и грандіозностію своихъ формъ. Осьмигранная 170 футовая его башня, поставлена на громаднѣй трѣхъ-саженнѣй гранитнѣй цоколь, художественность, котораго не уступитъ базѣ Трафальгарской колонны. Стѣны его прорѣзаны красивыми окнами, идущими согласно погиби внутреннеи лѣстницы. Вершина коронована красивымъ карнизомъ и парапетомъ, надѣ которымъ виднѣется легкѣй фонарь. Внутренность покоевъ прилегающихъ зданій, можетъ хвастать архитектурными линиями и размѣромъ. Полъ передней залы представляетъ мраморную мозанку; въ центрѣ находится маленькое отверстіе, закрываемое мраморною пробкой; при приемѣ масла, сюда вставляется труба идущая въ систерны погреба, расположеннаго подѣ этой залой, въ которомъ хранится масло. Но *chef-d'oeuvre* этого маяка заключаетъ въ его воздушной лѣстницѣ вьющейся по стѣнамъ гигантскою спиралью, съ богатыми перилами, оставляя по срединѣ башни 12-ти футовой свѣтлѣй колодезь. Фонарная ком-

ната одѣта бѣлымъ мраморомъ. Аппаратъ Солейля, вращающійся, перваго разряда, съ сильными проблесками чрезъ 4 минуты, что дѣлается посредствомъ трехъ діоптрическихъ шитовъ, вращающихся вокругъ постоянного діоптрическаго аппарата. Фонарь защищенъ снаружи мѣдною сѣткою, предохраняющей его и самый аппаратъ отъ большихъ птицъ (*).

Приемная зала хорошо меблирована; шкафы содержатъ маленькую бібліотеку, циркуляры министерства, журналы метеорологическіе и хозяйственныя, веденныя на этомъ маякѣ, переписку и пр. Здѣсь-же, въ большомъ стеклянномъ шкафѣ, помѣщены сотни чучель различныхъ птицъ пойманныхъ въ сѣткѣ фонаря; между ними красуется огромный бѣлый лебедь. Тутъ, также какъ и на Гаврскихъ маякахъ, стоятъ бюсты Френеля и Ботанъ-Бопре. Комнаты для служителей, щеголеватостію и чистотою, не уступаютъ офицерскимъ квартирамъ, а погреба, кромѣ красоты сводовъ и чистой кладки, имѣютъ еще болѣе драгоценное достоинство — чистоту, доведенную до педантизма. Сурфинное масло хранится въ систернахъ и мѣрится привинченными вертикально шкалами. Одна часть инструментовъ метеорологической обсерваторіи находится въ самомъ зданіи, а другая въ садикѣ подъ навѣсомъ. Будете въ Кале, зайдите на маякъ—стоитъ.

Ассигновка суммъ на постройку этихъ зданій, конечно дѣлаетъ великую честь министерству; но, взглянувъ на это зданіе и осмотрѣвъ его снаружи, внутри и въ преисподней, нельзя не сочувствовать человѣку построившему этотъ маякъ, быть можетъ подарившему часть своей жизни, выказавшему

(*) Нѣсколько лѣтъ назадъ, во время бурной ночи, большой лебедь влетѣлъ въ фонарь этого маяка, разбилъ полу-дюймовое стекло фонаря и повредилъ пять призмъ аппарата. Такія сѣтки дѣлаются для Одесскаго и Ениказскаго маяковъ, потому что Черное море изобилуетъ пеликанами, драхвами, лебедями, бакланами и другими тяжелыми птицами. Независимо отъ предохраненія аппарата, должно имѣть въ виду, что подобный казусъ можетъ потушить маякъ во время бурной ночи, по крайней мѣрѣ на полчаса, время достаточное для того, чтобы сбить съ толку и опытнаго офицера.

столько вкуса, знанія, и такой теплой любви къ своему дѣлу.

Имена Смитона и Стивенсоновъ конечно принадлежатъ исторіи и не умрутъ, хотя-бы Эддистонъ, Бельрокъ и Скериворъ, были-бы десять разъ смыты.

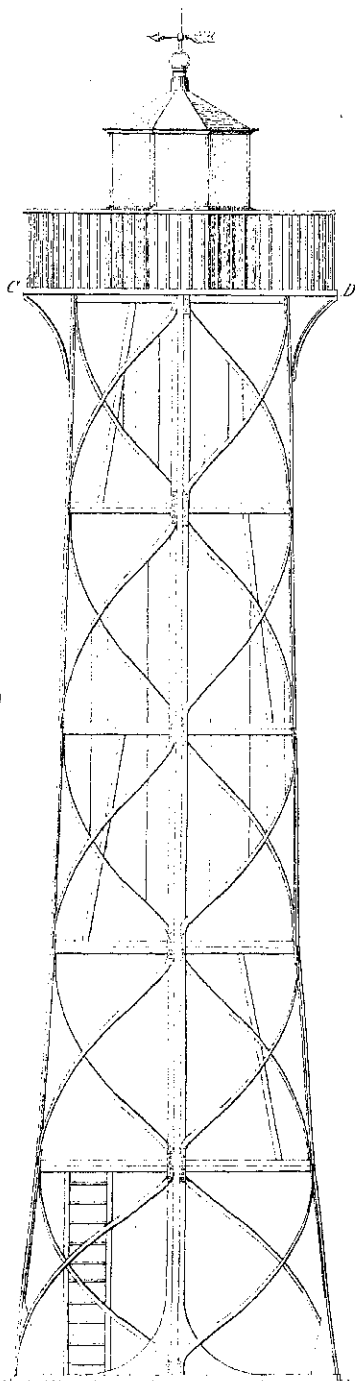
Странная вещь, сравнивая французскіе и англійскіе маяки съ нашими, неизмѣнными и тѣни первыхъ, наши оказываются еще и *дороже!* Впрочемъ, что же тутъ удивительнаго: у насъ такой ужъ климатъ — иголка четыре копѣйки.

Что вы думаете объ этомъ маякѣ? спросилъ я у капитана накетбота, на которомъ я отправлялся *домой*, въ Англію.

«Beautiful light», пробормоталъ Captain, и потомъ, какъ будто испугавшись похвалы французскому маяку, быстро повернулся къ South-Fogeland'у, который сиялъ какъ Спріусъ съ береговъ туманнаго Албіона.

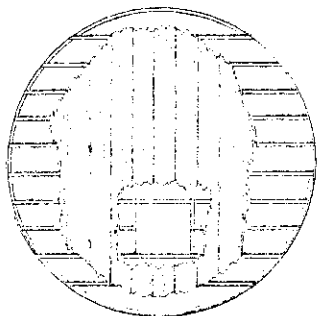
Н. И.

Лондонъ; 13 Апрѣля, 1860.



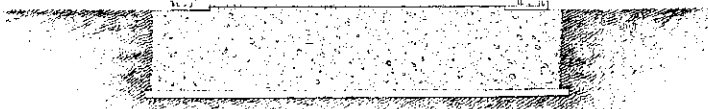
ПЛАНЪ.

Верхней платформы при CD.



ПЛАНЪ.

внизъ отъ верха по CD.



АДМИРАЛТЕЙСТВО И ПОРТЪ СОЕДИНЕННЫХЪ ШТАТОВЪ ВЪ КАЛИФОРНІИ.

(*Mare-Island Navy Yard*).

Въ 1850 году Калифорнія поступила въ американскій союзъ, въ видѣ новаго штата, съ совершенно независимою конституціею и съ своимъ внутреннимъ управленіемъ (отдѣленіе отъ Мексики, см. прибавленіе А) (*). Въ этомъ же году, по настоянію представителей ея на конгрессѣ въ Вашингтонѣ, была назначена коммисія изъ флотскихъ и инженерныхъ офицеровъ для избранія мѣста подѣ адмиралтейство и портъ. Затѣмъ въ 1854 году послѣдовало первое ассигнованіе 200 000 долларовъ изъ федеральныхъ суммъ, на расходъ по избранному мѣсту для сей цѣли, на острову Мэри-Айлендъ (*Mare-Island*), въ лѣвомъ, или сѣверномъ углу бухты Санъ-Франциско. Значеніе Штата въ Союзѣ, благодаря калифорнскому золоту (см. прибавленіе В) быстро росло, а съ нимъ вмѣстѣ и требованія представителей его, выражавшихъ на конгрессѣ волю калифорнцевъ на сооруженіе первокласснаго адмиралтейства и порта, на берегу Тихаго океана. Въ 1855 году конгрессъ ассигновалъ 345 000 долларовъ, въ 1856 году 322 000, въ 1857 году 399 880 и въ 1858 году 493 921 долларовъ, что все вмѣстѣ къ 1859 году составляетъ 1 760 801 долларъ. Независимо отъ этихъ расходовъ, на постройку пловучаго дока американской системы (*sectional floating dock*), вмѣстѣ съ бассейномъ выложеннымъ гранитомъ, и гидравлическою машиною для вытаскиванія судовъ на берегъ, было употреблено 1 400 000 долларовъ.

(*) Прибавленія эти, составляя продолженіе нашей статьи, будутъ изложены ниже.

Такія большія суммы, затраченныя въ весьма короткое время, показываютъ важность, которую Американцы придаютъ адмиралтейству и военному порту въ Калифорніи; и дѣйствительно общее мнѣніе непрѣменно требуетъ, чтобы избранный пунктъ отвѣчалъ размѣрами своихъ морскихъ сооружений, средствами для постройки, исправленія и снабженія военныхъ судовъ, той важности, какую имѣетъ Калифорнія въ составѣ союза и въ сношеніяхъ своихъ съ берегами Азіи, Австраліи и Южной Америки. При отдѣленномъ положеніи своемъ отъ Атлантическихъ Штатовъ, калифорнцы хотя и имѣютъ все у себя дома, чтобы, въ случаѣ нужды, менѣе зависѣть отъ своевременной помощи съ того берега. Размѣры, въ которыхъ начаты работы на «Mare-Island», заставляютъ думать, что современемъ тамъ будетъ одно изъ лучшихъ адмиралтействъ въ мірѣ, съ самыми большими и современными средствами къ выполненію своего назначенія. Для подтвержденія этой мысли, достаточно только сказать, что если не будетъ измѣненъ первоначальный планъ, постепенно приводимый въ исполненіе, то на него понадобится расходовъ со стороны федеральнаго правительства отъ 15 до 20 милліоновъ долларовъ.

Мѣсто избранное для адмиралтейства представляетъ много удобствъ требуемыхъ верфью и морскимъ арсеналомъ. При достаточной глубинѣ воды для самыхъ большихъ судовъ, оно находится внутри залива глубоко вдающагося въ землю, а слѣдовательно совершенно закрыто отъ непріязненныхъ дѣйствій съ моря. Прежде чѣмъ добраться до него, нужно войти въ бухту Санъ-Франциско узкими Золотыми воротами (немного уже $\frac{3}{4}$ мили), которыя уже обстановкаются фортами, и потомъ до 25 миль идти на сѣверъ, между берегами залива и островами; всѣ послѣдніе могутъ быть весьма легко укрѣплены. Въ задній или восточный уголъ бухты San-Pablo, служащей продолженіемъ къ сѣверу бухты San-Francisco, вливается рѣка Напа, отдѣляя отъ себя небольшую протоку, не далѣе какъ за двѣ мили до своего устья. Протока имѣетъ весьма малую воду и въ большей части года похожа на

болото; она, вмѣстѣ съ главнымъ устьемъ рѣки и заливомъ San-Pablo, образуетъ небольшой островокъ до 2-хъ миль длиною, и немного менѣе одной мили шириною. Островокъ этотъ, Богъ знаетъ почему, носитъ названіе Mare-Island (Кобыліи островъ). Направленіе его почти отъ SO на NW; адмиралтейство расположено на внутреннемъ или сѣверо-восточномъ берегу, какъ разъ противъ города Nallejo, прежней столицы Штата. Теперь же этотъ городъ имѣетъ весьма печальную наружность, и заселенъ по преимуществу рабочими адмиралтейства. Входъ къ послѣднему изъ устья рѣки Напа, вливающейся въ заливъ, какъ бы въ угоду Американцамъ, безъ бара. На приложенномъ планѣ мѣстности, глубина воды показана въ футахъ, въ Ноябрь мѣсяцѣ; лѣтомъ же, когда въ Калифорніи понѣскольکو мѣсяцевъ не выпадаетъ дождя, глубина уменьшается среднимъ числомъ до 6 футъ. На планѣ же адмиралтейства, глубина показана при самой малой водѣ, послѣдній—какъ мнѣ говорили, имѣетъ болѣе справедливыя указанія. Наибольшій приливъ бываетъ 9 футъ 10 дюймовъ, средній 7 футъ 6 дюймовъ; оба относительно низкой воды въ сизигіяхъ. Суда обыкновенно берутъ лоцмановъ для прохода бухтою Санъ-Франциско и San-Pablo, такъ какъ тутъ путь хотя и глубокій, но извилистый между островами и берегами.

Маленькой островокъ, такъ хорошо приготовленный природою для адмиралтейства, имѣетъ съ юго-восточной своей стороны, значительно возвышенную мѣстность, каменнаго свойства, изрѣдка покрытую сухими дубами; къ сѣверу мѣстность постепенно склоняется, и образуетъ ровную поверхность немного недоходя протоки, и около послѣдней, представляетъ видъ болота, мѣстами покрытаго камышемъ (см. планъ мѣстности). Адмиралтейство расположено по срединѣ длины острова; на распланировку мѣстности были истрачены значительныя суммы, такъ какъ приходилось срывать порядочные холмы. Многіе осуждаютъ за это лицъ распорядившихся работами, которые для соблюденія однообразія и строгой симетріи въ расположеніи зданій и мастерскихъ,

перекопали и сравняли всю мѣстность, на которой заложено адмиралтейство. Въ особенностн относительно офицерскихъ флигелей. На планѣ за № № отъ 1-го до 23-го, обвиненіе это кажется справедливымъ. Мѣсто для нихъ выбрано сзади мастерскихъ и сараевъ и потому пришлось на вершинахъ довольно высокнхъ холмовъ; ихъ срыли и распланировали подъ весьма незначительнымъ уклономъ къ берегу. Покуда отстроено только 5 домовъ начальника адмиралтейства, его помощника, доктора вмѣстѣ со священникомъ, главнаго комиссара или хранителя всѣхъ матеріаловъ (Store Keeper), вмѣстѣ съ двумя его клерками, и морскаго строителя (Naval Constructor). Первоначальный порядокъ распределенія домовъ этими офицерами теперь измѣненъ, и они располагаются сообразуясь съ другими условіями постройки.

Кромѣ вышеупомянутыхъ лицъ, въ адмиралтействѣ никто не живетъ, и всѣ рабочіе, послѣ шабаша, отправляются ночевать въ Nallejo, и въ 7 часовъ утра слѣдующаго дня, такимъ же порядкомъ, являются на работу, переѣзжая рѣчку на маленькихъ шлюпкахъ. Исключительное положеніе острова, избавляетъ отъ необходимости окружать адмиралтейство стѣнкой, заводить караулы, часовыхъ и тому подобнаго. Весь присмотръ за порядкомъ, какъ днемъ такъ и ночью, производится небольшимъ числомъ повѣренныхъ, состоящихъ въ распоряженіи помощника начальника адмиралтейства, Commander'a флота; онъ называется «executive officer», и въ случаѣ надобности можетъ требовать людей въ «receiving ship».

Пять домовъ, построенные правительствомъ для этихъ главныхъ лицъ распоряжающихся всѣми работами въ адмиралтействѣ, заключаютъ въ себѣ полныя средства къ семейному комфорту. Большая часть зданій предназначена для одного офицера и его семьи. По наружному фасу они состоятъ изъ небольшого числа оконъ, отъ 3 до 5-и и выстроены въ три этажа; со внутреннимъ расположеніемъ на англійской манерѣ. Нижний этажъ занимается большими приемными комнатами и столовыми; кухни сзади; въ среднемъ спальни и маленькія гостинныя собственно для хозяевъ, въ нихъ при-

нимаютъ только самыхъ близкихъ; въ верху дѣтскія и комнаты для прїѣзжающихъ. По всему дому прекрасныя деревянные лѣстницы; наружные входы у многихъ домовъ отдѣланы весьма красиво, съ каменными лѣстницами и площадками. На счетъ правительства домъ отдѣливается окончательно; мебель же и внутреннее убранство комнатъ заводятъ сами офицеры. Мнѣ случилось понѣскольку дней проводить на Mare-Island, останавливаясь у любезныхъ, весьма радушно принимавшихъ меня хозяевъ, этихъ домовъ, а потому я видѣлъ всѣ подробности ихъ жизни. Въ нѣсколькихъ шагахъ отъ мастерскихъ, гдѣ они проводятъ въ трудахъ до 10 часовъ въ сутки, офицеры имѣютъ свои квартиры, а потому на обѣдъ, завтракъ и сигары время не теряется много. Вечеромъ же, предъ каминомъ, въ своихъ великолѣпныхъ и комфортабельныхъ квартирахъ, освѣщенныхъ газомъ и окруженные своей семьей они имѣютъ всѣ средства къ физическому и моральному отдохновенію (см. прибавленіе С).

Спускаясь отъ дома начальника адмиралтейства къ рѣкѣ, встрѣчается огромное зданіе (№ 69 на планѣ) построенное въ видѣ буквы П. Главный фасъ длиною 258 футъ, шириною 65 футъ; боковыя отдѣленія имѣютъ по 200 футъ длины, при 65 футахъ ширины. Все зданіе занято подъ кузницу и въ настоящее время установлено 65 горновъ, расположенныхъ по серединѣ по два вмѣстѣ, съ огнемъ въ противоположныя стороны. Дымъ выводится въ трубы идущія внизъ съ задней стороны горна, за тѣмъ всѣ вмѣстѣ сводятся въ одну общую трубу. При такихъ горнахъ въ кузницѣ большой просторъ и такъ свѣтло и чисто, что съ перваго взгляда никакъ не подумаешь что находишься въ царствѣ копоти, дыма и всѣхъ другихъ принадлежностей кузнечнаго мастерства. Къ каждому горну проведена труба отъ одного общаго поддувала или вѣтрила, приводимаго въ движеніе машиной; кузнецъ по мѣрѣ надобности открываетъ и закрываетъ кранъ у своего горна, и тѣмъ раздуваетъ уголь, какъ и сколько ему угодно. Вода проведена по трубамъ въ желѣзныя систерны, у стѣнъ кузницы. Въ переднѣмъ или главномъ отдѣленіи установленъ паровой

молоть Несмита; кругомъ его свѣтло и просторно какъ на плацу и потому самыя длинныя и искривленныя штуки, могутъ выковываться на немъ безъ затрудненія. Здѣсь кстатѣ сказать, что Американцы недавно изобрѣли новый молоть *воздушный* или Атмосферный (atmospheric hammer) для той же цѣли, какъ употребляется молоть Несмита. Главная причина почему они хотять замѣнить этотъ прекрасный паровой молоть, которымъ по производству можно колоть орѣхи не раздавивъ ядра, или ударять съ тяжестью нѣсколькихъ тоннъ, состоитъ въ томъ что Несмитъ, родомъ Англичанинъ, взявъ привилегію на свое изобрѣтеніе въ Америкѣ, продавалъ свое право по весьма высокой цѣнѣ—1800 долларовъ. Американцамъ конечно это не нравилось и они придумали молоть совершенно на другихъ началахъ; именно, въ цилиндрѣ закрытомъ снизу движется поршень, съ плотною набивкою, непроницаемою для воздуха; поршень подымается посредствомъ особаго привода или кулаковъ, приводимыхъ въ свою очередь въ круговое движеніе обыкновенными ремнями на передаточномъ колесѣ. Подымаясь въ верхъ, поршень образуетъ подъ собою безвоздушную пустоту и по прекращеніи дѣйствія кулаковъ, онъ стремится внизъ пропорціонально своей тяжести и степени разряженія подъ нимъ воздуха; особыми кранами, это послѣднее обстоятельство можетъ быть измѣняемо и удары будутъ слабѣе или сильнѣе. (см. описаніе въ Scientific American 12 Novembe 1859).

Между боковыми отдѣленіями кузницы выстроено зданіе (N 25 на планѣ) для помѣщенія машины вмѣстѣ съ помпами, для выкачиванія воды изъ сухихъ доковъ; но покуда доковъ еще не выстроено, то въ этомъ зданіи помѣщается временная машина, для движенія различныхъ станковъ въ мастерскихъ, а главное кузнечныхъ воздуходувныхъ колесъ. При этомъ же зданіи стоитъ общая сводная дымовая труба, высотой 127 футъ, при 9 футахъ діаметра.

Немного позади, и ближе къ кузницѣ, помѣщенъ газовый аппаратъ, снабжающій газомъ все адмиралтейство. Добываніе газа производится совершенно особымъ образомъ, нисколько не

похожимъ на извѣстный способъ, — изъ каменнаго угля. Главный процессъ состоитъ въ разложеніи посредствомъ сильнаго жара, очищенной жидкой смолы или какъ здѣсь называютъ *смолянаго масла* (*rosin oil*). Для этого устроено 12 небольшихъ ретортъ; внѣшній ихъ корпусъ сдѣланъ изъ желѣза и имѣетъ цилиндрическій видъ; внутрь вставляется сосудъ изъ огнеостоянной глины, открытый въ верхней своей части. Въ нижнюю часть желѣзнаго корпуса закладывается уголь, преимущественно древесный; при сгораніи его глиняный сосудъ приобретаетъ весьма высокую температуру; очищенная смола, по особой трубкѣ, капаетъ въ середину послѣдняго, разлагается дѣйствіемъ жара, и, въ видѣ газа, выводится по трубкѣ въ небольшой чугунный ящикъ, наполненный известью. По очищеніи своемъ, газъ сводится въ одну общую трубу, изъ всѣхъ 12 ящиковъ, и затѣмъ проходитъ въ желѣзной резервуаръ, устроенный совершенно также, какъ и на обыкновенныхъ газовыхъ заводахъ. Выгода такихъ приборовъ состоитъ въ томъ, что они чрезвычайно уютны, не требуютъ громоздкихъ кирпичныхъ печей со вмазанными ретортами; также для очищенія газа, добываемаго изъ *rosin oil*, нѣтъ надобности подвергать его многократнымъ перегонкамъ, чрезъ воду и известь, для которыхъ также требуется много мѣста и расходовъ. Весь приборъ, освѣщающій адмиралтейство на *Mare-Island*, помѣщается на нѣсколькихъ десяткахъ квадратныхъ футовъ, и въ случаѣ надобности, весьма легко можетъ быть перенесенъ съ одного мѣста на другое. Въ послѣднее время такіе приборы начали употреблять для освѣщенія отелей и загородныхъ домовъ, въ тѣхъ мѣстахъ гдѣ нѣтъ газовыхъ заводовъ. Первоначальный расходъ на заведеніе прибора, несравненно менѣе нежели на постройку всего необходимаго для добыванія газа изъ каменнаго угля, за то относительно стоимости освѣщенія, преимущество, какъ кажется, остается за прежней системой. Разсчитываютъ что одинъ галлонъ *rosin oil*, стоящій въ Санъ-Франциско отъ 25 до 30 центовъ въ розничной продажѣ, доставляетъ 100 кубическихъ футовъ газу, а одинъ рожокъ сжигаетъ въ часъ 3 куб. фута; изъ

этого слѣдуетъ что за 25 сентовъ получается газу на часовое горѣніе въ 33 рожкахъ, или если положить что въ каждые сутки потребуется освѣщеніе для работъ въ мастерскихъ въ продолженіе 5 часовъ, то за вышепомянутой расходъ можно имѣть огонь слишкомъ въ 6 рожкахъ,—что конечно дешевле свѣчь, но какъ кажется не выдержать сравненія съ углемъ. Впрочемъ, здѣсь приведены Калифорнскія цѣны, а въ Атлантическихъ штатахъ можно достать галлонъ каменнаго угля навѣрное за половину, а у насъ въ Россіи, при изобиліи деревъ, изъ которыхъ добывалась смола—*rosin oil*, должно стоить еще дешевле. Кромѣ того, газъ добываемый изъ нее гораздо плотнѣе всѣхъ прочихъ горючихъ газовъ (изъ угля, жира, дерева и т. п.), и изъ одного рожка, дающаго одинъ и тотъ же свѣтъ что и другой газъ, его вытекаетъ гораздо менѣе. Свѣтъ отдѣляемый имъ при горѣніи предпочитается всѣмъ прочимъ, по его совершенно бѣлому цвѣту, ближе всѣхъ другихъ подходящему къ солнечному освѣщенію. Относительно количества газа добываемаго этимъ приборомъ полагаютъ, что каждая реторта, при умѣренномъ шести часовомъ дѣйствіи, способна перегнать 3 галлона, то есть доставить 300 кубическихъ футъ газу.

Рядомъ съ кузницей, въ большомъ двухъ-этажномъ зданіи (по плану № 70), выстроенномъ изъ кирпича, длиною 200 фут., шириною 60, помѣщена мѣдная литейная для малыхъ вещей; тутъ же составляются всѣ употребительные сплавы мѣди, свинца, олова и т. п. Расплавка производится въ тигеляхъ; формуютъ въ пескѣ и притомъ замѣчательно искусно, со всевозможными облегченіями и упрощеніями работы, — въ особенности относительно моделей; послѣднія употребляются только въ исключительныхъ случаяхъ, по образованію отливаемой вещи; и кромѣ того модели рѣдко дѣлаются полными,—большую же часть формы приготавливаютъ по чертежу. Въ этомъ же зданіи помѣщены слесарныя, для ручной обдѣлки желѣзныхъ, мѣдныхъ и оловянныхъ вещей; по немѣнью же, покуда, въ адмиралтействѣ большой работы,

всѣ эти мастерскія помѣщаются въ одной половинѣ нижняго этажа.

Невдалекѣ отъ кузницы устроена парня для досокъ (37); процессъ производится очень просто, доски закладываются въ желѣзный ящикъ и плотно закрываются крышкою; ящикъ сообщается съ желѣзнымъ котломъ наполненнымъ водою, подъ которымъ разводится огонь. Пары изъ котла проходятъ въ ящикъ и распариваютъ доски.

У самаго берега, по направленію влево отъ кузницы, расположены въ поперечномъ положеніи къ рѣкѣ, три огромныя сарая, длиною каждый 400 футъ, при 60 футахъ ширины. Всѣ три имѣютъ нижнія части открытыми и ограничены легкими столбами; верхняя часть выстроена сплошною изъ кирпича и имѣетъ большія окна; переднія и заднія стѣны, то есть тѣ которыя по 60 футъ, выведены изъ кирпича съ низу до верху; въ нихъ устроены большія ворота и лѣстницы въ верхнія или крытыя отдѣленія сараевъ. Всѣ три сарая имѣютъ легкія крыши, съ весьма небольшимъ уклономъ (такъ какъ снѣгу не бываетъ); при особомъ устройствѣ составныхъ стропиль, крыши кажутся столь легкими, что удивляешься, какъ она не слетитъ отъ перваго свѣжаго вѣтра. Въ сараѣ, ближайшемъ къ кузницѣ, обдѣлываются внизу судовые члены; въ верху же великолѣпный плазъ, на которомъ можетъ быть разбитъ въ настоящую величину самый большой фрегатъ Соединенныхъ Штатовъ. Въ переднемъ углу плаза выдѣлена перегородкой небольшая комната, гдѣ помѣщается канцелярія морскаго строителя (*office of the naval constructor*). Въ казенномъ домѣ, отведенномъ для помѣщенія этому офицеру, ему даны всѣ средства сибаритничать сколько угодно, за то въ *office* его, вся обстановка заключается въ большихъ некрашенныхъ столахъ для черченія, двухъ уютныхъ конторкахъ, одна для него другая для клерка, и въ заключеніе четыре стула, изъ нихъ два для посѣтителей конечно по дѣлу. На стѣнахъ 4 или 5 моделей, средняя изъ нихъ колеснаго парохода «Saginaw», который въ то время строился въ адмиралтействѣ; остальные модели мелкихъ су-

довъ. Въ шкапу, въ той же комнатѣ хранятся обрашки всѣхъ калифорнскихъ деревь, да еще кой какія мелочи по огдѣлкѣ «Saginaw». На плазѣ помѣщаются также верстаки и всѣ принадлежности для работы двухъ модельщиковъ (См. прибавленіе Д.)

Въ остальныхъ двухъ сараяхъ (40 и 41), выстроенныхъ точно также какъ и 39, внизу обдѣлываются члены и помѣщаются купорная и котельная, а въ верху—въ одномъ столлярная, а въ другомъ токарная, малярная и рѣзная мастерскія. Послѣдній сарай (41) еще не конченъ. Подлѣ 39-го устроена въ землѣ систерна выложенная кирпичемъ и замазанная гидравлической известью; въ эту систерну собирается дождевая вода съ крыши сараевъ; въ рѣкѣ же отъ приливовъ вода соленая, однако не настолькоъ чтобы въ ней могли заводиться черви, что также составляетъ одно изъ немаловажныхъ достоинствъ адмиралтействъ. Изъ систерны вода подымается помпой приводимой въ движеніе небольшою патентованною вѣтряною мельницею; крылья по желанію стопорятся и отпускаются чрезвычайно легко, и помпа работаетъ по мѣрѣ надобности. Такое устройство подъема воды употребляется во многихъ домахъ въ Сан.-Франциско, такъ какъ водопровода въ городѣ еще нѣтъ, что впрочемъ будетъ устроено въ скоромъ времени.

Между сараемъ 39 и мѣстомъ предназначеннымъ для постройки эллинга (34) имѣется временная пильная; зданіе деревянное и достаточныхъ размѣровъ для выпилки самыхъ длинныхъ досокъ. Пилы и струги приводятся въ движеніе небольшою и весьма уютною, перевозною паровою машиною (Locomobile). Она состоитъ изъ трубчатого локомотивнаго котла, установленнаго на телѣжку; съ боку котла укрѣпленъ паровой цилиндръ, и около него всѣ небольшія принадлежности къ управленію машиною, снабженіе котла водою и т. п. Такія машины приносятъ большую пользу въ адмиралтействахъ, такъ какъ ихъ можно перевозить съ одного мѣста на другое и работы исполняемыя ими весьма разнообразны; съ небольшими приспособленіями онѣ могутъ служить для подь-

ема тяжестей; также при нихъ устроиваютъ помпы для выкачиванія воды изъ бассейновъ, или, при небольшомъ брашпиль съ особыми створомъ и разобщеніемъ, ими же забиваютъ сваи. Въ Бруклинѣ я видѣлъ недавно 5 такихъ машинъ быстро выполняющихъ различныя работы при удлинении спусковаго фундамента одного изъ эллинговъ. Установленные вплоть къ берегу, они выкачивали воду за перемычкой, вбивала сваи и подымала огромные камни, и всѣ вмѣстѣ замѣняли по крайней мѣрѣ 300 рабочихъ.

Во временной пильной, на Mare-Island, имѣются только самыя необходимыя круглыя пилы, а также станки для очистки досокъ и другія—для приведенія шпангоутовъ и судовыхъ штукъ въ настоящую толщину въ правкѣ; этими послѣдними члены обдѣлываются чрезвычайно правильно и сверхъ того они доставляютъ значительную экономію въ работѣ. Тутъ же обдѣлываются кницы въ правкѣ, на одномъ изъ подобныхъ станковъ; четыре струга, съ немного загнутыми лезвиями вставлены въ концы желѣзныхъ радіусовъ, длина которыхъ можетъ измѣняться произвольно; радіусы расположены горизонтально и въ этой плоскости получаютъ вращеніе отъ вертикальной оси, соединенной въ верхнемъ своемъ концѣ, помощію зубчатокъ, съ барабаномъ или колесами, на которомъ ходитъ ремень; кница кладется на горизонтальную плоскость и на ней укрѣпляется; затѣмъ подводятъ струги измѣняя разстояніе до кницы помощію особаго устройства на вертикальной оси; ремень сводятъ съ холостаго колеса и струги быстро вращаясь въ горизонтальной плоскости, снимаютъ съ кницы лишнюю толщину и съ математическою точностію доводятъ до надлежащихъ размѣровъ въ правкѣ. Плоскости, на которой лежитъ кница, сообщается движеніе въ одну сторону, посредствомъ безконечнаго винта, такъ что кница послѣдовательно всѣми своими частями подходитъ подъ струги.

Мѣста означенныя на планѣ за № № 34, 34, вблизи пильной и у самаго берега, представляютъ будущее положеніе двухъ эллинговъ, для постройки самыхъ большихъ судовъ.

Между ними будетъ сухой докъ № 35, обложенный гранитомъ. Но покуда еще не приступлено къ этимъ тремъ сооруженіямъ, а на ихъ мѣстѣ строится колесный пароходъ «Saginaw»—безъ крыши и съ весьма короткими фундаментами, такъ какъ при спускѣ, съ большою выгодною можно пользоваться приливомъ. Пароходъ этотъ принадлежитъ къ числу восьми канонирскихъ лодокъ, на постройку которыхъ было сдѣлано послѣднее ассигнованіе конгресса (2300 000 д.). Представители Калифорніи въ Федеральномъ сенатѣ и Палатѣ депутатовъ, настояли въ Вашингтонѣ чтобы постройка одного изъ восьми судовъ была отдана ихъ Штату, и тѣмъ кромѣ доставленія работы плотникамъ, кузнецамъ и т. п. они хотѣли доказать союзу, что относительно кораблестроенія новый штатъ обладаетъ большими средствами. Въ тоже время были представлены образцы живаго и бѣлаго дуба, Орегонской и Калифорнской сосны, а главное убѣждали въ хорошихъ качествахъ лавроваго дерева (laurel), растущаго въ большемъ количествѣ. Изъ всѣхъ этихъ деревъ, несомнѣнное достоинство можно признать только за однимъ, именно за сосной, и то не изъ Калифорніи, а изъ Washington Territory, растущей по берегамъ и островамъ залива Puget-Sound; въ этихъ же водахъ находится островъ San-Juan, недавно возбудившій ссору между англичанами и американцами. Породы сосны, по справедливости, можетъ назваться лучшею въ мірѣ, въ особенности для рангоутныхъ деревъ; для этого употребленія ее, около трехъ лѣтъ тому назадъ, начали вывозить въ Европу, а въ Портсмутъ было отправлено уже нѣсколько грузовъ. Французское правительство получивъ въ Брестѣ одинъ грузъ этихъ деревъ и вѣроятно оставшись ими довольно, намѣрено было, какъ я слышала, заключить контрактъ на поставку мачтовыхъ и стеньговыхъ деревъ изъ Puget-Sound'a.

Калифорнскіе дубы, живой и бѣлый, весьма плохіе представители своихъ породъ; они обыкновенно растутъ низко, криво и сучковато, такъ что подбирать изъ нихъ большія штуки чрезвычайно трудно; на кницы же они идутъ хорошо,

къ тому же живаго дуба очень мало, и при постройкахъ на него никогда не рассчитываютъ.

Затѣмъ является новое дерево, какъ кажется неупотреблявшееся до сего времени въ кораблестроеніи, именно *лавровое*; оно растеть въ Калифорніи лучше другихъ породъ и чрезвычайно плотное на видъ, почти безъ видимаго направленія слоевъ; кубической футъ этаго дерева, срубленный три мѣсяца тому назадъ, вѣситъ 59 англійскихъ фунтовъ; что по сравненіи съ бѣлымъ дубомъ (65 фунтовъ) даетъ хорошее понятіе о плотности дерева. Небольшіе опыты произведенные на «*Mare-Island*», относительно крѣпости въ переломѣ поперекъ слоевъ, помощію накладыванія тяжестей на бруски изъ этаго дерева, подтверждаютъ также хорошія качества и въ этомъ отношеніи. Впрочемъ, изъ этихъ же опытовъ, *Comptrolere Cunnigham* нашель, что сосна изъ *Puget-Sound*'а, выдерживаетъ тяжести болѣе всѣхъ другихъ деревъ и конечно она была бы лучшимъ матеріаломъ для строенія, еслибъ держала болты и не кололась почти также, какъ и всѣ прочія сосны въ мірѣ. Весьма можетъ быть что въ Калифорніи и въ Орегонѣ найдутся эти же породы деревъ и болѣе удовлетворяющія требованіямъ кораблестроенія, покуда же на постройку парохода «*Saginaw*» употреблялись деревья далеко не того достоинства, какія обыкновенно идутъ въ постройку Американскихъ военныхъ судовъ. Сверхъ того, по неимѣнію еще запасовъ лѣса, члены обдѣльвались изъ сырыхъ штукъ, недавно срубленныхъ съ корня; выбирать и браковать было не изъ чего и некогда, и въ наборъ пошла въ перемѣжку лавровое дерево съ сосной и съ дубомъ. Только одинъ баргоутъ былъ положенъ изъ дубовыхъ сухихъ досокъ (*seasoned timbers*) привезенныхъ изъ Атлантическихъ штатовъ. Многие надѣются что подобный смѣлый опытъ постройки военнаго судна оправдается успѣхомъ; но въ противоположность этому, многими порицается употребленіе въ наборъ, кницы, палубу и бимсы, непросохшаго дерева, да притомъ еще новой породы, какъ лавровое. О долговѣчности этаго дерева существуютъ разнорѣчивыя мнѣнія; одни

говорять что оно также прочно какъ живой дубъ, и указываютъ на береговья постройки и небольшія одномачтовья суда изъ «laugel», а другія утверждаютъ, что наборъ «Sagipaw» черезъ годъ будетъ съѣденъ сухою гнилью (dry rot), въ особенности при будущей службѣ парохода въ жаркомъ климатѣ Китайскаго моря, куда онъ будетъ отправленъ тотчасъ по изготовленіи (См. прибавл. Е). Пароходъ спущенъ на воду 3-го Марта н. с. (См. Прибавленіе F).

Правѣ мѣста назначеннаго для эллинговъ находится пловучій докъ (39) (Sectional floating dock). Этого рода сооруженія, столь полезныя и удобныя по выполнению своего назначенія, уже извѣстны въ Россіи, и потому не входя въ подробное описаніе дока, ограничусь только замѣчаніемъ о главныхъ частяхъ, а также и объ употребленіи его, чему я былъ неоднократно свидѣтелемъ. Докъ состоитъ изъ 10 отдѣльныхъ частей и выстроенъ въ 1851 году, соевѣми своими принадлежностями въ Нью-Йоркѣ, по контракту за 610000 долларовъ. За тѣмъ докъ былъ разобранъ, части перемѣнены и на судахъ доставлены, вкругъ мыса Горна, въ San-Francisco.

Каждое отдѣленіе состоитъ изъ трехъ различныхъ частей: одного средняго или главнаго ящика, двухъ боковыхъ, а третью часть составляютъ два ряда вертикальныхъ столбовъ, по сторонамъ средняго ящика. Длина послѣдняго 100 футъ, ширина 32 ф. и высота. 11 ф. 9 дюймовъ, боковые ящики 26 ф. 8 д. длиною, 15 футовъ шириною и 8 футъ высоту. Когда всѣ 10 частей дока составлены вмѣстѣ, то они образуютъ изъ среднихъ ящиковъ плотъ длиною 320 футъ и шириною во 100, и въ состояніи держать на себѣ самыя большія современныя суда. Расчитываютъ что водоизмѣщеніе этого дока, когда онъ погруженъ до наибольшей степени, простирается до 11 000 тоннъ; изъ этого, если вычесть его собственный вѣсъ 4 560 тоннъ, то разность въ 6 940 тоновъ выражаетъ его огромную подъемную силу. Постройка чрезвычайно прочная и главныя части или остовъ дока, изъ дуба; лучшаго качества сосна употреблялась для ящиковъ, разгороженныхъ на нѣсколько отдѣленій и весьма прочно пере-

вязанныхъ и проконопаченныхъ. Вода въ средніе ящики напускается помощію задвижныхъ клапановъ и потомъ выкачивается сильными помпами, по 6-ти въ каждомъ ящикѣ; помпы приводятся въ движеніе двумя паровыми машинами, по одной съ каждой стороны дока. Машины высокаго давленія, безъ охлажденія паровъ и, вмѣстѣ со своими паровыми котлами (локомотивные), установлены въ особыхъ домикахъ или будкахъ, на верхнихъ концахъ вертикальныхъ стоекъ или столбовъ боковыхъ ящиковъ. На остальныхъ девяти отдѣленіяхъ, каждой стороны дока, устроены точно такія же будки для помѣщенія передаточныхъ механизмовъ для движенія помпъ; механизмы состоятъ изъ эксцентриковъ, отъ хомута которыхъ идетъ штокъ помпы; эксцентрики сдѣланы холостыми на валѣ и помощію зубчатой муфты, весьма легко сообщаются съ послѣднимъ и получаютъ движеніе. Такимъ устройствомъ можно, по произволу, помпу пустить въ ходъ или остановить. Въ этихъ же будкахъ помѣщается другая система зубчатыхъ колесъ, принимающихъ движеніе отъ того же общаго вала, проходящаго отъ машины въ обѣ стороны, во всѣ будки. Послѣдняя система приводитъ въ движеніе вертикальную ось, спускающуюся внизъ къ боковымъ ящикамъ; тамъ помощію новыхъ зубчатокъ, движеніе передается горизонтальнымъ валикамъ расположеннымъ вдоль ящиковъ; на концахъ этихъ валиковъ надѣта шестерня, входящая зубьями въ чугунную подъемную раму, утвержденную на одной изъ боковыхъ стоекъ средняго ящика. Сообщение и разобщеніе верхнихъ колесъ также производится весьма легко, посредствомъ холостыхъ муфтъ и рычаговъ, и вертикальными валами, по произволу, доставляютъ вращательное движеніе, отъ котораго начинаетъ ходить шестерня или зубчатка по направляющей и всѣ боковыя части поднимаются или опускаются въ разсужденіи среднихъ ящиковъ. Въ этихъ послѣднихъ заключается главная подъемная сила и они затапливаются и поднимаются независимо отъ боковыхъ, которые однако, въ случаѣ большой тяжести судна, могутъ пособлять среднимъ ящикамъ, для чего они и углубляются до извѣст-

наго горизонта, но не затопливаются совсѣмъ, такъ какъ сверху они открыты.

Желая поднять судно этимъ докомъ, сѣставляютъ изъ вѣстнаго числа его частей, смотря по величинѣ судна, одну цѣлую пловучую массу, соединяя части помощію толстыхъ брусевъ, положенныхъ поперегъ и надежно скрѣпленныхъ болтами; также натягиваютъ цѣпи поперегъ всѣхъ отдѣленій съ каждой стороны. Затѣмъ открываютъ клапаны среднихъ ящиковъ и напускаютъ въ нихъ воду. По наполненіи среднихъ ящиковъ, если верхнія ихъ плоскости, образующія сплошную плотъ, не затонутъ, тогда помощію вышеобъясненныхъ приводовъ, поднимаютъ боковые ящики въ разсужденіи среднихъ, по мѣрѣ выхода ихъ изъ воды, они ложатся своею тяжестію на послѣдніе, отчего эти болѣе и болѣе погружаются. Когда средніе ящики опустятся на столько, что высота воды надъ ними, будетъ около 2 футъ болѣе углубленія поднимаемаго судна, тогда прекращаютъ выводить изъ воды боковые ящики и судно втягиваютъ въ середину дока. Посредствомъ выдвигныхъ въ горизонтальной плоскости упоровъ, судно устанавливаютъ по средней линіи и затѣмъ снова опускаютъ боковые ящики, дотѣхъ поръ, покуда поднимающіеся отъ того средніе ящики, не прикоснутся установленными на нихъ блоками до киля судна. Тогда, закрываютъ водяные клапаны и помпами начинаютъ выкачивать воду изъ среднихъ отдѣленій. Подъ судно между тѣмъ подводятъ боковыя подставы въ видѣ блоковъ, съ верхними гранями, обдѣланными по образованію подводной части поднимаемаго судна; блоки ходятъ по желѣзнымъ дорожкамъ поперегъ дока и весьма легко подставляются помощію отяжекъ. По мѣрѣ выхода судна изъ воды его подпираютъ обыкновенными боковыми подставами; помпы перестаютъ дѣйствовать, когда верхнія части всѣхъ среднихъ ящиковъ, или верхняя плоскость пловучаго дока выйдеть изъ воды. Для спуска судна на воду, открываютъ клапаны среднихъ ящиковъ и напускаютъ въ нихъ воду; въ тоже время для ускоренія работы, поднимаютъ боковые ящики въ разсужденіи среднихъ;

по мѣрѣ выхода своего изъ воды, они уменьшаютъ водоизмѣщеніе дока, или его подъемную силу, и сверхъ того собственно тяжестью ложатся на среднія части, тѣ, вслѣдствіе этого, быстро опускаются внизъ и судно всплываетъ.

При мѣрѣ однажды подымали на этомъ докѣ парусный военный корветъ «Vendalia», для осмотра подводной части и отысканія причины течи, отъ которой въ крюйтѣ - камерѣ была сырость. Корветъ стоялъ въ рѣкѣ противъ адмиралтейства, и въ 8 часовъ утра, я видѣлъ какъ на немъ съ обычной церемоніей подняли флагъ и брамъ-реи; видъ корвета, а также внутренній порядокъ на немъ были самые приличные и нисколько не обличали желанія его войти въ докъ. Работа въ адмиралтействѣ началось въ 7 часовъ, и въ это же время пришелъ доковой мастеръ (обыкновенный мастеровой получающій нѣсколько болѣе другихъ жалованья, и при ставленный завѣдывать доками) со своими людьми, послѣднихъ было немного: 2 машиниста, 2 кочегара и 2 мастеровыхъ для управленія помпами и подъемными механизмами боковыхъ отдѣленій. Обмѣръ корвета, приготовленіе для него подставъ блоковъ и т. п. было сдѣлано наканунѣ. Поднявъ пары до 80 фунтовъ въ обоихъ котлахъ, пустили въ ходъ механизмы, которыми подымаются боковые ящики, въ среднихъ открыли водяные клапаны. Въ 8^{1/2} часовъ корветъ втянулся между будками и сталъ надъ затопленными средними ящиками; его ошвартовали въ надлежащемъ положеніи и подперли боковыми выдвигаемыми стрѣлами; за тѣмъ заперли водяные краны, и обѣ машины пустили полными ходами выкачивать воду и опускать боковые ящики. Доковой мастеръ на двойкѣ находился посерединѣ дока и внимательно слѣдилъ за равномернымъ подъемомъ всѣхъ отдѣленій; если случалось, что одно подымалось быстрѣе другихъ, онъ знаками, такими же какъ у насъ боцмана править реи, отдавалъ приказанія 2 мастеровымъ у помпъ, и тѣ въ ту же минуту разобшали помпы этого отдѣленія, отчего оно уравнивалось съ другими и помпы, по знаку мастера, снова пускали въ ходъ. Одинаковый подъемъ обоихъ концовъ одной и той же

средней части регулируется также весьма удобно; ящики разгорожены на нѣсколько частей и вода изъ нихъ выбирается отдѣльными помпами, дѣйствующими совершенно независимо одна отъ другой.

Въ 11 часовъ киль корвета вышелъ изъ воды, а къ полуденному шабашу отодрали въ разныхъ мѣстахъ мѣдь, отняли заборные клапаны, однимъ словомъ приготовили подводную часть къ осмотру инженерами верьфи. Положительной причины тѣчи не было найдено, кое гдѣ поправивши конопатку, переложили краны и въ 3 часа пополудни того же дня, корветъ начали опускать въ воду. Я нарочно обратилъ вниманіе не будетъ ли ломки судну отъ неравнобѣрнаго погруженія среднихъ ящиковъ, но они опускались чрезвычайно правильно, и верхнія ихъ части постоянно сохраняли одну плоскость. Доковой мастеръ то подымалъ, то опускалъ свои руки по разнымъ направленіямъ, а мастерские наверху, согласно съ этими знаками то сообщали то разобщали помпы разныхъ отдѣленій; и весь докъ, съ вооруженнымъ на немъ корветомъ плавно погружался въ воду, какъ будто онъ состоялъ изъ одного сплошнаго тѣла. Тишина прерывалась только шипѣніемъ мятаго пара, вылетавашаго изъ будокъ съ машинами, и вся операція производилась съ завидною легкостью, точно какъ будто дѣло состояло въ подъемѣ или спускѣ шлюпки съ боканцевъ. Въ 5-мъ часу вечера корветъ стоялъ на прежнемъ мѣстѣ по срединѣ рѣки и потомъ вскорѣ ушелъ въ крейсерство къ берегамъ Мексики (см прибавленіе G).

Кромѣ этого случая, мнѣ удалось видѣть многу другихъ судовъ, преимущественно частные пароходы, которые подымались на пловучемъ докѣ. Работа производилась точно съ такою же легкостью и акуратностью какъ и при подъемѣ корвета. Докъ служитъ только для тѣхъ частныхъ судовъ, водоизмѣщенія которыхъ превышаетъ 350 тоннъ; судохозяевамъ дозволяется обращаться съ просьбами къ коммодору, о подъемѣ ихъ судовъ для осмотра или исправленія, и они платятъ за первый день, или за тотъ въ который судно будетъ поднято по 37 сентовъ съ тона, а за послѣдующіе по 14-ти.

Однажды я видѣлъ пароходъ въ 2500 тоннъ, поднятый для конопатки подводной части и обшивки новой мѣдью. Конопатчикамъ платили отъ 4-хъ до 5 долларовъ въ день, и на третьи сутки, пароходъ съ новою мѣдью былъ спущенъ на воду. Въ этомъ же докѣ осматривали транспортъ «Двина», на его обратномъ пути съ Амура въ Кронштадтъ. Мелкія суда, ниже 350 тоннъ, могутъ вытаскиваться на наклонныя плоскости въ San-Francisco, устроенныя частными людьми, наподобіе Мортонова элинга.

Суда требующія большаго исправленія, вытаскиваются изъ пловучаго дока на берегъ, по деревяннымъ рельсамъ и посредствомъ сильной гидравлической машины. Для этого докъ, съ поднятымъ на немъ судномъ заводятъ въ бассейнъ (№ 32 на планѣ), и надежно швартовать вплотную съ берегомъ, или тою стороною бассейна, отъ которой идутъ рельсы. Помощію боковыхъ ящиковъ уравниваютъ въ одну плоскость нижнюю часть саней подведенныхъ подъ судно съ рельсами на берегу. Блоки и подставы выколачиваютъ долой, и судно остается на продолженіи береговыхъ рельсовъ, уложенныхъ къ тому времени поперегъ всѣхъ среднихъ ящиковъ съ килемъ, какъ разъ по срединѣ ихъ. Рельсы деревянные и горизонтальныя, въ видѣ довольно широкихъ плоскостей; длина ихъ 400 футъ; положены на заранѣе приготовленный фундаментъ изъ плотно забитыхъ свай. Бассейнъ великолѣпно выложенъ гранитомъ; но почему-то до сихъ поръ не устроили батопортовъ, вслѣдствіе чего отъ дѣйствія теченія въ рѣкѣ, а также приливовъ и отливовъ, постоянно заносится пескомъ и требуетъ частаго очищенія землечерпательными машинами. Сюда вытаскивали для опыта парусный корветъ «Wulff», нарочно нагруженный камнемъ; работа оказалась весьма удобною, однако требующею большаго вниманія, и малѣйшая неисправность въ ея производствѣ, будетъ имѣть страшную ломку (см. прибавленіе К).

Гидравлическая машина состоитъ изъ слѣдующихъ главныхъ частей: чугунный цилиндръ съ движущимся въ немъ поршнемъ (діаметръ 15 дюймовъ, ходъ 8 футъ). Плоскими

приливами своими цилиндръ лежитъ на рельсахъ, и неподвижно укрѣпляется на нихъ помощію чугунныхъ стопоровъ и клиньевъ. Поршень имѣетъ штоки съ обѣихъ сторонъ, въ нихъ помощію серегъ, закладывается попеременно желѣзная тяга, смотря потому—въ которую сторону желаютъ получить движеніе. Вода вгоняется въ цилиндръ 4-мя помпами, въ полтора дюйма діаметромъ и 6-ть дюймовъ ходъ ныряль. Помпы приводятся въ движеніе двумя вертикальными паровыми цилиндрами, діаметромъ и ходомъ поршня въ 16 дюймовъ. Отъ поперечниковъ паровыхъ штоковъ идетъ тяга (connection rod), вращающая горизонтальной валъ, на которомъ надѣты эксцентрики; отъ хомутовъ послѣднихъ идутъ штоки водяныхъ помпъ. Паровые цилиндры расположены на концахъ большаго, или гидравлическаго цилиндра, и получаютъ паръ изъ трубчатого локомотивнаго котла. Послѣдній установленъ на чугунной телѣжкѣ, колеса которой катаются по рельсамъ; котель соединенъ съ гидравлическимъ цилиндромъ, помощію особыхъ болтовъ и скобъ. Поверхъ всего устроенъ водяной резервуаръ, для помпъ и котла. Вся машина хранится въ особомъ сараѣ, выстроенномъ изъ кирпича; въ серединѣ сарая сдѣлана круглая вращающаяся платформа, для перевода машины на новую пару рельсовъ, если такіе будутъ устроены, а также и для перемѣны—относительнаго положенія котла и гидравлическаго цилиндра, для обратнаго втягиванія судна въ докъ.

Когда пловучій докъ будетъ введенъ въ бассейнъ, и всѣ приготовления въ вытаскѣ на берегъ стоящаго на немъ судна, будутъ окончены, тогда подводятъ гидравлическую машину вплоть къ самому бассейну. Поршень водянаго цилиндра подвигаютъ въ тотъ конецъ, который обращенъ къ судну и въ вышедшій отъ того въ ту же сторону штокъ, закладываютъ желѣзную тягу; другой конецъ тяги укрѣпляется въ поперечное дерево полюсьевъ, на которыхъ стоитъ судно. За тѣмъ пускаютъ паръ въ оба цилиндра; водяныя помпы, соединенныя трубками и кранами приличныхъ размѣровъ съ гидравлическимъ цилиндромъ, начинаютъ вгонять въ

него воду и поршень приобретает огромное давление. Прочно укрепленная на рельсахъ машина не можетъ податься ни въ ту ни въ другую сторону, а потому поршень начинаетъ двигаться въ цилиндрѣ, увлекая за собою штокъ, желѣзную тягу, а за ней и самое судно; несмотря на свой огромный вѣсъ, судно медленно и плавно скользитъ по рельсамъ, повинувая этой гигантской силѣ, во власти человѣка.

Когда поршень довинется до противоположнаго конца цилиндра, то есть когда судно пройдетъ 8 футовъ, выкладываютъ желѣзную тягу, и переносятъ ее къ переднему или другому штоку гидравлическаго поршня и заложивъ за него одинъ конецъ тяги, другой укрѣпляютъ въ рельсахъ впереди машины. Потомъ отдаютъ стопоръ послѣдней и накачиваютъ воду въ противоположный конецъ гидравлическаго цилиндра, и тѣмъ заставляютъ весь механизмъ, вмѣстѣ съ паровымъ котломъ, двигаться впередъ къ неподвижному концу тяги. По окончаніи этого, снова, тѣмъ же путемъ, подвигаютъ судно на 8 футовъ, и такъ далѣе, до тѣхъ поръ, пока не поставятъ на желаемое мѣсто на берегу.

На устройства Калифорнскихъ доковъ, со всеми ихъ принадлежностями было истрачено (по официальнымъ свѣдѣніямъ) 1 400 000 долларовъ. Правда, что они могутъ служить образцомъ подобныхъ сооруженій, какъ въ цѣломъ, такъ и во всѣхъ своихъ подробностяхъ. Со времени своей постройки они находятся въ постоянномъ употребленіи, и не проходитъ недѣли, чтобы на нихъ не стоялъ какой нибудь океанскій пароходъ или громадный клиперъ.

Преимущество такихъ доковъ съ рельсами противу другихъ, состоитъ въ томъ, что ими можно подымать и осматривать въ одно и тоже время большое число судовъ, вытаскивая ихъ одинъ за другимъ на берегъ по рельсамъ, на устройство которыхъ не требуется такихъ большихъ расходовъ, какъ на заведеніе, для той же цѣли, соответственнаго числа обыкновенныхъ сухихъ доковъ (смот. прибавленіе L).

Въ Америкѣ есть еще другой родъ пловучихъ доковъ, называемыхъ «Balance Floating Dock»; они состоятъ изъ одной

части или ящика, по сторонамъ, котораго выстроены боковыя отдѣленія; все вмѣстѣ составляетъ одно цѣлое сооруженіе съ пустотою внутри, раздѣленной на множество частей перегородками. Вода по произволу можетъ выкачиваться и напускаться въ каждую часть независимо отъ прочихъ, чѣмъ и *уравновѣшивается* подъемъ дока съ установленнымъ на немъ судномъ. Въ Нью-Йоркѣ, въ такомъ докѣ подымали фрегатъ «Генераль-Адмиралъ» для обшивки мѣдью. Balance floating Docks имѣются въ адмиралтействахъ Соед. Штатовъ: Портсмутѣ и Пенсаколѣ. (Подробныя свѣдѣнія объ Американскихъ докахъ, вмѣстѣ съ рабочими спецификаціями ихъ, можно имѣть изъ сочиненія: The Naval Dry Docks of the United States, by Charles B. Stuart).

Бассейнами дока начинается гранитная набережная адмиралтейства на Mage-Island; отсюда она идетъ вправо (смотря съ рѣки) и составляетъ каменную стѣну къ водѣ до магазина разныхъ запасовъ (45 пл.), впрочемъ съ порядочнымъ пустымъ промежуткомъ противъ того мѣста гдѣ строится пароходъ. По первоначальному плану, набережную протянули на прямую линію по всей длинѣ адмиралтейства, захвативъ внутрь ея всѣ отличныя мѣста рѣки; вся длина предполагаемой набережной до 1000 сажень; но вѣроятно пройдетъ еще много времени покуда проектъ этотъ будетъ приведенъ въ исполненіе, и въ настоящее время набережная готова по длинѣ не болѣе какъ на 800 футъ. Работа по ея устройству должна стоить большихъ денегъ, такъ какъ требуется забивать сваи и дѣлать насыпи на весьма значительныя разстоянія отъ естественнаго берега рѣки. Камень употребляется—красный и сѣрый гранитъ, весьма твердый, а потому тщательно обдѣланный; какимъ онъ идетъ въ постройку набережной, онъ долженъ стоить очень дорого.

Рядомъ съ доковымъ бассейномъ предполагаютъ построить три большіе сарая (28, 27 и 26 на планѣ). Первый для обдѣлки корабельныхъ членовъ, со столярной во второмъ этажѣ; второй будетъ заключать внизу шлюпочную и столярную на верху; третій будетъ мачтовымъ сараемъ съ такелаж-

ною наверху. Сзади ихъ будутъ три шлюпочные сарая (29, 30 и 31), въ верхнихъ этажахъ которыхъ будутъ магазины готоваго такелажа, парусовъ и запасы пеньки. Далѣе, на планѣ показано мѣсто величайшихъ доковъ (24), которые если будутъ выстроены въ предположенномъ размѣрѣ, то будутъ похожи на знаменитые Шербургскіе. Квадратный бассейнъ имѣетъ стороны свои до 700 футъ длиною; отъ него будутъ идти 8 доковъ, способныхъ вмѣстить самыя большіе суда въ мѣрѣ (конечно исключая Great-Eastern). Доки предполагаютъ выложить гранитомъ; но куда мѣсто отведенное для ихъ постройки, покрыто мелкою водою и глинистымъ берегомъ рѣки Напы.

Въ другой сторонѣ адмиралтейства, подлѣ купорной мастерской (41), предполагаютъ выстроить пыльную (42) и подлѣ нея два большія двухъ этажныя зданія (43 и 44 на планѣ); въ первомъ изъ нихъ будетъ помѣщаться блоковая и мастерская для дѣланія артиллерійскихъ стоекъ; а второе будетъ занято подъ магазинъ различныхъ матеріаловъ. Вслѣдъ за послѣднимъ выстроенъ вдоль рѣки большой двухъ-этажный магазинъ (45), въ которомъ хранятся различные адмиралтейскіе и портовые запасы. Сзади его предполагаютъ построить еще три, точно такіе же магазина (46, 47 и 48), но куда не приступлено еще даже къ приготовленію мѣстности подъ нихъ; а для этого потребуется большая работа, такъ какъ грунтъ состоитъ изъ скалы хотя и довольно мягкой, но порядочно возвышенной.

Въ готовомъ магазинѣ хранятся запасы по всѣмъ частямъ; нижній этажъ занятъ провизіею въ бочкахъ и другихъ закупоренныхъ посудахъ; въ верхнемъ же устроено нѣсколько отдѣленій, съ полками и шкафами, въ которыхъ хранятся всѣ предметы одежды американскаго матроса, мелкіе запасы по кораблестроительной части, а также и та провизія, которая требуетъ особаго ухода при храненіи. Извѣстно, что американской матросъ получая жалованье, одѣвается самъ, приобретаая чрезъ комиссара судна всѣ вещи своего наряда, сшитыя по формѣ; кромѣ обмундированія онъ можетъ полу

чать отъ ригг'а, за вычетъ изъ своего жалованья, всѣ вещи необходимыя въ матроскомъ быту: ножи, ножницы, гребни, иголки, зеркальца, парусину, ложки и т. п., также нѣкоторые изъ плотничныхъ инструментовъ. Для снабженія всѣми этими вещами американскихъ судовъ крейсерирующихъ въ Тихомъ океанѣ, въ адмиралтействѣ на Mage-Island имѣются большіе запасы и матросъ приобретающая на свои деньги нужную ему вещь, вполне увѣренъ, что она стоитъ тѣхъ сентовъ, которые съ него вычитаютъ, и даже самъ онъ въ частной продажѣ не въ состояніи купить вещь, того же качества и за ту же цѣну. Всѣ запасы Калифорнскаго Адмиралтейства, за весьма малымъ исключеніемъ высылаются изъ атлантическихъ штатовъ, по распоряженію морскаго департамента; въ случаѣ же крайней нужды, коммодоръ поручаетъ дѣлать заготовленія на мѣстѣ чрезъ Navy Agent, который выполняетъ роль комисіонера и банкира адмиралтействъ; въ такомъ случаѣ заготовка производится обыкновеннымъ порядкомъ, по которому ведутся торговля дѣла. Всѣ запасы въ адмиралтействѣ, состоятъ въ вѣденіи хранителя матеріаловъ, Store keeper (см. прибавленіе М).

Между магазинами будутъ выстроены три систерны для сбора дождевой воды (49); эти систерны предполагаютъ имѣть во многихъ мѣстахъ адмиралтейства, собирая воду съ крышъ по трубамъ. Вправо отъ магазиновъ (смотря съ рѣки) отведены два большія открытыя мѣста подъ артиллерійскій паркъ и якорный дворъ. Еще правѣе, предполагаютъ выстроить большой якорный и цѣпной заводъ (51); размѣры зданія тѣ же, что и корабельныхъ сараевъ. Подлѣ него, въ самомъ краю адмиралтейства, уже приступлено къ постройкѣ машиннаго завода. Фигура завода будетъ та же самая, что и кузницы, то есть буквы П; длина средней части 350 футъ, ширина 65; два боковыя крыла по 400 футъ каждое, при той же ширинѣ, что и средняя часть. Въ этомъ зданіи будутъ помѣщаться всѣ мастерскія для постройки машинъ, именно: въ части означенной на чертежѣ за № 53, будетъ мѣдно-литейная; въ 54—чугунно-литейная; въ 55—машинныя

мастерскія съ модельной наверху; 56—будеть занять подь помѣщеніе паровой машины, приводящей въ движеніе всѣ станки завода; 57—машинная мастерская; 58—кузница, 59—котельная мастерская и въ 60—показано мѣсто общей заводской трубы. Въ 52-мъ отдѣлено мѣсто подь угольный магазинъ. Гранитный фундаментъ уже выведенъ подь весь заводъ.

За магазиномъ (44) предполагено выстроить магазинъ для храненія муки и печенаго хлѣба (63); подлѣ него будеть пекарня (64); далѣ навѣсъ для храненія досокъ (65); и магазинъ купорныхъ матеріаловъ (66). Въ 67 предполагають выстроить офицерскую библіотеку и при ней залы для засѣданій суда. Между этимъ вторымъ рядомъ зданій и офицерскими флигелями, будуть оставлены большія площади для парадовъ и ученій. На лѣвомъ концѣ линіи флигелей будеть церковь (75); сзади нея предполагають имѣть школу (76). За флигелями будеть выстроенъ канатный заводъ (77), со смольной (78) и магазиномъ пеньки (79). Бараки морскихъ солдатъ будуть расположены на мѣстѣ означенномъ 80-мъ номеромъ.

Вышеописанный планъ Калифорнскаго адмиралтейства, приводится въ исполненіе по мѣрѣ суммъ, ежегодно ассигновываемыхъ на этомъ предметъ конгрессомъ.

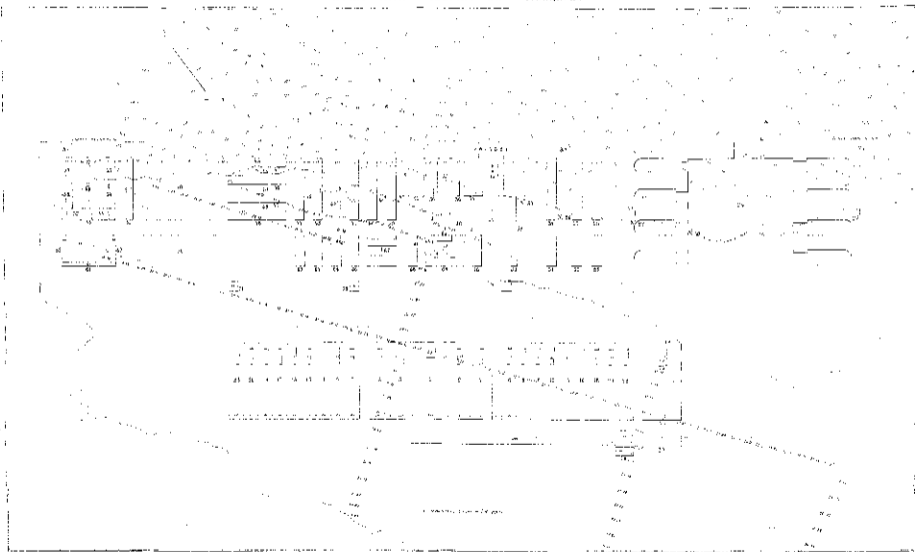
Въ началѣ 1859 года въ Mare-Island Navy-Yard находились слѣдующія суда: парусный фрегатъ «Independance» (срѣзанный изъ 74-хъ пушечнаго корабля). Фрегатъ былъ въ Кронштадтѣ, если не ошибаюсь въ 1839 году, гдѣ его посѣщаль покойный Государь Императоръ, и мнѣ рассказывалъ одинъ изъ офицеровъ служившихъ на фрегатѣ, что не смотря на желаніе Его Величества, сохранить свое инокниго, Американцы скоро смекнули, кто у нихъ былъ гостемъ. Фрегатъ стоитъ подь крышей и уже давно занимаетъ роль receiving Ship. Подлѣ него ошвартовленъ къ пристани паровой корветъ «John Hancock», недавно участвовавшій въ съемкѣ Сѣверныхъ береговъ Тихаго океана, Берингова пролива и небольшой части сѣвернаго берега Америки. Въ адмиралтействѣ исправлялся также винтовой транспортъ «Massachussets»,

принадлежащій армейскому вѣдомству, и состоящій въ полномъ его распоряженіи. Старый парусный корветъ «Waggen», выстроенный изъ живаго дуба, а потому несмотря на нѣсколько десятковъ лѣтъ своего существованія, снаряжался въ Панаму, гдѣ онъ будетъ служить складомъ для угля, для Американскихъ военныхъ судовъ, крейсерирующихъ въ тѣхъ водахъ. Кромѣ этихъ судовъ, въ адмиралтейство въ разное время заходили: за различными нуждами, описной пароходъ «Active», малая шкуна «Shubrick» и нѣсколько военныхъ судовъ со станцій у береговъ Мексики и Южной Америки.

Если послѣдующіе Конгрессы въ Вашингтонѣ будутъ ассигновывать надлежащія суммы къ приведенію въ исполненіе начатаго въ адмиралтействѣ на Mare-Island, по описанному здѣсь плану и въ томъ видѣ, въ какомъ сдѣлано это начало, то нѣтъ сомнѣнія, что это адмиралтейство будетъ лучшее въ Соединенныхъ Штатахъ, и не хуже первокласныхъ сооружений подобнаго рода въ Европѣ. Отправляя своихъ представителей въ Федеральній сенатъ и Палату депутатовъ, Калифорнцы въ особенности требуютъ отъ нихъ, чтобы они настаивали на постройку желѣзной дороги изъ San-Louis въ Санъ - Франциско, на укрѣпленіе бухты послѣдняго и на ассигнованіе суммъ для продолженія работъ на Mare-Island. По этимъ предметамъ, вполне независимый штатъ, ищетъ помощи всего Союза. Если его сенаторы и депутаты, будутъ на столь краснорѣчивы и ловки въ преніяхъ, что убѣдятъ Конгрессъ на большіе расходы федеральныхъ суммъ по устройству желѣзной дороги чрезъ всѣ степи, по укрѣпленію бухты Санъ-Франциско и по сооруженію адмиралтейства, угрожая отдѣленіемъ отъ восточныхъ своихъ братій въ случаѣ упорнаго сопротивленія, то при такихъ мѣрахъ, Калифорнія во всѣхъ отношеніяхъ выиграетъ чрезвычайно много.

Но и въ настоящемъ положеніи адмиралтейства, средства его уже весьма значительны; исправленіе судовъ можетъ производиться самое капитальное: въ немъ начали уже строить новыя суда, точно такъ, какъ Американцы начинаютъ жить въ едва оконченномъ углу дома, когда еще не

ПЛАН АДМИНИСТРАТИВНО-ОФИСНОГО



всѣ стѣны выведены. Порядокъ въ адмиралтействѣ прекрасный; все дѣлается съ полнымъ сознаніемъ пользы и необходимости и безъ малѣйшей рутины. Мягкій климатъ Калифорніи, гдѣ времена года отличаются другъ отъ друга, только дождемъ да вѣтромъ, завидно много помогаетъ трудамъ людей. Короче сказать, всѣ условія, которымъ подлежитъ будущность Адмиралтейства на Mare-Island, чрезвычайно благоприятны, — лишь бы дали средства окончить, такъ какъ начато.

Вас. Давыдовъ.

Нью-Йоркъ.

(Окончаніе впредь).

О ВОЗРАЖЕНІЯХЪ НА СТАТЬЮ:

О СКРѢПЛЕНІИ Вновь СТРОЮЩИХСЯ СУДОВЪ.

О возраженіяхъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, вмѣстѣ съ господами инженерами—строителями С. Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ,—напечатанныхъ въ Ноябрьской книжкѣ Морскаго Сборника 1859 года, я долженъ замѣтить, что прочитавъ всѣ эти возраженія два раза, мнѣ все еще казалось что онѣ довольно основательны, какъ и слѣдовало ожидать отъ такого числа опытныхъ специалистовъ; но принявшись прочитывать тѣ же самыя возраженія въ третій разъ, я нашелъ, что отвѣчать на каждое изъ оныхъ не будетъ труднѣе, чѣмъ на примѣръ, на заключеніе 11-го пункта, въ которомъ комитетъ говоритъ, что на строящихся судахъ скрѣпленіе бимсовъ со стѣнами судовъ будетъ вполне достаточно; между тѣмъ какъ случается видѣть на самомъ дѣлѣ нѣчто противное.

Еще надобно сказать, что желаніе оправдаться передъ читателями-моряками, побудило меня писать эти отвѣты, зная хорошо, что никто болѣе ихъ не желаетъ ничего лучшаго какъ бы поплавать на судахъ большихъ ранговъ, болѣе прочныхъ нежели тѣ на которыхъ имъ иногда приходится служить.

Признаюсь, что если бы я не раздѣлялъ вполне этого желанія, то не сталъ бы и думать о дѣлѣ принадлежащемъ единственно Техническому Комитету и всѣмъ судостроителямъ С. Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ.

Отвѣты сіи я написалъ еще изъ опасенія, чтобы читатели-моряки, прочитавъ опроверженія Техническаго Комитета лишь только одинъ разъ, не могли бы точно также какъ

случилось со мною, принять опроверженія сіи за основательныя, отъ чего и могло случиться еще хуже, т. е. могли бы пожалуй заключить въ самомъ дѣлѣ, что ни какими средствами невозможно дойти до того, чтобы большимъ военнымъ судамъ построеннымъ не изъ дуба, придавать болѣе крѣпости и прочности, нежели какъ теперь на дѣлѣ оказывается.

Что же касается до подобныхъ заключеній, то онѣ должны быть для всѣхъ непріятны и въ особеннети для тѣхъ морскихъ офицеровъ, которые могутъ ожидать еще посылки въ море. Заключенія такого рода могли бы при томъ еще, чего добраго, даже отнять у многихъ изъ нихъ охоту къ настоящему морскому дѣлу.

1) О КРѢПЛЕНІИ БИМСОВЪ МЕЖДУ СОБОЮ.

На слова Техническаго Комитета *«но съ тѣми примпненіями, какія во время строенія окажутся болѣе выгоднымъ»* я считаю не лишнимъ замѣтить: что лучше было бы пораньше поразмыслить объ этомъ, т. е. при составленіи чертежей, а не откладывать до времени самаго строенія. Еслибъ это соблюдалось, то не было бы столько бимсовъ не находящихся прямо одинъ надъ другимъ, какъ въ настоящее время напр. на фрегатѣ «Олегъ», что затрудняетъ взаимное между собою скрѣпленіе бимсовъ, и отъ чего не будетъ достигнута вполне цѣль сего рода скрѣпленія.

2) О ЖЕЛѢЗНЫХЪ НАУГОЛЬНИКАХЪ И ЛЕЖАЧИХЪ ДЕРЕВЯННЫХЪ КНИЦАХЪ.

Непріятно слышать, что лѣса наши въ такомъ состояніи, какъ во второмъ пунктѣ о нихъ отзывается Техническій Комитетъ; но, отчего же корни такихъ громадныхъ листовичныхъ и сосновыхъ деревьевъ, какія мы видимъ при судостроеніи, не могли бы употребляться, если не на висячія, то покрайней мѣрѣ на лежачія кницы, взамятъ желѣзныхъ наугольниковъ, такъ какъ употребленіе деревянныхъ лежачихъ кницъ есть отличное средство придать больше прочности висячимъ кницамъ сдѣланнымъ изъ желѣза.

Что касается мнѣнія Техническаго Комитета о свойствѣхъ желѣза «*дозволяющемъ дѣлать кницы изъ онаго всѣхъ возможныхъ формъ и размѣровъ потребныхъ для достиженія желаемой крѣпости*» надобно сказать, что если подѣ словомъ: *крѣпости* подразумѣвается сохраненіе бѣковъ въ нормальномъ положеніи, то въ этомъ, кажется, мы еще на опытѣ не вполне убѣдились, въ-особенности ежели брать во вниманіе донесеніе командира новаго корабля «Гангутъ», изъ Ферроля, помѣщенное въ Ноябрьской книжкѣ Морскаго Сборника, за настоящій годъ; и по этому, такое убѣжденіе Комитета подлежитъ еще пока сомнѣнію.

Что же касается: *всѣхъ возможныхъ формъ и погибовъ кои можно дать кницамъ сдѣланнымъ изъ желѣза*, то по моему мнѣнію, въ этихъ самыхъ различныхъ погибахъ заключаются большія невыгоды, такъ какъ отъ числа оныхъ, становится сомнительнымъ самая прочность книць, почти что пропорціо-нально числу этихъ же изгибовъ.

Если же необходимость заставила насъ прибѣгать къ употребленію желѣза на кницы, какъ говоритъ комитетъ, то этимъ самымъ комитетъ признается въ преимуществѣхъ деревянныхъ книць передъ желѣзными, послѣ чего можно спросить: отчего же, ежели корни отъ собственныхъ нашихъ сосновыхъ и еловыхъ деревьевъ негодятся для лежащихъ книць, комитетъ не предлагалъ выписать для сего изъ Финляндіи еловыхъ и сосновыхъ корней, чтобъ ими замѣнить желѣзные лежаціе наугольники? Отъ этого суда наши стали бы прочнѣе и комитетъ сдѣлалъ бы флоту, сверхъ экономіи, значительную услугу, потому что, создавая суда съ слабымъ скрѣпленіемъ, приходимъ только къ одному результату: безпрестаннымъ исправленіямъ, обогащающимъ однихъ подрядчиковъ.

3) О висячихъ кницахъ французской системы.

Заключеніе по этому пункту не совсѣмъ основательно, какъ видно изъ слѣдующаго: Во французскомъ флотѣ, на нѣкоторыхъ корабляхъ, на которыхъ бимсы не связаны ни между

собою, ни съ килемъ, я видѣлъ кницы висячія, такія же, какія нынѣ употреблены на фрегатѣ «Олегъ», изъ чего видно, что во Франціи, скрѣпивъ суда такимъ образомъ, не брали въ расчетъ *неэластичность* такого рода книць, *болше чѣмъ* это сдѣлалъ Техническій Комитетъ, опредѣливъ скрѣпить фрегатъ «Олегъ» такими же кницами,—что постараюсь объяснить:

Въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, гдѣ принято непремѣннымъ правиломъ крѣпить бимсы между собою и бимсы съ килемъ, рассчитываютъ на совершенно противное, т. е. на *эластичность* деревянныхъ, какъ висячихъ, такъ и лежачихъ книць, и по этому не знаю, какъ объяснить заключеніе Техническаго Комитета: что будто бы мое замѣчаніе противорѣчитъ предположенію изъясненному мною въ 1 пунктѣ.

Что же касается до того, чтобы, въ какомъ нибудь случаѣ, навѣрное рассчитывать на совершенную *неэластичность* въ связяхъ, какой бы то ни было части корабля, то такое предположеніе я полагаю ошибочнымъ; ибо, до этого едва ли какими нибудь способами возможно дойти, даже еслибъ связать бока судна посредствомъ пропущенныхъ въ наружу бимсовъ; изъ чего выходитъ, что *твердыхъ точекъ*, т. е. не имѣющихъ эластичности, не слѣдуетъ опасаться, и по этому желательно было бы *таковыхъ точекъ* имѣть побольше.

Если же французскія кницы, съ расположеннымъ на ребро въ вѣротахъ желѣзомъ, въ самомъ дѣлѣ, какъ признаетъ Техническій Комитетъ, не имѣютъ *эластичности*, то можно спросить: почему же Комитетъ одобрилъ принятіе таковыхъ книць на фрегатѣ «Олегъ» безъ того, чтобы также не крѣпить на этомъ фрегатѣ бимсы между собою и съ килемъ? Ибо, сколько мнѣ извѣстно, рѣшеніе крѣпить бимсы между собою, воспослѣдовало уже послѣ того какъ рѣшено было крѣпить фрегатъ сей, вновь введенными во французскомъ флотѣ кницами.

Если не ошибаюсь, то разрѣшеніе на это воспослѣдовало не въ слѣдствіе моего предположенія, но послѣ прибытія уже

въ Кронштадтѣ фрегата «Генераль-Адмиралъ», т. е. послѣ того, какъ уже сказано было нѣкоторое число упомянутыхъ книць.

4) О замкахъ въ привальныхъ брусьяхъ.

По моему мнѣнію, никогда бы не слѣдовало строить большія винтовья суда, съ желѣзными висячими кницами, безъ привальныхъ брусевъ надлежащихъ пропорцій, придѣланныхъ къ клямсамъ, и безъ того чтобы для скрѣпленія желѣзныхъ висячихъ книць не употреблять чаки, или замѣнныя оныхъ, постепенно спустить внутреннюю обшивку къ низу стѣ привальнаго бруса, потоньше, настолько, сколько требуютъ перпендикулярныя вѣтви отъ висячихъ книць, и это для того, чтобы избѣгать болѣе одного сгиба въ кницахъ, безъ чего, я полагаю, постройка не можетъ быть достаточно прочна, что и оказалось на кораблѣ «Гангутъ», на которомъ ватервейсы открылись, а нѣкоторыя кницы лопнули, и нѣкоторое число болтовъ въ кницахъ получило движеніе (*).

Употребленіе коксовъ, для соединенія бимсовъ съ привальнымъ брусомъ, врядъ ли можетъ замѣнить предложенный мною замокъ (зубъ), употребляемый всѣми первоклассными строителями на сѣверѣ. По мнѣнію ихъ, употребленіе коксовъ можно допустить только въ случаѣ недостатка искусныхъ плотниковъ, но съ условіемъ, чтобы, по крайней мѣрѣ, самыя коксы сдѣланы были съ большею акуратностію, и притомъ выварены въ смолѣ.

Послѣднее, въ 4 пунктѣ, заключеніе Техническаго Комитета: *что будто бы для выдѣлки въ привальныхъ брусьяхъ предлагаемыхъ замковъ, понадобится употребить на эти члены дерева значительно большихъ размѣровъ*,—не могу раздѣлать, основываясь на фактахъ, такъ какъ, ни на «Рюрикѣ», ни на корветѣ «Калевала» этого не требовалось. Но если это въ самомъ дѣлѣ было бы необходимо, то я бы не сталъ

(*) На этомъ кораблѣ, привальный брусъ придѣланъ прямо къ набору.

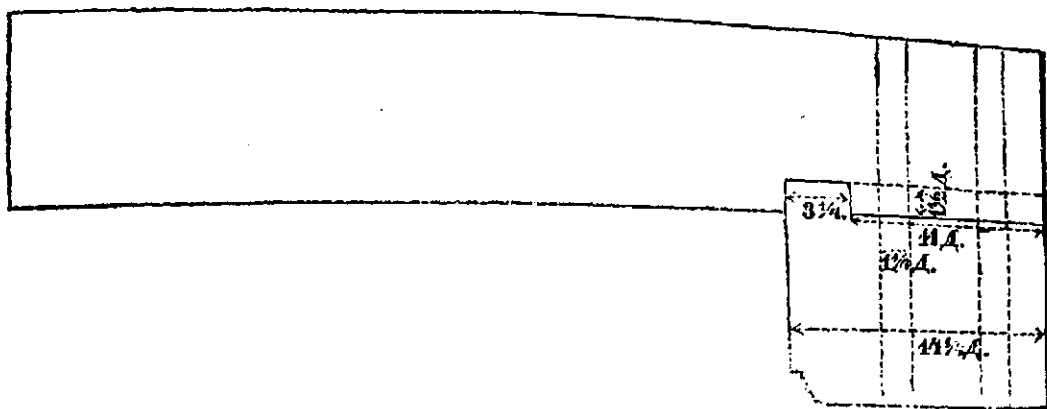
предлагать подобное нововведение; и навѣрное даже можно заключить, что подобный способъ не былъ бы употребляемъ въ Датскомъ и Шведскомъ флотахъ, примѣрамъ которыхъ, что относится къ экономіи и прочности самыхъ построекъ, полезно было бы подражать.

Техническій Комитетъ говоритъ, что когда привальный брусъ придѣлывается прямо къ набору (безъ клямса), то предлагаемый зубъ придется во многихъ мѣстахъ прирѣзывать въ бимсъ такъ близко къ самому концу, что во время движенія судна, легко можетъ отколоться этотъ конецъ.

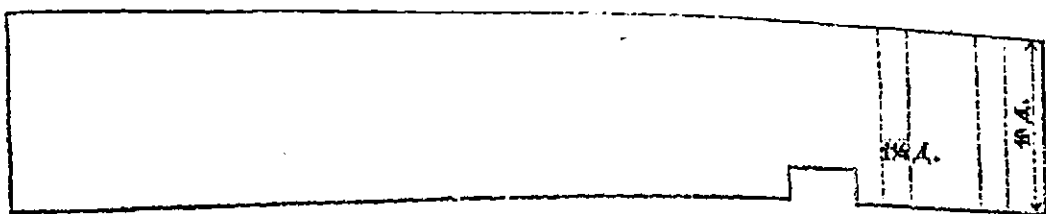
На это я замѣчу, что если привальный брусъ такъ тонокъ, чтобы этого можно было опасаться, то надобно полагать что онъ слишкомъ тонокъ; и по этому, о такихъ брусьяхъ не буду говорить.

Но чтобы разъяснить, что подобное опасеніе не совсѣмъ основательно, т. е. въ такомъ случаѣ, когда привальный брусъ совершенно пропорціоналенъ не только что бимсамъ, но и размѣрамъ самого судна, прилагается здѣсь чертежъ привального бруса и бимса верхней палубы пароходо-фрегата «Рюрикъ».

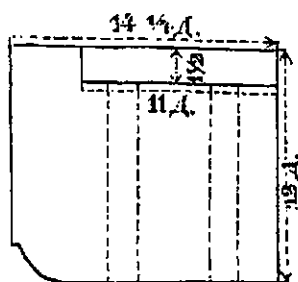
Бимсъ лежащій на привальномъ брусѣ.



Средний бимсъ, шириною 12 д., съ вынутымъ замкомъ.

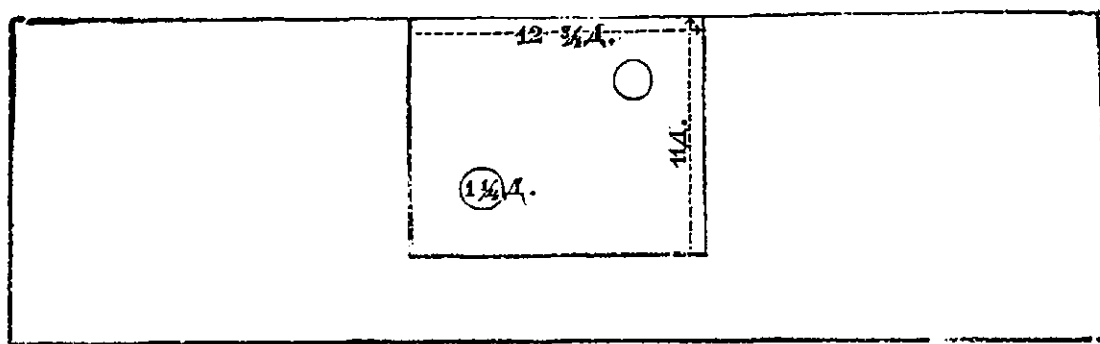


Привальный сосновый брусъ.



Привальный брусъ съ вынутымъ замкомъ

Замокъ.



Теперь прошу обратить вниманіе на чертежъ бимса съ вынутымъ замкомъ (зубъ) и также на самый конецъ бимса, длиною отъ зуба до борта 11 дюймовъ и судить о движеніяхъ въ суднѣ потребныхъ для того чтобы отколоть этотъ конецъ, и еще, можно ли изъ этого чертежа заключить: о значительно большихъ размерахъ деревьевъ потребныхъ на эти члены, какъ говоритъ Техническій Комитетъ?

Съ Техническимъ Комитетомъ надобно однако согласиться въ одномъ, а именно, что не было бы большой пользы на фрег. «Олегу» употребить зубъ этого рода, потому что клямсы въ верхней палубѣ имѣются небольшіе (9 дюйм. въ толщину) т. е. на 5 дюйм. меньше чѣмъ имѣется привальный брусъ на «Рюрикѣ», не смотря на то что бимсы на первомъ двумя дюймами толще нежели на послѣднемъ; спрашивается: можно ли клямсы на фрегатѣ «Олегу» назвать клямсами надлежащихъ пропорцій? если такъ, то какъ же назвать привальный брусъ на «Рюрикѣ»?

Ясно, что вынуть замокъ шириною $3\frac{1}{4}$ д. изъ клямса,

толщиною не болѣе 9 дюймовъ,—осталось бы всего дерева въ концѣ бимса $5\frac{3}{4}$ дюймъ; такой конецъ бывъ даже скрѣпленъ съ привальнымъ брусомъ однимъ болтомъ, не могъ бы вполне соответствовать цѣли такихъ замковъ надлежащихъ пропорцій.

5) О тщательной пригонкѣ замковъ въ привальныхъ брусяхъ.

Я почти всегда былъ одного мнѣнія съ Техническимъ Комитетомъ, что, наши трудящіеся инженеры, для усовершенствованія судостроенія постоянно стремятся достигнуть тщательной пригонки замковъ и другихъ связей корпуса, но къ сожалѣнію мы иногда видимъ, что одними стремленіями не всегда достигается цѣль, о чемъ можно судить если со вниманіемъ подумать наприм. о пользѣ скрѣпленія на фрегатѣ «Олеги» палубныхъ настилокъ помощію большаго числа круглыхъ дубовыхъ кусковъ дерева называемыхъ у насъ коксами, непропитанныхъ даже смолою.

Объ этихъ коксахъ надобно замѣтить, что ихъ невозможно назвать правильными; а это очень важно, если только вѣрить, что польза отъ коксовъ зависитъ единственно отъ степени вѣрности ихъ пригонки; изъ чего выходитъ, что не только отъ дурной, но даже отъ посредственной пригонки коксовъ, кромѣ порчи отъ течи и напраснаго ослабленія дерева, ничего ожидать не возможно.

Что коксы употребленные нынѣ на фрегатѣ «Олеги» въ палубныхъ настилкахъ, неправильны, постараюсь объяснить:

Изъ довольно грубо-закругленнаго бруса отпиливаются коксы ручною пилою; и такъ какъ на самомъ брусь нѣтъ никакихъ знаковъ отточенныхъ въ станкѣ и обозначающихъ длину коксовъ, то ясно, что распиливать брусь подъ совершенно прямымъ угломъ къ его оси, чрезвычайно трудно и едва ли возможно, и поэтому, отъ одного случая, зависитъ правильность коксовъ (*).

Передъ употребленіемъ ихъ снимаются кромки, у насъ рѣд-

(*) Въ Даніи, Швеціи и Финляндіи брусья, изъ конхъ дѣлаются коксы, предварительно обтачиваются въ токарномъ станкѣ.

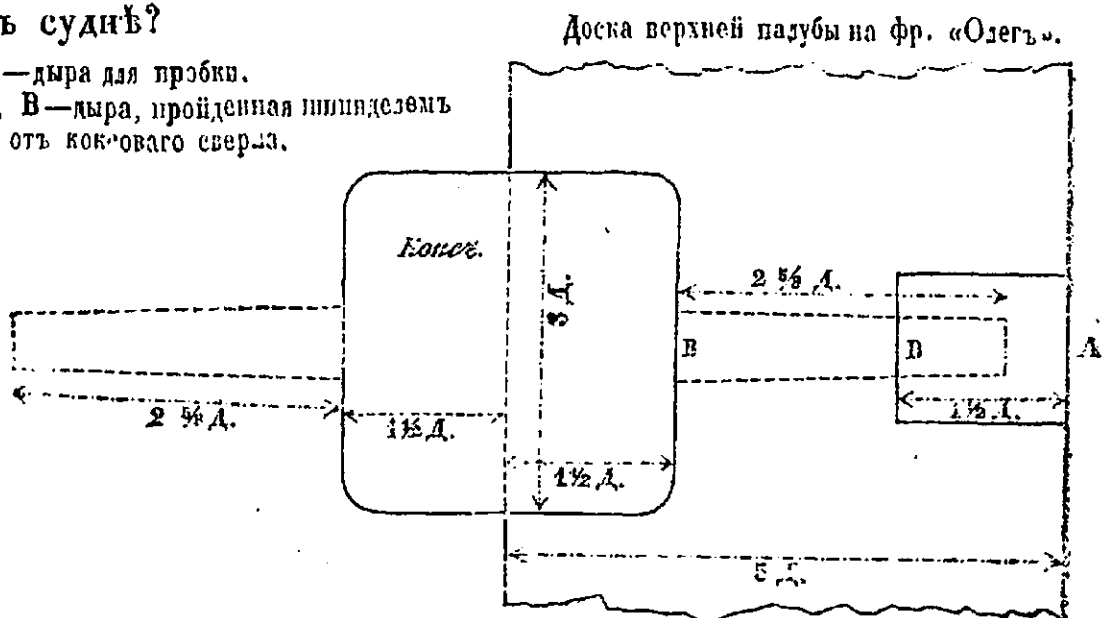
ко стамескою или ножемъ, а чаще топоромъ, и большею частию на скорую руку, кое-какъ.

Нужно вспомнить, что самое коксовое сверло большею частию заводской работы (и по этому можно сказать о нашихъ вредныхъ сверлахъ, что это есть довольно вѣрный инструментъ, и пройдетъ поэтому какъ въ бимсъ, такъ и въ доску—правильно), а цилиндрическое гнѣздо разительно различающееся отъ формъ самаго кокса, послѣ чего не трудно судить о пользѣ скрѣпленія подобными коксами палубной настилки съ бимсами.

Однакожь, нигдѣ, кромѣ какъ у насъ, не снимаютъ кромокъ готоваго кокса. Правда, на готовыхъ коксахъ, каковыя вездѣ употребляются, видно что кромки сняты на $\frac{1}{16}$ дюйма, но это ни что иное какъ половина мелкаго желобка отточеннаго въ станкѣ и обозначающаго длину кокса, который отрѣзываютъ тоненькою, механическою, круглою пилою.

Если взять въ расчетъ довольно близкое разстояніе между бимсами, на фрегатѣ «Олего», въ которыхъ имѣются коксы, а равно принять во вниманіе количество дерева вынутаго изъ каждой доски для трехъ пробокъ и одного кокса, и еще вспомнить дыру пройденную шпинделемъ отъ коксоваго сверла, длиною $2\frac{5}{8}$ дюйма и въ діаметрѣ $\frac{5}{8}$ и $\frac{1}{2}$ дюйма, то можно спросить: будетъ ли такое скрѣпленіе противостоять надлежащимъ образомъ перелому, или поперечному движенію въ суднѣ?

А—дыра для пробки.
В, В—дыра, пройденная шпинделемъ отъ коксоваго сверла.



Еще нѣсколько словъ о коксовыхъ гнѣздахъ на фрегатѣ «Олеги».

Въ прошедшемъ году, я предложилъ на этомъ же фрегатѣ сверлить въ бимсы по нѣсколько коксовыхъ гнѣздъ, глубиною не болѣе $1\frac{1}{2}$ дюйма и 3-хъ дюймовъ въ діаметрѣ, въ разстояніи между собою 3-хъ футъ, для того, чтобы еще до настилки палубъ,—пропитать бимсы солью.

Предложеніе мое было тогда же отвергнуто, потому что, по мнѣнію строителя, бимсы отъ этихъ гнѣздъ должны были сдѣлаться неблагонадежными для постановки артиллеріи. Теперь же сдѣланы въ обѣихъ палубахъ, въ каждомъ изъ этихъ же бимсовъ, около 30 коксовыхъ гнѣздъ, отстоящихъ между собою не болѣе 8 и 9 дюймовъ, глубиною также въ $1\frac{1}{2}$, и 3 дюйма въ діаметрѣ; послѣ этого можно спросить: не сдѣлалось ли дерево въ этихъ самыхъ бимсахъ крѣпче въ теченіе этого года? иначе какъ же себѣ объяснить, что они нынѣ могли оставаться благонадежными носить артиллерію, имѣя каждый по 30 коксовыхъ гнѣздъ, тогда какъ, по мнѣнію строителя, а равно и Техническаго Комитета годъ тому назадъ, они должны были сдѣлаться не благонадежными отъ предложенныхъ мною въ каждомъ бимсѣ не болѣе 17-ти гнѣздъ?

Я назвалъ наши коксовыя сверла вредными, т. е., тѣ которые употреблялись на фрегатѣ «Олеги» въ палубныхъ доскахъ. Онѣ вредны потому, что размѣренія шпинделя слишкомъ велики, имѣя въ длину, какъ уже сказано $2\frac{5}{8}$ дюйм. и у одного конца въ діаметрѣ $\frac{5}{8}$, а въ другомъ $\frac{1}{2}$ дюйма. Коксовымъ сверламъ употребляемымъ въ Финляндіи надобно дать преимущество; свѣдѣнія же о нихъ можетъ сообщить, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Капитанъ Арцеуловъ.

Еще я говорилъ, что «наши коксы ни чѣмъ не пропитаны», — въ Финляндіи коксы варятъ въ жидкой смолѣ отъ 40 до 50-ти минутъ времени. Въ расколотомъ и такимъ образомъ вываренномъ коксѣ, сердцевина совершенно пропиты-

вается смолою. Цѣль же, для чего ихъ вывариваютъ, не требуетъ поясненій (*).

6) О КРѢПЛЕНИИ МЕЖДУ СОБОЮ СТѢНЪ, ПОСРЕДСТВОМЪ ПРОПУЩЕННЫХЪ ВНАРУЖУ БИМСОВЪ.

Въ этомъ пунктѣ Техническій Комитетъ, въ опроверженіяхъ своихъ, не упоминаетъ ни о предложенныхъ заплечикахъ въ пропущенныхъ внаружу бимсахъ, ни о дубовыхъ поясахъ прирѣзанныхъ на концы бимсовъ предлагаемыхъ мною надъ всѣми русленями, дабы оными вполне замѣнить пояса наружной обшивки въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ полагаю пропустить бимсы. Надобно принять въ расчетъ эти заплечики и дубовые пояса и вспомнить, что большая часть наружныхъ обшивочныхъ досокъ врядъ ли бываютъ длиннѣе 40 футъ, и что руслени такимъ образомъ крѣпленныя съ бортомъ судна (какъ они крѣплятся по моему предложенію), будутъ составлять — одно цѣлое съ корпусомъ и должны по этому неминуемо составить продольную связь несравненно большей крѣпости чѣмъ руслени понынѣ употребляемые, чтобы противустоять перелому. Настоящіе же наши русленя не что иное, какъ масса широкихъ досокъ пришитыхъ между собою на ребро, длинными болтами, въ родѣ проволокъ, и которые по незначительной части ихъ длины въ самомъ бортѣ судна, рѣшительно не могутъ служить какою либо связью въ разсужденіи длины судна; они могутъ служить развѣ только нѣкоторою поперечною связью, пока нижнія ванты выдраены въ тугую и корабль находится на якорѣ; но такую связь, какъ всякому моряку понятно, не стоитъ брать въ расчетъ.

Если ко всему этому еще прибавить тугое положеніе или плотную пригонку (всегда возможную) пропущенныхъ внаружу бимсовъ, и что пригонка эта можетъ быть приведена въ большую еще тугость посредствомъ надлежащей

(*) Вываривая коксы въ смолъ, нужно быть весьма осторожнымъ, чтобы не переварить смолу; ибо въ такомъ случаѣ, превращаясь въ пекъ, она покроетъ одну поверхность кокса, мѣшая жидкой кипящей смолъ войти во внутренность дерева.

конопатки, и наконецъ если еще подумать о томъ мѣстѣ, гдѣ, въ разсужденіи длины судна, обыкновенно располагаются гротъ-руслени, и гдѣ переломъ никогда не окажется, а напротивъ того большею частію дѣлается впереди этого мѣста, то не вижу чтобы отъ пропусканія бимсовъ внаружу, можно было опасаться перелома скорѣе нежели теперь, а напротивъ того, кораблю будетъ гораздо труднѣе переломиться, и именно, отъ увеличенной взаимной связи боковъ между собою; чего отнюдь не слѣдуетъ упускать изъ виду—допуская, что при переломѣ вдоль судна, нормальное положеніе боковъ не можетъ оставаться неизмѣненнымъ; изъ чего можно и заключить: что чѣмъ сильнѣе боковая связь, тѣмъ менѣе слѣдуетъ опасаться перелома по длинѣ.

Къ этому нужно еще прибавить, что ничего не можетъ помѣшать, при составленіи практическаго чертежа, расположенію шпангоутовъ такъ, чтобъ большая часть бимсовъ которые слѣдуетъ пропускать—приходились бы противу шпаций, отъ чего самыя шпангоутныя деревья пришлось бы значительно меньше рѣзать; такой простой расчетъ, столь же необходимъ какъ расчетъ въ размѣщеніи бимсовъ, повозможности, одинъ надъ другимъ, когда напрямѣръ имѣется въ виду вязать оныя, какъ между собою, такъ и съ кильсономъ.

Что же касается до моего указанія на донесенія командира фрегата «Аскольдъ», то трудно согласиться съ мнѣніемъ Техническаго Комитета, что *будто бы причины поврежденій происшедшихъ на этомъ фрегатѣ не выяснены съ точностію и требуютъ по этому техническаго осмотра съ соображеніемъ всѣхъ тѣхъ неблагоприятныхъ для крѣпости фрегата обстоятельствъ, коимъ онъ подвергался во время всего своего плаванія.* Положимъ, что о поврежденіяхъ на этомъ фрегатѣ не было говорено командиромъ съ тою точностію, которую Техническій Комитетъ привыкъ требовать; но можно по крайней мѣрѣ заключить, что на фрегатѣ «Аскольдъ» вполне, кажется, поняли въ чемъ состояла недостаточная связь

фрегата; главное хорошо то, что поняли какъ ее исправить, иначе въ рапортѣ своемъ отъ 23 числа Августа 1859 года, Командиръ не могъ бы выразится: что *штормъ встрѣченный фрегатомъ былъ для него только превосходнымъ испытаніемъ, свидѣтельствовавшимъ о неуспѣшныхъ, восьми-мѣсячныхъ трудахъ г. офицеровъ и всѣхъ нижнихъ чиновъ по исправленію фрегата.* Изъ этого можно заключить, что фрегатъ этотъ, послѣ исправленій, произведенныхъ морскими офицерами, безъ всякихъ совѣтовъ инженеровъ, былъ приведенъ въ состояніе выдержать то, что онъ не былъ въ состояніи выдержать по окончаніи постройки его въ Россіи, при соблюденіи даже всѣхъ тѣхъ правилъ кораблестроенія, которыя и по сіе время соблюдаются Техническимъ Комитетомъ.

7) О скрѣпленіи ноковъ отъ пропущенныхъ бимсовъ.

О вѣсѣ 500 пудовъ (заключающемся въ совокупности, по вычисленію Техническаго Комитета, во всѣхъ предлагаемыхъ мною кницахъ), о которомъ комитетъ говоритъ, что *вѣсъ этотъ будетъ весьма вреденъ для крѣпости, увеличивая надводный боковой моментъ судна,*—я смѣю думать, что вѣсъ этотъ, расположенный по всей длинѣ судна, не можетъ ни чему вредить, и скорѣе сдѣлаетъ боковые розмахи медленнѣе и по этому спокойнѣе.

Если же опасеніе Техническаго Комитета и справедливо, то все же надобно полагать, что прибавочная поперечная связь, приобретаемая предложеннымъ скрѣпленіемъ, съ избыткомъ будетъ противустоять всему что можно ожидать отъ этого незначительнаго увеличенія боковаго момента судна.

Говоря о вѣсѣ этихъ 500 пудовъ, Техническій Комитетъ не принялъ въ расчетъ ни вѣсъ всѣхъ нынѣ употребляемыхъ подъ русленами типлетсовъ, ни болтовъ проходящихъ сквозь русленя, составляющихъ не менѣе 150 пудовъ. Если же брать еще въ расчетъ наружные дубовые пояся, прирѣзанные снаружи на концы бимсовъ, составляющіе боковую

связь то можетъ быть и не потребовалось бы вовсе имѣть съ боку бимсовъ этихъ книць, а замѣнить оныя чугунными планками и надъ русленями имѣть стоячія кницы, потому что брусъ этотъ, бывъ прирѣзанъ на бимсы, по причинѣ большой его длины, составитъ самое прочное взаимное скрѣпленіе боковъ судна.

8) О пользѣ наружныхъ книць.

Тщательная пригонка такихъ бимсовъ, по словамъ строителей «Олафа», «Громобоя», «Рюрика» и «Калевалы», весьма удобоисполнима. И такъ-какъ я уже высказалъ свое мнѣніе касательно постройки судовъ съ желѣзными кницами, не употребляя привальныхъ брусевъ прикрѣпленныхъ къ клямсамъ, то остается только прибавить, что кницы скрѣпленныя съ бимсами съ боку и въ особенности только съ одной стороны, по моему мнѣнію, менѣе полезны—относительно боковой связи—книць скрѣпленныхъ съ бимсами по срединѣ ихъ.

Но еслибъ все сказанное Техническимъ Комитетомъ въ 8-мъ пунктѣ было вполне основательно, то спрашивается: какимъ же способомъ крѣплены кожуховые бимсы, на примѣръ на пароходѣ «Камчатка», на которомъ, какъ и на всѣхъ судахъ связанныхъ деревянными кницами, не имѣется привальныхъ брусевъ, и гдѣ бимсы лежатъ просто на клямсахъ, т. е. на толстыхъ поясахъ (*thick streaks*)?

9) О бимсахъ составленныхъ изъ трехъ частей.

Не только по моему мнѣнію, но и по мнѣнію вышеупомянутыхъ строителей, съ которыми я долго и часто разсуждалъ о всѣхъ этихъ крѣпленіяхъ,—если вести работу съ разсчетомъ, то составные бимсы, надлежащимъ образомъ скрѣпленные и въ особенности соединенные между собою и еще съ килемъ, будутъ, не только дешевле цѣльныхъ, но и крѣпче, и менѣе подвержены эластичности,—порокъ, столь же невыгодный въ бимсахъ, какъ и въ деревянныхъ пиллер-

сахъ подь бимсами, или въ рудерахъ корабельныхъ рулей, еслибъ онъ тамъ допускался.

Надобно сказать, что по словамъ датскихъ строителей, въ ихъ флотѣ, на линейныхъ корабляхъ, всѣ бимсы въ гонъ-декахъ дѣлаются изъ дуба и составные—и только потому, что это дешевле и прочнѣе.

Что же касается мнѣнія Техническаго Комитета, что составные бимсы не въ состояніи выдержать артиллерію, потому что станки при откатѣ придутся на бимсовые стыки,—объ этомъ предоставляю судить читателю моряку, но прошу его вспомнить, что самые прочные бимсы состояются изъ трехъ частей, равной между собою длины, и что при ширинѣ судовъ, о которыхъ идетъ рѣчь, бимсы имѣютъ длину около 52 футъ, изъ которой третья часть составитъ 17 футъ, и наконецъ что послѣ отката 60 фунтоваго орудія, заднія колеса станка будутъ находиться отъ борта не болѣе 12 футъ. Спрашиваю: можетъ ли центръ тяжести орудіи прійти на такое мѣсто бимса, составленнаго изъ трехъ штукъ равной длины, гдѣ тяжесть орудіи могла бы повредить бимсамъ?

Не понимаю, какъ Техническій Комитетъ,—допуская кили дѣлать изъ короткихъ кусковъ и почти что безъ замковъ (ибо замки длиною 5 футъ на фрегатѣ въ 250 футъ длины—все равно какъ бы соединить между собою килевыя штуки просто въ притычку), — такъ строгъ на счетъ составныхъ бимсовъ, къ тому еще хорошо связанныхъ съ килемъ, и которые какъ извѣстно, даже безъ этого скрѣпленія признаны въ Датскомъ флотѣ прочнѣе, и еще менѣе подвержены эластичности, чѣмъ цѣлые бимсы.

10) О пользѣ бимсовъ, пропущенныхъ въ наружу.

На все то, что говоритъ Техническій комитетъ въ этомъ пунктѣ я ничего болѣе не могу прибавить къ тому, что сказано мною въ 6-мъ пунктѣ моихъ отвѣтовъ; а что касается до большаго числа перерубленныхъ шпангоутовъ, которые, какъ мною уже говорено, не будутъ много перерублены, я

полагаю, что въ толстомъ наружномъ поясѣ надъ бимсами, совокупно съ стоячими кницами—будетъ заключаться болѣе прочности чѣмъ даже въ таковыхъ шпангоутахъ, изъ которыхъ ничего не было вынута.

Но я говорилъ уже, что этого неудобства можно избѣгать, и шпангоутами можно располагать такъ, чтобы шпации пришли въ противу большей части бимсовъ; сколько же для сего изъ шпангоутовъ пришлось бы вынимать дерева—видно изъ слѣдующаго расчета:

На такомъ суднѣ какъ фрегатъ «Олегу», шпации между шпангоутами около 7 дюймовъ; наборныя деревья противу бимсовъ верхней палубы около 12 дюймовъ въ правкѣ, а бимсы въ этой же палубѣ шириною 14, а въ малкѣ 13 дюймъ; вынувъ изъ бимса съ каждой стороны по $1\frac{1}{2}$ дюйма на заплечики, пришлось бы изъ каждыхъ двухъ шпангоутныхъ деревъ вырѣзать не болѣе 4-хъ дюймовъ, т. е. 2 дюйма изъ каждаго.

11) О добавочномъ крѣпленіи стѣнъ корабля между собою.

Въ опроверженіяхъ, въ этомъ пунктѣ, комитетъ опять не обратилъ вниманія на то, что въ запискѣ моей сказано, а именно: что можетъ быть достаточно помогать этимъ дать въ длину по бимсамъ не болѣе 10 футъ, что составитъ значительную экономію въ желѣзѣ, отъ чего и вѣсъ уменьшился бы гораздо больше чѣмъ на половину; и такъ-какъ вѣсъ этотъ расположенъ въ гонъ-декѣ и слѣдовательно не такъ высоко отъ грузовой ватеръ-линіи и при томъ еще по бокамъ судна, то онъ долженъ уменьшить стремительность боковыхъ розмаховъ.

Что же касается до прибавочнаго вѣса въ надводной части отъ этого крѣпленія, и если фрегатъ «Олегу» носить его не можетъ, то изъ этого еще неслѣдуетъ, чтобы такого рода скрѣпленія нельзя было употребить на вновь проектированныхъ военныхъ судахъ; но разумѣется подобныя тяжести и скрѣпленія слѣдуетъ брать въ расчетъ при составленіи чретежа, ибо понятно, что начать думать о добавочномъ скрѣпленіи судовъ во время самой постройки ихъ, было бы все

равно, какъ передъ составленіемъ чертежа военному винтовому судну, не опредѣлить ни вѣсъ артиллеріи его, ни величину двигающей силы.

Трудно объяснить мнѣніе Техническаго Комитета, что при боковыхъ размахахъ судна, силы будутъ дѣйствовать на вѣроты отъ предлагаемыхъ помогъ не иначе какъ на вѣроты книць и наугольниковъ и что вся разница будетъ въ томъ что силы стремящіяся согнуть кницы будутъ въ то же время разгибать вѣротъ помолъ и обратно. О справедливости этого мнѣнія предоставляю судить читателю моряку; но прошу его не упускать изъ вида дѣйствительное положеніе вѣротовъ въ кницахъ и въ наугольникахъ, которые всѣ находятся, такъ сказать, на вѣсу; между тѣмъ какъ вѣроты отъ предложенныхъ помогъ, находятся прижатými подъ хорошо скрѣпленнымъ съ бортомъ ватервейсомъ, — и потомъ судить о полной справедливости мнѣнія Техническаго Комитета.

Еще надобно замѣтить, что противудѣйствовать силамъ размаховъ будутъ не только два болта проходящіе чрезъ загнутые по набору концы помогъ, а столько болтовъ сколько можно съ пользою употребить въ этихъ концахъ, смотря по ихъ длинѣ, которая около 3 футъ, — т. е. дѣйствовать будутъ отъ 5 до 6 болтовъ, расположенные шахматно, что позволить ширина желѣза въ помогахъ (4 д.).

Если же еще брать въ расчетъ, что легко дать помогамъ по бимсамъ такую длину, чтобы можно было крѣпить ихъ такимъ же числомъ болтовъ, каковымъ крѣплены загнутые по набору концы (что легко исполнить давъ имъ длину 10 футъ, какъ уже мною сказано), то мнѣ кажется, что скрѣпленіе этого рода, будетъ весьма полезно при сильныхъ боковыхъ размахахъ.

И полагаю не нужнымъ, чтобы болты отъ стоячихъ вѣтвей проходили бы наружную обшивку, достаточно будетъ ихъ заклепать на желѣзныя круглыя планки или кольца снаружи набора; но надобно, чтобы кольца эти были скованны отъ руки, а не сдѣланы въ прессѣ, ибо какъ утвержда-

ють въ Америкѣ и Финляндіи, послѣднія уступаютъ первымъ въ прочности.

Я сказалъ: вѣтви по борту отъ желѣзныхъ помогутъ будутъ, на примѣръ, на большомъ фрегатѣ—длиною около 3 фута, потому, что въ запискѣ моеи выяснено, что я предлагаю вѣтви эти пустить на 18 дюймовъ выше ватервейса. Если же ватервейсъ въ батареѣ большаго фрегата, каковъ на примѣръ «Олего»—будетъ тоньше 16 или 18-ю дюймами, то мнѣ кажется что онъ слишкомъ тонокъ, слѣдовательно длина упомянутыхъ вѣтвей будетъ 18 д. + 18 д. или 18 + 16 д., т. е. около 3 фута.

О плоскоконечныхъ болтахъ (dogg-bolts), употребляемыхъ въ кораблестроеніи, съ таковою пользою, для связи между собою стѣнъ кораблей, какъ говоритъ Техническій Комитетъ, я никогда не читалъ и даже ни гдѣ не видалъ, кромѣ какъ на нѣкоторыхъ изъ нашихъ кораблей на прим. на «Ретвизанѣ», «Волѣ» и «Гангутѣ», гдѣ они заклепаны на длинныхъ, широкихъ, желѣзныхъ планкахъ, врѣзанныхъ въ наружную обшивку наискось пазовъ, нельзя сказать на подлицо, а довольно далеко и неровно съ обоихъ концовъ углублены, такъ что для составленія чего-нибудь въ родѣ ровной поверхности съ наружною обшивкою—потребовалось не малаго количества замаски.

Какъ же проконопачивать снаружи подъ этими планками, и какимъ инструментомъ— не знаю; а что гниль между деревомъ и такимъ образомъ врѣзанными планками, должна скоро воспослѣдовать, какъ въ самыхъ доскахъ такъ и въ пазахъ,—кажется, не можетъ подлежать сомнѣнію; а все таки, не смотря на это, Техническій Комитетъ выводитъ заключеніе, что *отъ этихъ плоскоконечныхъ болтовъ, съ помощію еще скрѣпленія бимсовъ съ бортомъ посредствомъ нарубленныхъ поясьевъ или карленсовъ, какъ у насъ принято, должно надѣяться, что все вмѣстѣ такое скрѣпленіе бимсовъ со стѣнами будетъ вполне достаточно.*

При скрѣпленіи плоскоконечными болтами нужно замѣтить, что Техническій Комитетъ пристрастно допускаетъ зна-

чительную перерубку важнѣйшихъ поясьевъ наружной обшивки по длинѣ всего судна, тогда какъ въ 10-мъ пунктѣ, крѣпко настаиваетъ на происходящій отъ этого вредъ.

Прочитавъ всѣ эти предположенія Техническаго Комитета, признаюсь, что я все таки не понимаю основательности самаго заключенія о крѣпости приобретаемой употребленіемъ плоскоконечныхъ болтовъ, каковое сомнѣніе надѣюсь раздѣлитъ со мною читатель-морякъ, прочитавъ со вниманіемъ рапортъ командира корабля «Гангутъ» изъ порта Ферроль, помѣщенный въ Декабрьской книжкѣ Морскаго Сборника 1859 года.

Говоря о скрѣпленіи судовъ, надобно сказать, что нѣкоторыя правила, соблюдаемыя нашими инженерами при строеніи судовъ, очень разнятся отъ правилъ строго соблюдаемыхъ другими націями, что постараюсь здѣсь объяснить:

Познакомившись на дняхъ съ однимъ опытнымъ судостроителемъ изъ Копенгагена, я спрашивалъ его о замѣченныхъ имъ въ С. Петербургѣ нововведеніяхъ по части судостроенія, на что онъ отвѣчалъ, что есть нѣкоторыя вещи, пользу которыхъ онъ не понимаетъ, и до сего времени ни гдѣ не видалъ ихъ введенными въ судостроеніи. И такъ-какъ я часто дѣлалъ замѣчанія почти о всѣхъ тѣхъ же предметахъ, и полагая замѣчанія датскаго строителя подходящими къ тому о чемъ теперь пишу, я рѣшился помѣстить здѣсь главные изъ тѣхъ нововведеній, пользу которыхъ онъ не понималъ.

1) Глубокія гнѣзда, врѣзанныя въ концахъ наружныхъ обшивочныхъ досокъ, для заклепыванія болтовъ.

2) Малая длина килевыхъ деревьевъ, изъ коихъ составляются кили большихъ даже судовъ.

3) Короткіе замки въ килевыхъ деревьяхъ, имѣющіе въ длину не болѣе 5-ти футовъ, даже въ корабельномъ килѣ.

4) Слишкомъ тупые углы, употребляемые въ килевыхъ замкахъ.

5) Отсутствие нагелей въ килевыхъ замкахъ, употребляемыхъ многими націями какъ единственное средство противу течи.

6) Правило замѣнять въ этихъ же замкахъ нагели конопатю.

7) Кницы, имѣющія въ воротахъ желѣзо, расположенное на ребро.

8) Малая длина лежащихъ по борту вѣтвей отъ всѣхъ желѣзныхъ наугольниковъ, составляющихъ важную часть бокового скрѣпленія; и непропорціональное число въ нихъ болтовъ: — въ длинныхъ вѣтвяхъ по бимсамъ 4-ре, а въ двухъ вѣтвяхъ по борту всего 3 болта.

9) Странныя размѣренія и формы всѣхъ желѣзныхъ гвоздѣй употребляемыхъ нами въ судостроеніи.

Но возвращаюсь къ замѣчаніямъ Техническаго Комитета.

12) О сырости, какъ спутницѣ преждевременной гнили.

Если вспомнить о толстомъ поясѣ, предложенномъ мною надъ концами отъ пропущенныхъ внаружу бимсовъ, который непременно слѣдуетъ прирѣзать на бимсы, то не понятно какъ бы могла вода проходить въ гнѣзда, такъ хорошо закрываемыя русленями, и при томъ еще, на такой высотѣ отъ грузовой ватеръ-линіи.

По моему мнѣнію, вода не можетъ даже притти въ соприкосновеніи съ этими мѣстами, развѣ только при крѣпкихъ вѣтрахъ и большомъ волненіи и еще при окачиваніи борта снаружи; дождевая же вода не можетъ попадать на бимсы отъ другой причины, какъ отъ непростительнаго небреженія, т. е. отъ течи въ самой настилкѣ русленя, чего невозможно допустить. На колесныхъ же пароходахъ дѣло совсѣмъ другое, ибо не только на ходу но и на якорѣ, около тѣхъ мѣсть гдѣ пропущены кожуховые бимсы, всегда бываетъ мокро, а все таки факты, которые я привелъ о пароходо-фрегатахъ «Смѣлый» и «Храбрый», доказываютъ что бимсы сего рода не скоро подвергаются гніенію. Къ этому можно еще привести нынѣшнее исправное состояніе 20 лѣтнихъ кожуховыхъ бимсовъ на пароходо-фрегатѣ «Камчатка».

Замѣчаніе Техническаго Комитета, что *мокрота есть вѣрная спутница преждевременной гнилости* оспаривать невозможно, тѣмъ болѣе, что это мы видимъ ежегодно, взявъ въ

разсчетъ короткое время, въ которое наши большія военныя суда приходятъ въ ветхость, что часто происходитъ отъ воды проходящей сверху какъ бы въ рѣшето во всѣ связи при первой порядочной качкѣ, и къ сожалѣнiю, даже часто и безъ этого, и только отъ недостаточной боковой связи, которая, кромѣ сего еще, всегда была и будетъ—вѣрная спутница преждевременному перелому судна. Въ этомъ было бы ошибочно сомнѣваться.

13) ПРЕДЛОЖЕНИЕ УПОТРЕБЛЯТЬ ЖЕЛЕЗО ФОРМОЮ БУКВЫ Т ДЛЯ СКРѢПЛЕНИЯ.

Въ запискѣ моей я говорю: подумавъ со вниманiемъ объ этихъ двухъ способахъ, надобно сказать, что я полагаю все таки наилучшимъ способомъ пропускать самые бимсы и это именно съ тѣхъ поръ, какъ я удостовѣрился въ прочности долго прослужившихъ кожаныхъ бимсовъ. Это, надобно сказать, было опять пропущено Техническимъ Комитетомъ и по этому, на возраженiя помѣщенные въ 13 пунктѣ, ничего почти не остается говорить, кромѣ развѣ о слѣдующемъ выраженiи комитета: *«такъ что скрѣпленiе наружной части этихъ полосъ (т. е. отъ Т железа) будетъ не пропорционально внутреннему»*. Этого опять не понимаю, такъ какъ для того чтобы вышло противное, т. е. совершенно пропорционально, нужно только прибавить длину вѣтвей отъ помогъ идущихъ по бимсамъ.

14) О РАСПОЛОЖЕНIИ ТИПЛЕТСОВЪ.

Изъ выраженiя Техническаго Комитета: *«мѣста бимсовъ не всегда могутъ прiйтись тамъ, гдѣ слѣдуетъ быть типлетсамъ и потому предположенiе это неудобноисполнимо»*—казалось бы слѣдовало заключить: что въ самомъ дѣлѣ, расположенiе типлетсовъ въ разсужденiи длины судна—статья чрезвычайно важная; и не будь типлетсовъ совершенно въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ напримѣръ они нынѣ находятся на нашихъ корабляхъ и фрегатахъ, то это было бы, можно сказать преступленiе.

Но чтобъ убѣдиться, что типлетсами часто располагаютъ у насъ довольно произвольно, достаточно сосчитать число оныхъ на корабляхъ и фрегатахъ одинаковыхъ ранговъ и тогда увидимъ, что число типлетсовъ разнится между собою не менѣе самого расположенія оныхъ въ разсужденіи длины судна; но, несмотря на это, я не слыхалъ, чтобы командиры жаловались на типлетсы, что они расположены были много впереди или позади; но на одно можно жаловаться, а именно, на скрѣпленіе ихъ, что постараюсь объяснить:

На военныхъ нашихъ судахъ большаго ранга, едва ли имѣется что либо страннѣе непропорціональности скрѣпленія употребляемаго по сіе время въ типлетсахъ, въ чемъ легко можно убѣдиться сравнивъ большое число болтовъ скрѣпляющихъ лежачія вѣтви отъ одного типлетса съ русленемъ—съ единственнымъ болтомъ въ борту, проходящимъ не въ желѣзной планкѣ, а просто въ деревѣ,—между тѣмъ какъ висячую вѣтвь типлетса слѣдовало бы загнуть по борту внизъ, давая ей такое образованіе, чтобы можно было (не покрывая оною пазы обшивки) крѣпить се не менѣе какъ 3-мя болтами, подобно тому какъ это дѣлается съ распорками отъ кожуховыхъ бимсовъ, отъ чего течь не могла бы такъ скоро какъ теперь, показаться ни въ этихъ болтахъ, ни въ болтахъ отъ вантпутенсовъ, разрушая преждевременно какъ обшивку, такъ и наборъ.

Что течь около этихъ болтовъ должна открываться, это ясно, если только брать въ расчетъ громадную тяжесть корабельнаго русленя, которая должна поддерживаться малымъ числомъ болтовъ, скрѣпляющихъ типлетсы съ бортомъ.

Правда, что на якорѣ болты эти страдать не могутъ, потому что руслени поддерживаются вантами, но при сильныхъ боковыхъ розмахахъ—дѣло совсѣмъ другое, тутъ уже на болты въ борту—давитъ не только тяжесть русленя, но еще значительная часть тяжести всѣхъ подвѣтренныхъ вантъ и юферсовъ, вантъ-путенсовъ и иногда еще запаснаго марса-рея, отчего не удивительно если въ болтахъ отъ вантъ-путенсовъ такъ часто открывается течь; ясно,

что если болты отъ типлетсовъ подаются хоть не много, то часть упомянутой тяжести при размахахъ подъ-вѣтеръ, неминуемо должна напирать на болты отъ вантъ-путенсовъ, а при слѣдующихъ опять размахахъ на-вѣтеръ, ванты, подергивая эти болты вверхъ, современемъ разшатаютъ ихъ въ бортѣ.

Для отстраненія этого остается только одно средство, а именно: самое прочное скрѣпленіе всѣхъ типлетсовъ съ бортомъ судна, чего не возможно достигнуть нынѣ употребляемымъ способомъ; подумать же о болѣе прочномъ, казалось мнѣ не бесполезно, въ особенности вспомнивъ истину выраженную Техническимъ Комитетомъ: *что мокрота есть вѣрная спутница гнилости.*

15) О ДИАГОНАЛЬНЫХЪ ПОЛОСАХЪ ПО БИМСАМЪ НА ФРЕГАТѢ
«ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛЪ.»

Желательно и даже полезно было бы, еслибъ комитетъ подробнѣе объяснилъ, въ чемъ именно заключается польза діагональныхъ желѣзныхъ полосъ по бимсамъ; что они полезны, можно, кажется, заключить изъ выраженія комитета: *что эти полосы не бесполезны.*

Еслибъ эти полосы были всею толщиною вртзаны въ бимсы и имѣли бы между бимсами карленсы по направленію полосъ, то въ такомъ случаѣ можно было бы согласиться что они «не бесполезны»—это понятно; но такъ какъ объ этомъ не говоритъ Техническій Комитетъ, то надобно полагать, что полосы эти не вртзаны въ бимсы на всю ихъ толщину и по этому не понимаю «не бесполезности» ихъ.

И. Фонъ-Шанцъ.

ВОСПОМИНАНІЯ О ПАРИЖѢ (*).

—
III.

ХРОНОМЕТРИЧЕСКАЯ КАМЕРА.

Надобно отдать справедливость Французамъ, что они во-лнѣ обладаютъ способностію измѣщаться небольшими пространствами. Не говоря уже о частныхъ лицахъ, которыя, не говоря, жмутся въ тѣсныхъ парижскихъ квартиркахъ, но и казенныя помѣщенія для здѣшнихъ учебныхъ заведеній и различныхъ административныхъ бюро не раскидываются широко, въ нихъ и безъ ариадниной нитки не заблудишься. Тамъ не увидишь тоже залъ съ скульптурными украшеніями, колоннами и прочими принадлежностями дворцовъ; нѣтъ шкаповъ, стоящихъ дороже того, что въ нихъ хранится, нѣтъ обстановки пригодной гостинымъ и люднымъ магазинамъ; напротивъ, все просто до послѣдней степени простоты, все подъ руками, уютно; ничего для парада, и все для дѣла. Такъ и хочется примѣнить тутъ пословицу: «не красна изба углами а... и т. д.», которую мы сложили, кажется, для другихъ, а ужъ никакъ не для себя.

Если бы я, исходявъ депо по всѣмъ направленіямъ, не вспомнилъ о хронометрической камерѣ, то конечно никогда не наткнулся бы на нее... а кажется, чего бы удобнѣе сдѣлать изъ хронометровъ парадную выставку! Самымъ скромнымъ образомъ приютилась она на дворѣ депо, въ углу нижняго этажа—и входъ-то въ нее изъ какого-то закоулочка. Все помѣщеніе состоитъ изъ одной комнаты, раздѣленной

(*) Мор. Сб. 1859 г., №№ 2 и 6.

параллельно окошку, сплошной стеклянной перегородкой, за которою хранятся хронометры; въ первомъ же отдѣленіи, т. е. попросту, въ передней, стоитъ чугунная печь, какими у насъ просушиваютъ сырость, сложено нѣсколько вязанокъ дровъ и ящики, служащіе для пересылки хронометровъ. Во второмъ отдѣленіи, въ которомъ всѣ стѣны и потолокъ обиты досками, сдѣланы на-право и на-лѣво полки съ мѣстами для постановки хронометровъ, которыхъ насчиталъ я до 60, отъ разныхъ мастеровъ; нѣкоторые изъ хронометровъ новые, полученные отъ мастеровъ для конкурса, другіе старые, присланные изъ портовъ для исправленія и повѣрки. Тутъ-же виситъ термометръ à max. et min. На задней стѣнѣ находится регуляторъ (астрономическіе часы съ уравнительнымъ маятникомъ); по обѣ стороны его, теплая и холодная, сухія ванны для повѣрки хронометровъ при высокихъ и низкихъ температурахъ. Ванны эти устроены въ видѣ шкафовъ съ полочками, по среди которыхъ проходятъ трубы: въ теплой мѣдная, а въ холодной жестяная. Въ первой находится внизу, газовой рожокъ посредствомъ, котораго температура въ шкапѣ возвышается до $+ 30^{\circ}\text{C}$.; во вторую насыпается чрезъ верхнюю воронку ледъ въ кусочкахъ, понижающій температуру холодной ванны до $+ 6^{\circ}\text{C}$. Для сравненія хронометровъ съ регуляторомъ употребляютъ стѣнной бойщикъ (compteur) Breguet'a, устроенный въ видѣ стѣнныхъ небольшихъ часовъ съ маятникомъ, гирей и колокольчикомъ, который даетъ отрывистые удары, безъ продолженія звука. Ходъ бойщика устанавливается по ходу регулятора и тогда, слыша удары колокольчика, сравненіе хронометровъ уже не представляетъ труда. Однако нынѣ эти наблюденія еще болѣе облегчены. Мастеръ Redier изобрѣлъ бойщикъ въ величину карманныхъ часовъ съ двумя стрѣлками, различное положеніе, которыхъ дастъ мѣру сравненія хронометровъ. Я не знаю въ подробности устройства этого бойщика, потому что тогда онъ только-что былъ принесенъ въ депо на испытаніе; во послѣ, въ *Moniteur de la Flotte* былъ помѣщенъ рапортъ директора депо къ морскому министру, что тщательные опыты,

сдѣланные надъ этимъ инструментомъ, вполне показали всю его выгоду при сравненіи хронометровъ; тѣмъ болѣе, что употребленіе его не требуетъ ни малѣйшей практики и навыка.

На обсерваторіи депо мнѣ не удалось побывать, во первыхъ потому, что трудно было взбираться въ пятый этажъ, а во вторыхъ завѣдывающіи камерою, инженеръ-гидрографъ Lamaghe, откровенно сказалъ, что тамъ рѣшительно нечего смотрѣть, и я, охотно этому повѣрилъ, зная изъ опыта французскую готовность удовлетворять даже пустому любопытству.

Теперь объ обязанностяхъ камеры: ею завѣдуетъ инженеръ-гидрографъ, которому въ помощь даются: младшій инженеръ-гидрографъ (Sous-Ingénieur), писецъ и еще смотритель для присмотра за камерой и обсерваторіей.

Инженеръ-гидрографъ, управляющій камерою и обсерваторією при депо, назначается, по предложенію директора, министромъ. Главная обязанность его заключается въ испытаніи всѣхъ хронометровъ, какъ представленныхъ мастерами на конкурсъ, такъ и тѣхъ, которые были отданы на исправленіе. Подъ вѣдѣніемъ главнаго инженеръ-гидрографа, онъ ведетъ журналъ всѣхъ переходовъ каждаго хронометра, начиная съ поступленія его отъ мастера въ депо, потомъ на обсерваторію для испытанія, далѣе на суда, наконецъ обратно къ мастеру для поправки; тамъ же записываются въ чемъ состояли поправки, когда возобновлено масло и проч. Въ другой журналъ заносится ходъ каждаго хронометра, температуры между двумя послѣдовательными наблюденіями, обстоятельства, которыя могли имѣть вліяніе на измѣненіе хода и проч. Онъ же составляетъ замѣтки для каждаго хронометра, отпускаемаго изъ депо; разбираетъ различныя замѣчанія, присылаемыя изъ портовыхъ обсерваторій и съ судовъ флота и, наконецъ, въ кругъ его же обязанностей входятъ изысканія всѣхъ родовъ, относительно усовершенствованія хронометровъ, изслѣдованія законовъ измѣренія ихъ хода и организація методъ наблюденій. Рапорты его по этимъ пред-

метамъ, скрѣпляемые главнымъ инженеръ-гидрографомъ, поступаютъ къ директору депо, который, если то нужно, представляетъ ихъ съ своими замѣчаніями министру. Каждый полгода отдается полный отчетъ о ходѣ занятій въ камерѣ.

Младшій инженеръ-гидрографъ занимается спеціально, подъ руководствомъ завѣдывающаго камерою, наблюденіями и вычисленіями относительно хода хронометровъ, поступившихъ на конкурсъ или изъ поправки. Кромѣ того онъ помогаетъ начальнику камеры во всѣхъ его хронометрическихъ занятіяхъ и въ изысканіяхъ, имѣющихъ цѣлю усовершенствованіе хронометрическихъ работъ. Въ случаѣ недолгаго отсутствія начальника камеры, младшій инженеръ-гидрографъ занимаетъ его мѣсто. Черезъ два года онъ замѣняется другимъ.

Помощникъ (*adjoint*) или лучше сказать смотритель камеры, занимается заводкою хронометровъ, упаковкою ихъ для пересылки и тому подобными подробностями внутренней камерной службы.

При испытаніи хронометровъ, для опредѣленія ихъ годности, предписано, до новаго приказанія, неотступно слѣдовать методъ наблюденій и вычисленій, предложенной г. Lieussou. Каждый хронометръ допускается на конкурсъ не болѣе трехъ разъ, пока не удовлетворитъ правиламъ пріемной программы. Если и при третьей пробѣ онъ не выполняетъ условій, то возвращается окончательно мастеру; если же удовлетворяетъ, то инженеръ, завѣдывающій камерою подаетъ о томъ рапортъ главному инженеръ-гидрографу, чрезъ посредство котораго, директоръ депо испрашиваетъ разрѣшенія министра на покупку такого инструмента. Получивъ это разрѣшеніе, передаютъ хронометръ въ пріемную комиссію и правитель канцеляріи даетъ приказаніе сдать инструментъ инженеру, который внеся его въ каталогъ, подвергаетъ ежедневнымъ наблюденіямъ до отсылки въ порта.

Когда хронометры присылаются изъ портовъ, то поступаютъ также въ пріемную комиссію и потомъ отсылаются на обсерваторію. Инженеръ разсмотрѣвъ ихъ, доноситъ о ре-

зультатъ главному инженеръ-гидрографу, который если нужно приказываетъ отдать ихъ на исправленіе; послѣ чего хронометры вновь поступаютъ на испытаніе, и если окажутся годными, то заносятся въ приходъ для новой высылки въ порта. Отсылкою этою занимается содержатель магазина.

Когда мастеръ отказывается отъ исправленія хронометра, по причинѣ важныхъ поврежденій, то такой инструментъ подвергается осмотру комисіи, которая состоитъ изъ начальника камеры, одного изъ морскихъ офицеровъ, прикомандированныхъ къ депо и посторонняго часового мастера какъ эксперта, которому выдается за это вознагражденіе. Комисія составляетъ протоколъ, который въ случаѣ удостоенія инструмента въ негодность, представляется министру.

У всякаго хронометра, отсылаемаго изъ депо въ портовые обсерваторіи, должна быть наклеена внутри ящика записка, показывающая давность смазки и уравненіе хода. Кромѣ того инженеръ прилагаетъ, если нужно и другія, болѣе подробныя замѣчанія, о достоинствѣ инструмента и прежней его службѣ.

Офицеры, завѣдывающіе обсерваторіями въ портахъ, обязаны ежемѣсячно присылать въ депо вѣдомости двухъ родовъ. Въ одной изъ нихъ даются свѣдѣнія о приѣмѣ и отпускѣ хронометровъ, съ обозначеніемъ откуда они поступили и куда отпущены; въ другой значится: 1) средній ходъ часовъ и всѣхъ хронометровъ обсерваторіи, въ теченіе каждаго десяти дней, 2) среднюю температуру хронометрической залы въ 9 часовъ утра, для каждаго десяти дней. Всѣ сношенія между офицерами, завѣдывающими портовыми обсерваторіями и инженеромъ, управляющимъ центральною обсерваторіею при депо, имѣющія предметомъ усовершенствованія ухода за хронометрами и методъ наблюдений, производятся не иначе, какъ чрезъ посредство морскихъ префектовъ на имя директора депо.

Принято за основное правило избѣгать, по возможности, пересылки хронометровъ изъ портовъ въ депо. Когда же окажется это необходимымъ, то принимаются всѣ предосторож-

ности для тщательной упаковки инструмента, употребляя для каждого изъ нихъ особенный ящикъ, нарочно къ тому приспособленный. Въмѣсто дна у такого ящика вставлена кожаная подушка набитая шерстью, на которой хронометръ стоитъ, какъ на рессорахъ. При этомъ препровождаются всѣ свѣдѣнія объ инструментѣ, полученныя съ судна, гдѣ онъ находился.

Хронометры, передаваемые съ обсерваторіи на судно, должны непременно находиться въ пересылочномъ ящикѣ; при этомъ сообщается: состояніе хронометра относительно средняго времени, давность смазки, дневной ходъ по послѣднимъ наблюденіямъ и наконецъ результаты, полученные при подверганіи инструмента вліянію различныхъ температуръ.

При поступленіи хронометра съ судна на обсерваторію, свѣдѣнія объ немъ за подписью командира и офицера, которому инструментъ былъ порученъ, должны заключать слѣдующее: 1) рядъ *состояній*, полученныхъ изъ наблюденій и отнесенныхъ къ полдню средняго времени мѣста; 2) среднія температуры ящика въ 9 ч. утра, въ промежуткахъ между наблюденіями *состояній*; 3) указанія на различныя обстоятельства, сопровождавшія плаваніе, которыя могли имѣть вліяніе на измѣненіе хода хронометра.

Когда хронометръ выданъ на судно, то возвращеніе его на обсерваторію для перемѣны, можетъ послѣдовать только при слѣдующихъ обстоятельствахъ: 1) если масло не перемѣнено три года; 2) если какой нибудь необыкновенный случай повредилъ его такъ, что уже нельзя болѣе надѣяться на правильность хода; 3) если, судя по назначенію судна, можно предполагать, что прежде окончанія кампаніи, давность смазки превзойдетъ три года.

Когда судно исправляется въ одномъ изъ портовъ Франціи или стоитъ въ ожиданіи назначенія, то хронометры его хранятся на портовой обсерваторіи.

IV.

КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОЕ УЧИЛИЩЕ.

Въ настоящее время это училище—Ecole impériale d'application du génie maritime—находится въ верхнемъ этажѣ того же зданія, гдѣ помѣщается гидрографическое депо; но это помѣщеніе временное и устроено на скорую руку, при переводѣ школы въ Парижъ изъ Лоріана; теперь же для него устроивается (можетъ быть уже и готово) особое зданіе на углу улицъ de Lille и du Vas. Конечно на новоселья не будетъ уже такой тѣсноты, какъ теперь и вѣроятно тогда дикій и вовсе несовременный параграфъ устава школы, объ ограниченіи числа вольныхъ слушателей, *за немлнїемъ мѣста*, будетъ исключень. Надобно однако удивляться Французской хитрости съ которою устроено это училище, чуть-чуть что не на чердакѣ; правда что аудиторіи крошечныя (ихъ три), въ которыхъ едва помѣщается до 10 человекъ; но за то около нихъ найдете и чертежный залъ и модельную и библиотечку, да еще кабинеты для директора и профессоровъ. Все это приспособлено очень удобно и блистаетъ отсутствиемъ роскоши. Ученики всѣ входящіе; жаль что при посѣщеніи моемъ школы (въ Іюнь), лекціи уже прекратились; однако я нашелъ начальника ея, г. Реша (Reesch, directeur des constructios navales, соотвѣтств. нашему старшему портовому инженеру) въ своемъ кабинетѣ, гдѣ онъ меня и принялъ, по обыкновенію, весьма любезно.

Разговоръ, какъ обыкновенно, начался съ хвалебнаго гимна человѣческому разуму, умѣвшему вдохнуть кораблю паровую жизнь, и по этой избитой колесѣ быстро долетѣлъ до главнаго, что мнѣ именно было нужно—услышать отъ директора, какъ лица компетентнаго въ наукѣ кораблестроенія, о настоящемъ состояніи ея литературы во Франціи. Но тутъ-то и сорвалось. Онъ рѣшительно объявилъ, что не можетъ указать ни на одно новое сочиненіе по этой части, достойное вниманія. Однако, возразилъ я, судостроеніе у васъ сто-

игъ на высокої степени совершенства (нельзя же было не польстить), такъ гдѣ же путь, по которому дошли до него, неужели всѣ усовершенствованія, какъ тайна, остались въ стѣнахъ адмиралтействъ; вѣдь нынѣ не средніе вѣка и инженеры не монахи. Но директоръ стоялъ на своемъ. Я было упомянулъ о новенькомъ руководствѣ Вьеля къ построению судовъ; директоръ съ презрѣніемъ отозвался, что о такой книгѣ и не слыхалъ, что вѣроятно это что нибудь для купеческихъ верфей. Тогда я взялся съ другой стороны, началъ спрашивать о курсахъ, по которымъ читается кораблестроеніе въ училищѣ; директоръ, сей часъ же замѣтилъ съ ироніей, что профессора не слѣдуютъ ни какимъ курсамъ, и у каждаго изъ нихъ курсъ здѣсь (указывая пальцемъ на лобъ). Припомнивъ при этомъ, что совершенно такой же отвѣтъ слышалъ уже я отъ директора de l'école préparatoire de la marine, Лорьоля, и что ни кто изъ нашихъ офицеровъ, находясь въ Брестѣ, не могъ добыть литографированныхъ курсовъ тамошней морской школы (*); нельзя не согласиться, что такая таинственность имѣетъ свое основаніе: записки, составленныя профессоромъ для своихъ учениковъ или записанныя ими со словъ профессора, имѣютъ значеніе, въ такомъ необработанномъ видѣ, только внутри заведенія. Отсутствіе же печатныхъ руководствъ проистекаетъ изъ совершенно правильнаго пониманія учебнаго дѣла:—оно тогда только можетъ принести плодъ, когда профессоръ силою собственнаго убѣжденія, увлекаетъ слушателей къ воспріятію истинъ имъ излагаемыхъ. Можетъ-ли же быть это при неуклонномъ чтеніи по руководству утвержденному начальствомъ? личность профессора стирается тутъ до печальнаго образа приходскаго учителя. Вотъ мы такъ очень падки до печатныхъ руководствъ; хлопотъ менѣе.....

На поступленіе въ Кораблестроительное училище имѣютъ право только воспитанники Политехнической школы, вы-

(*) Мнѣ только случайно удалось достать въ Парижѣ эти курсы, при чемъ книгопродавецъ говорилъ, что они библиографическая рѣдкость.

державшіе тамъ окончательный экзаменъ и признанные способными къ занятію общественныхъ должностей. Число ихъ не постоянное и опредѣляется начальствомъ ежегодно, смотря по ваканціямъ въ инженерномъ вѣдомствѣ (*). Въ 1858 году въ старшемъ классѣ было 5, а въ среднемъ 6 казенныхъ учениковъ. Въ директоры училища избирается одинъ изъ старшихъ портовыхъ инженеровъ; онъ сносится прямо съ морскимъ министромъ. Изъ состоящихъ при училищѣ инженеровъ, старшій въ чинѣ, исправляетъ должность помощника директора, и подъ наблюденіемъ его имѣетъ ближайшій надзоръ за порядкомъ и дисциплиной въ училищѣ; онъ замѣняетъ директора, въ случаѣ его отсутствія. Какъ ученики, такъ и всѣ служащіе въ училищѣ, находятся подъ непосредственнымъ его начальствомъ. Онъ же завѣдываетъ всею матеріальною частію, моделями, библіотекою и архивомъ.

Въ обязанность директора входитъ также преподаваніе одной изъ наукъ по своему выбору; остальные преподаются тремя инженерами офицерами, назначаемыми министромъ. Счетная часть читается административнымъ чиновникомъ; для рисованія и англійскаго языка приглашаются особые учителя.

По окончаніи полнаго курса, ученики подвергаются экзамену изъ всѣхъ, пройденныхъ ими предметовъ; выдержавшіе испытаніе производятся въ младшіе инженеры третьяго класса, по мѣрѣ открывающихся ваканцій; очередь въ этомъ случаѣ идетъ по старшинству экзаменныхъ результатовъ.

Полный курсъ обученія продолжается два съ половиною года по программамъ, помѣщеннымъ въ концѣ статьи (№ 1). Ученики проводятъ три зимы въ Парижѣ, гдѣ слушаютъ курсы, читаемые въ училищѣ, и два лѣта, въ портахъ для изученія практическихъ приложеній наукъ.

(*) По штату, Инженерный Корпусъ кораблестроителей состоитъ: изъ 1 главнаго инспектора 10 старшихъ инженеровъ (1-го и 2-го класса), 36 инженеровъ (1-го и 2-го класса) 64 Sous-ingénieurs (1-го 2-го и 3-го класса).

Зимніе курсы для учениковъ перваго года начинаются 1 Декабря, а для учениковъ втораго и третьяго года 1 Ноября. Оканчивается же 1 Мая, для двухъ младшихъ выпусковъ, и 15 Апрѣля для старшаго; впрочемъ занятія выпускныхъ продолжаются обыкновенно до 15 Мая, для приготовленія къ окончательному экзамену.

Ученики двухъ младшихъ выпусковъ 1 же Мая отправляются въ порта; каждый изъ нихъ получаетъ при этомъ отъ директора подробную инструкцію, опредѣляющую роль практическихъ занятій. По прибытіи въ порта ученики представляютъ старшему инженеру данныя имъ инструкціи, сообразно съ которыми размѣщаютъ ихъ въ вѣденіе инженеровъ, производящихъ работы. Старшій же инженеръ наблюдаетъ за прилежаніемъ учениковъ и за тѣмъ, чтобы дѣйствительно сообщаемы были имъ всѣ необходимыя знанія. Ученики ведутъ при этомъ журналы своимъ занятіямъ, прилагая къ нимъ объяснительныя чертежи и планы; журналы эти разсматриваются инженерами, въ вѣденіи которыхъ ученики состояли и скрѣпляются старшимъ инженеромъ. Ученики занимавшіеся съ успѣхомъ, получаютъ по рекомендаціямъ инженеровъ - наставниковъ, отпуски съ 1 Октября по 1 Ноября. Тѣже, которые не удостоились этой награды, остаются въ портахъ при работахъ до 1 Ноября и возвращаются прямо въ училище къ началу лекцій.

При возвращеніи въ Парижъ всѣ работы каждаго ученика подвергаются разсмотрѣнію, и оцѣнки ихъ служатъ однимъ изъ данныхъ для распредѣленія учениковъ по старшинству при выпускномъ экзаменѣ.

Во время пребыванія въ Парижѣ, учениковъ водятъ, когда окажется въ томъ надобность, въ мастерскія и заводы. Къ числу учебныхъ же пособій относятся: коллекція моделей по всѣмъ частямъ корабельной архитектуры, вооруженія судовъ и паровыхъ машинъ; модели дѣлаются въ портахъ по заказу училища; онѣ показались мнѣ лучше тѣхъ, что въ Морскомъ Корпусѣ, во первыхъ потому, что въ большихъ размѣрахъ и во вторыхъ, что не раскрашены, не покрыты лакомъ и не

испещрены инкрустациями изъ слоновой кости, перламутра и т. п. Напротивъ, видъ ихъ тотъ самый, какой дѣйстви-тельно имѣютъ предметы ими представляемые въ адмирал-тействѣ. Архивъ, снабженный различными документами, относящимися къ судамъ всѣхъ ранговъ и паровымъ маши-намъ. Тутъ видѣлъ я великолѣпные альбомы, заключающіе практическіе чертежи судовъ, начиная съ отдаленныхъ вре-менъ, оставившія почему либо память въ наукѣ. Библіотека, пополняется ежегодно лучшими сочиненіями морскаго харак-тера на французскомъ и англійскомъ языкахъ; въ нее же получаютъ многія періодическія изданія морскія и промыш-ленные; одно изъ нихъ непременно должно быть англійское. Кромѣ этого, всѣ изданія, литографіи, планы и другіе доку-менты имѣющіе цѣлью развитіе кораблестроенія и посылае-мые изъ министерства къ старшимъ портовымъ инженерамъ, сообщаются также и въ Кораблестроительное училище.

Во время нахождения въ училищѣ, ученики получаютъ отъ казны всѣ классные матеріалы въ натурѣ; когда же командируются на лѣто въ порта, то имъ отпускаются на этотъ предметъ деньги, въ томъ же размѣрѣ какъ осталь-нымъ инженерамъ.

Правильное посѣщеніе учениками лекцій повѣряется еже-дневной переключкой; усердію къ занятіямъ и поведенію ве-дутся списки, и баллы оттуда принимаются въ расчетъ при выпускѣ.

Репетиціи прочитаннаго дѣлаются профессорами весьма ча-сто предъ началомъ лекцій; для оцѣнки знаній употребляютъ баллы отъ 0 до 20. Въ концѣ каждаго семестра, согласно съ баллами, размѣщаютъ учениковъ по старшинству, которое имѣетъ для нихъ большое значеніе въ томъ смыслѣ, что вы-боръ портовъ для лѣтнихъ занятій предоставляется самимъ ученикамъ, но съ условіемъ, что кто стоитъ выше въ спи-скѣ, тотъ прежде нижестоящаго назначаетъ себѣ мѣсто лѣт-нихъ занятій. Въ концѣ каждаго курса берутся средніе изъ балловъ, полученныхъ на репетиціяхъ, которые также при-нимаются въ расчетъ при выходномъ экзаменѣ.

Англійскій языкъ читается по два раза въ недѣлю для каждаго выпуска; урокъ продолжается $1\frac{1}{2}$ часа. Классъ рисованія бываетъ два раза въ недѣлю, по 2 часа, для всѣхъ учениковъ вмѣстѣ.

Коммиссія для выходнаго экзамена, составляется подъ предсѣдательствомъ вице-адмирала изъ слѣдующихъ лицъ:

Главнаго инспектора корабельныхъ инженеровъ

Директора училища

1 Старшаго портоваго инженера

1 Капитана 1-го ранга.

Экзамены дѣлятся на двѣ части, раздѣленные промежуткомъ въ десять дней, во время котораго коммиссія разсматриваетъ чертежныя работы и журналы лѣтнихъ командировокъ.

Въ первую часть экзамена входятъ:

Практика кораблестроенія,

Водоизмѣщеніе и остойчивость,

Крѣпость матеріаловъ,

Теорія кораблестроенія,

Артиллерія.

Во вторую часть:

Прикладная механика,

Технологія,

Практика паровыхъ машинъ,

Теорія паровыхъ машинъ,

Счетоводство.

Вопросы при экзаменѣ даетъ профессоръ, но по выбору коммиссіи. Онъ имѣетъ совѣщательный голосъ и ставитъ баллы, которые входятъ въ составъ средняго балла членовъ коммиссіи. Оцѣнка всѣхъ знаній каждаго воспитанника составляется по таблицѣ, приложенной въ концѣ подъ № 2.

Ученикъ, оказавшійся первымъ по экзамену, получаетъ въ видѣ награды командировку въ Англію, впрочемъ съ условіемъ, если изъ англійскаго языка имѣетъ не менѣе 15 балловъ.

Еженедѣльно собирается у директора конференція изъ профессоровъ для обсужденія различныхъ вопросовъ, по предметамъ касающимся каждаго изъ нихъ. Кромѣ того, ежегодно, по окончаніи курсовъ, комиссія, изъ тѣхъ же членовъ съ присоединеніемъ помощника директора, имѣетъ засѣданіе для обсужденія улучшеній, требуемыхъ училищемъ.

Административная и содержательская части состоятъ изъ четырехъ чиновниковъ: секретаря; одного старшаго рисовальщика, который въ тоже время наблюдаетъ за модельною и библіотекой; одного младшаго рисовальщика и одного писаря.

Для слушанія лекцій допускаются въ училище также и вольноприходящіе слушатели (даже изъ иностранцевъ), если только докажутъ, что достаточно для того подготовлены. Но они далеко не пользуются тѣми пособіями, которыя даются казеннымъ ученикамъ. Такъ напримѣръ, въ архивѣ и библіотекѣ они могутъ работать только съ особеннаго разрѣшенія директора. Лѣтомъ, имъ дозволяется посѣщать порта, разумѣется на свой счетъ, и слѣдить тамъ за работами, но они не поступаютъ въ вѣденіе инженеровъ и, кромѣ того, при посѣщеніи адмиралтействъ должны руководствоваться правилами существующими для постороннихъ посѣтителей. Оставляя училище, вольноприходящіе могутъ потребовать отъ директора свидѣтельства о своихъ занятіяхъ, также о степени прилежанія и успѣховъ ими выказанныхъ.

Изъ этого краткаго очерка не трудно видѣть, что вопросъ объ общемъ образованіи (политехническая школа) и специальномъ (*écoles d'application*), давно уже рѣшенъ во Франціи.... По этому странно какъ-то читать въ настоящее время наивныя разсужденія нашихъ мыслителей о пользѣ такого раздѣленія. Помилуйте, да кто же въ этомъ сомнѣвался когда нибудь!

П. Кузнецовъ.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

№ 1.

Предметы Училищныхъ занятій.

- 1) Практика кораблестроенія.
- 2) Водоизмѣщеніе и остойчивость.
- 3) Крѣпость матеріаловъ.
- 4) Прикладная механика.
- 5) Технологія.
- 6) Практика паровыхъ машинъ.
- 7) Теорія паровыхъ машинъ.
- 8) Теорія кораблестроенія.
- 9) Артиллерія.
- 10) Чертежныя работы.
- 11) Сочиненіе чертежей.
- 12) Составленіе журналовъ лѣтнихъ работъ.
- 13) Рисованіе.
- 14) Англійскій языкъ.
- 15) Счетоводство и портовая администрація.

РАСПРЕДЕЛЕНІЕ УЧЕБНЫХЪ ПРЕДМЕТОВЪ ПО КУРСАМЪ:

1-й годъ.

1) *Практика кораблестроенія*, заключающая разбивку чертежей судовъ, ихъ членовъ, внутренняго расположенія, рангоута, вооруженія и парусности.

2) *Изслѣдованіе водоизмѣщенія и остойчивости* (1-я часть), состоящее въ изложеніи способовъ вычисленія площадей, опредѣленія объема и центра величины подводной части судна и изслѣдованія остойчивости при безконечно малыхъ углахъ крена.

3) *Крѣпость матеріаловъ*. Полное изложеніе крѣпости матеріаловъ, съ многочисленными приложеніями къ случаямъ встрѣчающимся въ практикѣ.

4) *Англійскій языкъ*.

5) *Рисованіе*. Морскіе виды, рисунки судовъ и т. п.

6) *Чертежныя работы*:

а) Чертежъ корабля или фрегата по даннымъ обмѣрамъ (devis).

б) Чертежъ корабля или фрегата или большого пароваго судна по обмѣрамъ, съ ватерлініями и вычисленіями водоизмѣщенія и остойчивости.

с) Чертежъ корабля или фрегата или пароваго транспорта, съ назначеніемъ главнѣйшихъ плотничныхъ работъ и внутренняго расположенія; чертежъ наружности по штату.

2-й Годъ.

1) *Практика паровыхъ машинъ*, заключающая исторію и описаніе главнѣйшихъ родовъ ихъ, употребляемыхъ въ настоящее время на судахъ и подробное изслѣдованіе различныхъ частей машинъ, котловъ и движителей.

2) *Теорія паровыхъ машинъ*, заключающая геометрическое изслѣдованіе паровыхъ машинъ, физическія свойства паровъ и начала динамическаго дѣйствія ихъ, соотвѣтствующаго опредѣленному расходу топлива.

3) *Прикладная Механика*, заключающая изслѣдованіе машинъ вообще и главнѣйшихъ частей машинъ паровыхъ и употребляемыхъ въ мастерскихъ.

4) *Англійскій языкъ*.

5) *Счетоводство и портовая Администрація* (1-я часть). Организациа портовъ и адмиралтействъ; личный составъ; положеніе о мастеровыхъ.

6) *Чертежныя работы*:

а) Составленіе чертежа судна по даннымъ размѣреніямъ и водоизмѣщенію съ проектомъ парусности.

б) Вычерчиваніе всѣхъ подробностей паровой машины по данному общему ея чертежу; и на оборотъ, составленіе общаго чертежа паровой машины изъ данныхъ ея частей.

7) *Рисованіе*.

3-й Годъ.

1) *Остойчивость* (2-я часть). Изслѣдованіе остойчивости для данныхъ конечныхъ угловъ съ многими приложеніями, особливо къ случаямъ радикальнаго измѣненія въ вооруженіи и къ килеванію.

2) *Теорія Кораблестроенія.* Теорія парусныхъ и паровыхъ судовъ, теорія сопротивленія воды; общія начала образованія подводной части, выполняющія условія ходкости и нагрузки.

3) *Морская Артиллерія.* Систематическое описаніе матеріальной ея части; о выстрѣлахъ и дѣйствіи снарядовъ; расположеніе артиллеріи на судахъ и понятіе о вооруженіи ея флота.

4) *Технологія мастерскихъ.* Литейная, кузница, установка паровыхъ машинъ, котельное мастерство, мачтовое, приѣмка лѣсовъ, пильня, сверлильня, конопатное мастерство, канатный заводъ.

Общія замѣчанія о качествахъ и недостаткахъ матеріаловъ, употребляемыхъ при постройкѣ судовъ, какъ напримѣръ металловъ, лѣсовъ, веществъ жирныхъ и смолистыхъ, пеньки и проч.

5) *Счетоводство (2-я часть).* Общія правила денежной и матеріальной отчетности.

6) *Англійскій языкъ.*

7) *Чертежныя работы:*

а) проектъ паровой машины для даннаго судна.

б) Проектъ военнаго судна или большаго пароваго транспорта по общимъ даннымъ, удовлетворяющимъ потребному водонзмѣщенію; при этомъ чертежи парусности, размѣры двигателя и его помѣщеніе.

8) *Рисованіе.*

РАБОТЫ ВО ВРЕМЯ КОМАНДИРОВОКЪ ВЪ ПОРТА.

Первая лѣтняя командировка посвящается на изученіе строительныхъ работъ о которыхъ читано было въ первый учебный годъ; кромѣ того ученики должны заниматься въ мастерскихъ, исключая тѣхъ, гдѣ выдѣлываются металлическія вещи.

Командировка втораго года посвящается преимущественно на изученіе паровыхъ машинъ и работъ въ металлическихъ мастерскихъ; работы учениковъ должны обнимать все относящееся до пароваго мореходства.

№ 2.

НАЗВАНІЯ ПРЕД- МЕТОВЪ.		Средній балъ въ теченіи курса.	Половина средня- го бала.	Средній экзамен- ный балъ.	Сумма чиселъ 3 и 4 колонъ.	Коэффициентъ при- своенный каждому предмету.	Произведеніе чи- селъ 5 и 6 колонъ.
		2	3	4	5	6	7
1	Практика Корабле- строенія	a	$\frac{1}{2}a$	a'	$A = \frac{1}{2}a + a'$	2	2A
2	Водоизмѣщеніе и ос- тойчивость	b	$\frac{1}{2}b$	b'	$B = \frac{1}{2}b + b'$	2	2B
3	Крѣпость матеріаловъ.	c	$\frac{1}{2}c$	c'	C	2	2C
4	Прикладная механика.	d	$\frac{1}{2}d$	d'	D	2	2D
5	Технологія	e	$\frac{1}{2}e$	e'	E	1	1E
6	Практика паров. ма- шинъ	f	$\frac{1}{2}f$	f'	F	3	3F
7	Теорія паровыхъ ма- шинъ	g	$\frac{1}{2}g$	g'	G	3	3G
8	Теорія кораблестрое- нія	h	$\frac{1}{2}h$	h'	H	3	3H
9	Артиллерія	i	$\frac{1}{2}i$	i'	I	1	1I
10	Чертежныя работы . .	j	$\frac{1}{2}j$	j'	J	2	2J
11	Сочиненіе чертежей .	k	$\frac{1}{2}k$	k'	K	3	3K
12	Журналы командиро- вокъ	l	$\frac{1}{2}l$	l'	L	4	4L
13	Рисованіе	m	$\frac{1}{2}m$	m'	M	1	1M
14	Англійскій языкъ . .	n	$\frac{1}{2}n$	n'	N	2	2N
15	Счетоводство	o	$\frac{1}{2}o$	o'	$O = \frac{1}{2}o + o'$	1	1O
16	Прилежаніе и поведе- ніе	p	$\frac{1}{2}p$	p'	$P = \frac{1}{2}p + p'$	1	1P
Общая сумма . . .							S

Примѣчаніе. Характеризованіе предметовъ коэффициентами, кажется мнѣ весьма умнымъ дѣломъ. Неупотребленіе у насъ подобныхъ коэффициентовъ приводитъ иногда къ невольной несправедливости: случается, что ученикъ получившій большіе баллы во второстепенныхъ предметахъ, искусствахъ (рисованіи, черченіи) или языкахъ, становится выше того, который добросовѣстно занимался своею спеціальною.

П. К.

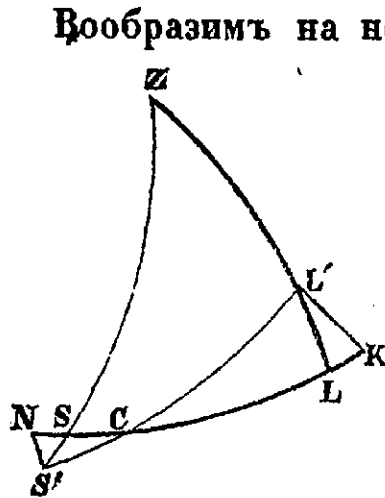
IV.

С М Ъ С Ъ

ПРИМЪЧАНІЕ КЪ СПОСОБУ Г. МУРРЕЯ ДЛЯ ИСПРАВЛЕНІЯ ЛУННЫХЪ РАЗСТОЯНІЙ.

Въ Январской книжкѣ Морскаго Сборника на 1859 годъ, (№ 1, стр. 39—43 смѣси) объясненъ способъ, который предложилъ Лейтенантъ Англійскаго Флота г. Муррей, для исправленія лунныхъ разстояній. Способъ этотъ дѣйствительно простъ, удобенъ и не требуетъ особыхъ вспомогательныхъ таблицъ; но въ упомянутой статьѣ ему приписывается, на основаніи только двухъ численныхъ примѣровъ, такая степень точности, какой онъ весьма часто не можетъ достигнуть. Въ сущности способъ г. Муррея есть приблизительный, и ограничивается принятіемъ въ расчетъ однихъ лишь членовъ первой степени, относительно паралаксовъ и рефракцій луны и солнца, или другаго свѣтила; но разность паралакса высоты луны и рефракціи можетъ простираться до 55 минутъ и потому пренебреженіе члена, зависящаго отъ квадрата синуса этой разности, можетъ причинять чувствительную погрѣшность. Напр. при высотѣ луны 15° , высотѣ солнца 13° и разстояніи центровъ этихъ свѣтилъ 30° , такая погрѣшность простирается въ исправленіи разстояній почти до 50 секундъ; а отъ того произойдетъ въ долготѣ мѣста ошибки 25 минутъ въ см.

дугѣ. Рассмотримъ какъ вычисляется поправочный членъ для устранения подобныхъ ошибокъ.



Вообразимъ на небесной сферѣ зенитъ Z, истинное мѣсто центра луны L', видимое его мѣсто L; истинное мѣсто центра солнца S', видимое мѣсто его S, и пусть $S'L' = D'$, $SL = D$; $SS' = \rho$, $L'L = \pi$; тогда будетъ D' истинное, D видимое разстояніе центровъ луны и солнца; ρ рефракція безъ паралакса высоты для солнца; π параллаксъ безъ рефракціи для луны. Если ограничимся первыми степенями относительно ρ

и π , то можно исправить лунное разстояніе слѣдующимъ образомъ. Представимъ себѣ дуги NS' и KL' большихъ круговъ, проведенныя изъ S' и изъ L' перпендикулярно къ дугѣ SL или къ ея продолженію, и пусть будетъ C точка, въ которой дуги SL и S'L' взаимно пересѣкаются. Тогда по малости ρ и π можно приближенно положить, что $S'C = NC$ и $L'C = KC$, или

$$S'L' = NK = SL + NS + LK,$$

т. е. $D' = D + NS + LK$.

Считая треугольники NSS' и KLL' очень малыми, можно ихъ рѣшать какъ прямолинейные треугольники, въ которыхъ углы SNS' и LKL' суть прямые; въ этомъ случаѣ

$$NS = SS' \cdot \text{Cos} NSS' = \rho \cdot \text{Cos} ZSL,$$

$$LK = L'L \cdot \text{Cos} LL'K = -LL' \text{Cos} ZLS = -\pi \text{Cos} ZLS.$$

Означимъ уголъ ZSL чрезъ S, а уголъ ZLL чрезъ L; тогда выйдетъ:

$$D' = D + \rho \text{Cos} S - \pi \text{Cos} L \dots (1)$$

Способъ г-на Муррея, равно какъ и другіе подобные же приближенные способы, основываются на этомъ уравненіи и различаются между собою только особенными приемами для вычисленія $\text{Cos} S$ и $\text{Cos} L$.

Пусть будетъ дуга $CL = x$; дуга $CL' = x + u$; тогда изъ сферическаго треугольника CLL', въ которомъ сторона $LL' = \pi$ и уголъ $CLL' = L$, получимъ

$$\text{Cos} (x + u) = \text{Cos} x \text{Cos} \pi + \text{Sin} x \text{Sin} \pi \text{Cos} L,$$

или $\text{Cos } x \text{ Cos } u - \text{Sin } x \text{ Sin } u = \text{Cos } x \text{ Cos } \pi + \text{Sin } x \text{ Sin } \pi \text{ Cos } L$.
Отсюда выходитъ:

$$\text{Sin } u = -\text{Sin } \pi \text{ Cos } L + \text{Cotg } x (\text{Cos } u - \text{Cos } \pi).$$

Такъ какъ π не бываетъ болѣе 55 минутъ, а u еще менѣе, то безъ значительной ошибки можно допустить: $\text{Sin } \pi = \pi \text{Sin } 1''$, $\text{Sin } u = u \text{Sin } 1''$;

$$\text{Cos } \pi = 1 - \frac{1}{2} \pi^2 \text{Sin } 1'', \quad \text{Cos } u = 1 - \frac{1}{2} u^2 \text{Sin } 1'',$$

гдѣ π и u выражаются въ секундахъ; въ этомъ случаѣ

$$u = -\pi \text{ Cos } L + \frac{1}{2} \text{Sin } 1''. \text{Cotg } x (\pi^2 - u^2),$$

Приближено $u = -\pi \text{ Cos } L$; слѣдовательно $\pi^2 - u^2 = \pi^2 \text{Sin}^2 L$; посему $u = -\pi \text{ Cos } L + \frac{1}{2} \text{Sin } 1''. \text{Cotg } x \cdot \pi^2 \text{Sin}^2 L$.

Означивъ также дугу SC чрезъ y , а дугу $S'C$ чрезъ $y + w$ и замѣтивъ, что въ треугольникѣ SCS' сторона $SS' = \rho$ и уголъ $S'SC = 180^\circ - S$, ибо $S = ZSC$, подобнымъ же образомъ найдемъ $w = \rho \text{Cos } S + \frac{1}{2} \text{Sin } 1''. \text{Cotg } y \cdot \rho^2 \text{Sin}^2 S$.

Мы съ точностію имѣемъ $D' = x + y + u + w$; $D = x + y$, или $D' = D + w + u$; и такъ

$$\begin{aligned} D' &= D + \rho \text{Cos } S - \pi \text{ Cos } L \\ &+ \frac{1}{2} \text{Sin } 1''. \pi^2 \cdot \text{Cotg } x \text{ Sin}^2 L \\ &+ \frac{1}{2} \text{Sin } 1''. \rho^2 \cdot \text{Cotg } y \cdot \text{Sin}^2 S \end{aligned}$$

Остается найти $LC = x$ и $SC = y$. Въ сферическихъ треугольникахъ $SS'C$ и $LL'C$ стороны $SS' = \rho$ и $LL' = \pi$, $LC = x$, $SC = y$; означивъ углы $SS'C$, $LL'C$ и SCS' или LCL' , чрезъ S' , L' и C , выйдетъ

$$\text{Sin } C = \frac{\text{Sin } \rho \text{ Sin } S'}{\text{Sin } y} = \frac{\text{Sin } \pi \text{ Sin } L'}{\text{Sin } x};$$

Но $x + y = D$; посему

$$\frac{\text{Sin } (D-x)}{\text{Sin } x} = \frac{\text{Sin } \rho}{\text{Sin } \pi} \cdot \frac{\text{Sin } S'}{\text{Sin } L'}$$

Пусть истинная высота центра луны $= h'$, истинная высота центра солнца $= H'$; тогда изъ треугольника $ZL'S'$, въ которомъ $ZS' = 90^\circ - H'$ и $ZL' = 90^\circ - h'$, получимъ:

$$\frac{\text{Sin } S'}{\text{Sin } L'} = \frac{\text{Cos } h'}{\text{Cos } H'}$$

вмѣсто $\text{Sin } \rho : \text{Sin } \pi$, можно принять $\rho : \pi$, слѣдовательно

$$\frac{\sin (D'-x)}{\sin x} = \frac{\rho \cos h'}{\pi \cos H'}$$

$$\text{и } \cotg x = \left(\frac{\cos D + \frac{\rho \cos h'}{\pi \cos H'}}{\sin D} \right)$$

Если высота солнца H' и луны L' будетъ болѣе 10° , то $\frac{\rho \cos h'}{\pi \cos H'}$ выйдетъ малая дробь; напр. при $H'=h'=10^\circ$ и при

$$D=32^\circ 52' \quad D=49^\circ 4' \quad D=95^\circ 45' \quad D=134^\circ 24'$$

находимъ $y=D-x=2^\circ 52' \quad 4^\circ 4' \quad 5^\circ 45' \quad 4^\circ 24'$;

при большихъ высотахъ будетъ $y=D-x$ гораздо менѣе. — Дробь

$\frac{\rho \cos h'}{\pi \cos H'}$ можетъ быть вычислена для разныхъ высотъ свѣтилъ,

принимая среднюю рефракцію и средній горизонтальный

параллаксъ луны, $57',3$; такимъ образомъ найдемъ, что ког-

да высота луны будетъ болѣе 10° , то

При высотѣ солнца	5°	10°	20°	30°	40°	50°	60°	70°	80°	$89'$
$\frac{\rho \cos h'}{\pi \cos H'}$	$= 0,18$	0,09	0,05	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,016

Эта даетъ весьма легкое средство вычислять $y=D-x$ и $x=D-y$, помощью уравненія: $\sin y = \sin (D-y) \frac{\rho \cos h'}{\pi \cos H'}$; но и этого вычисленія не нужно дѣлать; при помощи таблицы, которая предложена ниже, можно прямо брать y соответственно обстоятельствамъ наблюдений; ошибка въ y до 2 или 3 минутъ не оказываетъ замѣтнаго вліянія.

Основываясь на предыдущемъ, легко составить простыя и удобныя средства для исправленія лунныхъ разстояній. Замѣтимъ сперва, что членъ $\frac{1}{2} \sin 1'' \cdot \rho^2 \cdot \cotg y \cdot \sin^2 S$ можетъ быть пренебреженъ, потому что при высотахъ солнца болѣе 5° , онъ всегда незначителенъ. Такимъ образомъ выдетъ

$$D' = D + \rho \cos S - \pi \cos L + \frac{1}{2} \sin 1'' \cdot \pi^2 \cdot \cotg x \sin^2 L.$$

Пусть видимая высота луны $=L$; солнца $=H'$

истинная высота $=h'$; солнца $=H'$.

Видимое разстояніе центровъ свѣтилъ = D ; истинное = D' ; тогда вычисляемъ:

$$s = D + H + h; \quad \frac{2 \cos \frac{1}{2}s}{\sin D} = A;$$

$$A \cdot \sin \frac{\sin (\frac{1}{2}s - h)}{\cos H} = B; \quad \frac{A \cdot \sin(\frac{1}{2}s - H)}{\cos h} = C;$$

$D' = D + (\rho - B \cdot \rho) - (\pi - \pi \cdot C) + \frac{1}{2}\pi^2 \sin 1'' \cdot \text{Cotg} (D - y) \cdot C(2 - C)$, гдѣ y берется изъ слѣдующей таблицы, въ которой предполагается, что высота луны болѣе 5° ; y ищется съ аргументами H и D ;

Величина угла y ,

при видимомъ разстояніи D луны и солнца

Для высоты солнца	30°	40°	50°	60°	70°	80°	90°	100°	110°	120°	130°
H											
$5^\circ \dots$	$y = 4' 20''$	$5' 56''$	$7' 52''$	$7' 54''$	$8' 49''$	$9' 32''$	$9' 56''$	$9' 55''$	$9' 55''$	$9' 46''$	$8' 35''$
$10 \dots$	$y = 2' 24''$	$3' 1''$	$3' 46''$	$4' 12''$	$4' 40''$	$4' 39''$	$5' 8''$	$5' 8''$	$4' 59''$	$4' 40''$	$4' 41''$
$20 \dots$	$y = 1' 23''$	$1' 47''$	$2' 8''$	$2' 25''$	$2' 39''$	$2' 48''$	$2' 52''$	$2' 51''$	$2' 44''$	$2' 33''$	$2' 16''$
$30 \dots$	$y = 0' 50''$	$1' 5''$	$1' 18''$	$1' 28''$	$1' 36''$	$1' 41''$	$1' 43''$	$1' 42''$	$1' 38''$	$1' 32''$	$1' 20''$
$40 \dots$	$y = 0' 33''$	$0' 39''$	$0' 41''$	$0' 53''$	$1' 5''$	$1' 8''$	$1' 9''$	$1' 8''$	$1' 5''$	$1' 0''$	
$50 \dots$	$y = 0' 33''$	$0' 39''$	$0' 41''$	$0' 55''$	$1' 5''$	$1' 8''$	$1' 9''$	$1' 8''$	$1' 5''$	$1' 0''$	$0' 53''$
$60 - 80^\circ$	т	о	ж	е		т	о	ж	о	$1' 0''$	$0' 53''$

Съ помощію этой таблицы и вышеупомянутыхъ формулъ удобно вычисляется истинное лунное разстояніе. Для опредѣленія члена $C \cdot \pi$ достаточны таблицы логарифмовъ съ 5 или 4 десятичными знаками, а для нахождения прочихъ членовъ можно употреблять логарифмы съ 4 или 3 десятичными знаками.

Пояснимъ предыдущее примѣромъ, который заимствуемъ изъ *Lehrbuch der Navigation, bearbeitet von M. F. Albrecht und C. S. Vierow, Berlin 1854; Nautische Astr. p. 568—573*, гдѣ этотъ примѣръ вычисленъ на стр. 572—573, принимая землю за шаръ, по двумъ точнымъ способамъ. Тамъ даны для центровъ свѣтилъ:

Видимая высота луны $= 18^{\circ}48' = h$; истинн. выс. $= 19^{\circ}41' 32'' = h'$
 солнца $= 6^{\circ}19' = H$; $6^{\circ}1046'' = H'$
 видимое разст. $\odot \text{ } \ominus \dots = 57^{\circ}48'7'' = D$

сумма $s = 82^{\circ}55'$; $\rho = 8'14''$; $\pi = 53'32''$.

$$\frac{1}{2}s = 41^{\circ}27',5 \quad \text{Log } 2 = 0,3010$$

$$h = 18^{\circ}48' \quad \text{Log Cos } \frac{1}{2}s = 9,8747$$

$$H = 6^{\circ}19' \quad \text{Log Cosec } D = 0,0725$$

$$\text{Log } A = 0,2482 \dots \dots \dots 0,2482$$

$$\frac{1}{2}s - h = 22^{\circ}39',5 \dots \text{Log Sin } 9,5858$$

$$\frac{1}{2}s - H = 35^{\circ}8',5 \quad \text{Log Sin } \dots \dots \dots 9,7601$$

$$\text{Log Sec } H = 0,0025 \quad \text{Log Sec } h = 0,0238$$

$$\text{Log } B = 9,8365 \quad \text{Log } C = 0,0321 \quad C = 1,077$$

$$\text{Log } \rho = 2,6937 \quad \text{Log } \pi = 3,5068$$

$$\text{Log } \rho \cdot B = 2,5302 \quad \text{Log } \pi \cdot C = 3,5389$$

$$\rho \cdot B = 5'39'' \quad \pi \cdot C = 57'39''$$

$$\rho = 8'14'' \quad \pi = 53'32''$$

$$\rho - B \cdot \rho = 2'35'' - (\pi - C \cdot \pi) = +4'7''$$

$$C = 1,077 \quad D = 57^{\circ}48'$$

$$2 - C = 0,923 \quad y = 7''$$

$$C \cdot (2 - C) = 100 \quad D - y = 50^{\circ}48'$$

$$\text{Log } \frac{1}{2} \text{Sin } 1'' = 4,3846 - 10$$

$$\text{Log } \pi^2 = 7,0136$$

$$\text{Log } \text{Cotg}(D - y) = 9,9117 - 10$$

$$\text{Log } C \cdot (2 - C) = 0,0000$$

$$\text{Log } 20''4 = 2,3099$$

$$\text{И такъ } D = 57^{\circ}48'7''$$

$$+ \rho - \rho \cdot B = +2'35''$$

$$- (\pi - \pi \cdot C) = +4'7''$$

$$+ \frac{1}{2} \text{Sin } 1'' \text{Cotg}(D - y) \cdot \pi^2 C \cdot (2 - C) = +20''$$

$$\text{ист. разст. } \dots D' = 57^{\circ}55'9''$$

По точнымъ формуламъ выходитъ $D' = 57^{\circ}55'13''$; ошибка

нашего вычисленія составляетъ только 4"; но безъ поправочнаго члена, т. е. вычисляя по способу г. Муррея, ошибка простиралась бы до 25".

А. Савичъ.

ТУРЕЦКАЯ КОЧЕРМА.

Въ статьяхъ касательно Чернаго моря, въ Морскомъ Сборникѣ часто встрѣчаются названія *кочерма* (*), присвоенное у насъ турецкимъ каботажнымъ судамъ, посѣщающимъ восточный берегъ этого моря; но многимъ неизвѣстно совсѣмъ, что это за суда, которыя во всѣ времена находили возможность часто ускользать отъ бдительности нашихъ крейсеровъ и провозить контрабанду къ Черкесамъ, и въ Анатолию отъ послѣднихъ.

Прилагаемый подробный чертежъ снятый съ натуры на Константиновской станціи, корабельнымъ инженеромъ прапорщикомъ Яковлевымъ, можетъ быть полезенъ, какъ любопытнымъ, такъ и любознательнымъ.

Казалось бы, что если такому судну, славящемуся ходкостью при попутномъ вѣтрѣ, придать *подъемный киль*, то оно приобрѣло бы еще достоинство хорошо лавировать, не теряя качества своего, — особенно полезнаго по мѣстнымъ обстоятельствамъ, — легко вытаскиваться на берегъ нѣсколькими человекaми.

Б.

ОБЪЯСНЕНИЕ КЪ ЧЕРТЕЖАМЪ.

- 1—деревянный румпель.
- 2—планка со шихивомъ для фока-шкота.
- 3—деревянные битеньги для крѣпленія фока-шкота и кормовыхъ швартововъ.
- 4—рымъ для руль-талей.

(*) А иногда *чектырма*.

- 5—блокъ для румпель-тапей.
- 6—железные стойки для фальшиваго борта и поручня.
- 7—ящикъ для компаса.
- 8—будка надъ люкомъ въ кормовое отдѣленіе.
- 9—железная помпа для выкачиванія воды изъ интрюма.
- 10—рымы для вантъ.
- 11—рымъ для фока-штага.
- 12—уключены для весель.
- 13—рымъ для утлегарь-бакштаговъ.
- 14—костыльковая планка для крѣпленія кливеръ-шкота.
- 15—скобы для стопоровъ пеньковаго каната.
- 16—рымъ для фока-галса,
- 17—деревянные битеньги для пеньковаго каната.
- 18—рымъ для вадеръ-штага.
- 19—обухъ съ блокомъ для фоковой гардсли.
- 20—рымы для найтововъ филюги.
- 21—кнехты, на которые накладываютъ брагу при вытаскѣ кочермы на берегъ.
- 22—деревянные стойки.
- 23—деревянные подкладки, употребляемыя при вытаскѣ кочермы.

ЗАМѢЧАНІЯ НА СТАТЬЮ Г-НА БОШНЯКА :

ЗАНЯТІЕ ОСТРОВА САХАЛИНА И ЗИМОВКА ВЪ ИМПЕРАТОРСКОЙ ГАВАНИ.

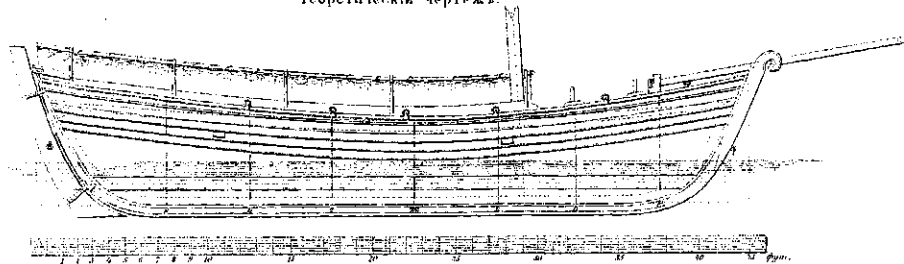
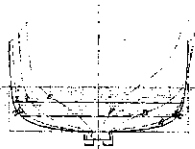
Въ Октябрьской книжкѣ Морскаго Сборника за 1859 годъ, въ части неофициальной, напечатана статья г. Бошняка «Занятіе острова Сахалина и зимовка въ Императорской гавани». Въ этой статьѣ г. Бошнякъ помѣстилъ на страницѣ 403-й слѣдующій отзывъ обо мнѣ:

«Въ Анивѣ, куда «Иртышь» заходилъ для сдачи груза Сахалинской экспедиціи, Маіоръ Буссе, въ противность данныхъ ему распоряженій, забралъ съ транспорта все, что можно было забрать, ссылаясь на то, что въ гавани всего вдоволь.»

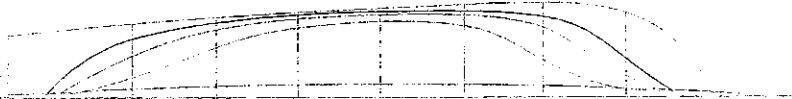
Это показаніе г. Бошняка ложно. Транспортъ «Иртышь» недоставлялъ въ Аниву груза Сахалинской экспедиціи; я

ЧЕРТЕЖИ ТУРЕЦКОЙ КОЧЕРЬМЫ.

Теоретический чертеж.

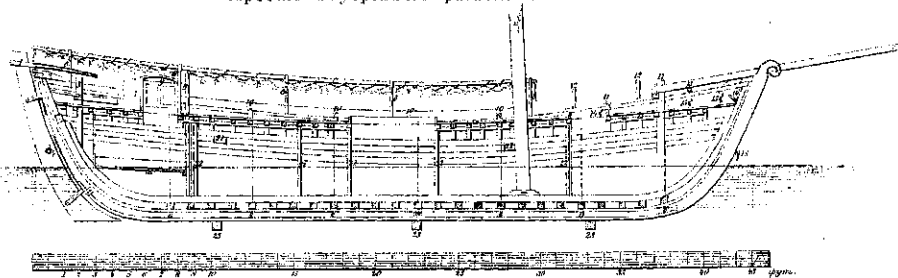
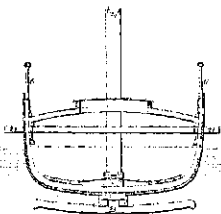


Длина мачты вертикаль. 55 ф. 8 л.
 Ширина киле вертикаль. 10 ф. 8 л.
 на вертикаль. 11 ф. 8 л.
 Высота кочерья 3 ф. 8 л.

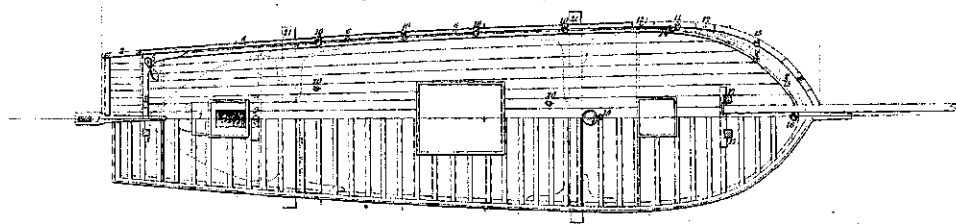


Чертеж внутреннего расположения.

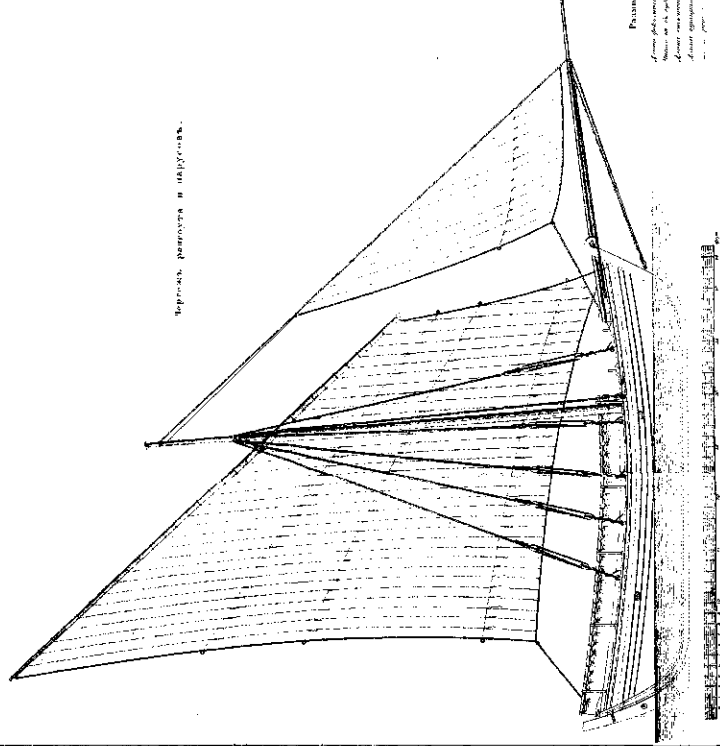
Высота от 188 вертикаль



Чертеж верхней палубы.



Чертеж парусов и парусов.

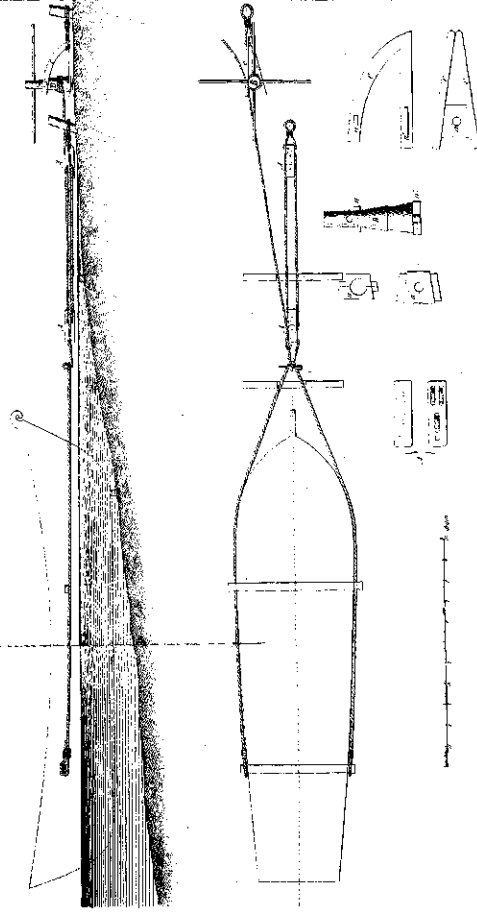


Размеры парусов

Длина для мачты	100
Ширина на 1/3 длины	10
Длина парусов на мачте	10
Длина парусов	10

Чертеж устройства и конструкции мачты

поперечное сечение мачты



не получалъ никакихъ распоряженій относительно груза находившагося на транспортѣ «Иртышь»; съ транспорта ничего не было взято мною въ Муравьевскій постъ. Транспортъ этотъ, *недожда* до поста, по случаю противнаго вѣтра, получилъ посланное мною къ нему на шлюпкѣ предписаніе, не заходить въ Муравьевскій постъ и спуститься прямо въ Императорскую гавань, что видно изъ приложеннаго при семъ подлиннаго рапорта ко мнѣ командира транспорта «Иртышь», Лейтенанта Гаврилова, отъ 2-го Октября 1853 г. за № 354, а слѣдовательно о забраніи провизіи съ транспорта не могло быть и рѣчи.

Повидимому, г. Бошнякъ вывелъ ложное показаніе на меня, для того только, чтобы оправдать несчастную зимовку команды бывшей подъ начальствомъ его въ Императорской гавани. Если это такъ, то нельзя похвалить избранный имъ способъ оправданія.

Зимовка команды на Сахалинѣ подъ моимъ начальствомъ была благополучна: изъ 60 человекъ умеръ 1. Вѣроятно это обстоятельство возбудило досаду на меня г. Бошняка и она высказалась далѣе въ его статьѣ, на страницѣ 410, въ слѣдующихъ словахъ: «Орловъ привезъ мнѣ предписаніе, по случаю различныхъ донесеній съ Сахалина г. Буссе, между прочимъ замѣтимъ, не совсѣмъ съ его стороны храбрыхъ». О донесеніяхъ этихъ главный мѣстный начальникъ Восточной Сибири выразилъ мнѣ мнѣніе свое, болѣе благопріятное чѣмъ г. Бошнякъ, а потому г. Бошнякъ вѣроятно не удивится, что я покажу такъ мало самолюбія къ подобнымъ отзывамъ его обо мнѣ, что даже не стану и отвѣчать на нихъ.

Выше я упомянулъ о благополучной зимовкѣ на Сахалинѣ; но справедливость требуетъ замѣтить, что зимовка Русскихъ на Сахалинѣ, сопровождалась несравненно лучшими мѣстными обстоятельствами, чѣмъ зимовка въ Императорской гавани и потому и смертность была на Сахалинѣ незначительная, несмотря на то, что болѣе половины людей Сахалинской команды, были больны цынгою съ Января по Апрѣль мѣсяцъ.

Надѣюсь, что редакція Морскаго Сборника не откажетъ напечатать вышеизложенныя замѣчанія мои на статью г. Бошняка подтвердивъ и то, что сдѣланное мною указаніе на рапортъ ко мнѣ лейтенанта Гаврилова справедливо.

Виколай Буссе.

15 Марта 1860 года.

Г. Благовѣщенскъ.

ПРИМѢЧАНІЕ РЕДАКЦІИ.

Г-ну Буссе, когда онъ отправлялъ эти «Замѣчанія» въ Редакцію М. Сб., вѣроятно не было извѣстно, что въ № 2 М. Сб. за настоящей годъ, помѣщено письмо г. Бошняка, въ которомъ говорится между прочимъ слѣдующее: «Были ли даны г-ну Буссе какія нибудь инструкціи касательно провизіи и проч. на транспортъ «Иртышь», или нѣтъ, мнѣ неизвѣстно, почему слова «въ противность данныхъ ему инструкцій», и проч. — не мои и ихъ въ представленномъ оригиналѣ не было».

Въ примѣчаніи къ тому же письму г. Бошняка Редакція выразила сожалѣніе, что допущены были перемѣны въ статьѣ, вслѣдствіе предположенія предварительнаго на то согласія автора, по извѣстнымъ отношеніямъ его къ контръ-адмиралу Невельскому, на котораго возложено было просмотрѣть статью г. Бошняка и сказать о ней свое мнѣніе.

Редакціи приходится повторить то же самое въ отношеніи г-на Буссе, присовокупивъ, что мы не имѣемъ никакихъ причинъ не довѣрять его доводамъ, хотя бы они и не сопровождались официальными рапортами.

ОПЫТЫ НАДЪ СМѢШАНЫМЪ ПАРОМЪ.

По порученію Англійскаго Адмиралтейства, въ Вуличѣ производились опыты употребленія въ паровыхъ машинахъ транспорта *Радамантусъ*, смѣшаннаго пара. Для этого при нихъ поставленъ былъ привилегированный приборъ Джона Вецерда (John Wethered), помощію котораго можно употреблять въ

машинѣ смѣшанный (т. е. обыкновенный вмѣстѣ съ нагрѣтымъ) парь, увеличивающій силу машинъ, — какъ это несомнѣнно доказано бывшими опытами. Парь этотъ производитъ экономію въ потребленіи топлива отъ 30 до 50 процентовъ. Способъ, которымъ прилагается эта система состоитъ въ томъ, что къ котлу прикрѣпляютъ другую паровую трубу, которая проводитъ парь къ паронагрѣвательнымъ трубамъ, или другому подобному устройству, помѣщенному, въ удобномъ мѣстѣ, въ топкѣ, или при началѣ дымовой трубы, или въ отдѣльной топкѣ; нагрѣтый парь соединяется съ обыкновеннымъ или до, или во время, входа его въ цилиндръ. Парь во время прохода его чрезъ паронагрѣвательный приборъ нагрѣвается отъ 500 до 600° Фаренгейта. Вылетавшее прежде и такимъ образомъ удержанное или перехваченное тепло употребляется съ пользою въ цилиндрѣ, и дѣйствуетъ на другую часть пара, идущаго прямо изъ котла; парь этотъ всегда болѣе или менѣе насыщенъ, смотря по обстоятельствамъ. Соединенный парь дѣйствуетъ въ цилиндрѣ при 300° и до 450°F, вмѣсто обыкновенно употребляемаго пара низкой температуры. Дѣйствіе употребленія двухъ сортовъ пара таково, что нагрѣтый парь передаетъ часть излишней температуры обыкновенному пару, обращая частички воды, которая всегда въ немъ находится, въ парь, расширяетъ, растягиваетъ его въ нѣсколько сотенъ разъ; — въ то же самое время простой, обыкновенный парь передаетъ часть излишней своей мокроты и обращаетъ паровый газъ въ чистый и сильной упругости парь, — или въ чистый парь высокой температуры.

Въ Англіи, Франціи и Америкѣ много старались дѣлать опытовъ употребленія пара просто высушеннаго или нагрѣтаго, но должны были это отвергнуть или бросить; какъ по высокой температурѣ необходимой для этого, а также и потому, что смазывающіе матеріалы скоро высыхаютъ, набивки и трущіяся части скоро разрушаются, и температура пара въ цилиндрѣ не возможна для управленія механикамъ. Эта-та трудность и заставила обратить вниманіе на смѣшанный парь,

который всегда находится въ вѣденіи механика; потому что поворотомъ ручки клапана, онъ можетъ быть всегда такъ уравненъ, что произведетъ наибольшую механическую работу, при совершенной смазкѣ золотниковъ и цилиндра. Кромѣ того съ этимъ способомъ связана та выгода, что если что случится съ паронагрѣвательнымъ приборомъ, то машины могутъ дѣйствовать простымъ паромъ.

Рядъ опытовъ, произведенныхъ на пароходѣ *Авонъ*, показалъ, что при постоянно одинаковомъ давленіи пара въ котлахъ: машины дѣйствуя, а) простымъ паромъ дали 1070 индикаторныхъ силъ; б) нагрѣтымъ паромъ изъ трехъ котловъ, а изъ четвертаго простымъ дали 1076 индикаторныхъ силъ; и в) смѣшаннымъ паромъ, въ пропорціи 61 часть нагрѣтаго и 69 простаго пара, дали 1200 индикаторныхъ силъ. Адмиралтейство такъ удовлетворено этими опытами, состоявшими болѣе чѣмъ изъ двадцати поѣздокъ или рейсовъ, — что опредѣлило продолжать прилагать эту систему къ судамъ Королевскаго флота. Смѣшанный паръ приложенъ ко всѣмъ пароходамъ извѣстной компаніи Коллинса.

Опыты на пароходѣ *Гибралтаръ* показали, что нагрѣтый паръ, при давленіи въ котлѣ 10 фунтовъ, давалъ 222 индикаторныхъ силы; обыкновенный паръ, при давленіи 14 фунтовъ, давалъ 307 индикаторныхъ силъ; тогда какъ смѣшанный паръ, при 15 фунтахъ давленія, далъ 376 индикаторныхъ силъ.

Когда паръ будетъ только нагрѣтъ или высушенъ, то онъ превращается въ парсвой газъ, а потому принимаетъ и свойства газа; и будучи худымъ проводникомъ тепла, съ трудомъ выдѣляетъ изъ себя тепло необходимое, чтобъ обработать его въ механическую силу; тогда какъ смѣшанный паръ, принадлежа частью къ нагрѣтому и простому пару, есть чистый паръ, который раздѣляя свою теплоту производитъ высшее механическое дѣйствіе.

Приложеніемъ смѣшаннаго пара, достигаются слѣдующія выгоды:

- 1) Экономія топлива отъ 30 до 50 процентовъ.

- 2) Уменьшеніе на одну треть количества питательной воды.
- 3) Можно употреблять меньшіе котлы для той же силы.
- 4) Удобство держать какую угодно упругость, или увеличивать ее по желанію, въ непредвидѣнныхъ случаяхъ.
- 5) Пароходъ можетъ сдѣлать, съ тѣмъ же количествомъ по вѣсу угля, переходъ одною третью дальѣ, или одна треть мѣста нынѣ занимаемаго углемъ можетъ быть употреблена подъ грузъ.
- 6) Менѣе случаевъ къ взрыву.
- 7) Котлы могутъ служить одною третью долѣе.
- 8) Лучшая безвоздушная пустота въ холодильникѣ.
- 9) Одною третью меньше требуется охлаждающей воды въ холодильникѣ.

Ив. Зарубинъ †.

**НАСТОЯЩАЯ СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ПАРОВАГО СУДНА,
ВЫЧИСЛЯЕМАЯ ПО ЧИСЛУ РАЗЪ ПРОХОЖДЕНІЯ
ПО ВЫМѢРЕННОЙ МИЛѢ.**

Находить настоящую, истинную среднюю скорость паро- ваго судна по числу переходовъ вымѣренной мили, и въ особенности въ мѣстахъ гдѣ теченіе или приливы часто мѣ- няются, какъ у береговъ Англіи, дѣло не такъ простое какъ это кажется съ перваго взгляда.

Обыкновенный способъ для этого употребляемый состоитъ въ томъ чтобъ сложивъ всѣ скорости переходовъ чрезъ мѣр- ную милю, раздѣлить на число переходовъ. Чтобы показать, что такое опредѣленіе не даетъ истинной средней скорости, предположимъ случай, въ которомъ судно можетъ итти ровно десять узловъ, по водѣ не подверженной дѣйствию теченія или вѣтра; и что во время перваго перехода теченіе сдѣла- лось противное шесть съ половиною узловъ; потомъ—пять узловъ попутное; потомъ—четыре противное; и наконецъ три съ половиною попутное; тогда скорость его будетъ казаться слѣдующею:

1-й переходъ	$10 - 6\frac{1}{2} = 3\frac{1}{2}$
2-й «	$10 + 5 = 15$
3-й «	$10 - 4 = 6$
4-й «	$10 + 3\frac{1}{2} = 13\frac{1}{2}$

38 | раздѣлить на 4,

будетъ средняя $9\frac{1}{2}$.

И такъ этотъ способъ даетъ выводъ на половину узла менѣе дѣйствительнаго средняго хода. Если же обстоятельства, дѣйствовавшія на ходъ судна въ этомъ опытѣ, примемъ обратно т. е. тѣ которыя замедляли ходъ судна предположимъ помогаютъ ему, а тѣ которыя помогали пусть препятствуютъ, тогда будемъ имѣть:

для 1-го перехода	$10 + 6\frac{1}{2} = 16\frac{1}{2}$
« 2-го «	$10 - 5 = 5$
« 3-го «	$10 + 4 = 14$
« 4-го «	$10 - 3\frac{1}{2} = 6\frac{1}{2}$

42 | раздѣлить на 4

будетъ средняя $10\frac{1}{2}$.

Здѣсь выводъ вышелъ на половину узла болѣе дѣйствительнаго хода. Но если мы возьмемъ среднія скорости каждаго двухъ сряду стоящихъ скоростей, потомъ возьмемъ среднія отъ этихъ среднихъ; и вторыя среднія сложивъ вмѣстѣ, раздѣлимъ на число ихъ получимъ дѣйствительную среднюю скорость. Прилагая это правило къ первому опыту, и вставивъ вмѣсто простыхъ дробей десятичныя получимъ:

	Первая средняя	Вторая средняя
1-й переходъ	3,5	
	9,25	
2-й «	15,0	9,875
	10,5	
3-й «	6,0	10,126
	9,75	
4-й «	13,5	
		<u>20,000</u> раздѣлить на 2

Получимъ дѣйствительную среднюю 10,000,

Примѣняя тоже правило ко 2-му опыту получимъ:

		Первая средняя	Вторая средняя
1-й переходъ	16,5		
		10,75	
2-й "	5,0		10,125
		9,5	
3-й "	14,0		9,875
		10,25	
4-й "	6,5		

20,000 раздѣляя на 2

Получимъ дѣйствительную среднюю 10,000

Слѣдующая таблица показываетъ примѣръ опыта изъ шести переходовъ:

	Оборотовъ ма- шины въ минуту.	Время про- хожденія мяли.		Скорость въ узлахъ каждаго перехода.	Первая средняя скорость.	Вторая средняя скорость.	Замѣчанія.
		Мин.	Сек.				
1-й переходъ	50	4	50	12,414			
					11,629		
2 " "	50	5	32	10,843		11,810	
					11,991		
3 " "	50	4	34	13,139		11,830	
					11,668		
4 " "	49 ¹ / ₄	5	53	10,198		11,780	
					11,892		
5 " "	49 ⁵ / ₄	4	25	13,585		11,849	
					11,806		
6 " "	49 ⁵ / ₄	5	59	10,028			
Среднее число оборотовъ	49 ⁵ / ₄	дѣйствительная средняя 11,817					

Въ этомъ примѣрѣ откинуты четвертыя десятичныя цифры, что облегчая выводъ не дѣлаетъ, или дѣлаетъ очень мало, разности въ окончательномъ выводѣ. Чтобы вывести

алгебраическое правило опредѣленія дѣйствительной скорости судна, при какомъ угодно числѣ переходовъ, которые обозначимъ чрезъ a, b, c, d , и проч., получимъ:

Скорость въ узлахъ каждаго перехода.	Первая средняя.	Вторая средняя.
a	$\frac{a + b}{2}$	
b		$\frac{a + 2b + c}{4}$
	$\frac{b + c}{2}$	
c		$\frac{b + 2c + d}{4}$
	$\frac{c + d}{2}$	
d		$\frac{c + 2d + e}{4}$
	$\frac{d + e}{2}$	
e		$\frac{d + 2e + f}{4}$
	$\frac{e + f}{2}$	
f		$\frac{e + 2f + g}{4}$
	$\frac{f + g}{2}$	
g		$\frac{f + 2g + h}{4}$
	$\frac{g + h}{2}$	
h		

Отсюда для опыта въ восемь переходовъ будемъ имѣть истинную среднюю скорость

$$\underline{\underline{\frac{a + 3b + 4c + 4d + 4e + 4f + 3g + h}{24}}}$$

Для опыта въ шесть переходовъ истинная скорость

$$\underline{\underline{\frac{a + 3b + 4c + 4d + 3e + f}{16}}}$$

Для опыта въ четыре перехода скорость

$$\underline{\underline{\frac{a + 3b + 3c + d}{8}}}$$

И если эти дроби преобразуемъ, то увидимъ что общій законъ для опредѣленія дѣйствительной средней скорости судна будетъ равенъ суммѣ скоростей $\frac{1}{2}$ части перваго и послѣдняго перехода, $\frac{3}{8}$ части втораго и предпослѣдняго перехода, и $\frac{4}{8}$ части всѣхъ промежуточныхъ скоростей, и все это раздѣленное на половицу количества переходовъ, уменьшенную единицей.

Въ *Mechanic's Magazine*, April, 1860, откуда взята эта статья при выводѣ общаго правила изъ приведенныхъ трехъ дробей сказано: *раздѣливъ ихъ на 8*, найдемъ что $\frac{1}{8}$ перваго и послѣдняго перехода, $\frac{3}{8}$ втораго и предпослѣдняго и $\frac{4}{8}$ промежуточныхъ, сложенные вмѣстѣ и раздѣленные на *половинное число* переходовъ, даетъ дѣйствительную среднюю скорость. Я полагаю что тутъ вкралась ошибка, почему и поставилъ вышеприведенное правило, которое согласно и съ примѣрами приведенными въ продолженіи той же статьи.

Къ той же статьѣ приложены таблицы, гдѣ на всѣ промежутки времени, начиная отъ 3', и прибавляя по одной секундѣ до 15' включительно вычислены всѣ соответствующія скорости въ узлахъ; а также вычислены на тѣже моменты и $\frac{1}{8}$ первой и послѣдней скорости, $\frac{3}{8}$ второй и предпослѣдней скорости и $\frac{4}{8}$ промежуточныхъ скоростей, что много можетъ облегчать опредѣленіе дѣйствительной скорости.

Тамъ же помѣщено правило: если шагъ винта или окружность колеса умножимъ на число оборотовъ получимъ приближенно скорость въ узлахъ въ часъ.

Выводъ будетъ болѣе и относится къ точному: какъ 304 къ 300.

И такъ какъ при этомъ больше ни какихъ объясненій не приложено; и если взять шагъ или окружность въ футахъ, то число узловъ будетъ очень велико; а потому я, предлагая это практическое правило для испытанія, полагаю не нужно ли, какъ шагъ, такъ и окружность взять въ видѣ дроби выражающей отношеніе этихъ размѣреній къ цѣлой мили или узлу.

И. Зарубинъ 1.

ДІАГРАМА ВѢТРОВЪ.

Въ Морскомъ Сборникѣ 1855 года № 6, за Юнь, отдѣлъ гидрограф., къ статьѣ карты «Лейтенанта Мори» была приложена діаграма общаго движенія атмосферы. Съ того времени теорія автора подтверждена многочисленными наблюденіями, на основаніи которыхъ г. Мори составилъ новую діаграму, здѣсь прилагаемую.

Среднее различіе и годовая средняя продолжительность вѣтровъ выведены имъ изъ 1 213 930 наблюденій на морѣ.

Профиль среднихъ барометрическихъ высотъ атмосферы выведенъ изъ 90 000 наблюденій надъ барометромъ въ морѣ же.

Объясненіе къ чертежу:

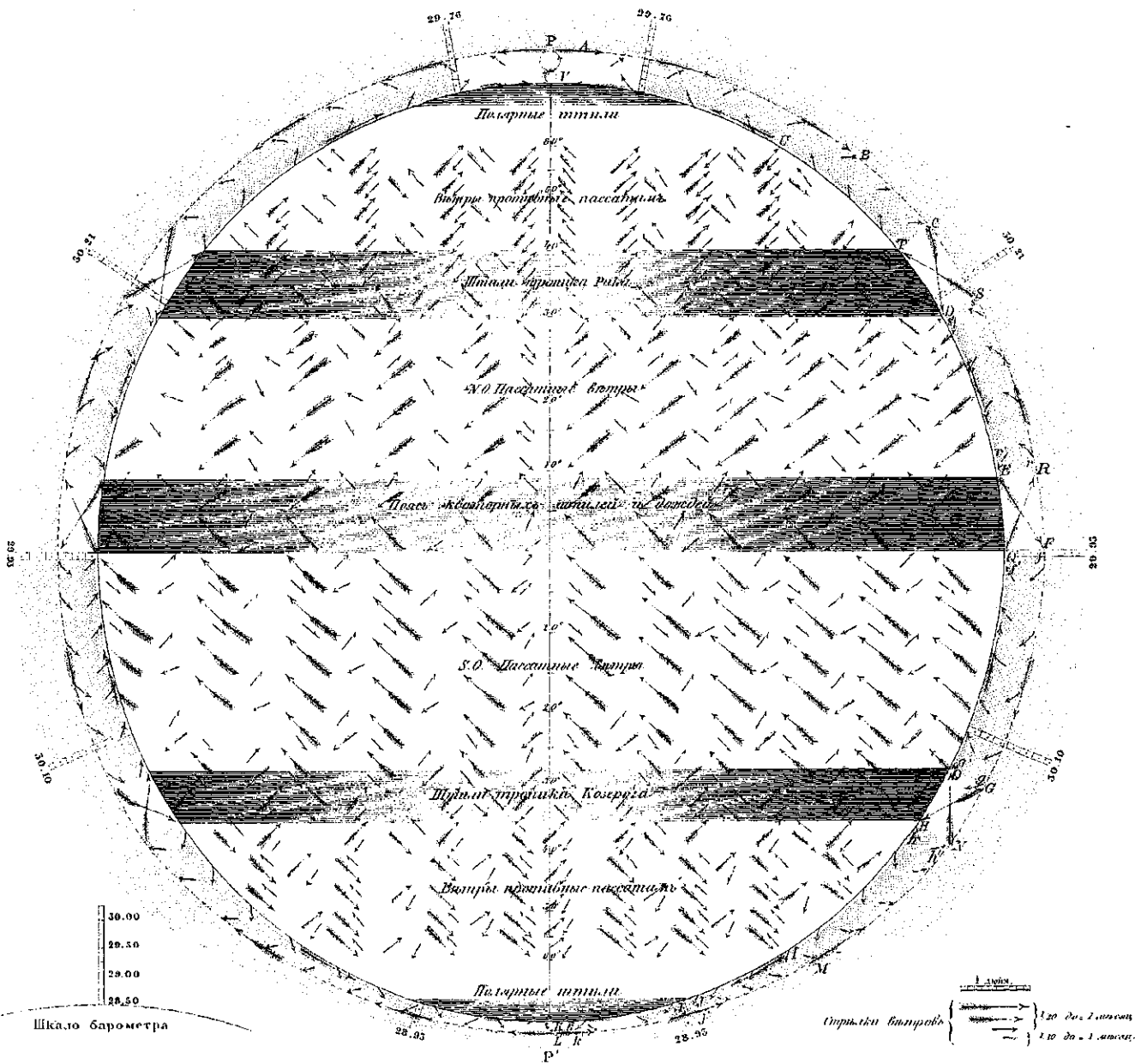
Спола оперенныя стрѣлки показываютъ преобладающіи вѣтеръ; стрѣлки оперенныя съ одной стороны — означаютъ вѣтеръ близкій къ преобладающему; стрѣлки, половинной величины и неоперенныя — показываютъ вѣтеръ, дующій рѣже прочихъ.

ОБЩЕСТВО МОРСКИХЪ АРХИТЕКТОРОВЪ.

(Изъ Mechanic's Magazine).

Развитіе Общества Морскихъ Архитекторовъ идетъ весьма успѣшно. Неболѣе двухъ недѣль послѣ перваго своего собра-

ДИАГРАММА ВѢТРОВЪ И ПРОФИЛЬ АТМОСФЕРЫ.



нія, члены его, благодаря дѣятельности своихъ комитетовъ, были уже въ состояніи принять хорошо обдуманной уставъ Общества, помѣщаемый нами ниже. Перваго Марта 1860 г. или около этого времени тѣ изъ нашихъ читателей, которые сдѣлаются членами или сотрудниками Общества могутъ надѣяться услышать чтеніе перваго драгоцѣннаго собранія матеріаловъ по архитектурѣ.

Учрежденіе этого Общества было встрѣчено общимъ сочувствіемъ и радостію. Задумано оно было еще годъ тому назадъ, но образованіе его въ короткій промежутокъ времени было бы неудобно по многимъ причинамъ, и ежелибы тогда же и открыли его, то вѣроятно оно былобы далеко не такъ крѣпко и сильно какъ учрежденное нынѣ. Только обдуманнымъ, осторожнымъ проведеніемъ идеи о необходимости такой ассоціаціи можно было склонить цѣлый строй офицеровъ, списокъ которыхъ приводимъ ниже, къ образованію большаго ученаго общества. За то результатъ этой медленности вполнѣ вознаграждаетъ понесенную отъ нея потерю, такъ какъ невозможно и представить себѣ собраніе людей имѣющихъ болѣе вліянія на окружающихъ, чѣмъ лица, составляющія это Общество.

Но не по одному только вліянію важенъ для насъ перечень этихъ лицъ, онъ еще ручается намъ что Общество Морскихъ Архитекторовъ будетъ великимъ безпристрастнымъ учрежденіемъ національнымъ. Представителями Адмиралтействъ-Коллегіи являются въ немъ нѣкоторые изъ самыхъ старшихъ членовъ Коллегіи: такъ гг. Sidney Gerbert, Лордъ Clarence Paget — вице-президенты Общества, подобно гг. Watts'у Lloyd'у и Abethell'ю; между тѣмъ какъ въ Совѣтѣ Общества мы встрѣчаемъ имена нѣкоторыхъ весьма замѣчательныхъ кораблестроителейъ королевскаго адмиралтейства. Но Адмиралтействъ-Коллегія не можетъ сдѣлаться господствующею въ Обществѣ если бы даже она и захотѣла достигнуть этого, потому что между вице-президентами его мы встрѣчаемъ также гг. Laird'a и Scottle-Russell'я, а въ совѣтѣ Общества: гг. White, Samuda, Grantham'a. Далѣе компа-

ніа Ллойда имѣеть сильныхъ представителей въ лицѣ гг. Charman'a и Duncan Dunbar'a, которые оба—вице-президенты Общества, а также гг. Martin'a и Ritchie — членовъ совѣта Общества. Чистая теорія уважена въ лицѣ гг. Moseley и г. Woolley—вице-президентовъ Общества. Морскіе инженеръ-механики и морскіе строевые офицеры имѣють своихъ представителей въ гг.: Penn, Maudslay, капитанахъ: Sullivan, Walker, Halsted, Macgregor и сэръ William Armstrong. Что Общество будетъ находиться внѣ всякаго вмѣшательства со стороны правительства, за это ручаются намъ имена гг.: Francis Baring'a, John Pakington'a, James Graham'a, Графа Еленборо, Sidney Herbert'a и Corry, встрѣчаемыхъ нами въ числѣ вице-президентовъ Общества.

Ежедневныя газеты утверждаютъ и совершенно справедливо, что собраніе бывшее 30 Января, подобно предшествовавшимъ, было однимъ изъ самыхъ дружественныхъ. Изъ всѣхъ частей Лондона, изъ Детфорда, Вулича, Чатама и даже изъ отдаленнаго Ширнесса, друзья Общества съѣхались для того чтобы обсудить уставъ и организацію Общества. «Особенныя Постановленія и Правила» опредѣленные ими и приводимыя нами ниже, показываютъ, что дѣло свое они сдѣлали хорошо. Главнѣйшія разсужденія клонились повидимому къ тому, чтобъ Общество было дѣйствительно полезно и долговѣчно — для этого оно должно заниматься дѣлами соответствующими названію своему — должно преимущественно состоять изъ морскихъ архитекторовъ и по этому въ правилахъ мы читаемъ: «Классъ членовъ долженъ состоять исключительно изъ морскихъ архитекторовъ»; и потомъ далѣе видимъ, что каждый кандидатъ на званіе члена долженъ представить совѣту собраніе чертежей корабля, начерченныхъ имъ съ какою нибудь специальною цѣлію, и удостовѣреніе въ томъ, что онъ дѣйствительно участвовалъ въ кораблестроеніи не менѣе семи лѣтъ; что онъ пріобрѣлъ хорошую практическую опытность по своему занятію и отлично понимаетъ свое дѣло. Условія эти не допустятъ число членовъ значительно увеличиться, но за то они высоко поставятъ достоин-

ство Общества. На человека, который послѣ своей фамилии будетъ писать «M. S. N. A.» (Членъ Общества Морскихъ Архитекторовъ) станутъ смотрѣть съ должнымъ уваженіемъ. Чуждаться же Общества ни одному кораблестроителю не приходится, такъ какъ никакія строгія условія не преграждаютъ ему вступленіе въ сотрудничество. Еще послѣднее правило Общества имѣетъ большое значеніе: «Записки Общества не пускать въ продажу; членамъ же и сотрудникамъ Общества разсылать каждому по экземпляру ихъ, бесплатно». Цѣль этого положенія очевидно состоитъ въ томъ, чтобы поощрять людей извѣстныхъ въ наукѣ присоединяться къ Обществу, ибо инымъ путемъ драгоценныя труды его дѣлаются недоступными для нихъ. Ученые журналы будутъ конечно печатать нѣкоторые изъ матеріаловъ читанныхъ въ собраніяхъ, но только нѣкоторые, потому что весьма многіе изъ нихъ вѣроятно окажутся слишкомъ обширными, будутъ сопровождаться слишкомъ большимъ числомъ плановъ и чертежей, такъ что помѣстить ихъ въ періодическомъ изданіи, былобы затруднительно.

Намъ кажется что готовность, съ которою специалисты приняли участіе въ образованіи Общества, есть лучшій отвѣтъ на множество обвиненій, постоянно на нихъ возводимыхъ, людьми мало знакомыми съ дѣломъ. Такъ, годъ или два тому назадъ, сарваеръ Адмиралтейства, съ окружающими инженерами, служили предметомъ остроумія и насмѣшекъ господъ недалеко ушедшихъ въ кораблестроеніи; въ прошедшемъ году такого рода выходки сдѣлались рѣже — благодаря нѣсколькимъ лицамъ, рѣшившимся, наперекоръ народному предубѣжденію, прямо высказывать правду о судахъ королевскаго флота; но даже и теперь есть еще люди утверждающіе, что кораблестроители правительства противятся всякому усовершенствованію. Повторяемъ: всѣ эти господа достаточно опровергнуты тою поспѣшностію, съ какою члены Адмиралтействъ-Коллегии и Королевскаго Адмиралтейства приняли участіе въ Обществѣ, какъ только дѣйствительно морскіе строители рѣшились соединиться для усовершенствованія кораблестроитель-

наго искусства. Сказанное о лицахъ коронной службы прилагается и къ служащимъ въ компаніи Ллойда. У многихъ и про нихъ составилось мнѣніе о враждебности ихъ всякому улучшенію въ кораблестроеніи; но какъ главнѣйшіе дѣятели этой компаніи съ радостію присоединились къ обществу, единственная цѣль котораго состоитъ въ улучшеніи судовъ нашихъ, то и тутъ опроверженіе является само собою. Приведенные случаи и многіе другіе показываютъ намъ, что лучшіе кораблестроители нашего отечества до сихъ поръ довольствовались трудиться по одиночкѣ въ тишинѣ; теперь они соединились и скоро мы услышимъ ихъ.

Нынѣшній составъ должностныхъ лицъ Общества:

Президентъ—герцогъ Портумберландскій; вице-президенты: Графъ Еленборо, Графъ Гарвикъ, сэръ Francis Baring, F. Corry, сэръ James Graham, Sidney Herbert, Лордъ Clarence Paget, сэръ John Pakington, Abethell, Chapman, Duncan Dunbar, Laird, Lloyd, Moseley, J. Penn, J. Scott Rusell, Isaac Watts, Joseph Woolley; члены Совѣта: H. Chatfield, H. Cradock, W. Edye, J. Fincham, W. Henwood, O. W. Lang, J. Luke, F. Martin, W. Moody, A. Moove, J. R. Napier, T. J. Peake, S. Read, T. Precious, W. Rice, J. H. Ritchie, W. B. Robinson, J. D'Aguilar Samuda; P. Thornton, J. Turner, J. White, J. Williams;

Члены сотрудники совѣта сэръ W. Armstrong, Капит.: E. P. Halsted, T. J. Macgregor, T. J. Maudslay, Sullivan и Walker; казначей—J. D'Aguilar Samuda, секретарь—E. J. Reed.

Предметъ занятій Общества морскихъ архитекторовъ, которое учреждено съ цѣлю способствовать улучшенію постройки судовъ и выдѣлки разныхъ судовыхъ принадлежностей, — заключается въ слѣдующемъ :

Во-первыхъ: въ собраніи и соединеніи результатовъ опытности приобрѣтаемой кораблестроителями, инженеръ-механиками, морскими офицерами, шкиперами и др. лицами, независимо другъ отъ друга въ различныхъ частяхъ государства. Взятые порознь результаты эти почти не имѣютъ значенія; соединенные же вмѣстѣ и изданные въ запискахъ

Общества, они будутъ много способствовать улучшенію судовъ нашихъ.

Во-вторыхъ, въ производствѣ соединенными силами, такихъ опытовъ и изслѣдованій, какіе представляются существенными для успѣха науки и искусства кораблестроенія, но которыхъ частныя лица не въ состояніи будутъ предпринять по ихъ сложности и дороговизнѣ.

Въ-третьихъ, въ разсмотрѣніи новыхъ изобрѣтеній и такихъ спеціальныхъ вопросовъ, которые часто возбуждались, но оставались нерѣшенными до учрежденія настоящаго Общества, такъ какъ не существовало никакой народной ассоціаціи, въ которой они могли бы получить рѣшеніе.

Особенныя постановленія Общества.

1) Общество Морскихъ Архитекторовъ должно состоять изъ четырехъ классовъ; именно: членовъ, сотрудниковъ, почетныхъ членовъ и почетныхъ сотрудниковъ.

2) Классъ членовъ долженъ состоять исключительно изъ однихъ морскихъ архитекторовъ.

3) Классъ сотрудниковъ долженъ состоять изъ лицъ способныхъ—или по своей практической дѣятельности, или по своимъ ученымъ свѣдѣніямъ, или же наконецъ по какимъ либо другимъ даннымъ,—къ разсужденію съ морскими архитекторами о качествахъ корабля, его постройкѣ, объ отдѣлкѣ нѣкоторыхъ частей его, фабричномъ производствѣ предметовъ входящихъ въ составъ его, и по вооруженію и снабженію корабля.

4) Классъ почетныхъ членовъ долженъ состоять изъ лицъ, которыя способны быть членами, и на которыхъ совѣтъ найдетъ удобнымъ возложить почетное отличіе.

5) Классъ почетныхъ сотрудниковъ долженъ состоять изъ лицъ, которыя способствовали усовершенствованію судовъ или предметовъ къ нимъ относящихся, и на которыхъ совѣтъ найдетъ удобнымъ возложить почетное отличіе.

Избраніе должностныхъ лицъ Общества и ихъ обязанности.

6) Должностныя лица суть: президентъ, вице-президенты, члены совѣта, члены сотрудники совѣта (число ихъ не должно превышать одну треть числа членовъ совѣта), казначей, два аудитора и одинъ или нѣсколько секретарей.

7) Общее собраніе членовъ и сотрудниковъ Общества производится ежегодно. На этомъ годовомъ собраніи избираются члены совѣта, члены сотрудники совѣта, казначей и аудиторы, на слѣдующій годъ.

8) На этомъ годовомъ общемъ собраніи только одни члены вотируютъ въ избраніи членовъ совѣта; въ избраніи же членовъ сотрудниковъ, казначея и аудиторовъ подають голоса и члены и сотрудники.

9) Новоизбранные члены и члены сотрудники собираются вскорѣ послѣ годоваго общаго собранія, и избирають президента и вице-президентовъ на одинъ годъ. Въ вотированіи участвуютъ члены и члены сотрудники совѣта.

10) Президентъ избирается изъ членовъ и изъ сотрудниковъ. Онъ предсѣдательствуетъ во всѣхъ собраніяхъ Общества и собраніяхъ должностныхъ лицъ Общества, на которыхъ присутствуетъ; онъ ведетъ порядокъ засѣданія.

11) Вице-президенты избираются изъ членовъ и изъ сотрудниковъ. Въ случаѣ отсутствія президента одинъ изъ вице-президентовъ предсѣдательствуетъ на общихъ собраніяхъ Общества и ведетъ порядокъ засѣданія.

12) Въ случаѣ отсутствія президента и всѣхъ вице-президентовъ, собраніе можетъ избрать одного изъ членовъ совѣта или членовъ сотрудниковъ совѣта, въ случаѣ же и ихъ отсутствія, одного изъ присутствующихъ членовъ.

13) При раздѣленіи голосовъ собранія совѣта или Общества на равныя части, голосъ предсѣдательствующаго даетъ перевѣсъ.

14) Должность вице-президента не даетъ права голоса.

15) Всѣ члены занимавшіе должности президента или вице-

президента, пока связь ихъ съ Обществомъ не прекратилась, имѣютъ право засѣдать и вотировать съ членами совѣта.

16) Члены совѣта избираются изъ однихъ только членовъ на годовомъ общемъ собраніи.

17) Члены сотрудники совѣта избираются только изъ однихъ сотрудниковъ, на годовомъ общемъ собраніи.

18) Дѣлами Общества и его хозяйствомъ завѣдываетъ совѣтъ. Члены сотрудники совѣта подаютъ голоса наравнѣ съ членами совѣта во всѣхъ случаяхъ, исключая рѣшенія вопросовъ прямо касающихся постройки и формъ судовъ.

19) Совѣтъ собирается такъ часто, какъ дѣла Общества того требуютъ. Присутствіе «пяти членовъ совѣта» дѣлаетъ засѣданіе дѣйствительнымъ.

20) Совѣтъ можетъ составлять комитеты по изслѣдованію какихъ либо спеціальныхъ предметовъ, и потомъ разбирать ихъ донесенія.

21) Всѣ вопросы рѣшаются въ совѣтѣ по большинству голосовъ, но, по желанію четырехъ членовъ или членовъ-сотрудниковъ, выраженному письменно, — рѣшеніе заявленнаго вопроса отлагается до слѣдующаго собранія совѣта.

22) Годовой отчетъ о суммахъ Общества, его приходахъ и расходахъ за прошедшій годъ, составляется въ правленіи совѣта; проверенный и подписанный аудиторамъ, онъ представляется на годовомъ общемъ собраніи.

23) Совѣтъ долженъ составлять годовой отчетъ о состояніи Общества, который читается на годовомъ общемъ собраніи.

24) Совѣту вмѣняется въ обязанность изыскивать и пользоваться всевозможными средствами способствующими успѣху Общества. Между прочимъ онъ долженъ готовить къ публикаціи матеріалы и бумаги, читанныя въ собраніяхъ, и вообще документы, распространеніе которыхъ можетъ быть полезно Обществу.

25) Только банкиры или члены совѣта могутъ быть избираемы въ казначей.

26) Всѣ члены и сотрудники Общества могутъ быть избираемы въ аудиторы.

27) Аудиторы должны всячески стараться почаще приступать къ отчетамъ денежныхъ предпріятій Общества, они должны повѣрять и подписывать годовой отчетъ о суммахъ Общества, до представленія его совѣтомъ годовому общему собранію.

28) Секретарь или секретари избираются совѣтомъ и по желанію его могутъ быть перемѣняемы послѣ должнаго извѣщенія ихъ объ этомъ. Жалованье секретарю опредѣляется совѣтомъ.

29) Секретарь долженъ по указаніямъ совѣта вести корреспонденцію Общества; ему вмѣняется въ обязанность присутствовать на всѣхъ собраніяхъ Общества и совѣта, вести журналъ каждаго засѣданія, читать въ собраніи журналъ предшествовавшаго засѣданія, объявлять о пожертвованіяхъ дѣлаемыхъ Обществу, надзирать за изданіемъ бумагъ Общества, которыя совѣтъ признаетъ полезнымъ обнародовать, смотрѣть за библіотекою, музеумомъ и конторами Общества, завѣдывать сборомъ подписныхъ суммъ и готовить отчеты. Секретарь самъ занимаетъ себѣ помощниковъ и отвѣчаетъ за нихъ передъ Обществомъ.

30) *Означеніе членовъ и сотрудниковъ.* Каждый членъ сотрудникъ, почетный членъ и почетный сотрудникъ желая показать, что онъ принадлежитъ къ Обществу, долженъ обозначать и тотъ классъ Общества къ которому онъ отнесенъ по слѣдующимъ сокращеннымъ формамъ: M. S. N. A.; Assoc. S. N. A.; Hon. Mem. S. N. A.; Hon. Assoc. S. N. A.

31) *Избраніе членовъ и сотрудниковъ.* Каждый кандидатъ на поступленіе въ члены, или на переводъ въ этотъ классъ изъ сотрудниковъ, долженъ имѣть не менѣе двадцати пяти лѣтъ отъ роду и удовлетворять слѣдующимъ двумъ условіямъ:

а) Представить совѣту собраніе чертежей корабля, начерченныхъ имъ съ какою нибудь спеціальною цѣлью, и при нихъ вычисленія качествъ корабля.

б) Представить еще совѣту свѣдѣнія, показывающія, что онъ спеціально занимался кораблестроеніемъ покрайней мѣрѣ

семь лѣтъ на какомъ либо государственномъ или частномъ кораблестроительномъ учрежденіи, и изъ которыхъ можно было бы видѣть сущность его занятій и періодъ времени въ которой происходило все это. Свѣдѣнія эти должны быть подписаны покрайней мѣрѣ тремя членами, которыхъ подпись будетъ считаться какъ удостовѣреніе въ томъ, что они знаютъ кандидата и одобряютъ представляемая имъ свѣдѣнія.

32) Когда эти два условія выполнены, совѣтъ долженъ разсудить дѣйствительно ли практическая опытность и степень спеціальныхъ свѣдѣній таковы, что кандидатъ можетъ споспѣшествовать Обществу, какъ морской архитекторъ. Если они таковы, то совѣтъ представляетъ предложеніе его о принятіи въ члены, на обыкновенномъ собраніи, для вотированія шарами.

33) *Принятіе сотрудниковъ.* Кандидатъ на сотрудничество долженъ представить совѣту свое предложеніе о принятіи, прилагая свѣдѣнія, изъ которыхъ было бы видно его право на сотрудничество. Предложеніе это, ежели оно будетъ одобрено совѣтомъ, передается въ обыкновенное собраніе Общества, гдѣ члены и сотрудники вмѣстѣ вотируютъ шарами.

34) Число шаровъ рѣшающихъ избраніе должно составлять покрайней мѣрѣ четыре-пятыхъ всего числа вотирующихъ.

35) *Подписка.* Каждый членъ и каждый сотрудникъ вносятъ за годъ впередъ двѣ гинеи — подписную плату. Такъ первая годовая подписка выплачивается при избраніи, послѣдующія же постоянно къ 1 Январю.

36) Желаящіе могутъ единовременно внести пожизненный взносъ не менѣе тридцати гиней.

37) *Собранія.* Собранія для чтенія бумагъ устанавливаются такъ часто, и въ такое время, какъ совѣтъ найдетъ это нужнымъ; но во всякомъ случаѣ промежутокъ между двумя такими собраніями не долженъ быть болѣе трехъ мѣсяцевъ, исключая времени осеннихъ вакацій.

38) *Записки Общества.* Записки Общества, включая бумаги

читанныя въ обыкновенныхъ собраніяхъ, и изложенія разсужденій послѣдовавшихъ по поводу этихъ чтеній, должны издаваться секретаремъ и печататься по указанію совѣта.

39) Записки Общества не должны быть пускаемы въ продажу; членамъ же и сотрудникамъ Общества разсылать каждому по экземпляру ихъ бесплатно.

**СПИСОКЪ ПАРОВЫМЪ КОММЕРЧЕСКИМЪ СУДАМЪ
СОЕДИНЕННЫХЪ ШТАТОВЪ.**

1) *Почтовая Пароходная Компанія Тихаго океана.*

Пароходы этой Компаніи содержатъ сообщеніе между Панамою, Сан-Франциско, Орегонскою и Вашингтонскою Территоріями.

<i>Названіе пароходовъ.</i>	<i>Число тоннъ.</i>	<i>Стоимость.</i>
California.	1058	200 082 доллар.
Oregon.	1100	198 504 »
Panama	1087	211 356 »
Golden Gate.	2068	432 844 »
Columbia	777	169 043 »
Fremont.	559	98 424 »
Tabago (буксирный пар.).	189	39 688 »
John L. Stephens	2189	309 594 »
Sonora.	1616	302 000 »
Golden Age.	2281	400 000 »
St. Louis.	1620	271 000 »
Republic.	852	210 590 »
Washington.	1640	390 000 »
Cortez	1117	198 000 »
Orizaba	1450	241 000 »
Sierra Nevada	1246	210 000 »
Uncle Sam	1080	160 000 »
Итого.	21 928	4 042 125 »

2) *Пароходная Компания Атлантического и Тихаго океановъ.*

Калифорнское сообщеніе между Нью-Йоркомъ, Новымъ-Орлеаномъ, Гаванною и Аспинвалемъ.

Northern Light.	1767	290 000	доллар.
North Star.	1868	285 400	»
Ariel	1295	200 000	»
Champion.	1540	154 000	»
Illinois.	2124	480 000	»
Moses Taylor	1373	250 000	»
Итого	9967	1 659 400	»

3) *Между Нью-Йоркомъ, Соутамптономъ и Гавромъ.*

Adriatic.	4145	1 000 000	доллар.
Vanderbilt	3360	510 000	»
Ocean Queen	2830	450 000	»
Итого	10 335	1 960 000	»

4) *Почтовое пароходство между Нью-Йоркомъ, Гаванною и Новымъ Орлеаномъ.*

Star of the West.	1173	250 000	»
Empire-City.	1752	225 000	»
Philadelphia.	898	180 000	»
Granada	1059	175 000	»
Итого	4882	830 000	»

5) *Пароходная Компания для сообщеній между Нью-Йоркомъ, Гаванною и Новымъ Орлеаномъ.*

Sahawba.	1643	207 000	»
De Soto	1675	170 000	»
Итого	3318	377 000	»

6) *Пароходное сообщеніе между Нью-Йоркомъ и Саванна.*

Augusta	1310	180 000	доллар.
Alabama.	1261	180 000	»
Florida	1261	180 000	»
Star of the South.	960	80 000	»
Итого.	4792	540 000	»

7) <i>Пароходное сообщеніе между Нью-Йоркомъ и Чарлстономъ.</i>		
Columbia.	1347	180 000 доллар.
James Adger.	1155	150 000 »
Marion	900	148 000 »
Nashville.	1220	165 000 »
<hr/>		
Итого	4622	643 000 »
8) <i>Пароходное сообщеніе между Нью-Йоркомъ и Ричмондомъ (отъ Виргиніи).</i>		
Roanoke	1071	115 458 »
James town	1320	130 547 »
Yorktown	1400	153 957 »
<hr/>		
Итого	3791	399 962 »
9) <i>Пароходное сообщеніе между Нью-Йоркомъ, Саутэмптономъ и Гаврономъ.</i>		
Arago	2240	450 000 »
Fulton.	2307	450 000 »
<hr/>		
Итого	4547	900 000 »
10) <i>Пароходное сообщеніе Кромвелля: между Нью-Йоркомъ, Бал- тиморомъ, Вашингтономъ, Норфолькомъ, Саванна, Портландомъ и другими портами</i>		
Huntsville	840	125 000 доллар.
Montgomery.	840	125 000 »
Potomac	448	60 000 »
Locust Point	462	60 000 »
Mount Vernon	750	80 000 »
Chesapeake	460	60 000 »
Patapsco.	454	60 000 »
Parkersburg.	715	75 000 »
Thomas Swan	462	60 000 »
R. R. Cuyler	1500	200 000 »
Monticello	750	80 000 »
George's Creek.	460	50 000 »
<hr/>		
Итого	8141	1 035 000 »

11) Южная Пароходная Компания: между Новым Орлеаномъ, Техасомъ, Флоридою и Вера-Круцемъ.

Arizona (железный пар.).	750	100 000	доллар.
Calhoun.	508	50 000	»
Charles Morgan.	1208	150 000	»
Galveston.	945	120 000	»
Texas.	1223	140 000	»
Magnolia.	843	120 000	»
Matagorda (железный).	616	100 000	»
Mexico	1058	140 000	»
Orizaba	600	100 000	»
General Rusk (железный).	417	417 000	»
Atlantic.	623	75 000	»
Tennessee.	1449	140 000	»
Sawanne.	495	60 000	»
Austen (железный).	900	100 000	»
<hr/>			
Итого	11 635	1 812 000	»

12) Северная Пароходная Компания Атлантического океана.
Между Нью-Йоркомъ и Аспинвалемъ.

Atlantic.	2849	764 000	»
Baltic.	2733	790 000	»
<hr/>			
Итого	5582	1 554 000	»

13) Компания Панамской железной дороги. Сообщение по берегамъ центральной Америки.

Guatemala.	1071	130 000	»
Columbus.	500	100 000	»
<hr/>			
Итого	1571	230 000	»

14) Пароходное сообщение между Чарлстономъ, Саванна и Гаванною.

Isabel.	1115	100 000	»
-----------------	------	---------	---

15) Между Нью-Йоркомъ и Матанзасомъ.

Matanzas.	1100	110 000	»
-------------------	------	---------	---

16) <i>Между Нью-Йоркомъ и Гаванною.</i>			
Quaker City.	1428	200 000	д.
17) <i>Между Филадельфією и Саванна.</i>			
State of Georgia.	1187	180 000	»
18) <i>Между Бостономъ и Балтиморомъ.</i>			
Joseph Whitney.	1003	100 000	»
19) <i>Между Бостономъ и Портландомъ.</i>			
Lewiston.	963	90 000	»
20) <i>Между Бостономъ и Филадельфією.</i>			
Cambridge.	800	75 000	»
21) <i>Между Сан-Франциско и Панамой.</i>			
Pacific.	1003	100 000	»
Brother Jonathan	1350	190 000	»
Hermann.	1734	410 000	»
<hr/>			
Итого	4087	700 000	д.

Свѣдѣнія по этому предмету были собраны нашимъ Генеральнымъ Консуломъ въ Нью-Йоркѣ, г. Нотбекомъ, частью изъ корабельнаго списка Американскаго Ллойда изданнаго Влентомъ, частью изъ другихъ источниковъ. Компаніи и хозяева судовъ, находящіяся въ Нью-Йоркѣ, доставили ему лично многія свѣдѣнія касательно стоимости принадлежащихъ имъ пароходовъ.

Въ списокъ этотъ входятъ только суда, построенныя послѣ 1849 года и имѣющія полное вооруженіе для плаванія подъ одними парусами (*).

Пароходы, плавающіе по озерамъ, рѣкамъ и вообще суда для пароходнаго сообщенія внутри государства, въ списокѣ не показаны.

Изъ списка видно, что число тонновъ пароваго коммерче-

(*) Среднюю стоимость, съ тонна, легко вычислить каждому интересующемуся этимъ предметомъ; жаль только, что не показано число силъ этихъ судовъ, тогда бы легко можно было опредѣлить и стоимость съ каждой силы, при постройкѣ подобныхъ судовъ въ Америкѣ.

скаго флота Соединенныхъ Штатовъ доходить до 106 094. Прибавивъ къ этому паровыя суда занимающіяся каботажною торговлею и перевозкою пассажировъ между разными портами восточныхъ штатовъ,—все число тонновъ будетъ 153 366, а стоимость ихъ—25 000 000 долларовъ.

Изъ этаго числа принадлежатъ Нью-Йорку 94 111 тонновъ. Остальные 59 255 тонновъ составляютъ принадлежность разныхъ другихъ портовъ Соединенныхъ-Штатовъ.

ИЗВѢСТІЕ МЛАДЕНЦЕВЪ.

Прошлой осенью изъ Англіи были отправлены въ Остъ-Индію жены и дѣти нѣкоторыхъ солдатъ, изъ полковъ тамъ сражавшихся. Нынѣ же получены извѣстія, что во время четырехъ-мѣсячнаго плаванія судовъ, перевозившихъ этихъ людей, произошла между ними значительная смертность. Общественные органы тотчасъ заговорили объ этомъ дѣлѣ, и въ «United Service Gazette» появилось слѣдующее:

«Пора кому нибудь изъ членовъ Парламента взять на себя трудъ—разоблачить тайны нашей перевозной системы, видя и судя по извѣстіямъ привозимымъ каждою почтою, что военныя власти суть единственныя лица въ Соединенномъ Королевствѣ, которыя не умѣютъ позаботиться о безопасномъ переѣздѣ, изъ Англіи въ заграничныя станціи, съ соблюденіемъ условій для сохраненія здоровья нашихъ солдатъ, ихъ женъ и дѣтей. Женамъ и дѣтямъ за великое благо, и то весьма немногимъ, позволяютъ провожать своихъ мужей и отцовъ,—которые въ отдаленныхъ странахъ, въ виду коварныхъ враговъ и подъ вліяніемъ губительнаго климата, выказываютъ все мужество и силу для поддержанія чести Англіи,—но во многихъ случаяхъ бываютъ осуждены найти во влажной могилѣ конецъ этому сердечному путешествію.

«Мы нѣкоторое время наблюдали молча, но съ крайнимъ

неудовольствіемъ, способъ перевозки нашихъ солдатъ моремъ изъ одной станціи въ другую. Мы видѣли цѣлый полкъ, подвергавшійся опасности въ путешествіи изъ Англіи въ Ирландію, и читали съ ужасомъ объ опасностяхъ какимъ тысяча храбрыхъ людей подвергалась въ двухнедѣльномъ морскомъ переѣздѣ, который, при лучшемъ распоряженіи, могъ быть совершенъ въ двадцать четыре часа. Мы слышали, что судно, выбранное въ этомъ случаѣ для принятія одного изъ лучшихъ полковъ Ея Величества, было устарѣлый тиковый индійскій купецъ, старѣе пятидесяти лѣтъ, вѣроятно самое плохое судно на ходу, и, къ довершенію всего, его нижній трюмъ былъ заложень желѣзными полосами, которыя заставляли его качаться до того, что не было сухаго мѣста на кораблѣ ни вверху ни внизу отъ кормы до носа. Какимъ то чудомъ, драгоценный человѣческій грузъ прибылъ наконецъ цѣлъ на сухой путь, послѣ столь опаснаго путешествія; но мы думаемъ что солдаты были болѣе обязаны безопасностію своей чудной дисциплинѣ, мужеству и присутствію духа своихъ офицеровъ, нежели какимъ либо мореходнымъ качествамъ корабля, или морскому искусству капитана. Объ этомъ толковали въ Парламентѣ, предлагались вопросы, и грозили формальнымъ слѣдствіемъ; но однимъ изъ тѣхъ таинственныхъ дѣятелей, которые кажется какъ-то всегда готовы набросить покрывало на дурныя дѣла по перевозной службѣ, дѣло было замято, и сколько намъ извѣстно, старый допотопный ковчегъ, который едва не сдѣлался гробомъ тысячи нашихъ доблестныхъ солдатъ, можетъ быть въ сію минуту вновь снаряжается для подобнаго путешествія, готовый испытать болѣе удачный опытъ, въ потопленіи военныхъ людей, чѣмъ послѣдній.

«Потомъ, мы видѣли 24-й полкъ, посланный моремъ въ Коркъ, въ Январскія бури, когда поѣздка могла быть совершена въ двадцать четыре часа по желѣзной дорогѣ, въ половину дешевле, еслибъ военный департаментъ былъ настолько догадливъ чтобъ сторговаться съ компаніями желѣзныхъ дорогъ, какъ дѣлается всякій день въ слу-

чаѣ экстренныхъ поѣздокъ. Правда, что полкъ дурно велъ себя въ Альдершотѣ и былъ удаленъ за дурное поведение; но виновныя лица были допрошены военнымъ судомъ и, какъ слѣдуетъ, наказаны; и едва ли было намѣреніе подвергать цѣлый полкъ бѣдствіямъ двухнедѣльной толкотни, среди зимы, въ Каналѣ, за то только что немногіе изъ нихъ были виновны въ совершеніи преступленій въ пьяномъ видѣ. Но, какъ и въ первомъ случаѣ, страшная отвѣтственность, сопряженная съ пересылкою тысячи Человѣческихъ существъ изъ одной станціи въ другую, кажется никогда не входила въ голову нашимъ начальникамъ. Вѣроятно считали замѣчательно ловкою штукою, или замѣчательно дешевою вещью, нагрузить ихъ въ трюмъ корабля подобно скоту, и давъ имъ почувствовать за ихъ буйство, двухнедѣльный ужасъ и морскую болѣзнь, въ такую погоду, когда наши берега покрываются обломками и мертвыми тѣлами.

«Эти случаи были, однако, пустяками въ сравненіи съ тѣмъ, что недавно случилось въ перевозкѣ пяти грузовъ солдатскихъ жещъ и дѣтей въ Индію. Пять кораблей самыхъ испытанныхъ качествъ относительно перевозки, принадлежащія наиболѣе благопріятствуемымъ отъ правительства подрядчикамъ, отправились отъ Англійскихъ береговъ, вполне нагруженные безпомощными женами и дѣтьми, заботливо взиравшими на радостную встрѣчу своихъ родныхъ покровителей, въ концѣ благополучнаго путешествія. Они ѣхали на общественный счетъ, и публика желала чтобъ были приняты всѣ заботы объ ихъ удобствѣ и безопасности. Военныя должностныя лица, высоко поставленные (отвѣтственныя) и хорошо вознаграждаемыя, должны были выбрать корабли, осмотрѣть припасы, чтобъ они были наилучшаго качества, чтобъ койки и постели были удобны и хорошо провѣтриваемы, и пр.; но они такъ хорошо исполнили свою обязанность, что, какъ мы узнали, изъ этихъ пяти Человѣческихъ грузовъ, не менѣе двухъ сотъ семидесяти дѣтей погибли въ путешествіи, и были выброшены за бортъ! Вѣроятно со временъ царя Ирода не слыхано о столь страшномъ «избіеніи младенцевъ».

«Вотъ дѣло, которое немедленно и серьезно должно быть принято въ разсмотрѣніе тѣми военными членами нижней палаты, которые имѣютъ какое либо притязаніе на гордый титулъ «друга солдатъ». Не поможетъ дѣлу, если отдать его на разсмотрѣніе на плечи достойнаго альдермана и гражданскихъ членовъ, для того, чтобъ уклончиво отвѣчали на него обыкновеннымъ безжалостнымъ, невразумительнымъ официальнымъ образомъ. Это военный вопросъ, и мы вызываемъ военного члена — будь онъ на министерской или на противной сторонѣ палаты — рѣшительно вступить за этихъ бѣдныхъ избіенныхъ младенцевъ. Пересмотръ военныхъ смѣтъ даетъ къ тому поводъ, и не должно ограничиться пустыми вопросами не ведущими ни къ какому практическому результату. Пусть одинъ изъ нашихъ военныхъ членовъ подастъ голосъ о назначеніи слѣдственной комиссіи, и когда онъ добьется комиссіи, пусть онъ вывѣдаетъ до дна весь вопросъ о перевозной системѣ. Странные рассказы ходятъ о томъ какъ эти дѣла обдѣлываются, и какъ тутъ запутаны интересы подрядчиковъ и лицъ выбиравшихъ корабли. Если эти рассказы ложны, то чѣмъ раньше эта ложь обнаружится, тѣмъ лучше; но если они правдивы, то какъ нужно, чтобъ принята была немедленно лучшая система!

«Дѣло въ томъ что, какимъ бы то ни было образомъ, должны быть найдены средства для безопасной и удобной пересылки нашихъ солдатъ и ихъ женъ и дѣтей въ разныя станціи по всему свѣту; и нельзя сказать чтобы для чиновниковъ военнаго департамента было неразрѣшимой загадкою то, что ежедневно дѣлается частными лицами, занимающимися перевозкою переселенцевъ».

Пренія въ нижней палатѣ, по поводу смертности на транспортныхъ судахъ, открыли, что первоначально нанято было тринадцать кораблей для перевозки 5 410 душъ. Но получено извѣстіе о прибытіи въ Индію только девяти изъ этихъ кораблей, которые привезли 3 747 душъ! На нихъ умерло 377 человекъ т. е. 10%. Но эта смертность падаетъ почти исключительно на дѣтей моложе пяти лѣтъ. Изъ взрослыхъ (т. е. ста-

рѣе 12 лѣтъ) умерло 11 изъ 1820=0,60%. Изъ дѣтей отъ 12 до 5 лѣтъ включительно, умерло 24 изъ 866=2,77%; всего умерло отъ пятилѣтняго возраста 35 изъ 2686=1,30%. Это немного менѣе чѣмъ общая смертность при переселеніи въ Австралію (1,32%), и принявъ въ соображеніе, что здѣсь все были женщины и что путешествіе продолжалось почти четыре мѣсяца, причемъ два раза проходили черезъ тропики, надо согласиться, что она была очень мала. Но между дѣтьми моложе пяти лѣтъ смертность доходила до 342 изъ 1061=32 процент. За весьма малыми исключеніями, смертность была причинена корью и скарлатиною, которыя открылись почти на каждомъ кораблѣ вскорѣ послѣ отплытія. Эти болѣзни, безъ сомнѣнія, были усилены болѣзненнымъ расположеніемъ какъ дѣтей такъ и матерей, въ слѣдствіе необыкновенно бурной погоды стоявшей въ прошломъ Октябрѣ и Ноябрьѣ, когда корабли отправились въ путь. Кроме того надо замѣтить что дѣти моложе пяти лѣтъ на этихъ девяти корабляхъ составляли почти 29 процентовъ, тогда какъ среднее число дѣтей въ населеніи обыкновенно бываетъ не болѣе 13 процентовъ. Эта несоразмѣрность необходимо содѣйствовала распространенію болѣзни и увеличила смертность. Что болѣзнь не была причинена какимъ либо недостаткомъ на корабляхъ провизіи, явствуетъ изъ отсутствія всякой болѣзни тифознаго или цынготнаго характера, также какъ изъ малой смертности дѣтей старѣе пяти лѣтъ. Болѣе прямое доказательство доставляется донесеніями полученными изъ Бомбая и Мадраса. Въ каждомъ случаѣ, мы полагаемъ, было наряжено слѣдствіе, но только три донесенія дошли до насъ—съ кораблей *Buxine*, *Statesman* и *Lancashire Witch*. Изъ частнаго письма отъ капитана Веллеслея,—главнокомандующаго Индійскимъ флотомъ, видно, что смертность, приписывалась большому числу малолѣтнихъ дѣтей на корабляхъ. Въ нашихъ переселеніяхъ этого можно избѣгнуть, потому что власть выбора ставитъ насъ въ возможность отвергать семейства со многими малолѣтними дѣтьми. Но посылая солдатскихъ женъ, неизбѣжно было послать съ ними и дѣтей ихъ. Остается во-

прось, приняты ли были надлежащія заботы о томъ чтобъ удостовѣриться что не было никакихъ болѣзней между дѣтьми прежде чѣмъ посадили ихъ на корабли. Въ этомъ отношеніи слѣдовали тому же плану, какому слѣдовали уже нѣсколько лѣтъ съ такимъ успѣхомъ относительно Австралійскихъ кораблей: — судовые медики были приглашены присутствовать въ депо при тѣхъ случаяхъ, когда кто либо изъ народа явится туда, съ желаніемъ переселенія. Интересы и обязанность этихъ медиковъ требуютъ, чтобъ никакая заразительная болѣзнь не была допущена на ихъ корабли, не только по тому, что занесеніе этой болѣзни увеличиваетъ ихъ трудъ и отвѣтственность за путешествіе, но и потому что ихъ вознагражденіе, по окончаніи путешествія, сокращается каждымъ случаемъ смерти (*). Медики имѣли полную власть, и были обязаны не брать дитя, которое они подозрѣвали страдающимъ заразительною болѣзнію, или отсрочить отправку кораблей пока имѣли сомнѣніе относительно состоянія ихъ здоровья. Но собственный опытъ каждого говоритъ за нихъ, что никакое медицинское искусство не въ силахъ открыть корь или скарлатину въ скрытомъ состояніи; и отсрочивать отправку кораблей пока время даю бы развиться скрытой болѣзни, значило бы отложить ихъ отправку изъ этой страны пока не наступитъ зимній холодъ и сырость, а ихъ прибытіе въ Индію—пока не пройдетъ время года когда они могутъ быть посланы внутрь страны. Кромѣ того, еслибъ переселенцевъ задерживали въ депо на берегу, то было бы невозможно удержать чтобъ они, не ходили въ городъ и не подвергались какой либо заразѣ, тамъ господствующей. Еслибъ ихъ задержали на кораблѣ, то осенній холодъ и сырость увеличили бы утомленіе бездѣйствія и произвели бы такой упадокъ духа, который самъ собою причинилъ бы болѣзнь».

(*) Послѣ всѣхъ привилегій полезному сословію медиковъ у насъ въ Россіи, полезно бы было, при денежномъ вознагражденіи ихъ, принимать въ соображеніе количество смертныхъ случаевъ на судахъ, ввѣренныхъ ихъ искусству.

ПРАВИЛА ДЛЯ СТРѢЛКОВЪ АНГЛІЙСКІЙ ПѢХОТЫ.

(Изъ *United Service Gazette*) (*).

Общія правила движеніи легкой пѣхоты, равно какъ движеніи роты или баталіона, дѣйствующихъ въ видѣ стрѣлковъ, изложены въ «полевыхъ руководствахъ», и точное примѣненіе этихъ правилъ въ полѣ можетъ быть съ пользою изучаемо въ разныхъ сочиненіяхъ написанныхъ людьми практическими; но, сверхъ того, его королевское высочество, главнокомандующій, считаетъ полезнымъ, чтобы вниманіе командировъ было обращено на необходимость постоянно упражнять личный смыслъ и разумокъ людей подъ ихъ начальствомъ, когда они дѣйствуютъ въ стрѣлкахъ.

Большая дальность и мѣткость выстрѣла нынѣшняго огнестрѣльнаго оружія дѣлаютъ вдвойнѣ важнымъ, чтобы каждый солдатъ, во время стычки, умѣлъ пользоваться выгодами почвы и прикрытія, которыя бы давали ему возможность, съ наименьшею опасностію для себя, наносить наибольшій вредъ свосму противнику.

Съ этою цѣлію командирамъ вмѣняется въ обязанность не пропускать ни одного случая воспользоваться всякою приличною почвою вблизи ихъ стоянокъ, для обученія молодыхъ солдатъ этой важной части ихъ службы; и они должны помнить что характеръ полка, относительно успѣшности движеніи и дѣйствіи стрѣлковъ, зависитъ главнѣйше отъ личнаго смысла, искусства и дѣятельности, выказанныхъ самими людьми.

Гдѣ позволяетъ мѣстность, тамъ выгодно отдѣлять одну или

(*) Недавно вышедшій у насъ изъ печати: Уставъ береговой службы для флота; часть II; ротное ученіе,—далъ намъ поводъ привести здѣсь для гг. морскихъ офицеровъ: «Правила для стрѣлковъ англійской пѣхоты», республикованныя тамъ 1 Мая сего года отъ военнаго департамента. Намъ кажется, въ нашемъ уставѣ недостаетъ именно подобнаго же наставленія.

двѣ роты, съ ихъ подкрѣпленіями, на разстояніе тысячи шаговъ впередъ, противъ баталіона развернутаго въ линію; и когда роты растянутся и станутъ наступать въ застрѣльщичьемъ порядкѣ противъ баталіона, то по временамъ должно останавливать людей, причемъ офицеры осматриваютъ задній прицѣль штуцеровъ: установленъ ли онъ на надлежащее разстояніе.

Офицеры ротъ, въ строю, будутъ указывать своимъ людямъ на всякую ошибку сдѣланную застрѣльщиками на нихъ наступающими, и на выгоды какія можно извлечь изъ прикрытія представляемаго почвою, перебѣгая быстро съ одного пункта на другой, и пр.; люди въ строю, находясь въ положеніи непріятели, скоро узнаютъ какихъ ошибокъ должно избѣгать, чтобы напрасно не подвергаться опасности.

Каждая рота, въ свою очередь, должна быть упражняема какъ застрѣльщики, и по временамъ смѣняема, наступаая или отступаая; при этомъ должны быть указаны выгоды новаго строя застрѣльщиковъ, совершенно скрытыхъ въ послѣднемъ движеніи.

Командиры подкрѣпленій, помня усовершенствованный полетъ и мѣткость огнестрѣльнаго оружія, должны также заботиться о выборѣ почвы, такъ какъ огонь непріятельскихъ застрѣльщиковъ навѣрное будетъ направленъ на всякій открытый плотный корпусъ. Подкрѣпленія и резервы, если не прикрыты, должны всегда ложиться когда останавливаются.

Вниманіе застрѣльщиковъ должно быть обращено на слѣдующіе пункты:

Застрѣльщики находясь въ огнѣ, должны пользоваться всякимъ прикрытіемъ. Люди одной шеренги должны всегда дѣйствовать вмѣстѣ; два человека рядомъ стоящіе никогда не должны стрѣлять въ одно время; они должны всегда, если возможно, заряжать свое оружіе подъ прикрытіемъ, прежде чѣмъ выдвинутся во фронтъ при наступленіи, или осадятъ назадъ при отступленіи.

Молодые солдаты (особенно когда въ первый разъ откры-

ваютъ огонь) склонны тратить свой зарядъ, и потому имъ должно заботливо внушить о его цѣнности; они должны понять, что главная выгода ихъ штуцеровъ, т. е. мѣткость огня, теряется, если, двигаясь съ мѣста на мѣсто, они не принимаютъ въ соображенія разстоянія, на какомъ стрѣляютъ въ предметъ, и не заботятся согласно съ тѣмъ приладить задній прицѣлъ.

Шеренги должны стараться не опережать другъ друга. Когда малые предметы, какъ то деревья или скалы, доставляютъ прикрытіе только немногимъ шеренгамъ, то люди не должны толпиться позади ихъ, такъ какъ на открытомъ мѣстѣ они будутъ безопаснѣе. И тамъ они должны заряжать и стрѣлять лежа, двигаться быстро когда наступленіе или отступленіе дѣлаетъ перемѣну позиціи необходимою, и потомъ разомъ бросаться на землю.

Людямъ должно показать что хорошее прикрытіе могутъ доставить малѣйшее возвышеніе или пониженіе почвы, особенно когда они сражаются длинными рядами; тогда легкая борозда, нѣсколько камней или низкихъ кустарниковъ, часто представляютъ прикрытіе за отсутствіемъ деревъ, скалъ, стѣнъ, насыпей, и пр.

Застрѣльщиковъ должно научить быстро судить собственнымъ умомъ о свойствѣ почвы на которой дѣйствуютъ, и о лучшемъ способѣ занять ее. Защищая линію высотъ, опушку лѣса, или рвы, стѣны, и пр., они должны слѣдовать изгибамъ прикрытія, и не оставаться въ линіи, заботясь лишь о томъ, чтобъ не оставлять значительныхъ промежутковъ, и не собираться толпами.

Строй застрѣльщиковъ можетъ быть съ пользою упражняемъ въ переходѣ черезъ препятствія, какъ-то пруды, мызныя строенія и пр.; люди встрѣчавшія такія препятствія пристраиваются сзади середины шеренгъ, и перебѣгаютъ на собственные мѣста какъ скоро миновали препятствія.

Прежде чѣмъ оставить одну позицію, каждая шеренга должна обсудить здраво будущую позицію, которую намѣрена занять, и которой должно достигнуть непремѣнно въ наискорѣйшее время;

находясь въ сомкнутихъ рядахъ, каждый человекъ шеренги долженъ прикрывать наступленіе или отступленіе своего товарища, когда тотъ перебѣгаетъ съ мѣста на мѣсто,—такимъ образомъ люди защищаютъ другъ друга когда открыты.

Огонь застрѣльщиковъ часто можетъ быть съ большою пользою употребленъ противъ непріятельскихъ шеренгъ по ихъ флангамъ чѣмъ прямо съ фронта, гдѣ онѣ вѣроятно вполнѣ прикрыты.

Офицерамъ невозможно размѣстить каждую шеренгу своихъ ротъ; люди должны сами понять, что они отвѣчаютъ за прикрытіе, которое каждая шеренга можетъ выбрать.

Они должны имѣть въ виду шеренги съ права и съ лѣва, и когда позволяетъ почва, должны опять принять общій учебный строй (*general line of dressing*), и стать на приличное разстояніе, пользуясь собственнымъ смысломъ и не дожидаясь особенныхъ приказаній.

Поставка въ строй застрѣльщиковъ не имѣетъ важности пока держится связь между шеренгами. Наступая или отступая, шеренги должны оставаться на своихъ мѣстахъ, подъ прикрытіемъ, пока тѣ что справа и слѣва не пройдутъ мимо ихъ на пятнадцать или двадцать шаговъ. При наступленіи, шеренги должны бѣжать къ прикрытію, когда общая линія находится въ пятидесяти шагахъ отъ него, занимая его какъ сказано выше. Огонь одного прикрытаго застрѣльщика бываетъ полезнѣе чѣмъ огонь пяти открытыхъ.

Когда представляется случай, командиры должны научить своихъ людей дѣлать штуцерныя ямы, и ставить мѣшки съ пескомъ, дернъ, и пр., на стѣнѣ или парпетѣ, чтобы стрѣлять чрезъ нихъ; также научить службѣ прикрывающихъ партій въ осадахъ, какъ удерживать огонь батарей, показать выгоды различныхъ способовъ стрѣльбы — на колѣнахъ, лежа и пр.; однимъ словомъ не должно щадить никакихъ трудовъ, чтобъ сдѣлать cadaго человека совершеннымъ и настоящимъ стрѣлкомъ.

Другой важный пунктъ, на который главнокомандующій при семъ случаѣ желалъ бы обратить вниманіе полковыхъ и

бригадныхъ командировъ — это упражненіе въ маршѣ по времени, т. е. они должны учить роты, или баталіоны, занимать отдаленную позицію, къ которой ведутъ разныя по качеству и разстоянію дороги. Головы этихъ колоннъ должны прибыть на мѣсто въ одно время, слѣдовательно сообразно съ этимъ должно назначаться и время начала передвиженія и шагъ.

Малые корпуса войскъ могутъ совершить болѣе длинныя переходы, даже по дурнымъ дорогамъ, скорѣе чѣмъ густыя колонны по лучшимъ дорогамъ. Практика скоро научитъ офицеровъ различать эти обстоятельства, и рассчитывать шагъ почти на вѣрное, при всякихъ обстоятельствахъ.

(Unit. Serv. Gaz.)

ИЗВѢСТІЯ ИЗЪ ПОРТОВЪ.

— *С. Петербургъ*: 18 Мая изъ Новаго Адмиралтейства спущенъ на воду трехдечный корабль «Императоръ Николай I». — 21 числа была гонка невскихъ яликовъ и елбатовъ и происходило на дачѣ С. Петербургскаго рѣчнаго яхтъ-клуба открытіе этого общества съ молебствіемъ и окропленіемъ святою водою всѣхъ судовъ клуба (*). — Засореніе рѣкъ и каналовъ продолжается и усилилось въ послѣднее время; барки съ дровами, пескомъ, кирпичемъ, плитой и др. строят. матеріалами, не только очищаются здѣсь отъ всей грязи накопившейся какъ во время плаванія, такъ и самой нагрузки, а можетъ и постройки. Большею частью это дѣлается ночью или рано по утрамъ, безсознательно или по пословицѣ «послѣ насъ хоть трава не расти». Внушаютъ ли этимъ судовщикамъ при приближеніи къ столицѣ, что такая очистка судовъ противузаконна? Весьма вѣроятно, что

(*) Подробное описаніе этого праздника помѣщено въ № 114 Января.

скоро нельзя будетъ приставать баркамъ къ набережнымъ, и потребуются для этой цѣли рядъ козелъ съ мостками.

— *Кронштадтъ* Съ 1 по 25 Мая пришло купеческихъ судовъ:

	ПАРОВЫХЪ.	ПАРУСНЫХЪ.
Американскихъ »		4
Англійскихъ 13		56
Бременскихъ 1		»
Ганноверскихъ »		10
Голландскихъ 3		52
Датскихъ »		11
Любскихъ 11		»
Мекленбургскихъ 4		»
Неаполитанскихъ »		1
Норвежскихъ »		17
Ольденбургскихъ »		10
Прусскихъ 4		6
Русскихъ 21		8
Французскихъ 2		7
Шведскихъ 2		4

61 паров. 186 парусн.

Вышло изъ Кронштадта по 25 Мая 132 судна разныхъ націй.

— *Нижній Новгородъ*: Въ навигацію 1859 года 189 пароходовъ останавливались у городской пристани. О степени развитія пароходства по Волгѣ можно судить по слѣдующимъ даннымъ: Пароходовъ было: 1 въ 1846 году, 6 въ 1847 г., 9 въ 1848 г., 13 въ 1849 г., 19 въ 1850 г., 26 въ 1851 г., 36 въ 1852 г., 52 въ 1853 г., 71 въ 1854 г., 83 въ 1855 г., 95 въ 1856 г., 108 въ 1857 г., 135 въ 1858 г. и 189 въ 1859 году. — Общество Самолетъ къ имѣющимся на волѣ 25 пародамъ, заказало еще 3 въ Бельгiи у заводчика Кокериля.

— *Казань*: Изъ затоновъ между Казанью и Симбирскомъ буксирные пароходы вышли между 14 и 17 Апрѣля. Первые буксирные пароходы обществъ вышли къ устью Камы изъ Самары — «Волжскаго» *Кама* и «Меркурія» *Мининъ*. Сооб-

щеніе пассажирскихъ пароходовъ началось: общ. «Самолетъ» изъ Казани въ Нижній 18 Апрѣля, общ. «Кавказъ и Меркурій» въ Пермь 26 и въ Нижній 28 числа.

— *Брѣяскъ*: Въ 1859 году пришло всего 315 судовъ: 280 съ балластомъ и 35 съ грузомъ (въ 1858 году 350 съ бал. и 54 съ гр.).

— *Феодосія*: Въ 1859 году пришло изъ иностранныхъ портовъ 94 суд. (73 въ 1858 г.) и отошло 39 (41 въ 1858 г.). Изъ русскихъ портовъ пришло 175 судовъ (207 въ 1858 г.).

— *Одесса*: Въ 1859 году пришло изъ иностранныхъ портовъ 1307 парусн. и 173 паров. судовъ (1 093 парусн. и 138 паров. въ 1858 г.) и ушло въ иностранные порты 1290 парусн. и 162 паров. судовъ (1114 парусн. и 128 паровыхъ въ 1858 г.). Изъ русскихъ портовъ пришло 1753 парусн. и 305 паров. (1 555 парусн. и 260 паров. въ 1858 г.) и ушло въ русскіе порты 1723 парусн. и 320 паров. судовъ (1539 парусн. и 260 паров. въ 1858 году). Общая вмѣстимость судовъ и пароходовъ, прибывшихъ въ 1859 году къ Одесскому порту составляетъ до 243 268 тастовъ, а вмѣстимость отшедшихъ судовъ простирается до 200 078 тастовъ. Наибольшее число парусныхъ и паровыхъ судовъ было подъ Австрійскимъ флагомъ — 314, Англійскимъ 207, Греческимъ 187, Неаполитанскимъ 122, Русскимъ 149, Сардинскимъ 210, Норвежскимъ 67, Тосканскимъ 28, Турецкимъ 38, Французскимъ 29, Прусскимъ 24, Мекленбургскимъ 11, Бременскимъ 9, Ионическимъ 10, Римскимъ 14, Самосскимъ 10, Шведскимъ 10, Бельгійскимъ 8, Валахскимъ 6, Ганноверскимъ 7, Голандскимъ 5, Датскимъ 2, Испанскимъ 2, Иерусалимскимъ 2, Молдавскимъ 3, Ольденбургскимъ 3, Сербскимъ 2 и Американскимъ 1. — Въ Июлѣ 1859 году между Одессою, Константинополемъ, Смирною, Сирою, Мальтою и Антверпеномъ открыла регулярныя сообщенія новая иностранная Бельгійская пароходная компанія. Вмѣстѣ съ тѣмъ Русск. общ. пароход. и торговли открыло постоянное сообщеніе между Одесскимъ портомъ и Галацомъ. — Въ теченіе Февраля мѣсяца сего года пароходами Русскаго Общества

Пароходства и Торговли по линиямъ Александрійской, Галацкой, Кавказской, Крымской и вѣтви Александрійской линіи до Салоники и Пирея, на переправѣ Таманьской, а также по рр. Дибпру и Ріону и пароходомъ, сдѣлавшимъ рейсъ въ Марсель, перевезено: пассажировъ 4932 челов., грузовъ 215 887 п. 7 ф. По означеннымъ линиямъ заработано, со включеніемъ поминальной платы 159 221 р. 76 к. Въ теченіи первыхъ двухъ мѣсяцевъ сего года заработано всего 314 741 р. 67 к.

— *Амстердамъ*: Въ 1859 г. изъ различныхъ русскихъ портовъ пришло въ Амстердамъ 298 судовъ, въ томъ числѣ подъ русскимъ флагомъ 16; въ Роттердамъ 421 судно, въ томъ числѣ подъ русскимъ флагомъ 37. Самое большое количество судовъ пришло изъ Риги—199, въ томъ числѣ 10 русскихъ, изъ С. Петербурга 145 (2 русскихъ), Либавы 87 (18 русск.), Пернова 40 (5 русск.), Нарвы 30, Ревеля 37 (5 русск.), Одессы 21, Архангельска 64, Аренсбурга 22, Виндавы 24, Таганрога 5, остальные изъ Финляндскихъ портовъ, Гапсаля и Бердянска. — Въ Балтійскіе русскіе порты въ 1859 году отошло 222 корабля изъ разныхъ портовъ Голландіи подъ разными флагами. Отходъ кораблей въ эти порты въ послѣдніе три года представляетъ уменьшеніе, въ 1857 г. отошло ихъ 493, въ 1858 г. 230, а въ 1859 г. 222. — По офиціальнымъ свѣдѣніямъ Нидерландскій торговый флотъ, который представлялъ въ 1858 г. 2438 кораб. въ 310 653 тон., состоялъ въ 1859 г. только изъ 2 406 кор. въ 305 675 тон., изъ которыхъ было 156 фретатовъ, 409 барковъ, 140 бриговъ, 345 шкунъ, 601 куфъ, 42 парохода и 713 другихъ судовъ. — Нидерландскій флотъ къ 1 Апрѣлю состоялъ изъ слѣдующихъ вооруженныхъ судовъ: *брандв.* въ Амстердамѣ; *брандв.*, учебн. судно *Urania*, кол. парох. *Cysloop* и плов. бат. *Propatria* въ Виллемсдорфѣ; *брандв.* въ Гельвутелойсѣ; прибор. судно (*kosthip*) *Arend* въ Роттердамѣ; *брандв.*, винт. фр. *Zeeland* и шк. *Atalante* въ Флессингенѣ; кан. лодка № 64 въ Гронингенѣ; кан. лодка № 71 въ Леїденѣ; винт. фр. *Evertsen* и *Adm. van Wasse-*

naer и винт. парох. *Cornelis Dirks* въ Лиссабонѣ; винт. парох. *Reinier Claeszen, Citadel van Antwerpen* и *Loo* и корв. 1 кл. *Juno* на пути въ Остѣ-Индію; тр. *Heldin* на пути въ Вестѣ-Индію; винт. парох. *Vesuvius*, бр. *Zeehond*, кан. бр. *Coppername* и шк. *Adder* и *Schorpioen* въ Вестѣ-Индіи; фр. *Palembang*, корв. *Prins Maurits der Nederlanden* и *Pallas*, винт. корв. *Medusa* и *Princes Amelia*, бр. *Haai* и *Cachelot*, шк. бр. *Rembang*, *Lansier* и *Makassar*, описн. судно *Pilades*, винт. парох. *Groningen*, *Montrado*, *Bali*, *Soembing*, *Samarang* и *Vice-Adm. Koortman*, кол. парох. *Batavia*, *Gedeh*, *Ardjoeno*, *Merapi*, *Etna*, *Phoenix*, *Suriname*, *Celebes* и *Madura* и гребн. кан. лодка № 14 въ Остѣ-Индіи.

— Лондонъ: К.-адм. сэръ Томасъ Мейтландъ назначенъ на мѣсто к.-адм. Байнеса начальникомъ эскадры въ Тихомъ океанѣ. — Выстроенныя на частныхъ верфяхъ въ 1855 и 1856 годахъ 46 канон. лодокъ, вытасченныя въ Гасларѣ подъ крытые сараи въ 1857 и 1858 годахъ, оказались при осмотрѣ столь поврежденными и со многими несквозными болтами, что адмиралтейство приказало исправить только тѣ лодки, которыя не сгнили. Это обстоятельство породило сильную полемику въ англійскихъ газетахъ, въ которыхъ подрядчики стараются оправдаться сырымъ лѣсомъ и худыми матеріалами отпущенными адмиралтействами и краткостью даннаго срока для постройки. — Парох. *Great Eastern*, подъ командою кап. *Vine Hall* отплываетъ 9 Іюня изъ Саутѣмтона въ Нью-Йоркъ. Въ эту путину примутся только пассажиры 1 класса и въ ограниченномъ числѣ. Цѣна въ Нью-Йоркъ 25 ф. ст., туда же и обратно 40 ф. ст.

— Чаталъ: 84 пуш. корабль *Powerful* (М. Сб., № 6, см. стр. 36) оказавшійся при осмотрѣ неблагонадежнымъ для передѣлки въ винтовыи, выведенъ 8 Мая изъ дока.

— Дюны: 101 пуш. к. *Conqueror* и *Donegal*, 91 пуш. к. *Algiers* и *Aboukir*, 90 пуш. к. *Trafalgar*, 80 пуш. к. *Centurion* и *Mars*, 32 пуш. шл. *Diadem* и 26 пуш. шл. *Ariadne*, отплывшіе 22 Мая изъ Портланда, стали 24 числа на якорь

у Дюновъ (Downs), куда пришли также 25 числа 40 пуш. фр. *Mersey* и 17 пуш. шл. *Greyhound*.

— *Портсмутъ*: Въ Апрѣлѣ скончалась въ Портси, девяносто-лѣтняя Нелли Джилесъ, присутствовавшая въ Абукирскомъ сраженіи на кораблѣ *Bellerophon*, на которомъ 45 чел. были убиты и 145 ранены. Не взирая на послѣднее время беременности (она родила сына три дни послѣ сраженія), Нелли Джилесъ такъ дѣятельно и усердно помогала врачамъ въ перевязкѣ раненныхъ, за что была награждена по ходатайству самаго Нельсона пожизненною пенсіею въ 17 ф. стерл. (*). — Послѣ многихъ опытовъ найденъ отличный составъ для предохраненія судовъ отъ воды и дѣйствія солнечныхъ лучей. Въ этотъ составъ входятъ три части жидкаго клея (air-slacked lime), двѣ части древесной золы и одна часть песку. Перемѣшавъ и пропустивъ все это чрезъ сито, перетираютъ на льняномъ маслѣ. Красить должно два раза, покрывая первый разъ жидко а второй разъ густо обыкновенною малярною кистью.

— *Плимутъ*: Фр. *Euryalus*, на пути, съ принцемъ Альфредомъ, изъ Портсмута на мысъ Доброй Надежды, зашелъ 6 Мая исправить поврежденія происшедшія въ механизмѣ и ушелъ 10 числа. Во время работъ на фрегатѣ, принцъ Альфредъ съѣзжалъ на берегъ гдѣ осматривалъ адмиралтейство и арсеналъ въ Девенпортѣ, механическій заводъ и верфи въ Кейгамѣ и Эджкомбскіи паркѣ. — Голландскій винт. фр. *Zeeland*, на пути въ Лиссабонъ пришелъ 23 Мая.

— *Гулль*: 21 Мая пришло изъ Севастополя судно *Polly Smith* съ грузомъ: 102 т. старыхъ снастей, 43 т. стараго лома якорей, 147 т. стараго желѣза, 117 т. старыхъ обломанныхъ пушекъ и 150 т. костей рогатаго скота.

— *Парижъ*: Въ первые четыре мѣсяца сего года пришло во Французскіе порты 6730 судовъ въ 1 160 221 тоннѣ; изъ нихъ 2729 французскихъ въ 444 464 тоннѣ и 4 001 ино-

(*) Газета Unit. Serv. Gaz., которая сообщаетъ это извѣстіе, не объясняетъ, какъ эта героиня могла очутиться на военномъ кораблѣ.

странныхъ въ 715757 тоннъ.—Параграфъ 7 декрета 28-го Мая 1858 года, относительно освѣщенія судовъ фонарями, отмѣненъ для всѣхъ мелкихъ судовъ, декретомъ 18 Апрѣля сего года. Каботажнымъ и рыбопромышленнымъ судамъ менѣе 50 тоннъ предписывается, вмѣсто постоянныхъ огней употреблять ручные фонари (*). — Флѣтъ лишился въ Маѣ мѣсяцѣ двухъ адмираловъ: к. адм. Гиллуа (Guillois), служившаго лейтенантомъ на фр. *Iphigénie* въ Наваринскомъ сраженіи и управлявшаго канцелярією морскаго министра во время минувшей войны съ Россією, и к. адм. Обри-Байльель (Auby-Bailleul), участвовавшаго въ испанской войнѣ, во взятіи Алжира и бывшаго губернатора Гваделупы.

—*Гаверъ*: Газета *Courrier du Havre*, въ длинной и весьма основательной статьѣ, разъясняетъ публикѣ разницу между пиратомъ и корсаромъ, по поводу славныхъ дѣйствій бывшаго моряка Гарибальди, котораго ультрамонтанскія газеты силятся выставить разбойникомъ.

—*Диенпъ*: Для предстоящихъ гонокъ, 20 Мая множество шлюпокъ упражнялись въ греблѣ и въ плаваніи подъ парусами. Изъ числа ихъ обратили на себя особенное вниманіе четыре рѣчныя двухъ весельныхъ шлюпки съ однимъ гребцомъ, (*Nets*): *Victor Emmanuel*, *Lamoricière*, *Garibaldi* и *Pie IX*. Къ величайшему удовольствію зрителей и при ихъ громогласныхъ рукоплесканіяхъ, первою пришла флѣ *Victor Emmanuel*.

—*Шербургъ*: Паровой авизо *Cassard*, предварительно осмотрѣнный принцомъ Наполеономъ, въ сопровожденіи главнаго инспектора кораблестроенія, вооружается и устраивается для неизвѣстнаго покуда плаванія принца.

(*) У академика Вельтнера (Вас. остр., 9 линія, д. Воронина) можно видѣть, между прочими фонарями новѣйшаго изобрѣтенія, ручные фонари для означенной цѣли. Ручки ихъ такъ устроены, что матросъ въ торопяхъ или въ замѣшательствѣ не можетъ ошибиться въ цвѣтѣ огней: правая рука не входитъ въ ручку фонаря краснаго цвѣта и лѣвая рука не можетъ ухватиться за рукоятку фонаря зеленого цвѣта.

—*Брестъ*: Винт. фр. *Guerrière* спущенъ на воду 3 Мая.— Работы для подъема и снятія съ мели корабля *Duguesclin* продолжаются съ величайшею энергіею и съ надеждою на окончательный успѣхъ.

—*Марсель*: Движеніе русскаго судоходства представляло въ 1859 году, сравнительно съ 1858 годомъ увеличеніе въ числѣ прихода и отхода судовъ, но уменьшеніе въ количествѣ привезенныхъ изъ Россіи товаровъ. Русскихъ судовъ было въ приходѣ 54 въ 11410 ласт. (48 въ 9258 ласт. въ 1858 году) и въ отходѣ 48 судовъ въ 9944 ласт. (46 въ 9350 ласт. въ 1858 г.). Изъ 54 русскихъ судовъ 35 пришли прямо изъ Россіи и 19 изъ различныхъ иностранныхъ портовъ. Пришедшихъ же судовъ разныхъ націй изъ Россіи было сверхъ того 227.

—*Тулонъ*: Ушли въ Неаполь 16 Мая паров. фр. *Decartes* и 21 числа съ депешами къ к.-адм. Жегенну паров. корветъ *Procy*.

—*Кадиксъ*: Въ Карракскомъ адмиралтействѣ заложенъ винт. корв. въ 160 с. *Africa*.

—*Генуа*: Пришедшій 6 Апрѣля парох. Росс. общ. Парох. и Торгов. *Донъ* ушелъ 1 Мая въ Константинополь.—Пароходы общества «Рубаттино»: *Lombardo* и *Piemonte* и нѣсколько парусныхъ судовъ отплыли съ волонтерами подъ предводительствомъ Гарибальди (*) къ берегамъ Сициліи.

—*Неаполь*: Флотъ состоитъ изъ 130 судовъ съ 900 пушками и въ 10000 силъ, а именно: 1) парусныя суда: одинъ 90 пуш. корабль, одинъ 80 пуш. корабль, два 60 пуш. фр., два 48 пуш. фр., два 41 пуш. фр., одинъ 22 пуш. корв., два 14 пуш. корв., десять 20 пуш. бр., три 14 пуш. бр.-авизо, три тр., 15 бомбардъ (15 морт.) и 45 канон. лод.

(*) Хотя жизнь этого замѣчательнаго моряка и знаменитаго поборника италянсконъ независимости извѣстна читателямъ изъ біографическихъ о немъ статей въ нашихъ журналахъ, на пр. въ 153 томѣ Библ. для Чт. (стр. 21—46), мы однакожь считали не излишнимъ помѣстить въ отдѣлѣ: «Новыя Книги» заглавія иностранныхъ біографическихъ сочиненій о немъ.

(30 пуш. и 40 бомб. пуш.). 2) Паровыя суда: 5 фр. въ 450 силъ (60 пуш.), 15 фр. въ 300 с. (90 пуш.), 5 корв. въ 240 с. (30 пуш.), 5 авизо въ 200 с. (20 пуш.), 1 авизо въ 120 с. (5 пуш.) и 10 авизо отъ 50 до 80 с. (40 пуш.) (*). Весь личный составъ флота: офицеры, матросы, морскіе солдаты, канониры и портовые мастеровые и рабочіе не превышаетъ 10000 человекъ.

—*Мессина*: Англійскій 21 пуш. винт. корв. *Scylla* пришелъ 9 Мая на смѣну 6 пуш. винт. шл. *Interpid*.

—*Палермо*: Шл. *Interpid* пришелъ изъ Мессины 10 Мая рано утромъ и засталъ 36 пуш. винт. фр. *Amphion* и 6 пуш. кол. шл. *Argus*. — Вечеромъ того же числа ушли *Argus* и *Interpid*.

—*Марсала*: *Argus* и *Interpid* пришли изъ Палермо 11 Мая утромъ были свидѣтелями прихода пароходовъ *Lombardo* и *Piemonte* и дебаркаціи Гарибальди съ своею дружиною, совершившейся въ присутствіи неаполитанскихъ военныхъ судовъ.

—*Мальта*: Шл. *Scylla* ушелъ 8 Мая въ Мессину.—Пришедшіе изъ Марсала: 12 Мая *Interpid* и 14 числа 4 пуш. винт. шл. *Assurance*, ушли 16 числа обратно къ берегамъ Сициліи.—Ушли въ Неаполь: 15 Мая 2 пуш. кол. парох. *Caradoc* и 17 числа корабли: 90 пуш. *Neptune* и 80 пуш. *Cressy*.

—*Триестъ*: Ушли въ Анкону, съ волонтерами для папскихъ и неаполитанскихъ войскъ: 8 Мая пароходъ Ллойда *Fiume* съ 400 чел. и 23 Мая парох. *Imperatrice* съ 315 чел., въ томъ числѣ 51 Ирландецъ.—Мѣра, впускать на рейдъ и въ гавань одни только Сардинскія суда подъ трехцвѣтнымъ флагомъ а суда присоединенныхъ герцогствъ вовсе безъ флаговъ, распространена на всѣ порты австрійской имперіи.

(*) *Moniteur Universel*, изъ котораго заимствованы эти числа, не указывая на степень годности всѣхъ судовъ, говоритъ, что неаполитанскій флотъ съ 1856—1859 г. увеличился тридцатью судами.

Пола: Фр. *Schwarzenberg*, корв. *Dandolo*, бр. *Montecuccoli* и парох. *Lucia* отплыли 15 Мая къ берегамъ Сицилии.

—*Константинополь*: Герцогъ Брабантскіи отплылъ 30 Апрѣля на англійскомъ 2 пушеч. колес. пароходѣ *Banshee* въ Свру.

—*Алжиръ*: Съ 1 Января по 31 Марта пришли въ алжирскіе порты 530 судовъ въ 84 689 т. (291 франц. въ 71314 тон. и 239 иностр. въ 13375 т.).—8 Мая открыта телеграфическая линія съ Тунисомъ.

—*Санъ-Франциско*: Судно *Uncowah*, пришедшее изъ Нью-Йорка, встрѣтило у мыса Горна въ 50 миляхъ отъ берега огромный лдяный островъ длиною отъ 8 до 10 миль и болѣе 100 ф. вышины. Дѣйствіе буруновъ было чувствительно въ разстояніи 4 миль отъ лдяной массы.—Американскіи парох. *Roughattan* пришелъ съ Японскимъ посольствомъ 27 Марта. Пароходъ, заходилъ на пути на Сандвичевы острова и простоялъ съ 5 по 18 число въ Гонолуло.

—*Нью-Йоркъ*: 4 Апрѣля скончался несторъ американскихъ литераторовъ и бывшій сотрудникъ Вашингтона Ирвинга, Джемсъ Киркъ Поульдингъ (*Paulding*); онъ родился 22 Августа 1779 года въ *Paulding*'ѣ на рѣкѣ Гудзонъ. Онъ завѣдывалъ съ 1837 — 1841 годъ морскимъ вѣдомствомъ въ качествѣ *Secretary of the Navy*.—Нанятый правительствомъ пароходъ *Philadelphia* отплылъ 11 Мая въ Норфолькъ, для доставленія японскаго посольства въ Вашингтонъ.

СВѢДѢНІЯ НА МОРѢ.

Въ Балтійскомъ морѣ: Смотритель Коммерскаго маяка, отъ 10 Октября 1859 года, о крушеніи ольденбургской купеческой шкуны *Эрнстъ*, шкиперъ Титисъ, —шедшей изъ Кронштадта въ Лондонъ съ грузомъ овса, —донесъ слѣдующее: 9 Октября 1859 года, въ 5 часовъ утра дежурный по маяку рядовой далъ ему знать, что со стороны вѣтра отъ NW при-

ближается судно безъ парусовъ и наполненное водою, но по темнотѣ, при густомъ снѣгѣ—невозможно было разсмотрѣть находятся ли на немъ люди, почему смотритель маяка съ 4 человекѣми маячной прислуги отправился на шлюпкѣ на встрѣчу къ судну и по приближеніи къ нему увидѣлъ что два человекѣ (изъ коихъ одинъ былъ въ одной только рубашкѣ) держались на гротъ-брамъ - стеньгѣ. При всемъ желаніи подойти сколь возможно поспѣшнѣе къ судну для спасенія погибающихъ, шлюпка не могла выгрести; чрезвычайно сильнымъ волненіемъ ее отбрасывало назадъ, почему смотритель маяка принужденъ былъ вернуться къ острову и взять съ собою остальныхъ 2-хъ человекѣкъ маячной команды и погрузивъ въ шлюпку болѣе балласту, отправился для спасенія погибавшихъ. Приблизившись съ величайшимъ усиленіемъ къ судну стоявшему въ 30 саженьяхъ отъ острова на глубинѣ 6 сажень, по направленію отъ маяка на NNO,—ему удалось посредствомъ переброшенныхъ веревокъ снять 2-хъ человекѣкъ совершенно окоченевшихъ, которые были привезены на берегъ, внесены въ маячную казарму и посредствомъ оттиранія и другихъ пособій приведены въ чувство. Люди эти объявили, что 9 Октября съ 11 часовъ ночи, судно стало заливать волнами и оно начало погружаться въ воду; о шкиперѣ, штурманѣ и 2-хъ матросахъ, по причинѣ темноты ночи и сильнаго вѣтра, имъ ничего неизвѣстно. На другой день, 10 Октября, когда вѣтръ стихъ и спасенные люди въ состояніи были ѣхать, они, по распоряженію смотрителя маяка, отправлены съ лоцманами въ Фридрихсгамъ къ комерціи Совѣтнику Бруну, судно же осталось въ водѣ.

2) Смотритель Гогландскихъ маяковъ прапорщикъ Анцовъ донесъ, что 11 Октября 1859 года, при крѣпкомъ SW вѣтрѣ, въ 10 $\frac{1}{2}$ часовъ вечера, купеческая шкуна, шедшая отъ W, имѣла направленіе на Сѣверный рифъ острова Гогланда и стала на мель отъ нижняго маяка къ NW въ разстояніи 75 сажень и хотя звонили сильно въ колоколъ и огонь маяка былъ видѣнъ хорошо, однако шкуна держала,

какъ бы съ намѣреніемъ, прямо къ берегу и когда стала на рифъ, то убрала на гитовы фокъ и марсели, а чрезъ 35 минутъ сошедъ съ рифа опять поставила паруса, сдѣлала одинъ выстрѣлъ изъ пушки, взяла курсъ къ N10 и скрылась скоро изъ виду. Кругомъ рифа, при средней высотѣ воды, ходили огромные буруны и большое волненіе, чрезъ что смотрителю маяковъ, при неоднократныхъ попыткахъ, не возможно было выѣхать на списательной лодкѣ для поданія помощи этой шкунѣ; утромъ же 12 числа отъ нижняго маяка къ N10 въ 5 верстахъ нашли опрокинутый барказъ, нѣсколько плавающихъ молодыхъ яблонныхъ деревъ и замкнутую жестянку, въ которой по извѣстіямъ полученнымъ впоследствии хранились документы судна. Поверхность воды на томъ мѣстѣ была какъ бы облита саломъ; всѣ найденныя вещи деревенскимъ старостою были доставлены въ Фридрихсгамъ къ комерціи совѣтнику г. Бруну. Смотритель маяковъ не имѣя достовѣрныхъ свѣденій, какому судну принадлежали найденныя вещи: тому ли, которое въ ночи сидѣло на рифѣ, или другому, не ранѣе могъ донести пока не получилъ извѣстія отъ г. Бруна, что шкуна эта была Любская, названіе *Эмиль* и *Карлъ*, подъ управленіемъ шкипера Кроманъ, съ 5 человекъ команды, шла изъ Любека въ Фридрихсгамнъ, съ разными товарами. Судно съ командою и грузомъ погибло.

3) Онъ же, Прапорщикъ Анцовъ, донесъ что 5 Апрѣля 1860 г., въ 3 часа пополудни, при крѣпкомъ SW вѣтрѣ, усмотрѣли въ морѣ человекъ, лежащаго на плавающей льдинѣ по направленію отъ нижняго маяка къ N, въ 2 верстахъ. Въ промежуткахъ порывистаго вѣтра слышенъ былъ крикъ его о помощи и видно было, что жизнь этого человекъ находится въ чрезвычайной опасности, всякую минуту можно было ожидать что его смостъ волненіемъ съ рыхлой льдины; въ слѣдствіе этого небыло времени ожидать пока соберутся изъ деревни гребцы: спасительная лодка немедленно была отправлена къ утопающему съ вызвавшимися охотниками 5 человекъ маячныхъ служителей и къ нимъ добавлено 2

человѣка изъ лодочной команды, бывшіе на часахъ. Достигнувъ очень скоро до льдины они сняли съ нея погибающаго и пустились въ обратный путь къ острову; на этомъ пути пришлось имъ бороться съ крѣпкимъ противнымъ вѣтромъ и шедшими на встрѣчу въ неправильномъ порядкѣ льдинами, но преодолевъ всѣ препятствія они чрезъ 2 часа благополучно прибыли къ своему мѣсту (*). Спасенный оказался Тютерсарскій крестьянинъ Стефанъ Порка и при опросѣ о случившемся съ нимъ показалъ: что, вышедъ изъ Каунисъ-сари, былъ перевезенъ, около 10 часовъ утра, чрезъ проломъ у Луппи, на лодкѣ, тюленщиками, и потомъ пошелъ одинъ къ Гогланду, но въ полдень вѣтръ скрѣпчалъ отъ SW и разбилъ окончательно весь ледъ и ему не оставалось ничего болѣе, какъ лечь на шесть (бывшій съ нимъ); исполнивъ это, онъ сталъ держаться одною рукою за сей шесть, а въ другой держалъ ножъ, воткнутый въ ледъ, и принявъ эти предосторожности для того чтобы не быть смытымъ со льдины, началъ кричать о помощи.

4) Онъ же, г. Анцовъ, донесъ, что шедшій изъ Гулла въ Кронштадтъ, съ солью, англійскій купеческій 3-хъ мачтовой баркъ *Оріентъ*, шкиперъ Дусонъ, — 24-го Сентября 1859 года, въ 11 часовъ вечера, при крѣпкомъ SSO вѣтрѣ сталъ на мель. Причиною этому былъ сидѣвшій на мели англійскій же куфъ *Маргритъ-Антина* (**), оставленный командою; огни же его на борту и на мачтѣ — не снятые, ввели въ заблужденіе штурмана барка, который, считая куфъ на вольной водѣ, слишкомъ близко къ нему придержался и оттого сѣлъ на мель, ударившись о W-ю сторону рифа идущаго къ N отъ Родшкерскаго маяка въ разстояніи отъ онаго 165 саж. Бывшіе на баркѣ шкиперъ, штурманъ и 7 человекъ матросъ спасены, а паруса и такелажъ свезены крестьянами острова Гог-

(*) Гогландскій пасторъ г. Мѣлинъ письменно засвидѣтельствовалъ о самоотверженіи спасавшихъ; это были маячной команды: унтеръ-офицеръ Петръ Пухтъ и рядовые: Приксъ, Ливаме, Харитоновъ, Дѣловъ; лодочной команды: Добкинъ и Бѣдивъ.

(**) М. Сб. 1839, № 12 См. стр. 167.

ланды, грузъ же погибъ; съ 8-го на 9-е Октября штормомъ отъ SO, перешедшимъ потомъ къ NW, снесло баркъ съ рифа, а 10 числа утромъ онъ былъ усмотрѣнъ часовыми съ верхняго Гогландскаго маяка на румбъ NW въ 5-ти верстахъ, плавающимъ, безъ мачтъ, по гакабортъ въ водѣ. Смотритель тотчасъ выѣхалъ съ двумя лодками: спасительною и состоящею при маякахъ; вмѣстѣ съ этимъ далъ знать въ деревню, откуда также выслали три большихъ лодки. Закрѣпивъ кабельтовы за носъ барка, начали буксировать его къ берегу острова, при умѣренномъ отъ SW вѣтрѣ и теченіи отъ W; къ 2 часамъ пополудни уже находились отъ нижняго маяка не болѣе $\frac{3}{4}$ версты, но къ несчастію вѣтръ перешелъ къ SO и скрѣпчалъ; судно оторвало и унесло обратно въ море, по направленію отъ сказаннаго маяка на NO, къ Финляндскимъ шкерамъ и всѣ старанія людей остались тщетными; баркъ *Оріентъ* дѣлалъ первый рейсъ послѣ постройки, принявъ грузъ чрезъ 11 дней по спускѣ на воду. Экипажъ барка 3 дня помѣщался въ зданіи при Родпхерскомъ маякѣ, а потомъ отправился въ Фридрихсгамъ.

Въ Черномъ морѣ. 1) Русское купеческое судно *Св. Іоаннъ Предтеча*, шкиперъ Коставли, шедшее изъ Николаева въ Севастополь съ грузомъ, 17-го Октября 1859 г., въ 5 часовъ пополудни, вблизи Ахмечетскоіи бухты, стало на мель и при сильномъ волненіи отъ NW разбито въ мелкія части, команда и часть груза спасены.

2) Турецкая кочерма, подъ управленіемъ шкипера Мустафы Магометъ-Оглу, съ 5 матросами и грузомъ 200 четвертей пшеницы, вышедшая изъ Феодосіи, за противнымъ вѣтромъ остановилась противъ Опукскаго кордона и простоявъ 16 часовъ, 24 Декабря въ 7 часовъ вечера сильною бурей выброшена на берегъ и разбита въ мелкіе куски; люди всѣ спасены.



V.

БИБЛІОГРАФІЯ.

HET LEVEN EN KARAKTER VAN DEN ADMIRAL JHR. (*) JAN HENDRIK VAN KINSBERGEN, BESCHREVEN DOOR MR. M. C. VAN HALL.

Жизнеописание адмирала Ивана Гейнриха ванъ-Кинсбергена, составленное государственнымъ совѣтникомъ ванъ-Галломъ. Амстердамъ, второе изданіе, 1843 года, in 8, XXVIII и 363 стр., съ двумя гравюрами и приложеніемъ семидесяти снимковъ подписей знаменитыхъ лицъ.

Эта любопытная книга, составленная по официальнымъ документамъ (**) и по запискамъ и рассказамъ современниковъ, служитъ важнымъ дополненіемъ къ краткому біографическому очерку о жизни и дѣяніяхъ Кинсбергена, помѣщенному въ №№ 102, 103 и 104 Сѣверной Пчелы за 1834 годъ, равно какъ и къ свѣдѣніямъ о Кинсбергенѣ, которыя находятся на стр. 19, 20, 21, 22 и 26 перваго тома замѣчательнаго сочиненія Р. К. Скаловскаго: «Жизнь адмирала Федора Федоровича Ушакова» (Санктпетербургъ 1856 г.).

Если жизнеописание доблестнаго адмирала вообще поучительно и назидательно, то жизнеописание боеваго и ученаго моряка, каковъ былъ Кинсбергенъ, для насъ тѣмъ любопытнѣе, что четыре

(*) У голландцевъ не слова «van», какъ у немцевъ von и у французовъ de, означаетъ дворянское достоинство, а слово «Joukheer», въ сокращеніи «Jhr.».

(**) Относительно русскихъ документовъ авторъ пользовался выписками изъ Черноморскаго Архива, доставленными ему голландскимъ посланникомъ при русскомъ дворѣ, барономъ Ферстолькомъ ванъ-Суленомъ.

года его славной жизни были имъ проведены съ честью въ русской службѣ и что онъ былъ наставникомъ и другомъ нашего наваринскаго героя, графа Логина Петровича Гейдена (*) (М. Сб., Т. IV, стр. 519—536).

Авторъ, посвятившій свой трудъ корабельному капитану, принцу Вильгельму Фридриху Гейриху Нидерландскому, послѣ посвященія, помѣстилъ предисловія къ первому и къ второму изданіямъ книги и введеніе, а жизнеописаніе раздѣлилъ на слѣдующія шесть главъ: 1) Отъ рожденія Кинсбергена въ 1735 году до оставленія имъ голландской службы и отправленія въ Россію въ 1771 году.—2) Отъ поступленія его въ 1771 году въ русскую службу до возвращенія въ Голландію въ 1775 году.—3) Отъ поступленія его въ отечественную службу до пораженія Англичанъ на Доггербапкѣ 5 Августа 1781 года.—4) Отъ Доггербапкской побѣды до завоеванія Французами Голландіи въ 1795 году.—5) Отъ 1795 года до освобожденія отечества въ 1813 году и 6) Отъ 1813 года до кончины Кинсбергена 22 Мая 1819 года.

Въ посвященіи принцу Гейриху, между прочимъ сказано: «.....Самодержавная Екатерина, прабабка вашего высочества, узнавъ о заслугахъ Кинсбергена, поручила ему, вмѣстѣ съ другими отличными иностранными моряками (**) возобновленіе ея флота—созданія Великаго Петра (***). Увеличеніе предѣловъ ся могуществен-

(*) Мы видѣли у покойнаго графа серебряный рупоръ, подаренный ему въ знакъ памяти адмираломъ Кинсбергенемъ.

(**) Объ иностранныхъ морякахъ, поступившихъ въ эту эпоху въ русскую службу, см. Берха,—Достопамятныя происшествія съ 1761 до 1775 года (Зап. Адм. Деп., часть VII).

(***) Прутскій договоръ остановилъ начатія Петра Великаго на югѣ. Азовское и Черное моря опять остались недоступными для Россіи.

Приготовленія въ 1724 году къ новой войнѣ съ Турціею остановились по причинѣ кончины государя въ 1725 году.

Въ царствованіе императрицы Анны Іоанновны, Днѣпръ и Донъ оживлены были на короткое время военною дѣятельностью, но Бѣлградскій миръ въ 1740 году, въ третій разъ положилъ конецъ недолговременному появленію русскаго флота у южныхъ предѣловъ Россіи.

Царствованію императрицы Екатерины II суждено было изгладить слѣды Прутскаго и Бѣлградскаго договоровъ.

Но отдавая полную справедливость дарованіямъ, знаніямъ, распорядительности и мужеству Кинсбергена, равно какъ и пользѣ, которую онъ приносилъ во время своей четырехлѣтней службы, его однакожъ нельзя называть возобновителемъ Черноморскаго флота, возобновленіе котораго началось съ 1768 года. Во второй главѣ

наго государства было частію плодомъ его мужества; удержаніе и процвѣтаніе ся завоеваній отчасти также были обязаны его отважной храбрости и его благоразумнымъ распоряженіямъ. Онъ былъ первый, который въ Черномъ морѣ заставилъ турецкій флагъ спуститься предъ флагомъ ея величества» и «..... Слава слѣдила за нимъ и тогда, когда онъ въ преклонныхъ лѣтахъ принужденъ былъ предаться покою. Страна въ которой онъ впервые прославился, вознаградила его въ старости: получивъ крестъ Св. Георгія 4 и потомъ 3 класса отъ Екатерины II, грудь его была еще украшена въ 1808 году орденами Св. Андрея, Св. Александра Невскаго и Св. Анны, отданными вашимъ дядю, Александромъ Благословеннымъ въ распоряженіе короля Людвига, который, хотя чужестранецъ и силою навязанный Голландіи, однакожь успѣвшимъ возложить ихъ на достойнѣйшаго голландца, въ признаніе его добродѣтелей и заслугъ.»

Полагая не только полезнымъ но и необходимымъ знакомить нашихъ читателей съ жизнеописаніемъ тѣхъ иностранныхъ моряковъ, которые служили въ нашемъ флотѣ, мы приступили, какъ

«Жизни адм. Ф. Ф. Ушакова», у г. Скаловскаго сказано: «Вмѣстѣ съ приготовленіемъ двухъ армій, подъ начальствомъ князя Голицына и графа Румянцова, для отраженія Турокъ, собиравшихъ огромныя ополченія, приступлено было къ возстановленію Днѣпровской и Донской флотилій. Послѣдняя изъ нихъ имѣла еще тогда девяносто два малыя судна: лодки, дубель-шлюпки и пр., и въ Ноябрь 1768 года Высочайше повелѣно было: Генераль-Кригсъ-Комисару Селиванову исправить верфи въ Тавровѣ, и истребовать на Донъ три тысячи мастеровыхъ изъ губерній подмосковныхъ; а Адмиралтейской Коллегіи придумать чертежи судовъ, которыя могли бы съ достаточной безопасностію плавать по Азовскому морю. Мелководія устьевъ Дона и Таганрогской гавани, служившія всегдашнимъ препятствіемъ къ достиженію этой цѣли, и на этотъ разъ привели Коллегію въ затрудненіе, почему она избрала четыре рода парусно-гребныхъ судовъ: 16 пуш., изъ которыхъ одѣ сидѣли въ водѣ 9 ф., а другія 8; бомбардирскихъ 10 пуш., съ одной двухъ-пудовой мортирой; и 12 пуш., сидящихъ въ грузу 5 ф. Въ послѣдствіи нѣкоторые азовскіе корабли построены были по чертежамъ адм. Ноульса (М. Сб., Т. II, стр. 309: «Адмиралъ Ноульсъ», Соколова).

«Въ исходѣ 1768 года посланы были изъ Балтійскаго галернаго флота 1300 нижнихъ чиновъ на Донъ, гдѣ вице-адмиралъ Алексій Наумовичъ Севявинъ былъ главнымъ начальникомъ Азовской флотиліи. Первые приготовленія къ военнымъ дѣйствіямъ состояли въ успѣшной постройкѣ, на Тавровской верфи двѣнадцати судовъ по чертежамъ Коллегіи; въ возстановленіи укрѣпленій Азова и Таганрога и углубленіи Таганрогской гавани. Въ то же время голландскіе, датскіе и англійскіе офицеры получили приглашеніе вступить въ Русскую службу, и въ портахъ Балтійскаго моря приготавлилась эскадра».

это сдѣлано съ біографією капитана Тревенина (М. Сб., 1859 г. №№. 9 и 10), къ переводу, или вѣрнѣе сказать къ извлеченію изъ труда г. Галла. Поэтому, не распространяясь далѣе объ этомъ сочиненіи, скажемъ только, что оно украшено гравированнымъ портретомъ Кинсбергена и изображеніемъ его памятника, воздвигнутаго ему въ 1821 году въ новой реформатской церкви въ Амстердамѣ, и обогащено: 1) сто девяносто однимъ примѣчаніемъ (стр. 310—344), 2) разговоромъ моряка Фауъ-Гарена и ученаго Гальбертсма о достоинствахъ Кинсбергена (стр. 345—362) и 3) семидесятью снимками почерковъ монарховъ и замѣчательныхъ лицъ, отъ которыхъ Кинсбергенъ получалъ рескрипты и письма. Въ числѣ ихъ находятся: Екатерина II, генералъ-адмиралъ Павелъ Петровичъ, Наполеонъ I, голландскій генералъ-адмиралъ принцъ Вильгельмъ V, голландскій король Людвигъ, прусскій принцъ Гейнрихъ (братъ Фридриха Великаго), графъ Чернышевъ: князь Голлицынъ, графъ Руминцовъ, графъ Орловъ, князь Долгорукій, князь Прозоровскій, адмиралъ Ноульсъ, графъ Гейденъ и др.

Н О В Ы Я К Н И Г И :

Таблицы приливовъ для Бѣлаго моря, Лапландскаго берега и нѣкоторыхъ пунктовъ на Ледовитомъ морѣ, на время навигаціи 1860 года, составилъ *Крузенштернъ 1.* (Карлсруэ).

Артиллерійскія Записки для Комендоровъ 2 и 1 разряда. Составлены Подполковникомъ *Пестичемъ.*

Практическій взглядъ на точность и тождественность выводовъ, получаемыхъ отъ дѣйствій надъ простыми, десятичными конечными и періодическими дробями въ совокупности, *И. Божерянова,* преподавателя математики Морскаго Кадетскаго Корпуса.

Главные озера и лиманы Россійской Имперіи. Составлено *И. И. Кеннепомъ.*

Notice sur le musée de Tsarskoé-Selo, renfermant la collection d'armes de Sa Majesté l'Empereur. Ouvrage enrichi de 35 vignettes gravées sur bois (Санктпетербургъ).

Librorum in bibliotheca speculae Pulcovensis anno 1858 exeunte contentorum catalogus systematicus. Edendum curavit et prae-

fatus est *Otto Struve*, munere directoris speculae Pulcovensis fungens, academiae imperialis scientiarum Petropolitanae socius (Санкт-петербургъ).

Des Capitaines, Maitres et Patrons, ou traité de leur droits et obligations au point de vue commercial civil, administratif et pénal et dans leurs rapports avec les armateurs, chargeurs et assureurs d'après les Lois, la Doctrine, les Règlements, les Usages et la Jurisprudence des Cours et des principaux Tribunaux de Commerce, par *H. Eloy*, Avocat, Docteur en Droit, et *J. Guerrand*, Avocat, Rédacteur du «Recueil de Jurisprudence Commerciale et Maritime».

Recueil des Tarifs des Douanes de l'Europe, de la Chine et des Etats-Unis de l'Amérique d'après les loix et règlements en vigueur mis au courant jusqu'au 1 Janvier 1860, par *Mr. Desroches*, au bureau de la législation des douanes, etc.

Annuaire militaire de l'empire français pour l'année 1860. Publié sur les documents communiqués par le ministère de la guerre.

Fastes militaires des Indes orientales néerlandaises, avec cartes, portraits et planches, par *A. J. A. Gerlach*.

Les gens de mer, par *L. Pallu*.

Garibaldi, par *Hippolyte Castille*.

Garibaldi, sa vie, son enfance, ses mœurs, ses exploits militaires, suivis de documents historiques sur la guerre d'Italie, par *Md. Louise Göthe*.

Mémoire sur la machine à vapeur, par *M. Steichen*, professeur à l'école militaire (Extrait des Annales des travaux publics).

Dictionnaire universel d'histoire et de géographie anciennes et modernes, par *N. Bouillet*. Шестнадцатое издание.

Des forces productives, destructives et improductives de la Russie, par *Aug. Jourdier*.

La Chine contemporaine, par *Ch. Lavollée*.

Souvenirs d'une Jambassade en Chine et en Japon en 1857 et 1858, par *de Monges*.

Voyage dans la péninsule arabique du Sinaï et l'Egypte moyenne, histoire, géographie, épigraphie, par *Lottin de Laval*.

Revue Contemporaine, tome XIII, p. 614—650: Dunkerque et l'agglomération Lilloise, par *Jonglez de Ligne*.—Tome XIV, p.

209—234 et 512—560: L'histoire d'un brick, par *Henri Rivière* (*).

Journal des Economistes, numéro de mai: 1) Des Privilèges de navigation, par *L. Reybaud*, de l'Institut. 2) Les Droits de douane et les anciens traités entre la France et l'Angleterre, par *M. Wolowski*, de l'Institut.

Practical Sailing Directions and Coasting Guide from the Sandheads to Rangoon, Maulmain and Akyab, etc, by *N. Heckford*.

Navigation and Nautical Astronomy, by *H. W. Jeans*.

Perils and panics of Invasion in 1796, 1797, 1798, 1804, 1805 and at the present time, by *Humphry Blunt*.

A treatise on the steam engine, in its application to Mines, Mills, Steam Navigation and Railways. By the Artisan Club. Edited by *John Bourne*. Новое изданіе.

Elementary examples in practical mechanics: with copious explanations and demonstrations of the fundamental theorems, by the rev. *John F. Twisden*. M. A., Professor of Mathematics in the Staff College.

The history of a ship from her Cradle to her Grave, by *Grandpa Ben*. With 100 illustrations. Новое изданіе.

Ceylon: an account of the island—physical, historical, and topographical; with notices of its natural history, antiquities and productions, by sir *James Emerson Tennent*. Thoroughly revised, with additions and new illustrations, with 9 maps, 17 plans and charts and 90 engravings on wood. Двѣ части. Пятое изданіе.

A visit to India, China and Japan, by *Bayard Taylor*. Newly revised and edited, by *George Frederick Pardon*.

The discoveries of Columbus and of the English in America: including concise narrations of the first settlements formed by our own countrymen in that important Continent, taken from the most authentic sources, and edited by *Henry P. Dunster*.

Black's picturesque tourist through England.

Black's picturesque tourist through Ireland.

Black's picturesque tourist through Scotland.

Cunningham's handbook for London.

Murray's modern London.—Egypt, Thebes etc.—Syria and Pales-

(*) Авторъ книги: La marine Française sous le règne de Louis XV.

tine (2 vol).—Greece and the Ionian islands.—India (2 vol).—Portugal.—Spain.—Sweden, Denmark and Norway.—Russia and Finland.—Southern Italy and Naples.

The Artillerist's Manual and British Soldier's Compendium, by major *F. A. Griffiths*, R. F. P., Royal Artillery. Восьмое издание.

Geschiedenis van de vestiging, uitbreiding, bloei en verval van de magt der Nederlanders in Indië, door *G. Lauts*.

Geschiedenis van het verval der magt van de Nederlanders in Indië, tot op het verlies van Java in 1811; door *G. Lauts*.

Post- og Reisehaandbog eller Coursbog for det danske Monarchie, en Oversigt over Post-Jernbane- og Dampskibs-Router (Dampskibs-listen i Tilloeg). Udgivet af *T. Faber* og *N. Wichmann*.

Unsere Zeit. Jahrbuch zum Conversations-Lexikon, 37 Heft: Die deutsche Ostseekueste und ihre Vertheidigung gegen eine feindliche Invasion: 1) Der allgemeine Charakter der Kueste, 2) Die Invasion unter nautischem Gesichtspunkte. 3) Die Mittel der Kuestenvertheidigung. 4) Die Lokalitaeten der preussischen Kuesten und ihre Vertheidigung. 5) Die Beschaffenheit und die Vertheidigung der Kueste von der Grenze Mecklenburgs bis nach Flensburg hinauf. 6) Schlussbetrachtung.—38 Heft: 1) Die Jade in ihrer handelspolitischen Bedeutung (*). 2) Die Falklandsinseln.

Ergaenzungsheft zu Petermann's geogr. Mittheilungen: Kuesten und Meer Norwegens, von *A. Vibe*, Chef der norwegischen Generalstabs-Aufnahmen. Mit einer Karte von Dr. *A. Petermann*, und zwei Original-Ansichten, in chromolith. Ausgefuehrt von *Bernatz*. Inhalt: 1) Kuestenbau oberhalb und unterhalb der Meeresoberflaeche.—Tafel gemessener Meerestiefen. 2) Die Bank Havbroen und andere Untiefen an den norwegischen Kuesten. 3) Stroemungen.—Der Golfstrom.—Durch Ebbe und Fluth verursachte Stroemungen: Der Moskonstrom oder Malstrom.—Die Stroemung rings um die Insel Roest.—Der Saltstrom.—Stroemungen, von Wind, Wellen und Flussmuendungen verursacht, 4) Beobachtungen ueber Ebbe und Fluth.

Oesterreichische militaerische Zeitschrift. Red. und hrsg. von *V. Streffleur*.

(*) Автор книги: Briefe ueber die preussische Kriegsmarine.

Dienst-Vorschriften der Koeniglich Preussischen Armee. Herausgegeben von einem Verein von Officieren und redigirt von *Karl von Helldorf*.

Nachtraege zur Schrift: «Die gezogene Kanone», von *J. Schmoelzl*.

Elim. Abenteuer eines russischen Seeofficiers, von *Alexander Dumas*. Nach dem franzoesischen Manuscripte, von *Dr. G. F. W. Roediger*.

Garibaldi, seine Jugend, sein Leben, seine Abenteuer und seine Kriegsthaten. Eine unparteiische Schilderung nach den besten Quellen, von *Ludwig Alvensleben*.

Leben und merkwuerdige Abenteuer Joseph Garibaldi's, kuehnen Aufwieglers und tapferen Bandenchef.

Ein Besuch bei Garibaldi im Sommer 1859, von *Th. Moegling*.

Maenner der Zeit. Biographisches Lexikon der Gegenwart. Erster Halbband oder Heft 1—6. Enthaltend 250 Biographien von Fuersten, Staatsmaennern, Politikern, Feldherren, Maennern der Wissenschaft und des praktischen Lebens, Schriftstellern, Kuenstlern und s. w. Seite 407: Joseph Garibaldi.

Garibaldi. Eine biographische Darstellung nach bisher unbekanntem Documenten. Mit Portrait Garibaldi's. Von einem seiner Kampfgenossen waehrend der Vertheidigung Roms 1849 verfasste Lebensbeschreibung.

Welchen Einfluss uebt unter verschiedenen Verhaeltnissen die koerperlichen Bewegungen, bis zur ermuedenden Anstrengung gesteigert, auf den menschlichen Organismus, insonderheit auf den Stoffwechsel aus? (Zwei Peisschriften), von *L. Lehmann* und *C. Speck*.

Ueber einige Verhaeltnisse des binocularen Sehens, von *G. Th. Fechner*.

Die Seebaeder. Die hygienische und therapeutische Anwendung des Seewassers und der Seeluft. Ein praktisches Handbuch fuer Aerzte und ein Fuehrer fuer jeden See-Badegast, von *Dr. Pouget*. Mit Benutzung des «Guide médical du Baigneur à la mer, von *Dr. Ed. Aubert*» und der neuesten Schriften ueber Seebaeder, bearbeitet von *Dr. Hugo Hartmann*.

Lehrbuch fuer Jaeger und fuer die, welche es werden wollen, von *Dr. Georg Ludwig Hartig*. Herausgegeben von *Dr. Theodor*

Hartig. Mit Holzschnitten, Tabellen und dem Bildniss des Verfassers. Двѣ части. Восьмое издание.

Anleitung zur Aufnahme der Baeume und Bestaende nach Masse, Alter und Zuwachs, von Dr. *Fr. Baur*, Professor der Forstwissenschaft und der Messkunst. Mit in den Text eingedruckten Holzschnitten.

Die deutsche Holzsucht. Begrundet auf die Eigenthuemlichkeit der Forsthoelzer und ihr Verhalten zu dem verschiedenen Standorte, von *W. Pfeil*.

Der Wald sammt dessen wichtigem Einfluss auf das Klima der Laender, Wohl der Staaten und Voelker, so wie die Gesundheit der Menschen, von *A. Hohenstein*.

Die technischen Eigenschaften der Hoelzer fuer Forst- und Baubeamte, Technologen und Gewerbtreibende, von *H. Noerdlinger*.

Kurzgefasste Forst-Encyklopaedie. Ein Hand- und Taschenbuch mit Huelfstafeln, Winkelmesser und Planimeter fuer Forsttaxatoren, Forstgeometer und Forstwirthe, sowie Waldbesitzer, Staatswirthe, Bautechniker, Landwirthe, Auseinandersetzungsbeamte, Geometer, etc.; mit 74 Figuren in Holzschnitt, von *A. Pueschel*.

Anleitung die Holzpflanzen Deutschlands an ihren Blaettern und Zweigen zu erkennen, von *F. J. Dochnahl*.

Anleitung zum Verkohlen des Holzes. Ein Handbuch fuer Forstmaenner, Huettenbeamte, etc., von *C. H. E. von Berg*. Второе издание.

Biblische Archaeologie, von *Jahn*. Второе издание.

Biblische Geographie, von *Loewisohn*.

Palaestina bis auf Christi Zeit, von *Gessert*. Третье издание.

Palaestina, von *Russell*, deutsch von *Rueder*.

Palaestina, von *Roehr*. Седьмое издание.

Palaestina, von *Koepf*. Mit zwei Karten.

Landeskunde von Palaestina, von *Kloeden*.

Beschreibung von Palaestina, von *Volger*.

Kunde des heiligen Landes, von *Moeller*. Третье издание.

Wandkarte von Palaestina, von *Winckelmann*.

Jerusalem wie es war und ist, von *Ball*.

Zur Topographie des alten Jerusalems, von *Olshausen*.

Geschichte der christlichen Mission auf den Fidschi-Inseln.

Briefe aus hohen Breiteregraden, von *Dufferin*. Bericht ueber eine

Reise der Yacht-Schooners «Foam» nach Island, Jan Mayen und Spitzbergen im Jahre 1856.

Reise durch Nord-Brasilien im Jahre 1859, von *Avé-Lallemant*.

Hamburgs Seeschiffahrt und Rhederei im Jahre 1859. Hamburgs und Altona's Schiffahrts-Verkehr auf der Ober-Elbe. Zusammen- gestellt vom Handelstatistischen Bureau.

Tabellarische Uebersicht des Bremischen Handels im Jahre 1859, zusammengestellt durch die Behoerde fuer die Handelsstatistik.

Ganz Hamburg und Helgoland fuer 20 Schilling. Illustrierte Ausgabe. Mit Plan von Hamburg nach Helgoland. Шестое издание.

Norwegen. Illustriertes Tagebuch der Reisen in Norwegen, zugleich vollstaendige Anweisung zur Bereisung dieses Landes, von *August Moritz*. Mit correcter Reisekarte. Второе издание.

Schweden, vollstaendig neu bearbeitet von *C. F. Frisch*. Mit Plan von Stockholm und Karten von Schweden und der Umgegend von Stockholm. Третье издание.

Stockholm. Vollstaendiger Wegweiser, mit Plan von Stockholm und Karte der Umgegend.

Handbuch zur Reise nach und in Italien, von *Ed. von Losow*. Mit vielen Karten und Plaenen. Четвертое издание.

Ueber Bernoulli'sche Zahlen. Inaugural-Dissertation, von *G. F. Meyer*.

Populaere Himmelskunde und astronomische Geographie, von *A. Diesterweg*. Шестое издание.

Betrachtung der Kometen als Sterne in fruherer Gestaltungszeit, von *F. A. M. F. von Ritgen*.

Grundriss der Physik und Meteorologie fuer Lyceen, Gymnasien, Gewerbe- und Realschulen sowie zum Selbstunterricht, von *Dr. Joh. Mueller*, Prof. der Physik und Technologie. Mit 554 in den Text eingedr. Holzsch. Седьмое издание.

Mathematischer Supplementband zum Grundriss der Physik und Meteorologie, von *Dr. Joh. Mueller*. Mit 179 in den Text eingedr. Holzsch. und besonders gedruckten Aufloesungen.

Versuch einer Monographie des Kautschucks. Inaugural-Dissertation, von *H. Traun*.

ЛОЦМАНСКІЯ ЗАМѢТКИ.

Фишскій и Ботническій заливы.

Россия. Финляндия. Окраска скалъ вокругъ рымовъ и лоцманскіе сигналы. — (№ 106) — Капцелярія Финляндскаго Генераль-Губернатора увѣдомила:

1) Въ Екнесской и Аландской лоцманскихъ дистанціяхъ, скалы, въ которыя вбиты рымы для ошвартовленія, для удобнѣйшаго отысканія ихъ, выкрашены вокругъ рымовъ бѣлою масляною краскою.

2) Дабы суда идущія съ моря и требующія лоцмана могли вовремя знать: выѣдетъ ли къ нимъ лоцманъ или нѣтъ, при лоцманскихъ караульняхъ устроены шести, на которыхъ поднимаются: если лоцманъ выѣдетъ—флагъ, а если лоцманъ, по сильному вѣтру или по другой причинѣ, выѣхать не можетъ—шаръ. Сигналы эти учреждены при нижеслѣдующихъ караульняхъ:

Въ Гельсингфорской дистанціи: *Орренгрундъ, Бойстъ-э и Пэртъ-э.*

Въ Екнесской дистанціи: *Михельшеръ, Поркала, Ренкшеръ, Богашеръ, Юссаръ-э, Хестъ-э, Бустъ-э, Гангеуддской внутренней и Гангеуддской наружной.*

Въ Абоской дистанціи: *Руотсалайсъ, Ломсъ и Раумо.*

Въ Аландской дистанціи: *Кэкаръ, Біеркэръ, Рэдхамнъ, Нюхамнъ, Хаммаруддъ, Сигмилшеръ, Элшерсундъ, Финнбю, Донэ и Сатэ.*

Въ Вазаской дистанціи: *Шельгрундъ.*

Въ Улеоборгской дистанціи: *Танкаръ, Трульэgrundъ, Охтакаари* и *Сторкраасели*.

Такіе же сигналы устраиваются и при другихъ наружныхъ лоцманскихъ караульняхъ (Сообщ. за № 393).

Новые маяки, башни и знаки по Финляндскому берегу. — (№ 107). — Канцелярія Финляндскаго Генераль-Губернатора увѣдомила, что въ теченіе нынѣшняго лѣта по Финляндскому берегу будутъ строиться слѣдующіе маяки, башни и знаки, а именно: въ дистанціяхъ: Выборгской, на Аспъ-э—башня; Гельсингфорской, на Сәдершерфъ—маякъ; Экнесской, на Гангеуддъ—маякъ; Аландской, на Богшерфъ—башня; Вазаской, на Мойкепе-Хелларъ—два знака и на мели Светтъ или Ваттугрундетъ—одинъ знакъ; и Улеоборгской, на островѣ Карлъ-э, на мысѣ Ханнуксеніеми также морской знакъ (Сообщ. за № 433).

Вновь открытыя мели на Улеоборгской лоцманской дистанціи. — (№ 108). — Канцелярія Финляндскаго Генераль-Губернатора увѣдомила, что въ Улеоборгской лоцманской дистанціи, въ 1859 году, открыты слѣдующія двѣ мели:

1) Отъ лоцманской станціи Соклотхелларъ на W, въ разстояніи половины нѣмецкой мили, мель названная *Вестра-Стургрундетъ*; для обозначенія ея поставленъ шесть.

2) Отъ лоцманской станціи Мессеръ на SO, въ одной нѣмецкой милѣ, мель названная *Эстерботтенсъ-grundъ*; для обозначенія ея поставленъ голикъ (Сообщ. за № 351).

Голикъ у банки Либертасgrundъ въ Улеоборгской лоцманской дистанціи. — (№ 109). — Тоже, находящаяся въ $2\frac{1}{2}$ нѣмецкихъ миляхъ на ONO отъ лоцманской станціи Маріаніеми, банка Либертасgrundъ ограждалась до сего времени только съ южной ея стороны шестомъ, но какъ банку эту удобно обходить и съ другой стороны, то при сѣверной ея оконечности, въ настоящее время, поставленъ голикъ (Сообщ. за № 351).

Нѣмецкое море.

Данія. О постановкѣ лѣтнихъ знаковъ на фарватерахъ. — (№ 110). — Съ 1-го Марта сего года приступлено къ постановкѣ

лѣтнихъ знаковъ на фарватерахъ отъ Граадиба (Graadyb) до Ней-Гевера (Neu-Never), а также на Сюдеръ-Пипъ (Süder-Pier), сѣверной Эльбѣ, Сторѣ и на Глюкштатскомъ фарватерѣ. Одновременно съ постановкою лѣтнихъ знаковъ зимніе знаки будутъ сниматься.

Эйдерскій пловучій маякъ. — (№ 111). — Лоцманское Управленіе въ Тонингенѣ объявило, что съ 3-го Марта сего года, Эйдерскій пловучій маякъ, служащій станціею для лоцмановъ, занялъ свое обыкновенное мѣсто и освѣщеніе онаго будетъ производимо въ установленное время. Съ того же числа зажигаются береговые огни вдоль Эйдера. (В. Н. № 14 863).

Измѣненія въ обозначеніи Граадибскаго фарватера. — (№ 112). — Въ постановкѣ знаковъ на фарватерѣ Граадибъ (Graadyb) произведены слѣдующія перемѣны:

1) Восточный знакъ (Вааке) на Фано, перенесенъ къ югу на столько, что створъ его съ западнымъ знакомъ приводитъ къ входному знаку Граадибскаго фарватера, откуда идутъ одинъ за другимъ знаки южнаго направленія, служащіе для прохода бара.

2) 3 буй, находившіеся въ прежнемъ южномъ фарватерѣ, ведущемъ къ Граадибу, становятся больше не будутъ.

3) Для лучшаго обозначенія Штертса (Steerts) выходящаго отъ Біалкена, на немъ по внутреннюю сторону бѣлой бочки В поставленъ бѣлый буй.

4) Для ближайшаго указанія Ланддиба:

а) Въ южной части онаго, близъ вѣшней стороны бара, на глубинѣ 8 футь, становится черный буй, створъ котораго съ киркою Эрне (Jerne Kirche) проходитъ вѣсколько сѣвернѣе самой сѣверной дюны на Фано.

б) Въ сѣверной части фарватера, вѣсколько внутри бара, на глубинѣ 8 футь, становится бѣлый буй, створъ котораго съ киркою Эрне приходится прямо на средину равнины сѣверной оконечности Фано. На барѣ Граадиба глубина $8\frac{1}{2}$, а на барѣ Ланддиба $5\frac{1}{2}$ футь при обыкновенной низкой водѣ. (В. Н. № 14 903).

Ольденбургъ. Береговые примѣтные знаки на островъ Вангерогъ (Wangerooge). — (№ 113). — Правительство Герцогства Ольденбургскаго объявило слѣдующія свѣдѣнія, касательно приморскихъ примѣтныхъ знаковъ на островъ Вангерогъ.

Обрывъ въ сѣверозападной части острова такъ приближился къ четырехугольной церковной башнѣ, находящейся въ широтѣ $53^{\circ} 47' 33''$ N, долг. $7^{\circ} 51' 18''$ O отъ Гринича, что при долженствующихъ вскорѣ наступить буряхъ разрушеніе башни неизбежно, а потому мореплаватели, проходящіе рѣками Ядою, Везеромъ и Эльбою, не должны съ увѣренностію рассчитывать увидать эту башню, служившую до сего времени береговымъ примѣтнымъ знакомъ.

Круглая маячная башня, на восточной оконечности острова, оконченная постройкою въ 1856 году и лежащая въ широтѣ $53^{\circ} 47' 26''$ N, долготѣ $7^{\circ} 54' 14''$ O отъ Гринича, несколько не повреждена и впредь какъ и прежде на ней будетъ зажигаться Френелевскій чечевицеобразный огонь, 4-го разряда, съ яркими проблесками черезъ каждыя двѣ минуты, на высотѣ отъ поверхности моря 100 футъ, открывающійся за 14 миль.

Также существуетъ знакъ, построенный на дюнахъ къ NO отъ вышеупомянутой маячной башни; отъ первой бочки на Везерѣ четырехъ-угольная вершина этого знака кажется на створѣ съ вершиною маячной башни (В. Н. № 14873).

Бельгія. *Измѣненіе огня гаванскаго маяка въ Остенде.* — (№ 114). — Красный огонь маяка находящагося на восточномъ шлязѣ Остендской гавани и служащій для показанія состоянія уровня моря отъ 4 метр. 40 сантиметровъ; съ 1-го Февраля сего года замѣненъ огнемъ натурального цвѣта (В. Н. № 14859).

Англійскій каналъ.

Франція. *Маякъ на островъ Луэ (Louet) въ портъ Морле (Morlaix).* — (№ 115). — До свѣдѣнія мореплавателей доводится, что съ 1-го Апрѣля сего года будетъ зажигаться и горѣть въ продолженіе всей ночи постоянный бѣлый огонь на башнѣ, недавно построенной на островѣ Луэ на рейдѣ Морле. Этотъ маякъ вмѣстѣ съ маякомъ на башнѣ Ландъ (Lande) будетъ обозначать направленіе западнаго или большаго канала ведущаго на рейдъ. Онь лежитъ въ шир. $48^{\circ} 40' 28''$ N, долгот. $6^{\circ} 13' 56''$ W отъ Паржа. Высота огня надъ землею 9 метр., а надъ поверхностію моря то время самыхъ вы-

сокихъ приливовъ 16 метр. Дальность освѣщенія простирается на 10 миль.

Одновременно съ зажженіемъ новаго маяка, маленькій фонарь съ постояннымъ краснымъ огнемъ, находившійся на южномъ фасѣ Шато-дю-Торо будетъ перенесенъ на сѣверный фасъ той же крѣпости.

Мореплавателю, желающій войти западнымъ проходомъ Морлескаго рейда, долженъ точно слѣдовать направленію указываемому двумя огнями острова Луэ и башни Ландъ, дабы не попасть на рифы Equipoxe, Ricard, Morlaine и Cahers, ограничивающіе проходъ. Придя на траверзъ рифа Calhic, должно сдаться влѣво, чтобы не попасть на скалу Corbeau и править такъ чтобы пройти между этою скалою и скалою Торо. Обѣ эти скалы обозначены каменными башнями, первая красною, а вторая черною. На траверзъ рифа Calhic, лишь только усмотрѣнъ будетъ красный огонь форта Шато-дю-Торо, перестаютъ править по створу огней. Пройдя островъ Луэ около кабельтова, должно править еще нѣсколько влѣво, чтобы достигнуть якорнаго мѣста, минуя банку Barre de Flot. Входящіе восточнымъ каналомъ будутъ продолжать видѣть огонь форта Торо, лишь только минуютъ рифъ Chambre-aux-Anglais. (Moniteur de la Flotte № 23).

Сѣверный Атлантическій океанъ.

Французскія колоніи. *Острова Сенъ-Пьеръ (Saint-Pierre) и Микелонъ (Miquelon) у южной стороны о-ва Ньюфаундленда. Туманные сигналы на маякъ Галантри (Galantry).—(№ 116).—* Съ 1-го Апрѣля 1860 года до 1-го Января, ежегодно, днемъ во время сильнаго тумана, съ батареи находящейся у маяка Галантри, будутъ палить изъ пушекъ: по 2 выстрѣла чрезъ каждые два часа; промежутокъ между выстрѣлами будетъ 3 минуты.

Независимо отъ этихъ регулярныхъ сигналовъ каждому судну, спрашивающему о показаніи мѣста пушечными выстрѣлами, будетъ отвѣтствовано выстрѣлъ за выстрѣлъ. Часы регулярныхъ выстрѣловъ будутъ всегда одни и тѣ же, а именно 6, 8, 10, 12, 2, 4 и 6 часовъ, а потому если на примѣръ туманъ найдетъ въ $\frac{1}{2}$ 1 часа по полудни, то первый сигнальный выстрѣлъ послѣдуетъ въ 2 часа, и такъ далѣе.

Въ случаѣ, если судно будетъ спрашивать о показаніи мѣста послѣ 6 часовъ вечера, то ему будетъ отвѣтствовано только до заката солнца, послѣ чего батарея отвѣчать не должна. — (Сообщ. Департ. Внутр. Снош. № 3599.—Avis aux navigateurs № 9).

Соединенные Штаты. Маякъ въ бухтѣ Юпитеръ (*Jupiter Inlet*).—(№ 117). — Управление маяками Соединенныхъ Штатовъ извѣстило, что съ 10-го Іюля 1860 года, начнется освѣщеніе маяка, строящагося въ бухтѣ Юпитеръ, на восточномъ берегу Флориды.

Огонь маяка будетъ *постоянный благо* цвѣта съ яркимъ *бли-станиемъ* каждую полуминуту. Онъ будетъ находиться на возвышеніи 146 футъ надъ среднимъ уровнемъ моря и, въ ясную погоду, долженъ открываться на разстояніи 18 миль.

Освѣтительный аппаратъ маяка діоптрическій, перваго разряда.

Башня маяка есть отрѣзокъ конуса, выстроена изъ краснаго кирпича и имѣетъ 104 фута вышиною отъ основанія до флюгера; фонарь желѣзный. Положеніе башни въ шир. $26^{\circ}55'26''N$, долг. $80^{\circ}5'5''W$ отъ Гринича.

Прим. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ адмиралтейскимъ картамъ: West Indies, General Chart, Sheet 4, № 392 d; и America, East Coast, Sheet 8, № 1216. Тоже, United States Lights List №№ 303, 357; и West India List № 60, 98, 149.—(Сообщ. Русс. Генер. Конс. въ Великоб. № 257).

Черное море.

Склоненіе компаса. — (№ 118). — Черноморское Гидрографическое отдѣленіе увѣдомило, что по порученію завѣдывающаго Морскою частію въ Николаевѣ, въ 1859 году Мичманомъ Диковымъ производилась магнитныя наблюденія въ русскихъ портахъ Чернаго моря, изъ которыхъ выведено склоненіе компаса, показанное въ слѣдующей таблицѣ, вмѣстѣ съ прежде опредѣленными въ тѣхъ же мѣстахъ:

Мѣста наблюдений.	Склоненіе компаса пзъ картъ г. Манганари 1830 и 1836 годовъ.	Изъ Англійскихъ наблюдений произведенныхъ въ 1853 и 1856 годахъ (*).	Изъ наблюдений Мичмана Дикова въ 1859 году.	
Николаевъ	7°26' W	— — —	4°43' W	
Очаковъ	8° 5' W	— — —	5°49' W	
Одесса	9°45' W	6°00' W	7°22' W	
Акь-Мечеть	7°00' W	5°00' W	4°31' W	
Евпаторія	7°00' W	5°00' W	4°32' W	
Севастополь	6° 3' W	5°00' W	4°31' W	
Ялта	6°00' W	— — —	4°10' W	
Феодосія	6°00' W	— — —	3°32' W	
Керчь	7°00' W	3°30' W	2°56' W	
Анапа	5°00' W	}	2°39' W	
Новороссійскъ	5°00' W		2°37' W	
Гагры	5°00' W		2°00' W	
Плунда	5°00' W		2°30' W	1°53' W
Сухумъ-Кале	5°0' W		1°48' W	
Редуть-Кале	5°30' W		1°43' W	
Укрѣп. Св. Николая	6°00' W		2° 2' W	

Персидскій заливъ.

Опасная отмель въ Персидскомъ заливѣ. — (№ 119) — Начальникъ Индѣйскаго флота сообщаетъ слѣдующія свѣдѣнія:

Капитанъ Англійскаго судна «*Shah Allum*» доноситъ, что въ недавнее время онъ открылъ и измѣрилъ по срединѣ Персидскаго

(*) См. Лоц. Зам. 1858, № 35 стр. 20.

залива опасную отмель, которая по тщательномъ нанесеніи на карту названа Shah Allum shoal.

Отмель эта находится по срединѣ Персидскаго залива, въ равномъ разстояніи отъ острововъ Шейкъ Сайбъ (Cheykh Shayb) и Халооль (Halool), отъ западной окопечности перваго на SW 55°, въ разстояніи около 44 морскихъ миль.

Отмель состоитъ изъ одной маленькой банки, составленной изъ острыхъ зубчатыхъ камней и та часть, на которой глубина менѣе 20 сажень, простирается въ длину на 2¹/₂ морск. мили отъ N къ S и въ ширину на 2 мили отъ O къ W. Самое опасное мѣсто находится на сѣверномъ концѣ и имѣетъ не болѣе ¹/₃ мор. мили ширины; глубина на этомъ мѣстѣ переменная, отъ 4 до 5 сажень; но есть однако камень, на которомъ глубина только 15—17 футъ, неизвѣстно навѣрное при высокой или при низкой водѣ; менѣе 12 футъ глубины нѣтъ ни на одномъ мѣстѣ отмели. Мель «Shah Allum shoal», тѣмъ болѣе опасна, что въ разстояніи морской мили отъ южнаго конца ея глубина 37 сажень, а въ такомъ же разстояніи отъ сѣвернаго конца отъ 40 до 45 сажень, что препятствуетъ замѣчать переменну цвѣта воды и даже съ мачты отмель можетъ быть замѣчена только въ то время, когда судно находится на ней.

На глубинѣ 7 сажень грунтъ дѣлается замѣтенъ, а на меньшей глубинѣ становится явственно видѣнъ. Обыкновенно надъ отмелью летаетъ много морскихъ птицъ, иногда бываютъ также легкіе признаки отмели на водѣ, происходящіе вѣроятно отъ теченія. При ясной погодѣ явственно бываютъ видны горы на Персидскомъ берегу между Таурилемъ (Tautil) и Накилоо (Nakhiloo) и хорошо извѣстный береговой знакъ Ассалоо-Ночь (Assaloo Notch) пеленгуется на NO 5¹/₄°. Самое мелкое мѣсто лежитъ въ шир. 26°25'20" N, долг. 1°40'13" O отъ флагштока Англійской резиденціи въ Буширѣ. — (В Н. № 14909).

Тихій океанъ.

Группа острововъ въ Каролинскомъ Архипелагѣ, представляющая мѣсто пристанища для судовъ.—(№ 120).—Капитанъ Тиммерманъ бременскаго судна Reinhard, пришедшій 27 Марта изъ

Мельбурна, сообщилъ, что онъ заходилъ на островъ Вознесенія (Ascension), принадлежащій къ группѣ Каролинскихъ острововъ и находящійся въ шир. $6^{\circ}40' N$, въ долг. $148^{\circ}40' O$, чтобы заготовить водой и дровами. Въ донесеніи своемъ онъ говоритъ: въ SSW й части острова нашелъ я отличную гавань, въ которой глубина отъ 8 до 15 сажень при илистомъ грунтѣ. Берегъ покрытъ лѣсомъ, въ которомъ есть прекрасныя мачтовья деревья. Рѣка шириною при устьѣ около 100 ярдовъ, имѣетъ очень хорошую прѣсную воду. Островъ управляется княземъ, находящимся подъ вліяніемъ американскаго миссіонера, чрезъ котораго идутъ все дѣла. Туземцы красивый и здоровый народъ и весьма предупредительны, но надо предполагать, что скоро они будутъ испорчены пребывающими поселенцами изъ ссыльныхъ колоній Новаго Южнаго Валлиса.

Главный городъ этого малоизвѣстнаго острова называется Ровинъ Кадди (Rowin Caddy). Недавно заходило туда французское военное судно, но съ него никто не сходилъ на берегъ, а также и туземцамъ запрещено было входить на судно, которое съ большою по видимому поспѣшностію ушло назадъ. Капитанъ Тиммерманъ получилъ отъ туземцевъ разные тропическіе продукты за весьма незначительную плату. Донесеніе свое онъ заключаетъ слѣдующими словами: для убѣжища судамъ средней величины это есть отличная и безопасная гавань. При наливкѣ водою бочки можно наполнять въ рѣкѣ и потомъ буксировать ихъ къ судну шлюпками. Входъ въ гавань имѣетъ около 200 ярдовъ ширины. (*Veränderungen von leuchtfeuern Seemarken etc.* 1859 стр. 64).



Франція. Система окраски буювъ и бакановъ на фарватерахъ Французскихъ портовъ. — (№ 121). — Въ книгѣ «Phares des mers du globe, par le Gras» находится нижеслѣдующее описаніе единообразной системы окраски буювъ и бакановъ, принятой для французскихъ портовъ:

Все знаки, которые при входѣ съ моря должны быть оставляемы въ правой рукѣ, окрашиваются красною краскою, а тѣ которые слѣдуетъ оставлять въ лѣвой рукѣ—черною краскою; знаки же которые

могутъ быть проходимы по обѣ стороны окрашиваются горизонтальными полосами красными и черными.

Эта окраска знаковъ дѣлается отъ уровня самой высокой воды; ниже этого уровня знаки всё красятся бѣлою краской. Якорные буи красятся бѣлою краской.

На каждомъ буѣ и бакенѣ пишется вполне или сокращенно названіе банки или рифа, которые ими обозначаются, и сверхъ того даются по порядку номера буямъ, принадлежащимъ каждому фарватеру. Порядокъ нумераціи слѣдуетъ всегда отъ входа съ моря. Четные номера, принадлежатъ буямъ и бакенамъ, которые должны быть оставлены въ правой рукѣ, т. е. тѣмъ которые окрашиваются красною краскою, а нечетные номера даются буямъ и бакенамъ, окрашеннымъ черною краскою.

На знакахъ окрашиваемыхъ красными и черными полосами выставлены только названія, но номеровъ не бываетъ.

Маленькія вершины скалъ, лежащія близъ фарватеровъ, могутъ быть окрашиваемы также какъ и бакены, наблюдая при томъ, чтобы когда скалы эти представляютъ довольно значительную поверхность, то слѣдуетъ окрашивать только самую видную часть ихъ.

ПРИБАВЛЕНІЕ.

Финскій Заливъ.

Ревельстейнскій и Калбодегрундскій пловучіе маяки (*). — (№ 123). — Гидрографическій департаментъ для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что 26 Мая сего года Ревельстейнскій пловучій маякъ занялъ свой постъ сѣвернѣе Ревельстейнской мели, а 30 числа сего же мѣсяца Калбодегрундскій пловучій маякъ поставленъ для занятія своего поста у банки Калбодегрундъ. (Сообщ. Дирек. Маяк. и Лоц. Балтійск. моря № № 1037 и 1046).

Перев. С. Самохваловъ и Н. Коргуевъ.

(*) См. Лоц. Зам. 1860 г. № 67.

ПАРОХОДНЫЯ СООБЩЕНІЯ

въ навигацію 1860.

ВНУТРЕННЕЕ СООБЩЕНІЕ.

ПО ФИНСКОМУ ЗАЛИВУ.

Пароходъ *Николай*,

подъ управленіемъ шкипера Ф. Карлштедта, будетъ продолжать свои рейсы въ продолженіе нынѣшней навигаціи, какъ и въ прошломъ году, отправляясь изъ С. Петербурга въ Ревель и Гельсингфорсъ каждую пятницу, въ 9 часовъ утра, съ пассажирами и грузомъ. Грузъ принимается каждую среду, а въ четвергъ до 12 часовъ дня. Подробнѣе узнать въ конторѣ Финляндскаго Пароходства, на Вас., Остр., на берегу рѣки Невы, противъ 14 линіи.

НЕВСКО-ЛЕГКОЕ И ЛАДОЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО.

Пароходъ *Летучій*

въ настоящую навигацію будетъ производить рейсы изъ С. Петербурга въ Ладожское озеро, заходя въ Шлиссельбургъ въ монастыри: Коневецъ, Валаамъ и въ г. Сердоболь, по пятницамъ, съ 13 Мая, въ 9¹/₄ час. утра, отъ пристани противъ Смольнаго монастыря, что у большаго Охтенскаго перевоза. Пассажиры принимаются и отъ пристани у Лѣтняго сада и будутъ доставляемы къ оной пристани на одномъ изъ легкихъ пароходовъ. Кладь и багажъ просятъ доставлять прямо къ пристани у Смольнаго монастыря.

ПЛАТА ВЪ ОДИНЪ КОНЕЦЪ:

	I клас.		II клас.		Товары тяже- ловѣсныя съ туда.
	Р.	К.	Р.	К.	
До Шлиссельбурга.	1	—	—	50	10 к.
» Коневца.	3	—	1	50	15 »
» Валаама.	4	—	2	—	20 »

Примѣчаніе.

ХРАМОВЫЕ ПРАЗДНИКИ.

Въ Коневцѣ память Преподобнаго Арсенія, Коневского чудотворца. 12 Іюня, въ воскресенье.

Въ Валаамѣ память Св. Преп. Сергія и Германа, Валаамскихъ чудотворцевъ, 28 Іюня во вторникъ и 29 Іюня въ Валаамѣ же Св. Апостолъ Петра и Павла, крестный ходъ кругомъ большаго монастыря. Въ этотъ день въ г. Сердоболѣ ярмарка.

Въ Коневцѣ 10 Іюля, въ воскресенье, праздникъ чудотворной иконы Коневской Божіей Матери; пароходъ пойдетъ въ субботу 9 Іюля.

Въ Валаамѣ, 6 Августа главный праздникъ Преображенія Господня.

Въ Коневцѣ, Нерукотвореннаго и Чудотворнаго образа, 16 Августа.

Въ Валаамѣ, 31 Августа, праздникъ Св. Александру Свирскому.

Въ Коневцѣ, основаніе монастыря и храмъ Рождества Пресвятыя Богородицы, 8 Сентября.

Въ случаѣ переменъ времени отхода и прихода, будетъ объявлено о томъ особо.

Дѣти моложе 12 лѣтъ платятъ половину.

За товары и клади громоздкія плата по условію.

Каждый пассажиръ можетъ имѣть при себѣ бесплатно багажа не болѣе 2-хъ пудовъ.

Пароходъ «Летучій» извѣстный своимъ скорымъ ходомъ, заслужившій въ прошлыхъ годахъ довѣріе публики, имѣетъ всѣ удобства для помѣщенія пассажировъ и клади, равно имѣетъ буфетъ, удовлетворяющій требованіямъ публики, по умѣреннымъ цѣнамъ.

ПАРОХОДСТВО ПО ЛАДОЖСКОМУ ОЗЕРУ, МЕЖДУ С. ПЕТЕРБУРГОМЪ И СЕРДОБОЛЕМЪ.

Новый желѣзный пароходъ «Валамо»

будетъ содержать постоянное сообщеніе съ 20-го Мая и по 16 Сентября каждую недѣлю въ навигацію сего лѣта, заходя на пути туда и

обратно въ Шлиссельбургъ, Коневецъ, Кексгольмъ и Валаамъ. Подробнѣе узнать на пристани у церкви Всѣхъ Скорбящихъ Божіей Матери, гдѣ былъ Воскресенскій мостъ.

«САМОЛЕТЪ» ОБЩЕСТВО ПАРОХОДСТВА ПО РѢКАМЪ ВОЛГѢ И КАМѢ.

Съ 1-го Іюня, впредь до измѣненія, пассажирные пароходы Общества Самолетъ будутъ отправляться: изъ Твери до Перми по воскресеньямъ и средамъ; до Саратова, по вторникамъ и пятницамъ; до Казани, шесть разъ въ недѣлю: по воскресеньямъ, понедѣльникамъ, вторникамъ, средамъ, четвергамъ и пятницамъ; до Нижняго-Новгорода ежедневно. Пароходы отходятъ изъ Твери въ 6 час. утра, вскорѣ по прибытіи С. Петербургскаго почтоваго поѣзда. Срочные товары принимаются по соглашенію съ отправителями. Подробныя свѣдѣнія сообщаются въ конторѣ Общества, въ Гончарной улицѣ, въ домѣ Прокоповича, съ 10 часовъ утра до 2 часовъ пополудни, ежедневно, кромѣ воскресныхъ и табельныхъ дней.

ОБЩЕСТВО ПАРОХОДСТВА ПО Р. ВОЛХОВУ.

Пассажирные пароходы Общества совершаютъ правильные рейсы между слѣдующими станціями:

Отъ Волховской станціи Николаевской желѣзной дороги въ Новгородъ, по приходѣ почтоваго поѣзда изъ Петербурга — въ 4 часа пополудни, и пассажирнаго — въ 8 часовъ вечера.

Отъ Новгорода до Старой Русы, ежедневно, въ 9 часовъ утра и обратно въ 4 часа пополудни.

Отъ Волховской станціи до Гостинополя ежедневно въ 8 часовъ вечера и обратно къ 2 часамъ пополудни.

Отъ Новой Ладogi до дерев. Дубовикъ, ежедневно, въ 4 часа пополудни и обратно въ 8 часовъ утра.

Между деревнею Дубовикъ и Гостинополемъ имѣется дилижансъ.

ПАРОХОДСТВО МЕЖДУ ДЕРПТОМЪ И ПСКОВОМЪ.

Пароходъ «Нарова» съ 25 Мая будетъ отправляться изъ Дерпта въ Псковъ и обратно два раза въ недѣлю, а именно: изъ Дерпта по средамъ и субботамъ, а изъ Пскова по понедѣльникамъ и четвергамъ.

ЗАГРАНИЧНОЕ СООБЩЕНИЕ.

МЕЖДУ ШТЕТИНОМЪ И С. ПЕТЕРБУРГОМЪ:

пароходы: «Владимиръ», *Preussische Adler*, *Neva*, *Trave*, *Alexander II*, *Archimedes* и *St. Petersburg*.

МЕЖДУ ШТЕТИНОМЪ И РИГОЮ.

пароходъ *Tilsit*.

МЕЖДУ ШТЕТИНОМЪ И МЕМЕЛЕМЪ:

пароходъ *Memel-Packet*.

МЕЖДУ ШТЕТИНОМЪ И КЕНИГСБЕРГОМЪ:

пароходы:

Der Preusse, *Orpheus*, *Ostsee* и *Borussia*.

МЕЖДУ ШТЕТИНОМЪ И ДАНИГОМЪ:

пароходы:

Colberg и *Stolp*.

МЕЖДУ ШТЕТИНОМЪ, КАНЬМАРОМЪ И СТОКГОЛЬМОМЪ:

пароходы:

Nordstern и *Schoonen*.

МЕЖДУ ШТЕТИНОМЪ И КОПЕНГАГЕНОМЪ:

пароходъ *Geiser*.

МЕЖДУ ШТЕТИНОМЪ И АМСТЕРДАМОМЪ:

пароходы:

Jonke Paul и *Willem I*.

МЕЖДУ ШТЕТНОМЪ И ЛЕЙТОМЪ:

пароходы:

Gnome, Gertrude и *Orient*.

МЕЖДУ ШТЕТНОМЪ И ГУЛНОМЪ.

пароходы:

Emilie, Alexandra, Arthur, Emmeline, Gertrude, Wesley, Baltic, Irwell и *Hawk*.

МЕЖДУ ШТЕТНОМЪ И ЛОНДОНОМЪ:

пароходы:

Saxon и *Chanticleer*.

МЕЖДУ ЛЮБЕККОМЪ И С. ПЕТЕРБУРГОМЪ:

колесн. пароходы:

Orion и *Sirius*.

МЕЖДУ ЛЮБЕККОМЪ И РИГОЮ:

колесн. пароходы:

Hansa и *Riga-Lübeck*.

МЕЖДУ ЛЮБЕККОМЪ, РЕВЕЛЕМЪ И ГЕЛЬСИНГФОРСОМЪ:

винт. пароходъ *Alexander*.

МЕЖДУ ЛЮБЕККОМЪ, СТОКГОЛЬМОМЪ, ИСТАДОМЪ И КАЛЬМАРОМЪ:

колесн. пароходы:

Svea и *Vore*.

МЕЖДУ ЛЮБЕККОМЪ, СТОКГОЛЬМОМЪ, НОРВЕИИНОМЪ, ИСТАДОМЪ И КАЛЬМАРОМЪ:

колесн. парох. *Gauthiod* и винт. парох. *L. Torstenson*

МЕЖДУ ЛЮБЕККОМЪ, КОПЕНГАГЕНОМЪ И ГОТЕНБУРГОМЪ.

колесн. пароходъ *Kattegat*

МЕЖДУ ЛЮБЕКЪМЪ, КОПЕНГАГЕНЪМЪ И МАЛЬМЪ:

винт. пароходъ *L. J. Bager.*

МЕЖДУ ГАРБУРГЪМЪ И ЛОНДОНОМЪ:

пароходы:

Taurus, Helene, Harburg и *Saxonia.*

МЕЖДУ ГАРБУРГЪМЪ И ГУЛЛОМЪ:

пароходы:

Martlett, Harlequin, Pacha, Lion и *Leopard.*

МЕЖДУ ГАРБУРГЪМЪ И АМСТЕРДАМОМЪ:

пароходы:

Stoomvaart, Amstel и *Jonge Maria.*

МЕЖДУ ГАРБУРГЪМЪ И РОТТЕРДАМОМЪ:

пароходы:

Maastroom и *Elbe.*

МЕЖДУ БРЕМЕНОМЪ И НЬЮ-ІОРКОМЪ:

пароходы

Сѣверо-Германскаго Ллойда

отправляютъ въ Нью-Іоркъ съ заходомъ въ Саутѣмтень:

New-York — $\frac{25}{7}$ Іюня; *Bremen* — $\frac{23}{4}$ Іюля; *New-York* — $\frac{20}{4}$ Августа.

Bremen — $\frac{17}{29}$ Сентября, *New-York* — $\frac{15}{27}$ Октябрю.

Цѣна со столомъ: 1 мѣсто — 140 тал., 2 мѣсто 90 талеровъ, 3 мѣсто 55 талеровъ. Дѣти моложе 10 лѣтъ платятъ половину цѣны, грудныя же дѣти 3 талера.
