

**МОРСКОЙ  
СБОРНИКЪ,**

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

---

**Томъ IV.**

**№ 10.**

---

**ОКТАБРЬ.**

---

**САНКТПЕТЕРБУРГЪ.**

Печатано въ типографіи Карла Крайя.

1850.

# ОГЛАВЛЕНИЕ

## ЧЕТВЕРТАГО ТОМА.

=

	Стр.
Появленіе Турецкаго флота на Черномъ морѣ въ 1829 году. <i>Перев. Сергѣя Елагина</i> . . . . .	291
Еще отрывокъ оъ путешествіи капитана Росса въ южныя полярныя страны <i>Перев. В. З.</i> . . . . .	327
Нѣсколько замѣчаній оъ островѣ Мадерѣ и Фунчальскомъ рейдѣ. <i>А. Е.</i> . . . . .	335
Фрегатъ Паллада и Англійская эскадра въ рѣкѣ Таго, 1849 — 1850 года. Съ чертежемъ. <i>А. Е.</i> . . . . .	341
Французскій флотъ въ Шербургѣ . . . . .	350

## С М Ъ С Ъ

Еще оъ Англійскомъ фрегатѣ «Тетисъ». — О волнахъ Атлантическаго Океана. — Морской змѣй. — Каналъ чрезъ Суэць. — Крушеніе пароходовъ «Полька» и «Сюпербъ». — Устройство обсерваторіи въ Триестѣ. — Новый Австрійскій пароходъ-фрегатъ «Вольта». — Уменьшеніе туземнаго народонаселенія въ Полинезій. — Царь Арктическаго Океана или огромный китъ. — Предохранительный составъ Пикока. — Смерчъ въ Эксетерѣ. — Разрушительное ядро Лагранжа. — Поиски за Франклиномъ, съ картою . . . . . 364—384

## ПОЯВЛЕНІЕ ТУРЕЦКАГО ФЛОТА НА ЧЕРНОМЪ МОРЬѢ ВЪ 1829 ГОДУ.

---

Въ предыдущихъ книжкахъ Морскаго Сборника, въ статьѣ о дѣйствіяхъ Черноморскаго флота въ послѣднюю Турецкую войну, читатели наши видѣли, какъ показывался иногда флотъ Оттомановъ на Черномъ морѣ. Вотъ описаніе одного изъ этихъ появленій, заимствованное изъ записокъ лейтенанта Англійскаго флота, Следа (бывшаго тогда пассажиромъ на адмиральскомъ Турецкомъ кораблѣ), изданныхъ подъ слѣдующимъ заглавіемъ: *Records of Travels in Turkey, Greece, etc., and of a cruise in the Black Sea, with the Capitan Pasha, in the Years 1829, 1830 and 1851. By Adolphus Slade, Esq., Lieut. R. N. In two volumes. Second edition. London, 1855.*

Слѣдуетъ переводъ изъ VI и VII главъ перваго тома упомянутого сочиненія.

---

....На другой день прибытія моего въ Терапію, кажется 5 июня 1829 года, около восхода солнца, мы пустились въ Буюк-дере, чтобы посѣтить капитана пашу, котораго, по причинѣ его скорого отправленія, не удалось бы увидѣть позже. По пути мы завѣхали на султанскій пароходъ, выпить чашку кофе у ко-

мандира его г-на Келли \* (прежде бывшего штурмана нашего флота), успѣвавшего прекрасными качествами своими и поведениемъ, вполне заслужить пріязнь и уваженіе Турокъ. Познанія его въ морскомъ дѣлѣ, принесли бы имъ большую пользу, еслибъ гордость правотѣрныхъ позволяла принимать совѣты отъ христіанъ.

Такъ какъ пароходъ стоялъ южнѣе флота, то для достиженія адмиральскаго корабля, стоявшаго вторымъ отъ сѣвера, мы прошли вдоль всей линіи. Корпусы кораблей, благодаря краску покрывавшей ихъ, имѣли довольно красивый видъ; но такажъ доказывалъ, что капитаны, сообразно законамъ вкуса, предпочитали кривыя линіи прямымъ. Положеніе мачтъ и реевъ не показывало нетерпимости крестовъ.

Множество шлюпокъ, столпившихся у борта Селиміера, задержали насъ на нѣкоторое время. Это былъ прекрасный стопушечный корабль, безъ юта. На гафель его висѣлъ, касаясь воды, огромный шелковый флагъ краснаго цвѣта, съ изображеніемъ трехъ полумѣсяцевъ, а на гротъ-брамъ-стенгъ флагъ паша, съ тѣми же изображеніями. Пушки выглядывали изъ портовъ по различнымъ направленіямъ: однѣ какъ бы готовились сбивать брамъ-стенги, другія топить шлюпки, иныя смотрѣли на носъ, а нѣкоторыя цѣлили въ боканцы. Люди въ разныхъ

---

\* Въ февралѣ 1829 года, Султанъ прибылъ на пароходъ въ Родосто. Во время этого перехода, совершеннаго при неблагопріятной погодѣ, онъ имѣлъ случай убѣдиться въ достоинствахъ своего командира, и по временамъ оказывалъ ему знаки своей милости; между прочими подарками, пожаловалъ ему медаль съ алмазнымъ изображеніемъ парохода. Въ маѣ 1829, Русскій пароходъ показался у входа въ Босфоръ, гдѣ и пробылъ, нѣсколько часовъ, какъ бы наемѣхаясь надъ непріятельскимъ флотомъ. Г. Келли принялъ это за вызовъ, и просилъ капитана пашу дать ему нѣсколько челобѣкъ, и позволить идти на встрѣчу непріятелю, обѣщая привести его. Но капитанъ паша не согласился.

костюмахъ, сидѣли съ трубками на портовыхъ косякахъ; ноги ихъ висѣли за бортомъ; крамболъ и галсъ-боконецъ также были заняты любопытными. Мы поднялись навѣрхъ по крутому трапу, и остановились на минутѣ, пораженные новымъ зрелищемъ, и въ свою очередь служа предметомъ общаго любопытства. Ахметъ Папуджи, капитанъ паша, сидѣлъ развалился на кушеткѣ, посреди палубы. Онъ былъ человекъ болѣзненного вида и съ обыкновенною наружностію, съ длинною сѣдою бородою, придававшею ему видъ суровый, но нисколько не важный; одежду его составляли куртка, шальвары, шелковый оранжевый *антери* (въ родъ русской поддевки), съ богато-вышитымъ кушакомъ, и шуба съраго цвѣта. Онъ курилъ изъ фарфороваго кальяна, змѣистый чубукъ котораго оканчивался янтареми. Толпа богато одѣтыхъ прислужниковъ стояла передъ нимъ полукругомъ, въ готовности ловить малѣйшее движеніе его устъ, или перемѣнить положеніе какого-либо изъ его членовъ, или, ежели нужно, почесать ему голову. Секретарь читалъ ему бумаги, самъ онъ былъ совершенно чуждъ этаго неблагороднаго занятія; сзади стоялъ Грекъ, драгоманъ, въ почтительномъ положеніи; дюжина кавассовъ, выстроенныхъ въ рядъ, вооруженная пистолетами, ятаганамы, и длинными бунчугами, стояла поодаль, также въ готовности исполнить его волю. Позади бизань-мачты, между пушками, видѣлись группы матросовъ, изъ которыхъ одни спали, другіе играли въ шашки, завтракали или совершали намазъ: при первомъ взглядѣ, въ толпѣ нельзя было различить офицеровъ, кромѣ одного тучнаго пожилаго эфенди (старшаго лейтенанта), сидѣвшаго на запасномъ рангоутѣ со спущенною рубашкою, и прилежно искавшаго кровожадныхъ нарушителей его утренняго сна.

Мы чуть не разсмѣялись при видѣ этого маскарада, но его превосходительство, заметивъ насъ, воскликнулъ «Гельсинъ!» и свита мгновенно разступилась, давая намъ дорогу. Онъ встрѣтилъ насъ лукавымъ взглядомъ (свойственнымъ Туркамъ)

и дозволилъ моему спутнику, котораго онъ зналъ, прикоснуться губами и лбомъ къ полъ его одежды—честь, которой я никогда не старался удостоиться, ни отъ него, и ни отъ кого изъ другихъ Турокъ. Франкъ непременно долженъ избгать ее: намьреніе сдѣлать простое привѣтствіе, непременно примется иначе; и потому для иностранца необходима въ некоторая гордость, чтобы заставить уважать себя, въ противномъ случаѣ, Турки готовы и простую учтивость приписать покорности. Не рѣдкость, ежели Турокъ, съ намьреніемъ узнать качества чужеземца, уронить что нибудь на землю, напр. платокъ, и вы не обратите на это вниманія, то васъ просятъ садиться какъ знатную особу, привыкшую принимать услуги, но не оказывать ихъ другимъ; но ежели вы поднимете, что очень натурально, то непременно послѣдуетъ противное. Одна неприятность въ знакомствѣ съ Турками, если желаемъ собственной пользы, состоитъ въ томъ, что во многихъ случаяхъ, должно пренебрегать приличіями; напр. бей или ага дѣлаютъ вамъ визитъ; вы поднимаетесь съ мѣста при входѣ его; движеніе ваше онъ сочтетъ врожденнымъ чувствомъ уваженія христіанина къ мусульманину. Вы же, хоть пятьдесятъ разъ войдите къ нему, и никогда не получите отъ него того же, а между тѣмъ Мусульманина, одинаковаго съ нимъ званія, онъ встрѣтитъ поклономъ. Однимъ словомъ, Франкъ, въ сношеніи съ Турками, долженъ стараться на каждомъ шагѣ поддерживать права своего званія; стоитъ уступить только разъ, и на него будутъ смотрѣть съ пренебреженіемъ. Положимъ, онъ посѣщаетъ пашу: ежели при входѣ паша не приглашаетъ садиться, должно немедленно сѣсть самому, несмотря на свирѣпыя взгляды присутствующихъ, негодующихъ на эту дерзость. Въ слѣдующій разъ паша тотчасъ же самъ предложитъ мѣсто на софѣ, чтобы опять не сѣли безъ приглашенія въ его присутствіи, и тѣмъ во второй разъ не помрачили величія его сана. Ежели вы пришли къ сановнику, у котораго надѣетесь быть опять, вамъ подають кофе безъ трубки; прикажите подать послѣднюю: ее

принесутъ, несмотря на то, что неудовольствіе выразится на чель хозяина, за то, въ слѣдующій разъ, вамъ непременно подадутъ трубку. Трубка есть признакъ равенства; кофе подаютъ всякому, трубку не многимъ. Подобныя продѣлки ведутся съ большимъ искусствомъ у Турокъ; поддержите себя въ первый разъ, онъ не повторятся, и на васъ будутъ смотрѣть какъ на человека, имѣющаго право на почетъ. Это можетъ показаться притязаніемъ франкскаго дворянина — стать въ уровень съ высшими сановниками, но какъ бы Франкъ скромнѣе ни былъ, упустить этого нельзя, потому что на Востокъ нѣтъ середины между равенствомъ и рабствомъ; выборъ, слѣдовательно не труденъ. Я зналъ Франковъ, состоящихъ въ службѣ Порты, которые, надѣясь успѣть лестно, впади въ очень незавидное положеніе. Они скоро сознали свою ошибку, но въ этомъ случаѣ, уваженіе, потерянное однажды, вознаграждается рѣдко.

Паша пригласилъ насъ спуститься въ каюту. Два офицера повели его подъ руки, свита пошла за нами.

Каюты были чисто и изящно отдѣланы. Мебель состояла изъ софы, и полдюжины стульевъ, спинки которыхъ были украшены золотыми изображеніями солнца и луны. Въ различныхъ рамкахъ висѣли вензеля Султана, изреченія корана и два морскихъ вида. Карта Чернаго моря, повидимому никогда не употребляемая, циркуля и линейки, лежали на маленькомъ столкѣ; на оттоманѣ были раскрыты коранъ и книга Сунны\* въ богатыхъ переплетахъ. Дамасскія сабли, французскіе пистолеты, и двѣ зрительныя трубы Доллонда довершали украшеніе. Для очищенія воздуха, у портовъ лежали груды лимоновъ, и рѣшетка задней галереи была установлена свѣжими померанцовыми вѣтвями.

---

\* *Коранъ* почитается у Мусульманъ непосредственнымъ божественнымъ откровеніемъ; а *Сунна* есть законъ, основанный на преданіи о словахъ, дѣлахъ и, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, даже на молчаніи пророка Магомета.

Намъ подали трубки, кофе, и шербетъ. Пажи отгоняли опалами отъ насъ мухъ. Разговоръ обратился на достоинство стульевъ и софъ; паша увѣрялъ, что онъ завелъ первые собственно для Франковъ. Мы поблагодарили его, но казалось что это не что иное, какъ тонкая лесть новому вкусу Султана. Онъ объявилъ намъ, что отправляется въ тотъ же день въ Черное море, искать Русскій флотъ. Слово «искать» удивило меня, потому что его превосходительство вовсе не казался человекомъ, готовымъ рисковать стеньгами для погони за неприятелемъ. Онъ повялъ, какую пользу могъ извлечь изъ совѣтовъ англійскаго офицера, и предложилъ мнѣ ему сопутствовать. Какъ ни лестно было это предложеніе, но по отношеніямъ нашимъ не могло быть привлекательно. Однако, любопытство превозмогло, и я принялъ предложеніе, но съ условіемъ, чтобъ быть на правахъ гостя, а никакъ не считаться въ его службѣ; онъ согласился; и мы оставили корабль.

Было около половины осьмаго часа утра, и я поспѣшилъ въ Перу, чтобы запастись всемъ нужнымъ для путешествія. Шлюпка, на которой мы пріѣхали, стояла у борта, я прыгнулъ въ нее, и пустился по теченію. Въ девять часовъ я былъ въ Перъ, а въ десять въ томъ же какъ летѣлъ по Босфору. Обогнувъ мысъ, скрывающій Буюкдере, я, къ огорченію моему, увидѣлъ флотъ подъ парусами. Онъ только что снялся съ якоря и шелъ въ удивительномъ порядкѣ; нѣкоторые корабли несли одни нижніе паруса, другіе шли подъ стакселями, третьи подъ брамселями и бомъ-брамселями. Во всякое другое время это было бы забавнымъ зрелищемъ; но теперь я проклиналъ себя за возвращеніе въ Перу, которое, какъ я полагалъ, непременно припишутъ всякой другой причинѣ, кроме истинной.

Разстояніе между нами увеличивалось каждую минуту; вѣтеръ, будто съ намѣреніемъ, усиливался, чтобъ задержать насъ, а теченіе, также противное, ускоряло, казалось, ходъ кораблей. Къ довершенію всего солнце жгло меня невыносимо. Замокъ



за замкомъ исчезали за проходящими кораблями, и когда послѣдній фрегатъ обогнулъ Симплегады, мы были еще отъ него въ разстояніи четырехъ миль. Гребцы мои, почти выбившись изъ силъ, перестали грести. Впередъ! вскричалъ я, удвоивъ обѣщанія, и каккъ снова полетѣлъ, разсыкая пѣнистыя волны. Слѣдующій часъ показался въкомъ, и запечатлѣлъ въ моей памяти каждое дерево, каждое углубленіе обѣжавшаго мимо насъ крутаго берега. Я смотрѣлъ на нихъ съ мучительнымъ нетерпѣніемъ. Наконецъ мы достигли Симплегадъ \*. Но-

---

\* Эти скалы обозначаютъ входъ въ Босфоръ; отъ нихъ до мыса Калцедоніи, находящагося на другой оконечности, двадцать миль. Средняя глубина отъ тридцати до сорока сажень, десятью сажнями болѣе глубины Чернаго моря при самомъ вступленіи. Измѣненіе ея такъ велико при входѣ въ проливъ, что лотъ, показывавшій, на протяженіи двухъ миль, двадцать шесть сажень, вдругъ переходитъ на тридцать шесть; изъ этого видно, какъ быстро должно быть теченіе во всю глубину, которое прорыло себѣ такое ложе. Это опровергаетъ мнѣнія Полибія и Страбона, подтверждаемые новѣйшими писателями, что Черное море первоначально было озеромъ; ежели бъ оно было имъ, то весьма ясно, что при незначительной глубинѣ, мѣстами достигающей двухъ сотъ сажень и мѣстами только ста, и при впаденіи двухъ большихъ рѣкъ Дуная и Дона и еще вѣсколькихъ меньшихъ, не могло бы существовать, въ продолженіи столькихъ лѣтъ, безъ широкаго выхода, какой имѣетъ теперь. Воды его должны бы значительно увеличиться, и въ короткое время вырыть себѣ проходъ безъ помощи землетрясенія, какъ говорится въ ихъ теоріи; самый прорывъ скорѣе образовался бы въ низкихъ мѣстахъ, въ двадцати или тридцати миляхъ отъ Босфора. Совершенное несходство береговъ Босфора (подобно берегамъ Геллеспонта), какъ въ видѣ такъ и произрастеніяхъ, не допускаетъ мысли, чтобъ они когда нибудь были ближе нежели теперь. Скалы, разбросанныя здѣсь, удивительно живописны, въ особенности одна, ближайшая къ Европейскому берегу; эта неправильная, шероховатая масса, мѣстами обмытая дѣйствіемъ волнъ, разбивающихся о нее при сѣверо-восточномъ

вая задача. Большая зыбь Чернаго моря (еще не пересиленная зюйдъ-вестомъ), и увеличенная отбоемъ отъ выдавшихся скаль, серьезно начала угрожать нашей утлой шлюпкѣ. Испуганные гребцы принялись молиться: Флотъ былъ около шести миль впереди. Я пришелъ въ бѣшенство. Въ это время корабли начали приводить къ вѣтру, отдали марса-фалы, повидимому ожидая нашего прибытія. Теперь догонимъ! воскликнулъ я. Гребцы засмѣялись надо мною, объявляя, что не тронутся dalje, и что шлюпка ихъ не можетъ держаться въ морѣ. Они начали поворачивать. Только необходимость сидѣть неподвижно помѣшала мнѣ употребить силу, и самому взяться за весла. Я просилъ, угрожалъ; но они продолжали смѣяться. Какъ последнее средство, я бросилъ горсть долларовъ на дно шлюпки, указывая, въ то же время, на пистолеть. Это возымѣло успѣхъ. Мы продолжали нашъ путь, но нельзя сказать, чтобы очень покойно, потому что необходимо было соразмѣрять съ большою точностію силы прилагаемыя къ весламъ, чтобы не залило нашей шлюпки; одного вала для этого было бы достаточно. Люди дѣйствовали съ удивительною вѣрностію; наконецъ въ половинѣ четвертаго часа мы достигли Селиміера, прогребя съ утра тридцать восемь морскихъ миль. Здѣсь представилось новое препятствіе: мы никакъ не могли пристать. Ог-

---

вѣтрѣ, съ дикимъ оглушающимъ шумомъ, представляла вмѣстѣ съ разстилающимся позади ея гористымъ Азіятскимъ берегомъ, восхитительное зрѣлище. Я часто любовался ею изъ покоевъ моего пріятеля, губернатора замка, отстоящаго отъ нея не болѣе, какъ на пистолетный выстрѣлъ. Всѣ путешественники считаютъ долгомъ взобраться на ея вершину, гдѣ находится остатокъ колонны бѣлаго мрамора, шести футовъ вышиною и трехъ въ окружности, соединенной съ основаніемъ, но вовсе неукрѣпленной къ скаль. Касательно ея существуютъ два мифа: 1) что она была воздвигнута въ честь Помпея; 2) что это былъ жертвенникъ Аполлона. Почему бы не допустить, что онъ былъ посвященъ Септуну?

ромная машина раскачивалась конечно не замѣтно для находящихя на ней, но водовороты и прибой, образуемые ея движеніями, угрожали кайку. Гребцы убѣждали меня воротиться на берегъ, говоря, что выходъ мой непременно опрокинетъ кайкъ. Дѣйствительно оно такъ и было бы. Концы! вскричали мы. Два были брошены : къ одному я привязалъ свои вещи, ихъ подняли; за другой схватился самъ, и выждавъ моментъ, когда кайку можно было на гребнѣ опускающейся волны выйти изъ подъ меня, рванулся и чрезъ минуту былъ на палубѣ. Аfferимъ! (браво) вскричало нѣсколько голосовъ. Я оглянулся назадъ; кайкъ нырялъ между волнами, почти уже на кабельтовѣ разстоянія; гребцы махали мнѣ своими красными фесками.

Капитанъ паша курилъ, сидя на гака-бортѣ. Аfferимъ, капитанъ! воскликнулъ онъ съ веселымъ видомъ, какъ удержались вы въ такой скорлупкѣ? Благостию Божіею, отвѣчалъ я. Великъ Богъ, продолжалъ онъ; прошу садиться.... Подать трубку!

Капитанъ корабля подошелъ къ нему и поцѣловалъ полу его одежды. Онъ былъ маленькій человекъ, одѣтый весь въ бѣлое, за исключеніемъ туфлей и фески. Въ рукахъ у него былъ огромный бичъ\*, но употреблялъ онъ его кажется не слишкомъ часто. Получивъ приказаніе, онъ вскакнулъ сперва на кнехтъ, потомъ на пушку, и наконецъ побѣжалъ на бакъ. Вскорѣ подняли сигналъ: «лѣво руля». Нѣсколько сотъ оборванныхъ бродягъ бросились на фока-галсъ, и стали садить его съ такою силою, что затрещала даже рея; подняли марса-фалы, и мы пустились въ Черное море, по девяти узловъ. Я былъ въ восхищеніи

---

\* По англійски сказано: *cowskin*. Это вѣроятно *курбагъ*, бичъ, выдѣлываемый изъ гиппопотамовой кожи, и весьма употребительный въ Турціи, какъ для наказанія людей и погони животныхъ, такъ и для занятія рукъ отъ нечего дѣлать. Бичъ этотъ бьетъ такъ сильно, что, при хорошемъ ударѣ, даже на лошадиной шкурѣ вскакиваетъ желвакъ.

ни; минута, въ которую корабль полетѣлъ, всплывая воду, заставила меня забыть всѣ дневныя заботы и усталость. Я могъ позволить себѣ мечту о плаваніи по Черному морю на трехдечномъ корабль, но никакъ не ожидалъ исполненія ея, потому что это море закрыто для нашихъ военныхъ судовъ, также какъ Каспійское, или какое нибудь другое озеро.

Селиміеръ слушался руля, какъ куттеръ и летѣлъ какъ фрегатъ. Какой прекрасный корабль! воскликнулъ я, обращаясь къ его превосходительству. «Да, отвѣчалъ онъ, по милости Божіей, хорошъ.» — Не великъ комплиментъ строителю, подумалъ я. Къмъ онъ построенъ? — «Право, не знаю!» былъ отвѣтъ. — «Онъ приноситъ честь вашему превосходительству», продолжалъ я. — «Дай Богъ,» возразилъ онъ.... Увы, подумалъ я, какъ мало славы для чловѣка между этимъ народомъ: Аллахъ все себѣ присвоиваетъ. Изъ пяти-минутнаго съ нимъ разговора, я догадался, что не его будетъ вина, ежели мы встрѣтимъ непріятели: онъ вышелъ изъ Босфора по приказу Султана; но, по его собственному мнѣнію, поддерживаемому офицерами, глупо было бы вступать въ сраженіе. Между тѣмъ, мы разсуждали о ходѣ дѣлъ, и въ особенности о занятіи Русскими въ февралѣ этаго года, важнаго пункта Сизополя. «Надо ихъ выгнать оттуда, замѣтилъ я, «попытаемся!» Такая попытка не вмѣщалась, однакоже въ голову его. «Бакалумъ!», отвѣчалъ онъ. Бакалумъ (посмотримъ) было постояннымъ его отвѣтомъ на всякое предложеніе, дурное и хорошее. Я скоро постигъ его важность, и колкость замѣчанія Себастіани Селиму III. «Ваше величество жалуется на судьбу, опредѣлившую Россію и Англію быть вашими непріятелими; но вы имѣете трехъ непріятелей несравненно могущественнѣйшихъ.» — «Боже сохрани! сказалъ султанъ, что ты говоришь?... могущественнѣе съвернаго льва, и владычицы морей?... невозможно!» — «Да, продолжалъ генераль, *Иншаллахъ, Аллахъ Керимъ и Бакалумъ*, ваши смертельные враги. Проницательный Себастіани! Бакалумъ дѣйствительно злѣйшій врагъ Турокъ: благодаря ему, они разсуждаютъ по

цѣлымъ недѣлямъ о такихъ вещахъ, которыя бы должно порѣшить въ одинъ день. Между тѣмъ удобный случай пропадаетъ; причину этого надо бы отнести къ Бакалуму, но они опираются на силу свыше и повторяютъ «Аллахъ-Керимъ» (Богъ милостивъ).

Мы прошли уже болѣе двадцати миль, когда солнце стало закатываться; неправильныя и мелко сгруппированныя на горизонтѣ облака, такъ походили на суда, что сигнальный офицеръ, принявъ одно изъ нихъ за парусъ, обратилъ на него тревожное вниманіе паша. Прежде чѣмъ мы успѣли убѣдиться въ несправедливости явленія, къ сѣверу отъ насъ показался дѣйствительный фрегатъ. «Какое это судно?», спросилъ меня паша. — «Форъ-зейль неприятельскаго флота, отвѣчалъ я, какъ въ самомъ дѣлѣ и полагаю... Вѣроятно адмиралъ Грейгъ выжидаетъ случая отмстить за потерю фрегата, взятаго вами въ последнее крейсерство; мы можемъ надѣяться встрѣтить его завтра». Паша поспѣшно собралъ разсѣянные корабли и взялъ курсъ къ берегу. Я совѣтовалъ ему послать въ погоню фрегатъ, вызываясь самъ отправиться на немъ; но онъ не согласился, потому что считалъ главною обязанностію держать все свои корабли, фрегаты, корветы и брики какъ можно ближе одинъ къ другому. Бѣдный Ахметъ-Папуджи! онъ сознавалъ собственную неспособность. Будучи сперва папуджи (сапожникомъ), онъ служилъ примѣромъ быстрой переменны счастья, столь обыкновенной на Востокъ. Два года тому назадъ, я зналъ его въ службѣ Иззетъ-Мегемета-Паша, доставившаго ему мѣсто воеводы въ Галатъ. Онъ былъ прекраснымъ полицейскимъ офицеромъ, почему султанъ и вообразилъ, что онъ будетъ прекраснымъ адмираломъ, и будетъ такъ же хорошо охранять моря какъ охранялъ улицы.

Наступила ночь. Я стоялъ на шкафутѣ, любуясь свѣтящимися слѣдами рыбъ, и размышляя о предстоящемъ на другой день сраженіи, какъ вдругъ мелодическіе звуки «Аллагу экберъ, ашгеду анна ла иллага илла Ллагу, ашгеду анна Мухаммедъ

ресулу Ллага; хай ала-ссалатъ, хай ала-ль-фелахъ, Аллагу экберъ, ла илага илла Ллагу \*», произносимые какъ бы невидимыми духами, потрясли воздухъ. Они происходили съ бизань-мачты каждаго корабля, откуда имамы призывали правверныхъ къ молитвѣ. Призывъ этотъ вездѣ прекрасенъ, но на моръ, передаваясь съ корабля на корабль, онъ казался божественнымъ.

По призыву имамовъ, всѣ палубы покрылись распростертою командою: матросы — на своемъ верхнемъ платьѣ, а офицеры на коврахъ, въ баттарейной палубѣ; каждый предварительно совершилъ умовеніе рукъ и ногъ. Паша также молился въ своей каютѣ. Видъ этой общей молитвы былъ умиротеленъ даже для христіанина.

Отужинавъ вмѣстѣ съ пашей, я вышелъ на палубу, и, завернувшись въ плащъ, легъ на голыхъ доскахъ между спящими. На корабль вовсе не было постелей, даже и у пашы; его превосходительство спалъ позади бизань-мачты, въ ящикъ, видомъ и величиною совершенно схожимъ съ собачьей конурою. Гнусливое пѣніе, или лучше сказать, мурлыканье нѣсколькихъ матросовъ, одпообразное и несносное, какъ жужжанье комаровъ, не давало мнѣ уснуть; въ полночь и въ четыре часа утра, выводилъ меня изъ дремоты шумъ, который былъ бы въ состояніи разбудить мертваго: двѣнадцать барабанщиковъ разхаживали по палубѣ, возвѣщая изо всей мочи, время смѣны съ вахты.

Утромъ былъ почти штиль; мы находились близъ самаго входа въ Босфоръ. Ни одного судна не было въ виду, что очень успокоило команду, сколько я могъ замѣтить, сильно

---

\* Великъ Богъ. Нѣтъ Бога кромя Бога, и Магометъ пророкъ Его; пойдѣмъ молиться, пойдѣмъ въ садъ. Въ прежніе времена Мусульмане, за неимѣніемъ мечетей, молились въ садахъ, отсюда и выраженіе это.

опасавшуюся встрѣчи съ непріателемъ. Не похвастанюсь, чтобы и я въ нѣкоторой степени не раздвлялъ этого чувства, одно то обстоятельство, что на корабль не было врача, могло уже внушить его; однакожь я его не обнаруживалъ, рѣшась быть полезнымъ, сколько по обстоятельствамъ было возможно. Я былъ убѣжденъ, что, рано или поздно, намъ придется испытать наши силы. Главное стараніе мое было внушить бодрость начальнику, и потому, позавтракавъ густымъ, какъ шоколадъ, кофе, безъ сахара, хлѣба или меда, я отправился къ нему. Я засталъ у него цирюльника, брившаго ему голову; видъ паши былъ мраченъ. По окончаніи бритья, онъ совершилъ малое умовеніе и произнесъ молитвы; въ продолженіе этого времени я сидѣлъ на софѣ и курилъ изъ его кальяна. «Что мнѣ дѣлать, произнесъ онъ въ отчаяніи, съ такими средствами, съ такими людьми? они ничего не понимаютъ.» И ты не больше ихъ, подумалъ я, но отвѣчалъ: «постараемся сколько возможно; позволь мнѣ заняться пупечнымъ ученьемъ, это придастъ людямъ увѣренность: не допусти насъ, при встрѣчѣ съ непріателемъ, умереть какъ собакамъ!» Онъ разсвѣнно слушалъ слова мои, потому что вниманіе его въ это время, было обращено на подходившую шлюпку. Онъ полагалъ, что на ней вдутъ его шутъ и лоцманъ, не послѣвшіе наканунѣ, и отсутствіе которыхъ было ему крайне непріятно. Но она привезла новое огорченіе: сераскиръ-паша прислалъ приказаніе снова отправиться въ море. Мы только что хотѣли наполнить гротъ-марсель, какъ изъ пролива показалась другая шлюпка. Въ ней можно было ясно различить сидѣвшихъ Франка и Турка, которыхъ паша ожидалъ съ такимъ нетерпѣніемъ.

Шутъ прыгнулъ на палубу съ видомъ чловѣка, увѣреннаго что возвращеніе его загладитъ вину отсутствія. Онъ былъ одѣтъ въ алое платье съ золотомъ, на головѣ была феска, окаймленная серебрянымъ галуномъ. Онъ былъ нестроенъ, но ловокъ; и наружность его выражала скорѣе хитрость нежели глупость. Видя дурно скрываемыя улыбки офицеровъ, онъ од-

нимъ скачкомъ очутился подлѣ паши, и перекувырнувшись въ воздухъ, схватилъ его за полу одежды, говоря: «Вотъ такъ перевернется Русскій адмиралъ передъ твоимъ побѣдоноснымъ громомъ, и вотъ чѣмъ я буду его привѣтствовать, прибавилъ онъ показывая на ногу.» — «Пезавенгъ, сказалъ старикъ, взявши его за ухо, я велю пригвоздить это къ дверямъ моей каюты.» — «Тогда дуракъ будетъ слышать тайны мудреца, отвѣтилъ тотъ, правда ты велишь зашить ему ротъ... но что же ты едѣлаешь безъ его языка? Спроси его, продолжалъ онъ, указывая на лоцмана, стоявшаго въ нервшимости на шканцахъ; безъ его шлюпки, шутъ вашей свѣтлости долженъ бы былъ приплыть на спинѣ морской свиньи, потому что гребцы пезавенга не принимаютъ шутокъ за пѣстры». Это признаніе, заключавшее въ себѣ тонкій намекъ на скудность его жалованья, окончательно умилостивило пашу, и мы пустились въ путь. Шутъ былъ прежде дервишемъ (ремесло почти шутовское) и былъ очень любимъ командою, въ пользу которой онъ всегда готовъ былъ употребить свое вліяніе. Лоцманъ былъ Рагузинецъ, вполне знакомый съ Чернымъ моремъ. Жалованье онъ получалъ не даромъ, потому что все относящееся къ плаванію, какъ-то бросаніе лага и проч. лежало на немъ. Онъ былъ лоцманомъ на фрегатъ Тагиръ-Паши, при Наваринѣ. По его словамъ дѣло это было жаркое; кромѣ его и паши, не осталось никого на верхней палубѣ; болѣе трехъ сотъ человекъ было убитыхъ. Между прочимъ, рассказалъ онъ мнѣ забавный анекдотъ о Тагиръ-пашѣ, когда тотъ командовалъ флотомъ: однажды въ крейсерствѣ, два изъ его корветовъ худо исполняли сигналы; онъ легъ въ дрейфъ и потребовалъ съ нихъ капитановъ и сигнальныхъ офицеровъ. Когда они прибыли, онъ поставилъ послѣднихъ подъ палки кавасовъ, первымъ же отсчиталъ равное число ударовъ тростью изъ собственныхъ рукъ: Тагиръ сдѣлалъ это для соблюденія приличій, потому что заставить командира претерпѣть наказаніе отъ лица низшаго чиновъ, онъ считалъ нарушеніемъ порядка службы. Примеръ



этотъ, прибавилъ лоцманъ, подѣйствовалъ успѣшно; въ послѣдствіи оба корвета служили образцомъ всему флоту.

Флотъ нашъ состоялъ изъ одного трехъ-дечнаго и пяти двухъ-дечныхъ кораблей, трехъ фрегатовъ, пяти корветовъ и трехъ бриковъ. Кромъ флага капитана-паши, были еще флаги патрона и реала-беевъ, т. е. полнаго, вице и контръ-адмирала. Двое первыхъ, храбрые люди и хорошіе моряки, командовали кораблями при Наваринъ. Я часто съ ними разговаривалъ. Они не могли вспоминать кладнокровно о Мугаремъ бекъ, командовавшемъ въ то время Египетскимъ отрядомъ. Они рассказывали мнѣ, что онъ не только не открывалъ огня съ своего фрегата, но съѣхалъ на берегъ при самомъ началѣ сраженія, и прекратилъ огонь съ крѣпости, который непременно бы уничтожилъ арріергардъ при самомъ его входѣ. Теперь-то понятна причина молчанія крѣпости, и личнаго спасенія измѣнника Мугарема, когда фрегатъ его, несмотря на нейтралитетъ, былъ потопленъ ядрами корабля Азіи.

Въ числѣ нашихъ фрегатовъ былъ Рафаиль, взятый три недѣли тому назадъ. Не полагая чтобъ Оттоманскій флотъ рѣшился выйти въ Черное море, Русскій капитанъ, крейсеровавшій у береговъ Анатолиі, принялъ его въ темнотѣ ночи за свой. Не дѣлая сигнала, онъ присоединился къ нему; но утромъ, къ удивленію, увидѣлъ себя окруженнымъ непріателемъ. Конечно, смелое и искусное движеніе, и нѣсколько залповъ, можетъ быть помогли бы ему уйти отъ столь неопытнаго непріателя, или елибъ онъ подвѣлъ Турецкій флагъ, то имѣлъ бы довольно времени вывернуться; потому что офицеры на Селимиерь, такъ худо умѣли различать свои суда, что для узнанія чужаго, принуждены были ожидать, пока все поднимутъ флаги. На Рафаиль подняли Русскій флагъ, который вскорѣ и спустили подъ выстрѣлами паши. Удивленный этимъ неожиданнымъ пріобрѣтеніемъ и приписывая его милости Аллаха, паши перемѣнилъ прежнее названіе приза на «Даръ Неба». На шкѣль, вмѣсто ангела, посаженъ былъ ананасъ.

Фрегатъ былъ не одинъ во время взятія его въ плѣнъ: съ нимъ вмѣстѣ шелъ брикъ, который, къ счастью, не былъ окруженъ, но остался подъ вѣтромъ у непріятеля. Ни мало не медля, онъ, подъ немѣткими выстрѣлами капитана-бея, поставилъ всѣ возможные паруса, выкинулъ весла и ушелъ съ весьма не большимъ поврежденіемъ. Капитанъ-бей бѣсился, рассказывая мнѣ этотъ случай. «Заяць былъ въ моихъ рукахъ», говорилъ онъ, «но собаки мои испугались собственнаго лая: при первомъ пролетѣвшемъ ядрѣ они бросили орудія. Увы! наши храбрые пали при Наваринѣ! Теперь матросы у насъ Чабаны (пастухи), и въ первый разъ видятъ море и слышатъ запахъ пороха». Опъ говорилъ правду.

Не берусь описывать ужаснаго безпорядка, между тысячею четырьмя стами человекъ, говорившихъ на двадцати языкахъ, въ первое сдѣланное мною ученье. Они забавлялись имъ и шумѣли, но были послушны. Топчи-баши (старшій артиллерійскій офицеръ) усердно помагалъ мнѣ въ этомъ дѣлѣ, и тростью вразумлялъ непонятливыхъ. Опасаясь, чтобъ его метода преподаванія не повредила моей, я совѣтовалъ ему объяснить матросамъ лучше причипу по которой, я заставляю ихъ учиться. Я старался болѣе вразумлять ихъ, чѣмъ требовать безусловнаго повиновенія. На слѣдующій день они были гораздо внимательнѣе, и выражали удовольствіе, доставляемое имъ моимъ пребываніемъ на корабль. Во избѣжаніе непріятностей, я остерегался показывать, что имѣю надъ ними какую-либо власть, хотя паша меня на то и уполномочилъ: я зналъ щекотливость Мусульманъ въ этомъ отношеніи. Хотя люди и имѣли расположеніе къ занятію, но лѣнь преобладала такъ сильно, что я не могъ дѣлать ученья болѣе одного раза въ день, и то самое непродолжительное время. Они довольно хорошо выдвигали и вдвигали орудія, и не посылали уже ядра прежде картуза; но все я не могъ пріучить ихъ затыкать запаль; и какъ не убѣждалъ въ опасности подобнаго пренебреженія, но слова мои оставались тщетными и притомъ, по самой про-

стой причинъ : человекъ , который долженъ былъ исполнять это , не могъ испытать на самомъ себѣ важности послѣдствій. «Всякъ за себя, одинъ Богъ за всѣхъ». Какое дѣло комендору, оторветъ ли руку или нѣтъ посылающему зарядъ. Впрочемъ это была бездѣлица, на которой я не очень и настаивалъ, въ сравненіи съ главнымъ предметомъ ученья, а именно съ прицѣливаніемъ ; неспособность ихъ въ этомъ превосходила всякое вѣроятіе. Не выдавъ никогда, даже не допуская мысли, чтобы цѣлая команда могла состоять изъ новонабранцевъ, первое время я приписывалъ ихъ упрямству ; комендоры старались болѣе всего, держаться подалѣе отъ орудій во время отдачи, тоже самое было и въ примѣрномъ ученьи. Назначая самую видную цѣль, именно бортъ корабля на траверзѣ, чрезъ пять или десять минутъ я обходилъ повѣрять прицѣлы, и, часто во всей баттарей не находилъ ни одного хотя сколько нибудь близкаго: одни были направлены въ бомъ-брамъ-реи, другіе въ полъ-рангоута, и такъ далѣе. Устройство глазъ, казалось, подчинялось у нихъ особеннымъ законамъ. Впрочемъ это было натурально. Когда мы принимаемся за какое нибудь новое дѣло, то люди, понимающіе его, смотрятъ на насъ какъ на дѣтей, сидящихъ за азбучкою, забывая что нѣкогда и сами были въ такомъ же положеніи.

Артиллерія Селимьера состояла изъ тридцати шести, 26-ти и 20-ти фунтовыхъ орудій въ декахъ, и изъ длинныхъ двѣнадцати и девяти фунтовыхъ пушекъ на шканцахъ, всего изъ ста двадцати орудій (французскаго калибра). Баттарей были великолѣпны и снабжены всѣмъ, кромѣ фитильныхъ кадокъ. Фитили прикрѣплялись къ пальникамъ съ острыми наконечниками, и такимъ образомъ разставлялись по палубѣ, готовые жечь все встрѣчающееся на пути — картузы или пальцы. Пушки не имѣли прицѣловъ, ни даже мушекъ ; но главнѣйшій недостатокъ состоялъ въ клиньяхъ, вмѣсто которыхъ употреблялись куски грубо-обдѣланнаго дерева, почти равной толщины съ обоихъ концевъ ; въ слѣдствіе чего было почти невозможно поставить

орудіе горизонтально ; даже приведенное въ такое положеніе, оно могло опуститься казенною частью при откатѣ, и остаться такъ во все время дѣйствія, что я и видѣлъ, потому что ни кто не думалъ привести его въ надлежащее положеніе. Такъ привержены были офицеры къ старымъ обычаямъ, или предубѣждены противъ христіанскаго вмѣшательства, что я никакъ не могъ убѣдить пашу ввести другія орудія лучшей формы\*.

Кромѣ упомянутыхъ орудій, въ мидель-декъ было еще четыре, изъ которыхъ стрѣляли гранитными ядрами въ семьдесятъ пять фунтовъ, а въ нижнемъ декъ, четыре орудія, сто-десяти фунтоваго калибра, также съ гранитными ядрами. Чугунныя ядра такой же величины, всили бы непременно болѣе трехъ сотъ фунтовъ. На корабль, для дѣйствія этими чудовищными орудіями, или лучше сказать для того только, чтобы смотрѣть на нихъ, какъ увидимъ ниже, находилось нѣсколько члѣвѣкъ кумбараджи (бомбардировъ)\*\*. Желая испытать одно изъ нихъ, я спустился въ нижній декъ ; появленіе мое произвело тревогу между спящими и курящими матрозами. Всѣ вскочили на ноги. Что такое? спросилъ я ; но, не получивъ отвѣта, прошелъ мимо. Осмотрѣвъ орудіе, и, найдя, что оно заряжено какъ слѣдуетъ, я приказалъ кумбараджи выпалить, а самъ, для наблюденія за полетомъ, отошелъ къ носовому порту. Оглядываясь назадъ, и — ни одного кумбараджи, ни одной души не было на разстояніи ярдовъ двѣнадцати отъ орудія : «Машаллахъ», кричало нѣсколько голосовъ — «изъ этой пушки никогда не пали-

---

\* Турецкій кливъ имѣетъ ручку, посредствомъ которой можно легко приводить его въ движеніе одною рукою. Заднія колеса у длинныхъ пушекъ, на шканцахъ, находятся внутри станка, что даетъ болѣе мѣста, и придаетъ лучшій видъ. То и другое не худо бы ввести и у насъ.

\*\* Турецкое слово *кумбара* по всей вѣроятности есть исковерканное французское *bombarde*.

ли!» — «Развѣ это достаточная причина, чтобы не палить теперь?» спросилъ я. — «Она очень стара,» былъ отвѣтъ, «ее разорветъ.» Дѣйствительно это былъ антикъ, который послѣ предостереженія показался мнѣ несравненно хуже, нежели былъ въ самомъ дѣлѣ. Но отступить мнѣ не хотѣлось. И такъ ни кто не хочетъ стрѣлять?... Такъ я же самъ выстрѣлю!» вскричалъ я, размахивая фитилемъ, въ смертельномъ страхѣ, (трусость такъ заразительна). — «Дельхи, дельхи, Аллахъ керимъ! Бакалумъ!» Трусы бросились къ трапамъ, поддерживая одною рукою шальвары, а въ другой держа трубки, и оставили меня одного съ топчи-баши, пританчившимся за помпами. Только одна голова его была видна, по и ту, я увѣренъ, онъ спряталъ, когда я коснулся трубки, въ чемъ онъ конечно не сознается. Я приложилъ фитиль, и опасаясь взрыва, стремглавъ бросился въ носовую часть. Страхъ нашъ былъ не основателенъ. Ядро разлетѣлось на три или на четыре части, подобно картечи. Мы зарядили другой разъ уменьшеннымъ количествомъ пороха, и ядро, къ нашему удовольствію, полетѣло цѣлымъ, такъ же далеко какъ и первое. Въ послѣдствіи я не имѣлъ болѣе случая стрѣлять изъ этой пушки

Опытъ этотъ такъ сильно подѣйствовалъ на нервы наши, что когда, на другой день, я пришелъ просить нашу позволенія осмотрѣть крЮйтъ-камеру, то онъ отказалъ мнѣ. Сильный кашель мучилъ его въ это утро. «Капитанъ,» сказалъ онъ, «вы увидите ее, когда мы вступимъ въ сраженіе.» — «Эффенди, тогда будетъ поздно : вы захотите, чтобъ я былъ на верху; позвольте теперь—опасаться нечего! Богъ великъ!» — «Бакалумъ,» отвѣчалъ онъ; потомъ, послѣ нѣкотораго размышленія, прибавилъ: «хорошо, ступайте, но будьте осторожны, не трогайте ничего: порохъ вещь опасная». Онъ пересталъ курить и принялся быстро перебирать свои четки. Видѣ крЮйтъ-камеры, въ которую проникнуть можно было только чрезъ арсенальный люкъ, вполне оправдалъ опасенія старика. Порохъ такъ небрежно былъ разсыпанъ по полкамъ и ящикамъ, что я, во избѣжаніе вос-

пламененія, принужденъ былъ снять башмаки. Меня сопровождалъ топчи-баши съ четырьмя помощниками, вооруженными фонарями; и не смотря на то, что уже отъ неисправныхъ фонарей этихъ мнѣ было жарко какъ въ банѣ, онъ, непременно хотѣлъ еще вынуть свѣчи, чтобъ я могъ лучше восхищаться его порядкомъ въ крѣйтъ-камерѣ. Репутація моя въ этомъ случаѣ могла послужить мнѣ во вредъ, потому что невѣжды и малое знаніе считаютъ за удивительное; артиллеристъ и его помощники полагали, что въ присутствіи моемъ опасности быть не можетъ. Я же напротивъ думалъ, что намъ очень легко было взлетѣть на воздухъ, и никогда не чувствовалъ себя въ такомъ непріятномъ положеніи, какъ во время пребыванія въ этой заряженной минѣ, гдѣ опасность, болѣе всѣхъ другихъ на корабль, была очевидна для меня, привыкшаго къ совершенному отсутствію ея въ крѣйтъ-камерахъ Англійскихъ кораблей. Обвѣсовъ не было ни гдѣ, и мнѣ казалось непонятнымъ—какимъ образомъ, при передачѣ пороха безъ кокоровъ, сыпавшагося изъ неплотно-сшитыхъ картузовъ, Турецкіе корабли не взлѣтали на воздухъ. Противъ обыкновенныхъ пожаровъ предосторожности были достаточны: Селиміеръ имѣлъ четыре англійскихъ брандспойта, также какъ и всѣ прочіе корабли.

Команда наша состояла изъ тысячи четырехъ сотъ человекъ, худо понимавшихъ дисциплину; но такъ какъ большая часть изъ нихъ были люди смиренные по природѣ, то дѣла шли довольно хорошо, и изъ элементовъ беспорядка, порядокъ возникалъ самъ собою. Вне службы, на команду почти вовсе не обращали вниманія. Главное требованіе состояло въ томъ, чтобъ она жила и спала у своихъ орудій, въ готовности, во всякое время, къ бою. Прислуга каждаго орудія составляла особую артель, которая, разостлавъ на палубѣ коверъ, постоянно и исправно сидѣла на немъ съ трубками и кофе; для приготовления послѣдняго, въ каждомъ дѣкѣ было по двѣ кофейни, которыя день и ночь были заняты своимъ дѣломъ. Люди постоянно забавлялись игрою въ шашки или шахматы; полемъ сраженія

была простая доска или палуба, расчерченная мѣломъ; вмѣсто пѣшекъ были кусочки дерева, а вмѣсто фигуръ раковины. Большая часть команды состояла изъ мусульманъ; было также нѣсколько Грековъ, Франковъ, и шестдесятъ человекъ казаковъ, (замѣчательныхъ по красивой прическѣ и бараньимъ шапкамъ), которые по приближеніи Русскихъ войскъ ушли съ Дуная въ Константинополь, и поступили въ Турецкую службу. Они были рослы, здоровы и кротки, жили на кораблѣ отдельно отъ всѣхъ другихъ, позади бизань-мачты. Пища ихъ состояла изъ оливковъ, хлѣба и рису, чѣмъ, по видимому, они были довольны. На меня они смотрѣли съ пріязнію; по-Турецки говорили только двое изъ нихъ.

Въ ночное время палубы освѣщались даже великолѣпно. Я возражалъ противъ этого обыкновенія, потому что оно служило непріятелю удобнымъ средствомъ, для усмотрѣнія нашего флота; но капитанъ сказалъ мнѣ, что это было необходимо для соблюденія порядка въ палубахъ.

Вскорѣ я сдѣлался совершенно какъ дома, и получалъ знаки лестнаго и забавнаго вниманія. Когда мнѣ случалось гулять по палубамъ, всѣ зелено-шапочные потомки пророка, съдобродые ветераны и юноши, употреблявшіе часть времени на завивку усовъ, охотно предлагали мнѣ трубку и мѣстечко на коврѣ. Сколь многія оскорблялись тѣмъ, что я отказывался отъ предлагаемой чашки кофе, потому что въ ней не было сахара. Умовеніе рукъ и ногъ, совершаемое мною, по причинѣ жаровъ, два и три раза въ день, было причиною расположенія ко мнѣ. Основываясь на этомъ, они считали меня за полу-мусульманина, потому что чистоплотность есть основаніе ихъ религіи. Невѣжливость я видѣлъ только отъ двухъ ренегатовъ (Хіотовъ). Будь они природные мусульмане, я не обратилъ бы вниманія, но тутъ я не вытерпѣлъ. Одинъ изъ нихъ въ особенности надоелъ мнѣ: я сносилъ все терпѣливо, пока въ одно утро, когда я спалъ въ батарейной палубѣ, онъ вздумалъ лечь возлѣ меня и положить голову на мою подушку. Вскочивъ на

ноги, я столкнулъ его съ ковра и перетащилъ на другую сторону палубы, гдѣ капитанъ курилъ въ то время трубку. Онъ схватилъ трость и отсчиталъ ему нѣсколько полповѣсныхъ ударовъ, не возбудившихъ ни чьего сожалѣнія; напротивъ, повидимому все были недовольны что я, гость ихъ, подвергся оскорбленію.

Должно непременно полагать, что я былъ предметомъ общаго любопытства. Турки не знали, что думать обо мнѣ: причины, по которымъ человекъ, по собственному желанію крейсеровать по фена Кара-Денизу (дурному Черному морю), безъ всякой видимой цѣли, кромѣ возможности встрѣтить смерть, была выше ихъ понятія. Это было очень естественно, потому что лѣность есть самая рѣзкая черта ихъ характера. Прогулки мои по палубѣ забавляли ихъ, не менѣе какъ и самого меня, потому что между сотнями людей, только одинъ я употреблялъ въ дѣло свои ноги; но однажды, когда я пошелъ на салингъ, чтобы высмотрѣть Русскій фрегатъ, они прозвали меня дельхи. Вся команда высыпала на палубу посмотрѣть на человека, лавившаго для собственнаго удовольствія. Какъ бы то ни было, дельхи или нѣтъ, но склонность мою къ прогулкамъ они начали стараться обращать въ свою пользу. Когда я выходилъ гулять въ ночное время, офицеры и часовые преспокойно засыпали, иногда даже и рулевой, и управленіе кораблемъ представлялось мнѣ.

Единственная обязанность, возложенная на всехъ, состояла въ молитвѣ; это выполнялось, можно сказать, ежечасно. Муэззины призывали къ ней три раза въ день: утромъ, въ полдень, и послѣ сумерекъ. Более ревностные, молились еще въ промежуткахъ и выполняли такимъ образомъ предписанныя пять моленій. Какъ только наступаетъ припадокъ набожности, правый бросается на колѣни, не думая ни о мѣствѣ, ни о чьемъ либо присутствіи, ни о дѣлѣ, которымъ былъ занятъ. Толкнетъ ли его человекъ во время молитвы, упадетъ ли блокъ, разорвется ли парусъ, ему нѣтъ дѣла; какъ эти, забавныя для



меня сцены, повторялись часто во время работъ, то я приписалъ бы ихъ желанію уклониться отъ службы, еслибъ не убѣдился, что никакое занятіе, въ продолженіе двадцати минутъ не можетъ быть утомительнѣе мусульманской молитвы. Она состоитъ изъ семи коленнопреклоненій, изъ которыхъ каждое сопровождается тремя земными поклонами. Пожилые и слабые люди, часто такъ ими утомляются въ жаркое время, что остаются распростертыми на землѣ не имѣя силъ встать; обмороки въ этомъ случаѣ также нередки

Работы на корабль шли порядочно, но рифы брались самымъ неисправнымъ образомъ, чему виною были болѣе паруса, нежели люди; марсовые урядники должны были спускаться на шкаторины, всякій разъ чтобъ продѣть штыкъ-болтъ, что было очень затруднительно по причинѣ немѣня коушей въ люферсахъ. На счетъ бездѣлицъ, я рѣшился не дѣлать замѣчаній, видя что они непріятны, но эта была важная ошибка, поправить которую было очень не трудно; думая придать болѣе силы словамъ моимъ, я сказалъ что бывають случаи (при шкваль, или когда корабль выйдетъ изъ вѣтра), въ которыхъ и хорошо поставленный парусъ заполаскиваетъ, причеиъ чловѣку, находящемуся на шкаторинѣ, очень легко оборваться. Слова мои были напрасны: доселѣ дѣлалось такъ, за чѣмъ же дѣлать иначе? Причина, убѣдительная, по ихъ мнѣнію, на которую я не могъ придумать достаточнаго возраженія. Рагузи-пецъ лоцманъ, часто улыбавшійся при подобныхъ сценахъ, и знавшій по опыту нелыныя предубѣжденія старыхъ Турокъ, сказалъ мнѣ послѣ, что доводъ мой былъ неудачно придуманъ, «чловѣкъ упадетъ въ море — да что за бѣда?»

Общая дѣйствія флота не были такъ счастливы какъ дѣйствія отдельныхъ судовъ. Въ лавировкѣ мы поворачивали всегда послѣдовательно, почему въ ночное время нѣкоторые суда сходились между собою но, не претерпѣвали важныхъ поврежденій, кромѣ одного случая съ двумя корветами, кото-

рые и были принуждены воротиться въ портъ; появленіе ихъ въ Босфоръ въ жалкомъ состояніи, подало поводъ думать, что весь флотъ былъ взятъ или потопленъ. Частыя повторенія подобныхъ случаевъ вывели наконецъ пашу изъ терпѣнія, и онъ спросилъ у меня совѣта, какъ бы ихъ прекратить. Съ такими офицерами, какіе вообще находились на эскадрѣ, нельзя было поправить этого дѣла, но я предложилъ испытать ночью повороты всѣмъ вдругъ. Это ему понравилось, и онъ позволилъ мнѣ внести этотъ сигналъ въ книгу. Два часа спустя, разумѣется подумавъ объ этомъ, онъ опять прислалъ за мною и объявилъ, что не можетъ слѣдовать моему плану. Я увѣрилъ его, что это былъ вовсе не мой планъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ просилъ объяснить причину. «Потому, отвѣчалъ онъ, что, при поворотѣ вдругъ, флотъ не сохранитъ линіи.» Этого, конечно, я не могъ оспаривать, и дѣло такъ и осталось; съ нашей можно было бы спорить до скончанія міра, и не заставить его отказаться отъ любимой мысли — что вся тайна морской тактики состоятъ въ сохраненіи линіи.

Кромѣ тысячи четырехъ сотъ человѣкъ команды, паша имѣлъ при себѣ свиту, состоявшую болѣе нежели изъ ста человѣкъ офицеровъ и прислуги; первые отличались отъ корабельныхъ офицеровъ, и считались выше ихъ. Они занимали каютъ-компанію, убранную только одними коврами, на которыхъ и проводили день и ночь совершенно также какъ и матрозы: даже на случай болѣзни не было ни одной постели. Они постоянно искали моего общества и убѣдили меня въ истинѣ пословицы (вполнѣ относящейся къ Туркамъ): «отъ глаза хозяина жирѣетъ лошадь» и я долженъ отдать справедливость, что во все время пребыванія моего между ними, пользовался постоянно ихъ дружескимъ расположеніемъ. Они любили спрашивать я меня о моемъ отечествѣ. Имя Сиднея Смита, было извѣстно имъ, и произносилось съ уваженіемъ, какъ имя Буюкъ-Адама (великаго человѣка). Они помнили также Кокрена, но отзывались о немъ не очень выгодно, за его бездѣйствіе, во время

пребыванія въ Греціи \*. Они часто спрашивали меня о морскихъ силахъ Англіи, и когда я описывалъ имъ ея величіе, они поднимали вверхъ пальцы недоувѣрчивости. Могуществу Англіи на океанѣ, едва вѣрятъ и образованные жители Европейскаго материка, поэтому я не удивлялся, что Османлы приписывали мнѣ общую слабость путешественниковъ — преувеличиваніе.

Утромъ на шестой день нашего плаванія, мы зашлили въ семидесяти миляхъ отъ берега, къ ужасу нашей команды, опасавшейся, чтобъ неприятель не прошелъ между нами и Босфоромъ; опасенія увеличивались еще болѣе тѣмъ, что не было видно форъ-зейля (фрегата), постоянно державшагося отъ насъ въ разстояніи десяти миль. Не зная хорошо состоянія Русскаго флота, я самъ думалъ то же, и потому совѣтовалъ пашѣ идти въ Сизополь, въ Варну, или даже въ Севастополь, нанести какой только можно вредъ оставленнымъ тамъ судамъ, и, воротившись, пробиться силою. Первую часть этаго замысла можно было бы исполнить въ нѣсколько дней, прежде нежели узнали бы о нашемъ предпріятіи; послѣднее же, сраженіе при Босфорѣ, представляло намъ много выгодъ, потому что наши поврежденные корабли, имѣли бы подъ вѣтромъ портъ, куда, въ случаѣ нужды, можно было спуститься, тогда-какъ Русскимъ поврежденнымъ судамъ, сильное противное теченіе, воспрепятствовало бы идти къ сѣверу, для достиженія своихъ береговъ.

Легкій вѣтеръ задулъ отъ нордъ-оста; впереди показался корветъ, и паша потребовалъ къ себѣ на корабль адмираловъ и капитановъ всей эскадры на совѣщаніе о моемъ предложеніи.

---

\* Я былъ въ Архипелагѣ когда прибылъ Кокренъ, и помню какой страхъ произвело его имя въ Турецкомъ флотѣ, который поспѣшно удался. Чувство это къ нему было такъ велико, что я увѣренъ, еслибъ онъ появился на шкунѣ, капитанъ наша бѣжалъ бы отъ него.

Капитанъ, патронъ и реалъ-бей привѣтствовали своего начальника съ рабскою покорностію, прикладывая помы его одежды къ губамъ и головъ. Онъ пригласилъ ихъ садиться, но не возлъ себя, а поодаль, и подчивалъ ихъ трубками и кофе. Нуррей-бей, командиръ пятидесяти-пушечнаго фрегата Шерифъ-Резапъ, былъ также въ числѣ пріѣхавшихъ. Будучи казнадаромъ (казначеемъ) паши, онъ не могъ сидѣть въ его присутствіи, но стоялъ впереди его свиты и подавалъ ему трубку.

Нуррей-бей командовалъ лучшимъ фрегатомъ изъ всего флота, несмотря на то, что шесть мѣсяцевъ тому назадъ былъ только султанскимъ пажемъ. Онъ былъ человекъ красивой наружности, кроткаго нрава и обходителенъ; ему было около двадцати осьми лѣтъ; борода его выказывала духъ независимости, въ то время когда всякій сколько нибудь близкій султану, брилъ бороду изъ угожденія его новымъ идеямъ.

Предложеніе мое было отвергнуто. Советъ кончился, и я отправился съ Нурреемъ, къ нему на фрегатъ, обѣдать. Онъ былъ ко мнѣ очень внимателенъ, но распростеръ свою възливость слишкомъ далеко, заставивъ меня осмотрѣть весь углы его фрегата. Должно отдать справедливость, фрегатъ былъ очень чистъ, какъ и всѣ другіе; на Селимиерьъ, напр., палубы мылись каждое утро, и такъ-какъ Турки никогда не плюютъ кругомъ себя, то онъ были несравненно чище, чѣмъ вообще суда другихъ націй.

Нуррей очень основательно порицалъ безразсудное обыкновеніе поручать суда людямъ, вовсе не знакомымъ съ моремъ. «Я умью управлять конемъ, говорилъ онъ, владѣю саблею и лукомъ, но, до назначенія меня командиромъ, никогда не бывалъ на суднѣ». Правда, онъ имѣлъ офицеровъ, понимавшихъ морское дѣло, но не могъ избавиться отъ ответственности возложенной на него самаго, ни отъ заботъ, ни отъ безпокойнаго вмѣшательства, общаго всемъ командирамъ судовъ (во всѣхъ службахъ). Какая бы работа не производилась, командиръ Турецкаго корабля, сидитъ на палубѣ и предоставляетъ

распоряжаться старшему офицеру. Если въ то время какъ онъ набиваетъ свою трубку, что нибудь его обезпокоитъ, напр. разорветъ парусъ въ шквалъ, или въ сраженіи ударитъ ядро, онъ взбѣситъ, воображая, что это произошло отъ оплошности подчиненныхъ; тотчасъ вскакиваетъ, набрасываетъ туфли на ноги, отдаетъ приказанія, которыхъ никто не понимаетъ, схватываетъ рупоръ, и колотитъ имъ старшаго офицера, бѣжитъ на бакъ, повторяетъ ту же операцію надъ боцманомъ, и потомъ съ восклицаніемъ «Машаллахъ», возвращается къ своей трубкѣ.

До сихъ поръ я говорилъ мало о привычкахъ капитана пашы, общихъ почти всемъ высшимъ Турецкимъ сановникамъ. Онъ велъ жизнь вполне скучную, и не только не умѣлъ читать и писать, но даже не имѣлъ никого, кто бы могъ доставить ему это развлеченіе, ежелибъ онъ и пожелалъ его. Не игралъ въ шахматы, слѣдовательно имѣлъ однимъ развлеченіемъ меньше, чѣмъ его матрозы; не имѣлъ ни одного собесѣдника, въ чемъ не было недостатка ни у кого изъ находящихся на корабль. Между владыкою и его рабами не можетъ быть разговора; послѣдніе должны соглашаться и улыбаться по формѣ. Ноги его, казалось, были созданы для того только, чтобъ быть поджатыми подъ нимъ, а руки, чтобъ перебирать четки. Трубка никогда не выходила изъ зубовъ его, за исключеніемъ времени, въ которое онъ ѣлъ, спалъ, или молился. Офицеры всегда стояли передъ нимъ, скрестивъ на груди руки, и опустивъ глаза внизъ (испытаніе тяжкое, которое долженъ выдержать всякій Турка, прежде возвышенія) и въ готовности предупредить малѣйшее желаніе съ удивительною точностію. Едва изъяслялъ онъ желаніе встать, его поднимали; когда хотѣлъ пить—подносился къ губамъ его стаканъ; во время прогулки, его поддерживали подъ руки; ежели какая нибудь безразсудная муха вздумала коснуться его чела, нѣсколько опухалъ гнали дерзновенную; даже когда онъ плевалъ, что съ нимъ по причинѣ одышки случалось нерѣдко, тотчасъ подставлялся платокъ для принятія драгоценнаго дара.

При всѣхъ своихъ недостаткахъ, Ахмедъ-Папуджи былъ отъ природы человекъ добрый и не подражалъ своимъ предшественникамъ, которые въ продолженіе послѣднихъ двадцати лѣтъ, славились особенно своимъ зверствомъ.

Около полдня онъ отправлялся въ свою кануру за бизань-мачту, и отдыхалъ въ ней нѣсколько часовъ; офицеры, слѣдя его примѣру, разваливались на палубѣ и прикрывались отъ солнца флагами. При пробужденіи подавался кофе и трубка, потомъ приносилась вода и полная перемяна платья; въ этомъ тѣсномъ ящикѣ, шести футъ длиною, трехъ шириною, и двухъ вышиною, онъ мылся и одѣвался; потомъ садился на шканцахъ наслаждаться вечернею прохладою, всегда удостоивая меня чести сидѣть возлѣ него съ трубкою; наше *tête-à-tête*, безъ сомнѣнія, было забавнымъ зрѣлищемъ для команды, всегда собиравшейся вокругъ насъ. Хоръ музыки, состоявшій изъ барабановъ и цымбалъ — которыхъ кажется старались набрать какъ можно болѣе — изъ двухъ кларнетистовъ и одной флейты, оглушалъ насъ, ради нашей же потѣхи. Хоръ охотниковъ изъ Фрейшюца, Zitto-Zitto, и Мальбрукъ, вѣчно ими повторяемые, надоели мнѣ наконецъ до-нелзя, и тѣмъ болѣе, что я не только не могъ заткнуть ушей, но и долженъ былъ еще аплодировать имъ. Въ одинъ вечеръ, думая что національная музыка будетъ сносно, и вмѣстѣ съ тѣмъ желая угодить пашъ, я спросилъ его: играютъ ли они Турецкія аріи. «Турецкія аріи! повторилъ онъ съ удивленіемъ; Машаллахъ! что же вы слушали въ продолженіи двухъ часовъ?» Я поклонился ему, и отговорился невѣденіемъ.

Однажды онъ спросилъ меня, не желаю ли я видѣть его солдатъ, о существованіи которыхъ на корабль я и не зналъ. Тотчасъ же показалось шесть чучелъ, предшествуемыхъ флейщикомъ и барабанщикомъ, вооруженныхъ ружьями, и одѣтыхъ въ изношенное платье. Хотя сотни глазъ были устремлены на меня, но я едва удерживался отъ смѣха. Паша пресерьозно сказалъ имъ, чтобъ они постарались отличиться въ присут-

ствѣи судьи военнаго дѣла. Они начали дѣлать ружейные приемы, а шутъ, вооружившись длиннымъ чубукомъ, подражалъ всѣмъ ихъ движеніямъ, при громкомъ смѣхъ, какъ зрителей, такъ и солдатъ. Я съ жаромъ аплодировалъ, и паша въ восторгъ наградила капрала золотою монетою, которую шутъ принялся у него оспаривать, клянясь, что безъ него они заслужили бы немилость.

Главнымъ развлеченіемъ, въ продолженіе каждаго вечера, было присутствіе при играхъ матросовъ, которые по окончаніи музыки, начинали забавляться грубыми шутками, какъ напримѣръ: доставаніемъ губами мелкой монеты со дна кадки наполненной водою, причемъ многіе бѣдняки захлебывались до полу-смерти безъ всякаго успѣха; или игрою въ медвѣдя и обезьяну, гдѣ оба дѣйствующія лица, за получаемые побои получали пѣстры; но главною забавою были жмурки. Человѣкъ, съ завязанными глазами, вооруженный палкою, имѣлъ право бить всѣхъ безъ разбора, подвергаясь только непріятности спотыкаться за расprostертыхъ товарищей, или упасть въ люкъ. Свита паша щедро награждалась ударами, и по поспѣшности, съ которою, такъ называемый, слѣпой всегда вторгался въ середину ея, я подозрѣвалъ, что въ повязкѣ нарочно оставлялась щель, для удобнѣйшаго вторженія палки въ окружающихъ его превосходительство, что очень потѣшало его. Также вышаніе людей попарно чрезъ гикъ, пока одинъ изъ нихъ падалъ безъ чувствъ, признавая себя побѣжденнымъ — доставляло большое удовольствіе. При всякой подобной сценѣ, палуба оглушалась громкимъ смѣхомъ; паша, забывая величіе своего сана, присоединялся къ смѣющимся, и быстро расчесывая бороду пальцами, бросалъ золотыя монеты побѣдителю.

«А что?» спросилъ онъ у меня однажды вечеромъ, когда глупости эти наскучили мнѣ болѣе обыкновеннаго, «вашъ капитанъ паша забавляется подобнымъ образомъ?» Еслибъ дѣло шло о моей жизни, я и тогда не сталъ бы льстить ему; и просто отвѣтилъ что Англійскій капитанъ-паша всегда имѣетъ ка-

кое нибудь другое занятіе. Мертвое молчаніе, и взгляды, выражавшіе удивленіе, послѣдовали за моимъ отвѣтомъ.

Таковы были занятія третьяго лица въ Имперіи, одного изъ сановниковъ, отъ котораго зависѣла судьба Турціи. Если и другіе таковы, подумалъ я, то не завидна ея участь. Свита его во всемъ ему подражала. Ни одинъ изъ нея не былъ тѣмъ, чѣмъ бы долженъ быть, кромѣ Кючукъ-Магомета, одного изъ капитановъ, который искренно сожалѣлъ о недостаткѣ энергіи въ своемъ начальникѣ. Между нами завязалась дружба, продолжавшаяся во все время пребыванія моего на Востокѣ. Онъ командовалъ кораблемъ при Наваринѣ, и носилъ на себѣ слѣды одиннадцати ранъ, частію полученныхъ тамъ, и частію въ войнѣ съ Греками; въ 1822 году, онъ долго держался съ брпкомъ противъ сильнаго огня шести греческихъ судовъ, и, во избѣжаніе плѣна, выбѣжалъ на берегъ въ заливъ Кіэри, недалеко отъ города Занта. Я былъ въ то время въ Зантѣ, на фрегатѣ Серингалатамъ, и хорошо помню это обстоятельство. Жители бросились къ берегу съ намѣреніемъ перерезать Турокъ, но были остановлены отрядомъ Англійскихъ солдатъ, по которымъ также было сдѣлано нѣсколько выстрѣловъ, ранившихъ офицера и убившихъ одного или двухъ человекъ; въ слѣдствіе этого варварскаго поступка, сэръ Т. Мейтлендъ обезоружилъ всѣхъ жителей острова. Кючукъ-Магометъ былъ помещенъ въ госпиталь, гдѣ, вылежавъ шесть мѣсяцевъ, поправился, и возвратился въ свое отечество, унеся съ собою чувство живѣйшей благодарности къ Англичанамъ, безъ помощи которыхъ, какъ говоритъ онъ самъ, долженъ бы былъ погибнуть. Онъ былъ уроженецъ Трапезондскій, восемнадцать лѣтъ не видалъ своей родины, и во все это время получилъ только *одинъ разъ* извѣстіе о своихъ родственникахъ. Кстати замѣтить что почтовая часть находится въ большомъ пренебреженіи въ Турціи.

Кромѣ его никто изъ офицеровъ не зналъ своего дѣла; нерадивость вахтенныхъ офицеровъ, въ ночное время, никогда не за-



ботившихся закрывать порты нижняго дека, постоянно тревожила меня, и я напрасно приводилъ тысячу и одинъ примѣръ несчастныхъ послѣдствій такой безпечности. Однажды, проснувшись въ два часа утра, я нашелъ на верху всѣхъ спящими. Мы несли бомъ-брамселъ, реи были обрасоплены кое-какъ; по направленію подвѣтревнаго крамбола шелъ шквалъ. Разбудивъ вахтеннаго офицера, я попросилъ его взглянуть на паруса и на состояніе погоды «Почемъ я знаю, что надо дѣлать?» пробормоталъ онъ, зывая и протирая глаза. И точно, какъ бѣдняку было знать то, къ чему его вовсе не готовили? Сердиться было некогда; поспѣшно собравъ нѣсколько Франковъ и Грековъ, я началъ брасопить и убирать паруса. Едва успѣли мы кончить, какъ шквалъ палетълъ съ яростію, и привелъ флотъ въ большой безпорядокъ. Я подошелъ къ пашъ, въ безпокойствѣ выльзавшему изъ своей кануры, и сказалъ, что ежели впередъ будутъ также безпечны, то когда нибудь ночью корабль пойдетъ ко дну безъ его вѣдома. Слова мои привели его въ бѣшенство, и онъ приказалъ немедленно бросить за бортъ виновнаго офицера. Его схватили, и чрезъ минуту, сдѣлали бы буквально тѣмъ, чѣмъ онъ никогда не былъ — *морскимъ чело-вѣкомъ*; испугавшись такого неожиданнаго результата моей жалобы, я вступился за него, и по моей просьбѣ, господинъ этотъ, нелюбившій меня въ послѣдствіи, избѣжалъ наказанія, хотя, разумѣется, вполне заслуживалъ его, за небрежность, которая могла стоить жизни полутора тысячи чело-вѣкъ.

Нѣсколько дней, проведенныхъ мною на корабль, по достаточности разнообразія, прошли очень пріятно. Русскіе фрегаты были постоянно въ виду, но флотъ не показывался ни разу: почему, я не знаю; этимъ онъ потерялъ блестящій случай вступить въ сраженіе съ Оттоманскимъ флотомъ и разбить его.

Наконецъ утромъ, въ десятый день нашего плаванія, паша уступилъ моимъ просьбамъ, и послалъ въ погоню фрегатъ и

корветъ. Они пошли по направленію къ Сизополю. Мы послаждали за ними при свѣжемъ остъ-нордъ-остовомъ вѣтрѣ; чтобы не уйти впередъ отъ дурныхъ ходоковъ, Селиміеръ несъ малые паруса. Никакія убѣжденія не могли заставить пашу пуститься въ погоню съ своимъ кораблемъ, который черезъ три часа непременно догналъ бы бѣгущихъ. Мы были въ безпокойствѣ въ ожиданіи дѣла съ непріятелемъ. Капитанъ и топчибаши выказывали свою храбрость; я старался воодушевить офицеровъ, унижая храбрость московитовъ, напоминая о наградахъ, которыя даруетъ имъ Падишахъ, и о славъ, какую они приобретутъ въ глазахъ всего свѣта. Слова мои были напрасны: Османъ питаетъ наслѣдственный страхъ къ Русскимъ; чтожъ касается до Грековъ, то они полагали, что лучшая для нихъ награда была бы не вступать въ сраженіе.

Передъ закатомъ солнца, гонимыя суда подошли къ южной оконечности Бургасскаго залива, а мы были отъ него въ девяти миляхъ. Къ несчастію, въ это время задулъ противный вѣтеръ. Паша приказалъ повернуть и лечь на остъ, продолжая нести малые паруса; онъ объявилъ мнѣ о своемъ желаніи встрѣтить непріятеля, который, еслибъ былъ въ силахъ, непреминулъ бы вѣроятно выступить въ ту же ночь; въ противномъ случаѣ, къ утру мы очутились бы довольно далеко на вѣтрѣ, чтобъ подойти къ нему съ другаго галса и атаковать его на якорь. Потомъ прибавилъ, что во всякомъ случаѣ предоставитъ мнѣ полное управленіе кораблемъ, на что маленькій капитанъ, находившійся тутъ же, согласился съ благороднымъ самоотверженіемъ.

Въ этотъ вечеръ не было ни музыки, ни игръ; муэззины призывали громче обыкновеннаго, и люди молились несравненно усерднѣе.

Линія наша была разстроена: Реаль-бей упалъ далеко подъ вѣтеръ; въ продолженіе цѣлаго дня онъ былъ непростительно нерадивъ и несъ малые паруса, отчего мы упустили вѣтеръ, и

потеряли случай взять Русскій корветъ; даже и теперь онъ не ставилъ грота и его продолжало валить подъ вѣтеръ. Въ этомъ случаѣ, я почти сожалѣлъ, что паша нашъ не походилъ на своего предшественника Иззета-Магомета, обращавшагося съ головами, какъ съ луковицами.

Наступила ночь темная и шквалистая; у насъ на шканцахъ возникъ серіозный вопросъ, должны ли мы по кораблю Реалабея выстроиться въ линію, или лежать въ дрейфъ, пока онъ выберется на свое мѣсто; въ исполненіи послѣдняго онъ могъ найти затрудненіе, или стараться избѣжать его. Построеніе могло быть опасно, потому что въ темнотѣ судамъ легко было сойтись. Такъ или иначе, но дѣйствовать признано было необходимымъ, и дюжина голосовъ толковала объ этомъ различно. Шутъ саркастически говорилъ, что ежели мы спустимся, то уже не одинъ корабль послѣ не остановится. Главный буфетчикъ полагалъ, что по причинѣ темноты трудно выплнить какой нибудь маневръ. Поставщикъ табаку изъяслялъ опасенія, что дождь разстроитъ здоровье его превосходительства, а его превосходительство и то уже былъ промоченъ насквозь, и что еще хуже, взбѣшенъ: онъ бѣгалъ со шкафута на шкафутъ, съ зрительною трубою въ одной рукѣ, и съ рупоромъ въ другой; два офицера поддерживали его шлейфъ. Бѣда тому, кто бы наступилъ ему на ногу: у него легко могли бы вырваться слова: «бросить его за бортъ!» и неосторожный полетѣлъ бы за бортъ непременно. Я никогда не видалъ сцены страннѣе той, которую по временамъ освѣщала молнія у насъ на палубѣ. Въ числѣ дѣйствующихъ лицъ недоставало только одного лица именно повара; но и онъ вскорѣ явился, и, вмѣшавшись въ толпу, смѣло началъ подавать совѣты о томъ, что дѣлать — какъ будто рѣчь шла о блюдахъ. Не имѣя терпѣнія выслушать его до конца, я схватилъ его за плечи, повернулъ и оттолкнулъ въ сторону. Шутъ разсмѣялся во все горло, капитанъ пожалъ мнѣ руку, иные старались скрыть смѣхъ, другіе отговаривались, тогда какъ обиженный громко бранилъ невѣрнаго. Паша

самъ принялся успокоивать его \*, я въ это время успѣлъ собраться съ мыслями. Тендеръ былъ отправленъ съ приказаніемъ къ упавшему подъ вѣтеръ кораблю, и около половины одиннадцатаго, все корабли находились на своихъ мѣстахъ, въ сомкнутой линіи; каждый держалъ огонь; мелкія суда составляли линію подъ вѣтромъ. Паша все еще оставался на палубѣ, не отнимая глазъ отъ зрительной трубы, и часто принимая фосфорическій всплескъ, или восходящую звезду, за корабельный огонь. Около полуночи шквалы начали усиливаться: онъ сильно встревожился, и просилъ меня обойти палубы и осмотрѣть, все ли въ порядкѣ. Я повиновался. Внизу зрѣлище было великолѣпное. Всѣ три дека были чисты, и ярко освѣщены; всякая вещь была на своемъ мѣстѣ, и около пушекъ съ каменными ядрами сидѣли избранные люди, которымъ я приказалъ беречь свои выстрѣлы, пока не приблизимся на разстояніе двадцати ярдовъ къ непріятелю. Недостатка не было ни въ чемъ, кромѣ храбрости: офицеры и матросы окруживъ меня, просили чтобъ я присовѣтовалъ воротиться. Я отъ роду не видывалъ такого сборища трусовъ; Англичане не усерднѣе просили бы о встрѣчѣ съ непріятелемъ, какъ этотъ народъ о избѣжаніи ея.

Я увѣрилъ пашу въ несомнѣнности успѣха; потомъ, видя что мнѣ дѣлать болѣе нечего, и чувствуя большую усталость, легъ отдохнуть въ его каютѣ. Едва успѣлъ я сомкнуть глаза, какъ шумъ воды вдоль борта разбудилъ меня. Подозрѣвая причину, я выскочилъ на палубу: флотъ летѣлъ на фордевиндѣ по двѣнадцати узловъ. Паша, какъ бы облегченный отъ большой тяжести, сидѣлъ и разговаривалъ съ своими офицерами... Что могъ я сказать? — Разумѣется не то, что думалъ; но въ первый разъ съ начала нашего знакомства, онъ не пригласилъ меня присое-

---

\* Когда отравя составляетъ ремесло, то поварь по необходимости дѣлается почетною особою.

диниться къ нему. Я прошелъ мимо. Храбрый маленькій капитанъ былъ тутъ же: увидя меня, онъ вздохнулъ.

Къ утру перебѣжали мы все разстояніе до Босфора, и вошли въ него, едва разсмотря сквозь пасмурность маякъ на мысь Фаро. Мы быстро пролетѣли мимо замковъ, расположенныхъ вдоль берега, и чрезъ двадцать минутъ по проходѣ Симплегадъ, бросили якорь въ Буюкдеръ. Будь на нашемъ мѣстѣ Русскій флотъ, онъ не получилъ бы и двадцати выстрѣловъ съ двѣнадцати сильныхъ баттарей, устроенныхъ на протяженіи первыхъ четырехъ миль отъ входа въ проливъ. Корабли наши удивительно вѣрно заняли свои мѣста, бросивъ плехты соответственно мѣстамъ на берегу, гдѣ ихъ дагликсы были врыты въ землю. Дагликсовый канатъ Селиміера былъ взятъ кругомъ огромнаго чинара, осѣняющаго красивую кофейню, въ селеніи Сары-эри, прилежащемъ къ Буюкдере. Сто пушечный корабль привязанный къ дереву!... Этимъ осуществляется идея одного дворянина, спросившаго однажды лорда Ансона — привязывается ли онъ свой корабль на ночь къ дереву.

Я немедленно отправился на пароходъ къ капитану Кэлли, гдѣ за хорошимъ англійскимъ завтракомъ мы порядкомъ позабавились надъ оттоманскою тактикою. Передъ прощаньемъ со мною, капитанъ-паша, разсыпаясь въ лестныхъ выраженіяхъ, предложилъ мнѣ, по ихъ обычаю, горсть золота. Я выразилъ удивленіе. Онъ началъ упрашивать меня принять, предоставляя на мой выборъ, что либо изъ оружія или коня. Я отказалъ на отръзъ, говоря, что, сопровождая его въ качествѣ друга, не могу принять вознагражденія. Это обидѣло его, но еще больше удивило; потому что, по моему мнѣнію, онъ былъ первымъ Туркомъ, когда-либо получавшимъ подобный отказъ. Однако, видя сильное его желаніе угодить мнѣ, я просилъ о освобожденіи, находящихся на кораблѣ, четырехъ Грековъ, уроженцовъ острова Самотраки, взятыхъ въ 1826 году.

Онъ пригласилъ меня сопутствовать ему въ слѣдующій рейсъ. Я принялъ предложеніе, но съ условіемъ, чтобы онъ изгото-

вилъ брандеры, и пошелъ въ Сизополь, или въ какое другое мѣсто, гдѣ бы можно встрѣтиться съ непріателемъ. Онъ согласился, и дѣйствительно приготовилъ четыре брандера, но флотъ въ продолженіе всей войны не покидалъ Босфора.

Ясно, что еслибъ мѣсто капитана-паши занималъ человекъ энергическій, видъ войны измѣнился бы совершенно: какъ ни слабъ былъ Оттоманскій флотъ, но во время перваго крейсераства, вовсе неожиданнаго (что доказывается взятіемъ Русскаго фрегата), еслибъ онъ пошелъ въ Сизополь и Варну, то могъ бы легко уничтожить суда, тамъ находившіяся. Русская же армія безъ содѣйствія своего флота не имѣла бы успѣха. Когда мы приходили на видъ Сизополя, тамъ находилось только три линейныхъ корабля и три фрегата, ожидавшихъ атаки съ наступленіемъ утра. Я слышалъ это въ послѣдствіи отъ Русскихъ офицеровъ, никакъ не постигавшихъ причины нашего внезапнаго отступленія: оно удивило ихъ точно также, какъ и появленіе, которое они приписывали нашей увѣренности въ ихъ безсиліи. Конечно, можетъ показаться невѣроятнымъ, что мы, въ продолженіе всей компаніи, не имѣли никакихъ свѣденій о силѣ Русскихъ въ Бургасскомъ заливѣ, хотя берега его были во власти Турокъ до перехода за Балканы. Въ дѣйствительности же, капитанъ-паша не желалъ удостовѣриться въ этомъ, чтобы не быть принужденнымъ дѣйствовать наступательно. Появленіе свое въ виду Сизополя онъ выставилъ Султану какъ достославный подвигъ, и хвалился, что загналъ въ порты непріятеля, и остался владыкою Чернаго моря. Увѣнчанный этимъ лавромъ, онъ не желалъ уже ничего болѣе...

*Сергей Елагинъ.*

ЕЩЕ ОТРЫВОКЪ ИЗЪ ПУТЕШЕСТВІЯ КАПИТАНА РОССА ВЪ  
ЮЖНЫЯ ПОЛЯРНЫЯ СТРАНЫ\*.

1843 года февраля 1-е. Настало время года, когда нужно было, чтобы суда наши не замерзли среди льдовъ, отказаться отъ дальнѣйшихъ попытокъ пробираться между ними къ югу, въ особенности при настоящихъ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ. Какъ только штормъ утихъ, мы направились къ чистой водѣ, указываемой цвѣтомъ неба въ небольшомъ разстояніи къ востоку. Однако жъ мрачная погода и падавшій снѣгъ мѣшали намъ видѣть прогалины, свободныя отъ льда, и мы съ трудомъ добились до чистаго моря черезъ нѣсколько дней. Въ шесть часовъ по полудни, 4-го февраля, въ широтѣ  $64^{\circ} 00' S$  и долготѣ  $54^{\circ} 00' W$ , мы вышли изъ льдовъ, съ которыми такъ безуспѣшно боролись въ продолженіе шести недѣль, и были очень обрадованы, увидѣвъ себя на свободномъ морѣ, взволнованномъ минувшею бурей. До полуночи мы прошли много большихъ отдѣльныхъ льдинъ, а потомъ только изрѣдка встрѣчали мелкія глыбы.

Февраля 5. Мы хотѣли обойти восточную окраину сплошнаго льда, надѣясь найти свободное море и достигъ еще разъ большой широты на меридіанѣ  $40^{\circ}$ , по которому Веддель проникъ такъ далеко къ югу; но мрачная погода и свѣжій восточный вѣтеръ не позволяли много выигрывать. Мы продолжали лавировать, при чемъ плавающія глыбы, близъ сплошной массы, всегда во-время остерегали насъ; температура моря была не менѣе вѣрнымъ путеводителемъ.

Въ полдень 6-го февраля мы находились въ широтѣ  $63^{\circ} 46' S$ , долготѣ  $52^{\circ} 37' W$ ; наклоненіе магнитной стрѣлки было

---

\* См. М. Сб. Т. II. Стр. 528, и Т. IV. Стр. 256, гдѣ напечатаны были отрывки изъ этого же путешествія.

62° 8' S; въ часъ по полудни достали дно на глубинѣ 480 сажень, грунтъ мелкій зеленый песокъ. Птицы попадались тогоже рода, какой встрѣчается въ близости большихъ ледяныхъ полей. Тюленей видѣли также много: одинъ изъ нихъ, убитый нами, былъ длиною 12 футъ 2 дюйма, и вѣсилъ 1145 англ. фунтовъ (почти 32 пуда).

Лавируя вдоль окраины ледянаго поля къ востоку, и подвигаясь около 30 миль въ сутки, мы находились въ полдень 8-го числа, въ широтѣ 63° 49' S, долготѣ 51° 7' W, гдѣ не достали дна, вышустивъ 1210 сажень лотъ-луня. Температура въ этой глубинѣ была 39°,5; въ глубинѣ 600 сажень—37°,3; въ 450—36°,4; въ 300—35°,5; въ 150—33°,2; въ 100—32°,2; а на поверхности воды 32°; но между поверхностью и 100 саж. глубины, все термометры показали, что они прошли чрезъ слой воды, которой температура равнялась 29°,3. Удельный вѣсъ воды, на глубинѣ 450 сажень, былъ тотъ же, что и на поверхности—1,0274, при температурѣ 33°.

Въ продолженіе слѣдующихъ трехъ дней мы обозрѣли около 160 миль сплошнаго льда, часто входя въ него, такъ далеко какъ могли, но нигдѣ не встрѣчали прогалины, чрезъ которую бы можно было проникнуть къ югу. Въ полдень 11-го находились въ широтѣ 64° 37', долготѣ 45° 39' W.

Февраля 14-го пересѣкли путь Ведделя въ широтѣ 65 13° S, но при какихъ различныхъ обстоятельствахъ! Онъ плыль по чистому морю, а мы встрѣтили сплошную непроходимую массу льда; а такъ-какъ адмиралъ Дюрвиль не могъ достигнуть даже и 64 градусовъ широты, то должно заключить, что Ведделю необыкновенно благоприятствовало время года, и нельзя не радоваться, что это былъ лихой и отважный морякъ, умѣвшій воспользоваться такимъ обстоятельствомъ.

Продолжая осматривать восточную окраину, мы перешли, 22-го февраля, линію, не имѣющую склоненія магнитной стрѣлки, въ широтѣ 61° 30' S, долготѣ около 22° 30' W, гдѣ наклоненіе магнитной стрѣлки, будучи равно 57°40', опредѣляетъ



положеніе магнитнаго полюса земли весьма согласно съ прежнимъ опредѣленіемъ. Кругъ равнаго наклоненія, проходящій чрезъ Новую Зеландію, полюсъ котораго находится по срединѣ между этимъ островомъ и нашимъ мѣстомъ, кажется ясно подтверждаетъ мое прежнее предположеніе, что въ южномъ полушаріи — существуетъ только одинъ магнитный полюсъ, и очень не далеко отъ мѣста, вычисленнаго Гауссомъ, но несравненно дальше точки имъ назначенной, къ которой предписано было мнѣ направить свои изысканія.

Выпустивъ 750 сажень лотъ-линя, мы не достали дна; температура въ этой глубинѣ была  $39^{\circ} 2$ , а на поверхности  $32^{\circ}$ ; теченіе на NO  $60^{\circ}$ , по 10 миль въ сутки.

Отъ этой точки восточная сторона окраины льда заворачивается къ S; въ полдень 26-го февраля находились въ широтѣ  $64^{\circ} 38' S$ , долготѣ  $12^{\circ} W$ , наклоненіе  $60^{\circ} 50' S$ , склоненіе  $6^{\circ} W$ ; вѣтеръ дулъ отъ NO свѣжій съ большою зыбью, при густомъ туманѣ, что заставило насъ держаться далѣе отъ подвѣтреннаго поля.

Въ продолженіе всего слѣдующаго дня, 27 февраля, шелъ такой густой снѣгъ, что нельзя было видѣть далѣе полу-мили; суда наши съ трудомъ держались вмѣстѣ, и въ особенности проходя чрезъ группу большихъ льдинъ не задолго до наступленія ночи. Послѣ того погода иногда, между паденіями снѣга, прояснивалась и даже просвѣчивало между тучами полярное сіяніе, простиравшееся отъ SW до SO.

Съ разсвѣтомъ 28-го февраля мы поставили въ паруса, стараясь воспользоваться чистымъ моремъ. Такъ-какъ край поля быстро заворотился къ S, то мы не могли болѣе его видѣть, но полагали что миновали его восточную оконечность. Идя на SO, мы перешли параллель  $66^{\circ}$  въ долготѣ  $7^{\circ} W$ , не задолго до полдня, когда вѣтеръ зашелъ къ SO, и мы находились въ 100 миляхъ отъ пути Русскаго мореплавателя Беллинсгаузена, по которому въ январѣ 1820 года, онъ достигнулъ широты  $69^{\circ} \frac{3}{4} S$  и  $2^{\circ} W$  долготы; полагая, что между путями нашими не могло

существовать значительной земли, я считалъ бесполезнымъ итти по его слѣдамъ до этой широты, даже если бы то было и возможно, и предпочелъ посвятить оставшееся удобное для плаванія время, изслѣдованію между тѣми меридіанами, по которымъ позволено было намъ проникнуть на нѣсколько градусовъ южнее всѣхъ предшествовавшихъ намъ мореплавателей; и такъ мы повертели оверштагъ въ 3 ч. по полудни и легли на SW. Вечеромъ и ночью, при мрачной погодѣ, мы видѣли только нѣсколько плавающихъ глыбъ, и несли большіе паруса, что конечно былъ рискъ, оправдываемый развѣ только необходимостію; съ разсвѣтомъ мы не имѣли однакожъ причины жалеть о своей неосторожности.

Въ третьемъ часу по полудни 1-го марта, прошли полярный кругъ, только тремя днями ранѣе, чѣмъ проходили прежде, возвращаясь послѣ болѣе удачныхъ изслѣдованій. Бросивъ лотъ, и выпустивъ 450 саж. лотъ-линя, мы не достали дна; наблюденія температуры воды не удалось, по причинѣ большой зыби. Въ продолженіе дня видѣли нѣсколько китовъ, черныхъ альбатросовъ и голубыхъ петрелей. Между прочимъ замѣтили переменну въ цвѣтъ моря, который переходилъ отъ голубаго, общаго океану, къ темно-оливковому.

Въ полдень находились въ широтѣ  $67^{\circ}6' S$ , долготѣ  $9^{\circ} W$ ; наклоненіе магнитной стрѣлки  $62^{\circ} 42' S$ , склоненіе  $8^{\circ} 12' W$ . Вечеръ былъ прекрасный, и при свѣжѣмъ SO-мъ вѣтрѣ мы довольно быстро подвигались къ SW, встрѣчая тамъ и сямъ ледяныя глыбы и разсѣянные обломки; звѣзды ярко сіяли на небѣ, и представляли видъ, какого мы давно не видали, бывъ окружены почти непрерывно туманомъ или падавшимъ снѣгомъ. Въ самомъ дѣлѣ, въ продолженіе послѣдняго мѣсяца только три дня не было снѣга или густаго тумана.

Утро 2 марта было еще великолѣпнѣе ночи; солнце взошло совершенно ясно, и, несмотря на косвенное направленіе лучей, оживило насъ, не выдавшихъ его около шести недѣль. Это доставило мнѣ давно ожидаемый случай — сдѣлать актинометри-

ческія наблюденія. При помощи коммендора Берда я сдѣлалъ два ряда наблюденій (каждымъ изъ двухъ различныхъ инструментовъ), по которымъ можно опредѣлить съ точностію силу солнечныхъ лучей въ широтѣ наблюденія.

Въ полдень находились въ широтѣ  $68^{\circ} 14' S$ , долготѣ  $12^{\circ} 20' W$ ; наклоненіе магнитной стрѣлки  $63^{\circ} 28' S$ , склоненіе  $6^{\circ} 3' W$ . Прошли много ледяныхъ глыбъ, изъ которыхъ, можно было бы пополнить истощавшійся запасъ—воды, но, несмотря на тихій вѣтръ, зыбъ была такъ велика, что я не рѣшился спустить шлюпки. Въ 3 часа по полудни, тучи, медленно поднимавшіяся отъ востока, скрыли отъ насъ голубое небо, за исключеніемъ пространства шириною около 20-ти градусовъ, въ которомъ зашло солнце, еще величественнѣе, чѣмъ вышло изъ подъ горизонта. Маловѣтріе продолжалось во весь вечеръ, и замедляло наше плаваніе, въ такое время, когда каждый часъ былъ дорогъ, и только воспоминанія о минувшихъ избавленіяхъ могли предохранить насъ отъ зарождавшагося чувства нетерпѣнія.

Марта 3. Небо покрылось густыми снѣжными облаками особенно въ NO-й части; мы ожидали бурной погоды, но ошиблись. Послѣ легкаго SW вѣтра, который разсвѣялъ тучи, сдѣлался мертвый штиль, зыбъ улеглась, и мы спустили шлюпки, чтобы бросить лотъ. Такъ-какъ въ другихъ частяхъ Антарктическаго Океана мы доставали дно на глубинѣ менѣе 2000 сажень, то, къ сожалѣнію, и теперь приготовили лишь не длиннѣе 4000 сажень, который весь сбѣжалъ со вьюшки и не досталъ дна. Температура въ глубинѣ 1050 сажень была  $39^{\circ},5$ ; въ 900 сажень  $39^{\circ}$ ; въ 750 саж.  $39^{\circ},4$ ; въ 600 саж.  $38^{\circ},7$ ; въ 300 саж.  $35, 5$ ; въ 150 саж.  $33^{\circ}$ ; а на поверхности  $30^{\circ},8$ . Удельная тяжесть воды въ 150 и 600 сажень 1,0283 при  $38^{\circ}$ , а на поверхности 1,0278 при  $32^{\circ}$ . Теченіе было на SW, по 7 миль въ сутки. Мы находились въ это время въ широтѣ  $68^{\circ}, 34' S$  долготѣ,  $12^{\circ}, 49' W$ . Наклоненіе магнитной стрѣлки  $63^{\circ}, 24' S$ , а склоненіе  $5^{\circ}, 24' W$

Огромная глубина океана освобождала насъ отъ безпокойства встрѣтить неожиданно землю, и давала поводъ заключать, что мы могли бы найти чистое море далеко къ югу, потому что Девисъ справедливо замѣтилъ, что «глубокое море не замерзаетъ»; причину этого мы находимъ теперь въ постоянномъ восхожденіи теплоты снизу. Но уже наступило то время, въ которое, какъ прежніе опыты заставляютъ насъ полагать, наибольшія южныя широты недостижимы для чловѣка. Въ 4 ч. 30 м. по полудни задулъ легкій вѣтерокъ отъ NW, и за-свѣжелъ къ полуночи; мы несли всѣ паруса, и лежали на SW; небо было затянуто тучами, но на разсвѣтъ мы могли видѣть вокругъ себя на разстояніи пяти или шести миль.

Мѣ полдень 4 марта находились въ широтѣ  $69^{\circ}, 27' S$ , долготѣ  $14^{\circ} 29' W$ ; наклоненіе магнитной стрѣлки было  $64^{\circ} 5' S$ . По полудни стало ясно; солнце выглянуло изъ за тучъ, что дало намъ возможность сдѣлать наблюденія для опредѣленія склоненія компаса, весьма важныя въ томъ отношеніи, что онѣ послужили намъ къ опредѣленію далье къ югу, линіи, на которой магнитная стрѣлка не имѣетъ склоненія.

Въ 6 часовъ по полудни прошли наибольшую широту, до которой доходилъ Беллинсгаузенъ, около середины между путемъ его и Ведделя; а въ 9 часовъ по полудни прошли параллель широты  $70^{\circ}$ . Снѣгъ сталъ выпадать теперь часто, и много попадалось ледяныхъ глыбъ; видѣли много бѣлыхъ петрелей, которые служили признакомъ близости сплошнаго льда. Но такъ какъ ночь была ясная и море спокойно, то мы и продолжали свой курсъ подъ всѣми парусами.

Марта 5 утромъ, шелъ постоянно снѣгъ, погода была мрачная; въ 8 ч. 30 м. по полуночи, идучи подъ всѣми лиселями, увидѣли ледяное поле между румбами SWIS и WNW. Тотчасъ уменьшили парусовъ и перемѣнили курсъ; сначала легли на S, а потомъ на SO, огибая окраину поля. Въ полдень находились въ широтѣ  $71^{\circ} 10' S$ , долготѣ  $15^{\circ} 47' W$ ; въ это время мы проходили между многими плавающими глыбами, от-

двлившимися отъ поля, которое теперь простиралось отъ О черезъ S, до WNW, такъ что мы не могли идти далѣе на югъ, не пройдя чрезъ это поле, по прогалинѣ ясно видѣнной съ салинга. Мы прошли по ней, сколько позволяло благоразуміе, но въ 4 часа по полудни, пройдя около двадцати семи миль, встрѣтили непроходимый ледъ, который заставилъ насъ привести къ вѣтру; теперь нужно было вылавировать изъ прогалины въ море, а это было не легко, при скрѣнчившемъ и совершенно противномъ вѣтрѣ. Когда мы находились въ наибольшей широтѣ  $71^{\circ} 30' S$  и долготѣ  $14^{\circ} 51' W$ , бросили за бортъ боченокъ съ запиской, подписанной мною и офицерами, въ которой было изложено настоящее наше положеніе.

Быстро падавшій барометръ предвѣщалъ приближеніе шторма. Имѣя подъ вѣтромъ сплошную массу льда, мы должны были нести весь паруса, чтобы выйти въ открытое море, какъ можно скорѣе. Такъ-какъ позднее время года не позволило бы намъ подробно осмотрѣть всю окраину сплошнаго льда, то я сдѣлалъ сигналъ Террору о своемъ намѣреніи плыть къ мысу Доброй Надежды. Къ вечеру мы вышли въ чистое море; въ это время шелъ постоянный густой снѣгъ, при свѣжемъ вѣтрѣ съ сильными шквалами; но не смотря на страшный рискъ, мы принуждены были нести большіе паруса въ продолженіе всей ночи, лавируя между ледяными горами; при всемъ томъ мы едва удержали свое мѣсто, потому что съ разсвѣтомъ 6 марта увидѣли, сквозь мрачность и густой снѣгъ, подъ вѣтромъ, въ четверти мили отъ насъ, ледяное поле, представлявшее рядъ пѣнистыхъ буруновъ.

Мы тотчасъ повернули черезъ фордевиндъ, и легли къ О. Вѣтеръ свѣжѣлъ, и разводилъ большое волненіе; мы старались отлавироваться, имѣя марсели въ три рифа и зарифленные нижніе паруса; но къ вечеру опять открылись горы впереди и подъ вѣтромъ: это убѣдило насъ, что мы были почти совершенно окружены льдомъ (were completely embayed). Къ счастью штормъ несъ всю эту ледяную массу почти съ такою же

скоростию, съ какою насъ дрейфовало на нее, мы поворотили черезъ фордевиндъ, и легли на О, поставивъ всевозможные паруса; мачты наши, хотя подкрѣпленныя добавочными помощами, шатались при всякомъ ударѣ волны, а брызги, обмерзавшія на такелажъ и палубу, затрудняли работы; сверхъ того чрезвычайная темнота ночи заставляла насъ безпрестанно опасаться столкновенія съ плавающими глыбами, чего избѣжать иногда было невозможно. Мнѣ не нужно говорить, что это была очень тревожная ночь для насъ всѣхъ; необходимыя, въ этомъ случаѣ, хладнокровіе и спокойствіе могли произойти отъ твердаго убѣжденія въ попеченіи и покровительствѣ Всемогущаго Творца, который сохранилъ насъ при одинаково гибельныхъ обстоятельствахъ.

Марта 7. Хотя въ продолженіе этой страшной ночи и всего слѣдующаго дня мы не могли замѣтить ни малѣйшаго уменьшенія силы вѣтра, но намъ благопріятствовала небольшая переменна въ его направленіи: онъ отошелъ нѣсколько къ О; когда стемнѣло и мы готовились провести другую тревожную ночь, вѣтеръ вдругъ стихъ и къ полночи превратился въ маловѣтріе отъ запада.

Марта 8. Въ продолженіе шести часовъ былъ штиль, послѣ котораго заревѣлъ опять сѣверо-восточный вѣтеръ съ прежней яростию. Наблюденія наши показали, что мы довольно выиграли на вѣтеръ, и миновали опасность близости ледяныхъ горъ. — Въ полдень находились въ широтѣ  $70^{\circ} 28' S$ , долготѣ  $17^{\circ} 21' W$ ; наклоненіе магнитной стрѣлки  $65^{\circ} 1' S$ , склоненіе  $0^{\circ} 16' W$ .

Главная забота наша состояла теперь въ томъ, чтобы избѣжать ледяныхъ глыбъ, съ которыми, какъ и въ минувшую бурю, мы неоднократно сходились весьма близко. Однажды бурю, ударившійся въ отвѣсную стѣну близкой къ намъ глыбы, обрушился на палубу.

Не нахожу словъ для изъявленія благодарности за отличныя распоряженія, и дѣйствія капитана Крозиера и его офицеровъ, и истинно морское искусство, съ которымъ Терроръ держался

во время этих жестоких бурь; отдаю также полную справедливость бдительности, дьятельности и присутствію духа комендора Берда и прочих моих сослуживцев....

В. З.

=

### НѢСКОЛЬКО ЗАМѢЧАНІЙ ОБЪ ОСТРОВѢ МАДЕРѢ И ФУНЧАЛЬСКОМЪ РЕЙДѢ.

На южномъ берегу острова Мадеры расположенъ амфитеатромъ городъ Фунчалъ (Funchal, шир.  $32^{\circ} 38' N$  и долг.  $16^{\circ} 55' W$  отъ Гринича, склон. компаса  $21^{\circ} W$ ), передъ нимъ лежитъ *Фунчалскій рейдъ*, который по открытому своему положенію, не представляетъ хорошей якорной стоянки. Для стоянія на немъ мореплаватель долженъ имѣть нѣкоторыя свѣденія, чтобы заблаговременно, хотя приблизительно, предузнавать наступленіе крѣпкаго вѣтра.

Четырехкратныя мои пребыванія на Мадерѣ, въ продолженіе которыхъ — 19 дней, стоя на якорѣ на рейдѣ, и около 26 дней крейсера у онаго — я имѣлъ случай частію самъ, а частію отъ тамошнихъ жителей, собрать о немъ нѣкоторыя свѣденія, которыя и излагаю:

Идучи на Мадеру отъ NO, не мѣшаетъ первоначально придти на видъ острова Порто-Санто, открывающагося въ ясную погоду за 40 и даже за 50 миль, тремя небольшими горками; потомъ соображаясь съ силою и направленіемъ дующаго вѣтра, располагать свои курсы, или между Мадерою и островами Дезертось, или, оставляя послѣднія въ правѣ, идти на рейдъ съ южной стороны острова.

Если вѣтеръ не тихъ, но дуетъ ровно и изъ NO четверти, то проходомъ между Мадерою и Дезертами идти можно, и въ этомъ случаѣ должно придерживаться ближе къ мысу Бразень-

Гедъ (*Brazen-head*, или *Garajao*) т. е. къ восточной части Фунчалскаго рейда, дабы, потерявъ морской вѣтеръ, можно было дойти до рейда съ вѣтромъ дующимъ съ берега; если же вѣтеръ тихъ, или дуетъ не изъ NO четверти, то, чтобы не заштилеть или не лавировать въ семь проходы, лучше взять курсъ кругомъ Дезертовъ, которыя обогнувъ, идти на рейдъ. Подходя къ нему ближе, должно обратить особенное вниманіе на направленіе стоящихъ тамъ судовъ, и смотря куда онъ обращены, располагать курсами такъ, чтобы войдя въ штилевую полосу, можно было съ береговымъ вѣтромъ, дующимъ въ этой полосѣ, дойти до якорнаго мѣста. Ежели суда стоятъ на W, то должно придерживаться къ мысу Понта-де-Круцъ, т. е. западной оконечности рейда; если же онъ обращены на O, то держаться ближе къ Бразенъ-Геду. Приглубый берегъ и высота острова Мадеры, которая доходитъ до 6056 футъ, (*Pico Ruivo*), очень обманываютъ непривыкшій глазъ и много скрадываютъ разстояніе до берега, по этому, чтобы не отдать якоря въ океанъ, должно, подходя къ якорному мѣсту, чаще бросать лотъ, и придя на глубину 35 или 30 сажень, становиться на якорь; мелкія же военныя и купеческія суда, а равно и пароходы, могутъ становиться и въ срединѣ губы.

Въ Англійскихъ лоціяхъ есть много пеленговъ для положенія якоря; но фрегатъ нашъ три раза становился на якорь, пройдя створъ мысовъ Понта-де-Круцъ и Бразенъ-Гедъ, и имѣя крѣпость въ городъ немного растворенную къ осту отъ крѣпости Лео-Роккъ (*Leo-Rock*), въ 400 саж. отъ послѣдней, грунтъ илъ; мѣсто это, по словамъ тамошняго капитана надъ портомъ, есть лучшее на рейдъ Постоянный приливъ и отливъ, а съ ними вмѣстѣ и перемѣняющееся теченіе, неправильно и тихо дующій вѣтеръ, и частые штили, суть причины, по которымъ нельзя, съ помощію стакселей или другихъ парусовъ, держать всегда чисто становой якорь, по этому и должно чаще поднимать его и осматривать. Если же судно располагаетъ простоять на рейдѣ нѣсколько дней, то лучше взять съ обвѣхъ



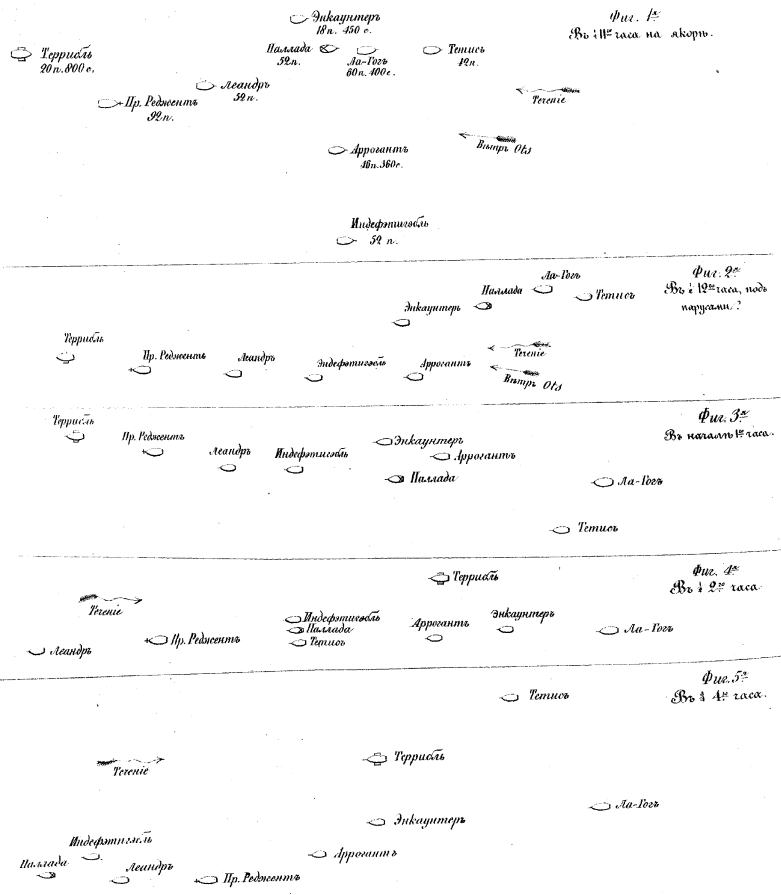
сторонъ кормы по одному кабельтову и закрѣпить ихъ за цѣпь брошеннаго якоря. Эта предосторожность, когда при засвѣжѣвшемъ вѣтрѣ, станетъ дрейфовать, позволитъ тотчасъ, расклепавъ цѣпь, вступить подъ паруса; причемъ кабельтовы помогутъ заворотить судно на желаемый галсъ, а буйки, привязанные къ кабельтовымъ, послужатъ хорошими указателями оставленнаго якоря. Вообще, если станетъ дрейфовать, то лучше, выпустя канатъ, вступить подъ паруса, нежели бросать другой якорь, собственно потому, что когда стихнетъ, то легче и скорѣе можно поднять выпущенный канатъ, чѣмъ поднимать два якоря, съ большимъ количествомъ канатовъ, которые отъ неправильнаго теченія очень легко и скоро могутъ перепутаться.

Фунчалскій рейдъ, начиная отъ W чрезъ S, и до SSO совершенно открытъ, а потому стоя на немъ, и въ особенности въ продолженіе зимнихъ мѣсяцевъ, т. е. съ ноября до апрѣля, надобно быть осторожнымъ, и обращать должное вниманіе на барометръ, погоду, вѣтеръ, волненіе и проч., однимъ словомъ на всь признаки, по которымъ бы можно было, хотя приблизительно, узнать силу начинающагося вѣтра. Вотъ нѣсколько замѣчаній: если находящееся за штилевою полосою волненіе, небольшая на рейдѣ зыбь, и притомъ теченіе идутъ отъ оста, то въ морѣ, вѣтеръ дуетъ между N и NO; если же, при этихъ обстоятельствахъ, штилевая полоса занимаетъ небольшое пространство, то это означаетъ, что вѣтеръ между NO и O. Когда же волненіе за штилевою полосою, также небольшая зыбь и теченіе слѣдуютъ отъ W, то въ морѣ дуетъ вѣтеръ изъ NW четверти. Очень часто случается, что N вѣтеръ, отражаясь отъ горъ острова, производитъ на рейдѣ или штиль или легкій SW вѣтеръ, который и не есть морской или повсемѣстный; но не смотря на это, если онъ только станетъ свѣжѣть, то лучше, не надѣясь на чистоту якоря, сняться съ него. Признаки же настоящаго ZW или W вѣтра суть слѣдующіе: барометръ начинаетъ падать (при чемъ должно смотреть не на самое паденіе,

но на скорость онаго, ибо въ тѣхъ широтахъ часто бываетъ, что барометръ стоитъ и не высоко, а погода хорошая); горизонтъ въ SW-й четверти дѣлается мрачнымъ; за-долго до наступающаго вѣтра начинается сильный береговой прибой; идетъ большая, по направленію будущаго вѣтра, зыбь; вершины Мадерскихъ пиковъ отъ тумана очищаются. При этихъ признакахъ тотчасъ должно сниматься, и уходить за Мадеру или Дезерты, за которыми отъ этихъ вѣтровъ хорошо можно держаться подъ парусами. Для предостереженія стоящихъ на рейдѣ судовъ, при наступающихъ крѣпкихъ западныхъ вѣтрахъ, на крѣпости Лео-Роккъ поднимается, при пушечномъ выстрѣлѣ, слѣдующій сигналъ: флагъ въ три продольныя полосы — красная, бѣлая и красная—въ средней или бѣлой полосѣ красный кругъ по срединѣ; подъ флагомъ черный шаръ. Сигналъ этотъ означаетъ чтобы суда тотчасъ снимались и уходили въ море; онъ дѣлается часовъ за 12, и никакъ не менѣе какъ за 6 до наступающей бури. При ясной погодѣ, если вершины пиковъ находятся въ туманѣ, Дезерты открыты, и на рейдѣ штиль, то это признакъ, что въ морѣ тихій N вѣтеръ; закрытые туманомъ острова Дезерты и шумъ въ горахъ Мадеры, суть признаки свѣжаго N, NO или NW вѣтра, дующаго въ морѣ.

Уходя съ рейда, лучше сниматься вечеромъ, для того чтобы пользоваться вѣтромъ съ берега, но выходя изъ береговаго вѣтра т. е. изъ пространства, закрытаго островомъ, должно быть очень осторожнымъ и всегда готовымъ встрѣтить съ которойнибудь стороны довольно свѣжій вѣтеръ; а потому заблаговременно должно убрать всѣ верхніе паруса. Да и вообще, лавируя на рейдѣ, и подходя ближе къ нему, надобно быть очень внимательнымъ и всегда готовымъ встрѣтить съ подвѣтра — вѣтеръ, который въ силѣ своей измѣняется такъ, что въ продолженіе вахты заставляетъ раза два брать и отдавать рифы, а потому и должно стараться, во время лавировки на рейдѣ, находиться по возможности на срединѣ Фунчальской долины, изъ которой вѣтеръ дуетъ правильно и болѣе ровно.

# Въ стѣпѣ: *Юргатъ Паллада* и Англійская эскадра въ рѣкѣ *Маго*, 1849—1850 годовъ.



Суда, идущія изъ Европы къ W и имѣющія надобность въ провизіи и другихъ припасахъ, могутъ, зайдя на Мадеру, получить воду, хлѣбъ, вино, домашнихъ птицъ, зелень, плоды и проч., и все это добраго качества и по сходнымъ цѣнамъ.

Мадера принадлежитъ Португаліи, а лучшіе дома въ городѣ, дачи, сады и виноградники за городомъ принадлежатъ Англичанамъ. Не говоря о брекватерѣ, подобномъ Плимутскому, который стѣнитъ весьма дорого, и который можетъ-быть не возможно построить въ Фунчалѣ, надобно только удивляться, отъ чего до сихъ поръ не положить на рейдѣ нѣсколько бриделей, стоя у которыхъ, не было бы надобности беспокоиться о чистотѣ якоря, и не такъ скоро могло бы подрейфовать; при наступающемъ вѣтрѣ, скоро можно сняться, не подтягивая 60 или 70 сажень канату, что при океанской зыби бываетъ не очень легко и скоро. Вся эти удобства вѣроятно заставили бы всякаго капитана судна, становиться на бридель, платя за это условленную пошлину, которая очень скоро покрыва бы все издержки, употребленныя на сдѣланіе и постановку такихъ бриделей, ибо число стоящихъ на рейдѣ судовъ бываетъ до 25 и въ мое пребываніе не было менѣ семи.

А. Е.

=

## **ФРЕГАТЪ ПАЛЛАДА И АНГЛІЙСКАЯ ЭСКАДРА ВЪ РѢКѢ ТАГО, 1849—1850 ГОДА.**

Фрегатъ *Паллада*, въ продолженіе годичнаго своего плаванія за границу въ 1849 и 1850 годахъ, довольно часто заходилъ въ Лиссабонъ, гдѣ почти всегда и даже постоянно находилась Англійская практическая эскадра, подъ командою коммодора Мартина. (Эскадра эта состояла большею частію изъ новыхъ фрега-

товъ большихъ ранговъ, судовъ съ винтами и большихъ пароходовъ, однимъ словомъ судовъ лучшихъ и образцовыхъ. Въ одно изъ пребываній фрегата Паллада, въ продолженіе трехъ зимнихъ мѣсяцевъ, въ Лиссабонъ, съ нимъ вмѣстѣ тогда стояла и Англійская эскадра, состоявшая изъ слѣдующихъ судовъ: 92 пушечный корабль *Prince-Regent*, коммодоръ Мартинъ (Martin); 60 пуш. корабль съ винтомъ *La Hogue*, капитанъ Дугаль (Mc. Dougall); 52 пуш. фрегатъ *Indefatigable*, кап. Смартъ (Smart); 52 пуш. фрегатъ *Leander*, кап. Декресъ (*Dacres*); 46 пуш. фрегатъ съ винтомъ *Arrogant*, кап. Фитсрой (Fitz-Roy); 42 пуш. фрегатъ *Thetis*, кап. Кондрингтонъ (Condington); 18 пуш. корветъ съ голою бизань-мачтою и винтомъ *Encounter*, кап. Гордонъ (Gordon); 20 пуш. въ 800 силъ пароходъ *Terrible*, кап. Гопъ (Hope); 8 пуш. въ 450 силъ пароходъ *Scourge*, кап. Лордъ Керръ (Lord Kerr); и 6 пуш. транспортъ съ винтомъ *Conflict*, кап. Дрекъ (Drake).

Эскадръ этой, для практическаго плаванія, а фрегату нашему для слѣдованія къ острову Мадеръ, нужно было, въ концѣ января нынѣшняго года, оставить Лиссабонъ; но противные вѣтры задержали насъ въ рѣкѣ Таго до 4-го февраля. Въ этотъ день съ утра задулъ легкій попутный вѣтеръ и мы всѣ снялись съ фертоинга, но противное теченіе не позволило тотчасъ вступить подъ паруса. Во всякомъ случаѣ намъ приходилось сняться вмѣстѣ съ судами Англійской эскадры, причемъ представлялась возможность, хотя приблизительно, сравнить съ ними свой ходъ; я говорю приблизительно собственно потому, что когда мы снялись съ якоря, то едва дувшій попутный вѣтеръ, теченіе рѣки, потомъ переменна онаго отъ начавшагося прилива, который былъ болѣе чувствителенъ для фрегата нашего, бывшаго тогда впереди всѣхъ—все это вмѣстѣ, не даетъ мнѣ права назвать это настоящимъ состязаніемъ; но судя по обстоятельствамъ, которыя всѣмъ намъ равно благопріятствовали, я, какъ свидѣтель, постараюсь только передать все это въ подробности, оставляя на произволъ каждаго судить о преимуще-

ствѣ или недостаткѣ хода фрегата Паллада. Но имѣвъ честь командовать, въ продолженіе 13 мѣсяцевъ вахтою на этомъ фрегатѣ, и зная хорошо все его качества и отличный ходъ, я останусь навсегда увѣреннымъ, что еслибъ, во время этого испытанія, вѣтръ былъ бы посвѣжѣе, и курсъ фрегата заключался бы между  $5\frac{1}{2}$  и 13-ю румбами отъ вѣтра, то навѣрное *Паллада* оставила бы далеко назади все бывшія тогда съ нимъ суда.

Фиг. 1-я изображаетъ все суда по снятіи съ фертоинга 4-го февраля въ  $10\frac{1}{2}$  часовъ утра. *Паллада* на дагликсѣ, глубина 12 саж., канату 20 саж.; вѣтеръ самый тихій отъ OtS; теченіе попутное, скорость его 2 узла. Пароходъ *Скорднъс* и транспортъ *Конфликтъ* наканунѣ этого дня ушли, первый въ Мальту, а второй въ Англію. По болѣзни капитана Фитсроя мѣсто его на фрегатѣ *Аррогантъ* занялъ капитанъ Гордонъ, а на корветѣ *Энкоунтеръ* остался за командира старшій лейтенантъ.

Въ исходѣ 11 часа, по сигналу, ближайшій къ устью рѣки пароходъ *Террибль*, сталъ сниматься съ якоря подъ парусами; вслѣдъ за нимъ, послѣдовательно и скоро одно за другимъ, снимались слѣдующія суда: Пр. Риджентъ; Леандръ, Индефэтигэбль, Энкоунтеръ, Аррогантъ, Паллада, Ла-Гогъ и Тетисъ. Послѣднія два снялись почти въ одинъ моментъ. Въ половинѣ 12-го часа, суда находились въ слѣдующемъ положеніи (фиг. 2-я): Пр. Риджентъ и Леандръ, подъ марселями; Индефэтигэбль, Энкоунтеръ, Аррогантъ, Ла-Гогъ, Тетисъ и Террибль подъ всеми парусами и лиселями съ обѣихъ сторонъ—у первыхъ двухъ унтеръ-лиселей и фока не было. *Паллада* имѣла все лисели съ лѣвой, и фокъ, курсъ W, теченіе слабѣе, ходу 4 узла.

Изъ 3-й фигуры видно, что эскадра находилась въ томъ же положеніи, какъ и прежде, но *Паллада* обошла *Аррогантъ* и стала равняться съ *Энкоунтеромъ*. Вѣтеръ и курсъ были тѣ же, теченія не было, ходу 3 узла, время четверть перваго часа.

Около 20 минутъ перваго часа, *Пр. Риджентъ* и *Леандръ* поставили весь паруса, лисели съ лъвой, и фокъ. *Паллада*, *Тетисъ* и *Индефэтигэбль* поставили полъ-грота, а послѣдній убралъ лисели съ правой; *Террибль*, остался подъ брамселями, а прочія суда подъ тѣми парусами, какія имѣли прежде. Въ половинѣ перваго часа, пройдя крѣпость Белемъ, перемѣнили курсъ на  $1\frac{1}{2}$  румба въ лѣво; будучи тогда изъ передовыхъ и находясь на срединѣ рѣки, мы ранѣе прочихъ встрѣтили противное теченіе, почему и оставались долго въ одномъ положеніи; тогда—какъ заднія суда, до которыхъ не дошелъ еще начинавшійся приливъ, стали съ нами сближаться. Обстоятельство это въ особенности очень помогло фрегату *Тетисъ*, который, будучи у насъ назади и влѣвъ, не могъ подвергаться всему дѣйствию противнаго теченія, ибо былъ закрытъ косою маяка Бужіо. Слѣдовательно фр. *Тетисъ* подогналъ насъ и, поровнявшись, убралъ лисели, бомъ-брамсели и спустилъ шлюпку, чтобъ поймать упавшія съ корабля *Принцъ Риджентъ* двѣ служительскія койки. Фигура 4-я изображаетъ это положеніе, въ которомъ видно, что *Паллада* догнала и *Индефэтигэбль*; время половина 2-го часа, теченіе противное, ходу  $2\frac{1}{2}$  узла. Фрегатъ *Тетисъ* считается въ англійскомъ флотѣ однимъ изъ лучшимъ ходоковъ, а потому и неудивительно, что онъ догналъ фрегатъ *Палладу*; но сомнѣваясь кажется, въ преимуществѣ своего хода, и не желая помрачить славу свою, онъ успѣшилъ воспользоваться удобнымъ случаемъ остановится для поимки коекъ.

Изъ фиг. 5-й видно, что *Паллада* впереди *Индефэтигэбля* и много обошла *Пр. Риджентъ* и *Леандръ*; суда имѣли тѣ же паруса, *Тетисъ* подъ брамселями; суда съ машинами стали готовить пары; время  $\frac{3}{4}$  4-го часа, теченіе противное, ходу  $1\frac{1}{2}$  узла. Спустя не много совершенно заштило, дунуль на моментъ легкій противной вѣтерокъ, обстенилъ весь паруса, и суда потеряли ходъ, почему мы и стали на якорь. Въ началъ 5-го часа корабль *Ла-Гогъ*, взялъ на буксиръ корабль

*Принцъ Риджентъ*, корветъ *Энкоунтеръ* — фрегатъ *Тетисъ*, пароходъ *Террибль* — фрегатъ *Индефэтигэбль*, и фрегатъ *Аррогантъ* — фрегатъ *Леандръ*, и все вмѣстѣ ушли въ море; часа черезъ три послѣ этого, мы, получивъ попутный вѣтеръ, отправились къ острову Мадеръ.

По приходѣ нашемъ обратно въ Лиссабонъ, застали тамъ опять Англійскую эскадру, которая, во время пребыванія нашего на Мадеръ, занималась въ морѣ практическими упражненіями, въ числѣ которыхъ было и сравненіе хода сихъ судовъ; оказалось, что *Леандръ* имѣетъ преимущество въ этомъ предѣ фрегатомъ *Тетисъ*, слѣдовательно фрегатъ Паллада имѣетъ рѣшительное преимущество въ ходѣ предѣ прочими Англійскими судами, бывшими 4-го февраля вмѣстѣ. Очень жаль, что тихій вѣтеръ не позволилъ фрегату Палладѣ показать свой превосходный ходъ, который—съ марселями въ одинъ рифъ, фокомъ и гротомъ, въ ровный вѣтеръ безъ волненія, при курсѣ  $6\frac{1}{2}$  румбовъ отъ вѣтра—бываетъ 11 узловъ. Въ доказательство этого приглашаю читателя посмотрѣть въ шканечный журналъ «14 Октября 1849 года, 11 часовъ по полудни» и къ этому прибавлю еще, что ходъ тамъ означенный, показавали два лага, бросаемые три раза; и что 8 и 9 узловъ въ бейдевиндѣ, безъ волненія, есть всегдашній ходъ фрегата. — Въ апрѣль мѣсяцъ сего года, къ судамъ Англійской эскадры присоединились еще два, вновь выстроенные 52 пушечные фрегаты *Фазтонъ*, капитанъ Элліотъ (Elliot) и *Аретуза*, капитанъ Саймонсъ (Symonds); первый изъ сихъ фрегатомъ построенъ по чертежу Г. Вайта (White), известнаго въ Англи строителя яхтъ, а второй по чертежу Г. Саймонса, отца теперешняго командира. Фрегатъ *Аретуза* примѣчательнѣе тѣмъ, что, будучи выстроенъ изъ тяжелаго американскаго дуба и имѣя особенныя подводныя линіи, не имѣетъ надобности въ балластѣ. Фрегаты эти, имѣя большую длину, удивительно какъ красивы и хорошо сидятъ на водѣ; сверхъ-того въ маѣ мѣсяцѣ ходъ этихъ судовъ сравненъ съ прочими судами эскадры,



и оказалось, что они, при всѣхъ курсахъ, ходятъ лучше прочихъ, и фрегатъ *Физтонъ*, въ теченіи шести-часовой лавировки, уходитъ на горизонтъ отъ прочихъ судовъ; слѣдовательно онъ держитъ круче полъ-румбомъ, и идетъ однимъ узломъ болѣе; теперъ фрегатъ этотъ считается лучшимъ ходокомъ въ англійской эскадрѣ.

Въ продолженіе кампаніи, мы постоянно почти находились съ вышеозначенными судами, а потому и считаю не лишнимъ упомянуть о нѣкоторыхъ изъ нихъ въ особенности, и о всѣхъ вообще въ-кратцѣ.

60 пушечный корабль *Ла-Гоъ* построенъ въ 1807 году и былъ 74 пушечнаго ранга; но, по постановленіи на него машины, число орудій уменьшено, а калиберъ увеличенъ\*; залпъ этого корабля почти равняется залпу 84 пушечнаго корабля. Для скорого сообщенія съ крѣпость-камерою, сдѣланъ въ нижней палубѣ очень простой но хорошо придуманный телеграфъ; во время боя, батареи освѣщаются пота йвыми фонарями. Команды на корабль 500 человекъ; длина его 208 футовъ, ширина 52 фута; машина работы Г. Сиварда въ 450 силъ, въсь ее 300 тонновъ; при полномъ ходѣ, винтъ дѣлаетъ 49 оборотовъ. Угля можетъ взять 200 тонновъ, которыхъ достаточно на 8 дней полного, или 12 дней половиннаго хода корабля. Машина очень сложна и много занимаетъ мѣста, почему провизіи и воды корабль можетъ взять только на два мѣсяца, и въ самомъ крайнемъ случаѣ не болѣе какъ на три мѣсяца. Одинъ котель машины трубчатый, а другой обыкновенный, пары можно приготовить въ  $1\frac{1}{4}$  часъ и никакъ не менѣе 35 минутъ, рискуя въ этомъ послѣднемъ случаѣ испортить машину. Вооруженіе гротъ мачты проволочное; мачта доходитъ только до кубрика, гдѣ и поставлена на четырехъ желѣзныхъ пиллерсахъ. Запасный желѣзный румпель особеннаго устройства, постоянно на мѣствѣ.

---

\* Объ артиллеріи корабля *Ла-Гоъ* см. М. Сб. Т. II, стр. 760.

52 пуш. фрегатъ *Индефэтигэбль* построенъ въ Плимуть въ 1848 году, имѣеть 500 человекъ команды, и огромную артиллерію. На верхней палубѣ у него 22 пушки 32 фунтоваго калибра; въ батарейной палубѣ 28 орудій 68 фунтоваго калибра, длиною 9 футъ, а въ діаметръ 8 дюймовъ; ядра со внутреннею пустотою, всѣ ихъ 58 фунтовъ. Длина фрегата 221 футъ, ширина 51 футъ. Водоизмѣщеніе 2046 тоновъ, полный грузъ 2643 тона; баласту 80 тоновъ. Всѣ орудій нижней батареи 91 тонъ, всѣ станинъ 12 тоновъ, следовательно всѣ всей артиллеріи нижней батареи 103 тона или 6180 пудовъ. По срединѣ фрегата, въ батарейной палубѣ, на бимсѣ повѣшенъ особеннаго устройства инструментъ, который, въ извѣстный промежутокъ времени, показываетъ число боковыхъ размаховъ фрегата; повѣсивъ сей инструментъ по килю фрегата, онъ покажетъ число и килевыхъ размаховъ. Огромныя размѣренія этого фрегата даютъ ему возможность взять на всю команду (500 чел.) провизіи на 6 мѣсяцевъ, а воды на  $3\frac{1}{2}$  мѣсяца; пространная броть-камера вмѣщаетъ въ себя 800 мѣшковъ сухарей, которые лежатъ въ ней не высыпанными; въ кормовой части каютъ-компаніи есть запасный штурвалъ.

46 пуш. фрегатъ *Аррогантъ*. Свѣденія о немъ заимствованы изъ журнала, издаваемаго офицерами этого фрегата. Журналъ этотъ имѣеть виньетку архимедоваго винта и называется «*The Arrogant Journal, Go on Ahead* (ходъ впередъ); выходитъ не срочно, но смотря по числу собранныхъ статей. Въ бытность мою на этомъ фрегатѣ, я видѣлъ ихъ домашнюю типографію, которая стоить не дорого и мало занимаетъ мѣста. Водоизмѣщеніе фрегата 1862 тона, число орудій 46, машина работы Пенна въ 360 силъ; построенъ г. Финчагомъ въ 1848 году, въ Портсмутѣ. Самая большая длина фрегата 236 футъ 6 дюйм.; (она даетъ судну весьма красивый видъ); длина между перпендикулярами 200 футъ; длина для исчисленія груза 172 фут.  $9\frac{5}{8}$  дюйма, самая большая ширины 45 футъ 4 дюйма; ширина безъ обшивки 44 фута 4 дюйма, ши-

гина для исчисления груза 45 футъ 1 дюймъ; глубина трюма 15 фут. 1 дюймъ; длина гротъ-мачты 98 ф. 8 д., діаметръ ея 2 ф. 11 д., длина гротъ-стеньги 63 ф. 3 д., діаметръ ея 1 ф. 8½ д., длина гротъ-брамъ-стеньги 43 ф. 6 д., діаметръ ея 11½ д., длина грота-реи 91 ф., гротъ-марсарей 65 ф., гротъ-брамъ-реи 29½ футъ; длина фокъ-мачты 98 ф. 11 д., діаметръ ея 2 ф. 9 д.; прочія деревья этой мачты равны гротъ-мачтовымъ. Длина бизань-мачты 83 ф. 8 д., діаметръ ея 2 фута, длина крюйсъ-стеньги 49½ ф., діаметръ 1 ф. 2 д.; длина крюйсъ-брамъ-стеньги 32 ф. 6 д., діаметръ 8 д.; длина бегинъ-реи 61 ф., крюйсель-реи 45 ф., крюйсъ-брамъ-реи 29½ ф., крюйсъ-бомъ-брамъ-реи 22 ф., бизань-гафеля 41 ф., гика 58 ф., его діаметръ 1 ф. 1½ д.; длина бушприта 41½ ф., діаметръ 2¾ ф.; наконецъ длина утлегаря 43½ ф. Артиллерія *Арrogанта* слѣдующая: 12 орудій 65 фунтоваго калибра; длина орудій 9 ф., діаметръ ядра 8 д.; 14 орудій 36 фунтоваго калибра, вѣсъ ядра 56 фунтовъ, діаметръ 6 д., длина оныхъ 9½ ф.; 2 орудія 32 фунтоваго калибра, вѣсъ ядра 50 фунтовъ, длина орудій 9 ф.; всѣ эти орудія поставлены въ баттарейной палубѣ. На ютъ и бакъ по одному 68 фунтовому бомбическому орудію, вѣсъ ядра 95 фунтовъ, длина орудія 10 ф.; на шканцахъ 10 орудій 32 фунтоваго калибра, длина оныхъ 6½ ф., такихъ же 6 орудій на бакъ. Размѣренія машины: діаметръ цилиндровъ 60 дюймовъ, длина хода поршня 3 фута; діаметръ винта 15½ футъ, длина его оси 2½ фута. Длина машиннаго пространства съ котлами 56 футъ; угольные ящики помѣщаютъ 265 тоновъ угля, котораго издерживается на каждую силу машины по 7 фунтовъ въ часъ; число оборотовъ винта самое большее 64, а среднее 58; наибольшая скорость 8, 9 узла. Всѣ машины, котловъ, угольныхъ ящиковъ и проч. 142 тона. Нижнія ванты проволочныя, которыя, по словамъ служащихъ на фрегатъ, не совсѣмъ удобны, ибо очень тянутся и требуютъ частой тяги. На фрегатъ этомъ, а также и на корабль *Ла-Гогъ*, для очищенія морской воды имѣются дистилляторы. Команды на фрегатъ 460 человекъ.

Теперь нѣсколько словъ о всѣхъ вообще англійскихъ военныхъ судахъ. Коечныя разборныя шкафутныя сѣтки на нѣкоторыхъ судахъ не дѣлають уже ниже шкамачныхъ и баковыхъ, но верхнія кромки оныхъ идутъ въ одну согласную линію съ прочими, что придаетъ судну очень красивый видъ, и нѣтъ той вырубки, чрезъ которую постоянно видны на ростерахъ гребныя суда и люди; устройство такихъ сѣтокъ, кромъ красоты, даетъ судну возможность положить въ нихъ болѣе запасныхъ весель, шлюпочнаго рангоута и прочихъ нужныхъ мелкихъ деревъ. На всѣхъ фрегатахъ, въ капитанскихъ каютахъ, подъ транцами, сдѣлано для шпринговъ по два клюза, которые опрятно и плотно заткнуты деревянными пробками. На фрегатахъ, въ баттареѣ, повѣшены постоянно верхніе глухіе полу-портики, какъ на нашемъ фрегатѣ Архимедъ; вдвинувъ орудія въ фрегатъ и опустя эти полу-портики, нѣтъ уже никакой возможности буровить дуламъ орудій въ водъ, что очень часто бываетъ при попутныхъ вѣтрахъ и огромномъ волненіи съ фрегатами, у которыхъ орудія во внутрь не двигаются. На всѣхъ судахъ весь стоячій такелажъ тросоваго спуска; штаги мусинговъ не имѣють, грота-штаги берутся не за битенгъ, что у фокъ-мачты, но идутъ къ борту на бакъ, гдѣ и тянутся, подобно какъ на брикѣ Аяксъ; юнфера въ нижнія ванты и стеньгъ-ванты ввязаны вездѣ по катерному, т. е. комлемъ въ низъ; устроенны громоотводы Гарриса; бомъ-брамъ-стенъги безъ флагштоковъ; сдѣланы блинда-гафели и полу-круглые салинги; вмѣсто стеньгъ-бакштаговъ, фордуны изъ одного троса съ нижними винтами; слововъ у вантъ нѣтъ, на мачтахъ цѣпи, и желѣзныя путень-ванты. Все это введено у нихъ во всеобщее употребленіе, а на фрегатахъ *Фазтонъ* и *Аретуза*, нѣтъ и на стеньгъ-вантахъ слововъ; вмѣсто того, на стеньгахъ перваго, наложены бугеля, а на стеньгахъ втораго—цѣпи, противъ тѣхъ мѣстъ, гдѣ быть должно швиць-сарвинямъ; къ бугелю и цѣпямъ, по сторонамъ, привязаны по одному двухшквивному блоку, куда проходятъ брамъ-ванты и легко тянутся на марсъ; бушпритное во-

оруженіе слабѣе нашего, и мнѣ удалось только на двухъ судахъ видѣть четвертый ватеръ-штагъ, или такъ называемую помочъ. Винты для тяги вантъ находятся только на фрегатъ *Фаэтонъ*. Не знаю, почему они такъ мало употребительны: можетъ быть потому, что отъ частаго чищенія стираются, а слѣдовательно и слабнуть; Французы отстранили впрочемъ и этотъ недостатокъ, замѣнивъ винтъ желзною цѣпью: я видѣлъ это на французскомъ военномъ пароходѣ *Инферналь*, и мнѣ кажется что цѣпь эта очень прочна, дешева, и также удобна, какъ и винтъ.

Въ заключеніе долженъ сказать, что англійскія военныя суда вооружены вообще такъ, какъ еще въ 1847 году былъ вооруженъ фрегатъ *Паллада*; вооруженіе это съ тѣхъ поръ и до нынѣ осталось на фрегатѣ, и въ продолженіе годичной кампаніи совершенно соответствовало своему назначенію, т. е., несмотря на много свѣжихъ вѣтровъ, которые мы испытали въ Океанѣ и Нѣмецкомъ морѣ, проплывъ всего 13,438 миль, осталось въ совершенной цѣлости; короче сказать, вооруженіе это чисто, очень прочно и удобно.

А. Е.

## ФРАНЦУЗСКІЙ ФЛОТЪ ВЪ ШЕРБУРГѢ.

(Изъ газеты «Times».)

....За исключеніемъ путешествующихъ владѣльцевъ яхтъ и нѣсколькихъ любознательныхъ морскихъ офицеровъ (потому что въ службѣ нашей есть и такіе офицеры, которые не только никогда не видали Индіи или Америки, но и во Францію рѣдко заглядываютъ), не многіе изъ Англичанъ знаютъ, что въ 66 миляхъ отъ Портсмута находится Французскій портъ, въ котормъ, въ теченіе многихъ лѣтъ, производились огромнѣйшія работы, пока наконецъ усилія ума и высшаго искусства побѣдили

ли природу и изъ завоеваннаго пространства моря и суши, старинные недруги наши воздвигли огромный морской портъ, развивающийся нашимъ обширнѣйшимъ адмиралтействамъ; укрѣпленный съ несмѣтными издержками такъ сильно, что доступенъ развѣ только для отчаянной храбрости и удачной отваги; возрастающій съ каждымъ днемъ въ силу и крѣпости; доступный при всякомъ вѣтрѣ и состояніи прилива для дружественнаго флота; способный заставить прекратить огонь самой грозной артиллеріи многочисленнѣйшаго непріятели — однимъ словомъ, это «око для наблюденія, и рука для пораженія давнишняго врага». Географическое положеніе этого берега Франціи не имѣетъ надобности въ сооруженіи такого порта насупротивъ нашего берега. Для Французской торговли портъ этотъ также не нуженъ, потому что его рѣдко посѣщаютъ купеческія суда; а между тѣмъ, ни на Брестъ, ни на Рошефоръ, ни на Тулонъ, не обращаютъ такого большаго вниманія, какъ на Шербургъ. Сосѣди наши, конечно, могутъ замѣтить, что они по опыту знаютъ важность сохраненія этого пункта, испытавшаго уже силу нашего оружія, и что они должны обезопасить Шербургъ отъ участи постигшей его въ прошломъ столѣтіи, когда адмиралъ Бляй превратилъ его въ развалины; но адмиралъ Бляй не атаковалъ бы его, ежели бы онъ не былъ важнымъ военнымъ пунктомъ; какъ бы то ни было, но нѣтъ сомнѣнія, что все эти огромныя вооруженія, готовятся для войны съ Англіею, и именно съ одною Англіею. Говоря это, я отнюдь не хочу сказать, что Франція ошибается въ выгоды избранной ею мѣстности; чтожъ касается до насъ, то мы не должны упускать изъ виду, что пунктъ этотъ находится въ разстояніи семи или восьми часовъ плаванія отъ Англии, и что Французскій флотъ, выйдя оттуда вечеромъ съ попутнымъ вѣтромъ, на слѣдующее утро можетъ быть въ Портсмутъ или бомбардировать любой изъ нашихъ южныхъ портовъ. И такъ Шербургъ есть военный портъ и притомъ грозный для Англии; при разрывѣ дружескихъ отношеній нашихъ къ республикѣ, первыя враждеб-

ныя дѣйствія будутъ, по всей вѣроятности, имѣть опорною точкою этотъ важный и командующій пунктъ. Шербургъ лежитъ въ небольшой бухтѣ, въ которую отъ мыса Ла-Гогъ стремились прежде сильная зыбь и быстрая струя теченія, препятствовавшія пользоваться рѣдкою выгодною на этомъ берегу—приглубостью и хорошимъ якорнымъ мѣстомъ.

Съ времени Людовика XIV постояннымъ усиленіемъ всѣхъ Королей было преобразование этого мѣста въ безопасную гавань, и многіе искусные инженеры предлагали различные проекты для устройства поперегъ залива брекватера. Непрестанными усиліями нѣсколькихъ тысячъ рабочихъ, брекватеръ этотъ возрасталъ съ каждымъ годомъ изъ нѣдръ моря; не рѣдко, однакожь, сильная буря въ одну ночь уничтожала труды нѣсколькихъ мѣсяцовъ, и огромныя массы камня смывала какъ песокъ, причемъ погибало множество и рабочихъ людей. Наконецъ, Наполеонъ, посѣтивъ это мѣсто, съ перваго взгляда понялъ всю важность его въ войнѣ съ непримиримыми своими врагами. Съ обычною своею гитанскою дѣятельностію, онъ такъ двинулъ впередъ работы, что еще при немъ успѣли вывести брекватеръ поверхъ воды; но въ правленіе его преемниковъ, работы опять остановились, и уже Людовику Филиппу принадлежитъ честь почти совершеннаго окончанія этого огромнаго предпріятія. Длина Шербургскаго брекватера около  $2\frac{3}{4}$  мили; ширина его почти въ полтора раза, а вышина въ  $1\frac{1}{3}$  разъ болѣе Плимутскаго. На каждомъ концѣ его будутъ возведены сильныя форты, которые уже начаты; по срединѣ стоитъ большая батарея, съ маякомъ, почти готовая принять назначенную ей артиллерію, часть которой уже поставлена. Брекватеръ этотъ называется *La Digue* (плотина) и отстоитъ около двухъ миль отъ внутренней гавани; глубина, какъ по сторонамъ его, такъ и на концахъ, гдѣ оставлены проходы, достаточна для военныхъ судовъ самаго большаго ранга, даже въ малую воду. На нѣсколько выдавшейся части берега стоитъ фортъ «Омэ» (*Homet*) съ казематами, обороняющій входъ на рейдъ, и вооруженный

90 орудіями большаго калибра. На островъ, лежащемъ по срединѣ восточнаго входа, стоитъ фортъ «*Пеле,*» вооруженный также 90 орудіями тяжелой артиллеріи, которой выстрѣлы пересѣкаются на рейдѣ подъ прямыми углами съ выстрѣлами форта Омэ; входъ при другомъ концѣ плотины, защищенъ фортомъ «*Керквилль,*» 32 фунтовія ядра его 40 орудій ложатся вдоль рейда.... И какъ бы всего этого было не достаточно, стѣны арсенала казематированы и вооружены пушками; сверхъ того, не оставлено ни одного возвышенія окрестъ города, на которомъ бы не было укрѣпленія, и даже стѣны гавани представляютъ видъ правильнаго укрѣпленія, съ поставленными на нихъ орудіями и казематированными редутами. Безразсудно было бы атаковать столь укрѣпленное мѣсто среди бѣлаго дня. Батареи его могутъ отразить цѣлый флотъ, и если бы даже удалось, внезапнымъ нападеніемъ, захватить форты— что на дѣль едва ли возможно, то войдя на рейдъ, побѣдители будутъ встрѣчены, послѣ дорогого пріобрѣтенной побѣды, огнемъ съ упомянутыхъ высотъ. При нападеніи на арсеналь, успѣхъ долженъ быть рѣшителенъ и скоръ, въ противномъ случаѣ нападающіе подвергнутся страшному пораженію. Сами Французы говорятъ, что на рейдъ войти легко, но весьма сомнительно, чтобы непріятель могъ выбраться съ рейда. Самый городъ не представляетъ ничего замѣчательнаго: работы на укрѣпленіяхъ продолжаются, и скоро будутъ кончены. За валомъ, къ западу, находятся арсенальныя укрѣпленія. Бывалаго въ Вуличъ и Портсмутъ не поразить въ здѣшнемъ адмиралтействѣ картина какой либо особой дѣятельности, но что удивило меня, такъ это недостатокъ паровыхъ машинъ, который смѣло противорѣчитъ быстротѣ разныхъ работъ, какъ то: токарной, рѣзной и мачтовой. Адмиралтейство обнесено крѣпкою стѣною. Замѣчательнѣйшее въ немъ— это большіе бассейны, вытесанные въ скалахъ, глубина которыхъ, въ малую воду, 32 фута; въ нихъ могутъ помѣститься, въ одинъ рядъ, 20 военныхъ судовъ. Работы третьяго бассейна, еще большихъ размѣровъ, не кончены: вообще въ Шербургскихъ докахъ могутъ



совершенно удобно помѣщаться 30 военныхъ судовъ самаго большаго ранга! Тамъ находятся шесть элинговъ, изъ нихъ въ N 1 и 2, строятся пароходы 1-го класса: «Канада» и «Инферналь;» въ N 3—100 пуш. кор. «Аустерлицъ:» въ N 4 «Резолю» 40 пуш.; въ N 5 «Тильзитъ,» 90 пуш.; N 6 порожній. Всякій порядочный иностранецъ, безъ затрудненія получаетъ отъ здѣшняго начальства позволеніе осмотрѣть адмиралтейство во время работъ. Паровыхъ машинъ въ Шербургѣ не строятъ, да и вообще для большей части Французскихъ пароходовъ дѣлаютъ ихъ въ Голландіи; всѣ же другія работы производятся здѣсь въ большихъ размѣрахъ.

Скажемъ теперь нѣсколько словъ о флотѣ. Мнѣ кажется я выражу общее мнѣніе всѣхъ морскихъ офицеровъ, если скажу, что никогда Французы не имѣли на водѣ такихъ отличныхъ судовъ. На нихъ испытаны и приняты всѣ удобопримѣнимыя нововведенія, даже на новые превосходные канатные стопора обращено было самое полное вниманіе.

Офицеры Французскіе знаютъ отлично теорію, расторопны и образованы; многіе изъ нихъ хорошіе математики; команды состоятъ большею частію изъ людей молодыхъ, и хотя не плотныхъ, но проворныхъ, дѣятельныхъ и сильныхъ. Между ними есть и рекруты, но это не мѣшаетъ общему усердію и дисциплинѣ. Со времени учрежденія республиканскаго правленія, телесныя наказанія на флотѣ уничтожены, за то другія легчайшія сдѣлались чаще. Каждый день всякій матрозъ получаетъ чарку водки и двѣ чарки обыкновеннаго вина. Артели ихъ не велики, столы не удобны. Для Француза, судно не домъ: имѣть съ собою чайники, чашки и другую посуду имъ не позволяется, какъ Англійскимъ матрозамъ; столы послѣ обѣда убираются вовсе; пространство для коекъ очень ограничено: 14 дюймовъ для юнговъ и 18 или 19 для матрозовъ; но они имѣютъ ту выгоду, что у каждаго есть отдѣльный ящикъ, такъ что воровства и пролажи, почти не бываетъ. Форма одежды ихъ взята съ нашей. Широкіе штаны безъ подтяжекъ, стяну-

тые въ поясъ, бѣлая или синяя куртка, откладной воротникъ, и круглая шляпа, съ именованьемъ судна на лентѣ. Кажется они уже слишкомъ подражаютъ нашимъ щеголямъ; на шканцахъ любятъ много болтать, но на марсахъ и реяхъ работаютъ живо, и дѣйствуютъ ловко мелкимъ оружіемъ. Когда матрозъ имѣетъ что нибудь сказать капитану, то не передаетъ это черезъ офицера, а говоритъ ему самъ и притомъ не довольно вѣжливо. Одежда офицеровъ не походитъ такъ много на нашу, какъ матрозская, но чины отличаются также какъ и у насъ — числомъ шнуровъ, эполетами и проч.; у кадетъ и мичмановъ сохранилась еще безобразная форма — родъ ливрейныхъ аксельбантовъ.

*Фридландъ*, 120 пушечный корабль, подъ флагомъ адмирала Деня, старый но еще крѣпкій, имѣетъ 1184 человека команды, и удобно помѣщаетъ всю свою провизію; высота палубъ значительна, только довольно тѣсны промежутки между орудіями. Адмиралъ человекъ кроткій и благородный, сражавшійся некогда съ Нельсономъ. Говорятъ, онъ большой почитатель Принца Жуанвилскаго и врагъ революціи, а потому рѣчь его, при предложеніи тоста за здоровье Президента, была довольно суха. Артиллерія на кораблѣ состоитъ изъ длинныхъ и тяжелыхъ пушекъ 30 фунт. калибра (34 фунта Англ.) и небольшого числа орудій 68 фунтоваго калибра, на нижнемъ декъ.

*Вальми*, 120 пушечный, подъ флагомъ адмирала Дюбурдіе, огромнѣйшій корабль. Считая всѣ палубныя его настилки, у него шесть дековъ, включая въ это число орлопъ-палубу и навѣсный кубрикъ. Въ немъ были прежде прорѣзаны парты для 140 орудій, но при спускѣ на воду, онъ оказался очень валкимъ, почему, для увеличенія остойчивости, придѣлали около грузовой ватерлинии наружную обшивку; корму имѣетъ красивую, круглую съ великолѣпными галереями (у Фридланда корма обыкновенная); команды 1,160 человекъ, въ нижнемъ декъ не мѣнѣе 18 орудій 84 фунт. калибра. Одно возвышеніе корабля этого надъ водою можетъ привести въ трепетъ его противника, не говоря уже о другихъ грозныхъ качествахъ.

Каюты на немъ красиво убраны. Французское Правительство гораздо щедрѣе нашего, оно снабжаетъ капитанскія каюты отличною мебелью. Сколько бы шуму надѣлали Гг. Юмъ и Кобденъ, если бы узнали, что какой нибудь командиръ взялъ изъ адмиралтейства бесплатно простой сосновый столъ!

*Генрихъ IV*, весьма краивый стопушечный корабль, имѣетъ 1021 челов. команды; въ моръ онъ еще не былъ. Потомъ *Иена*, 92 пуш. съ 976 чел.; *Жеманнъ*, 100 пуш. съ 1000 челов.; *Юпитеръ*, 92 пуш. съ 980 челов.; *Геркулесъ*, 100 пуш. съ 995 челов.; фрегатъ *Миерва* 60 пуш., вооруженъ практической артиллеріею, съ 600 челов. команды. Всѣ эти суда способны держаться въ моръ и готовы вступить въ бой. Я было и забылъ *Инфлексибль*, 100 пуш. кор., лучший въ цѣломъ флотъ; въ рейдовыхъ работахъ онъ не уступитъ никому изъ нашихъ кораблей. На всѣхъ судахъ довольно много мѣди, и оставленная нами система чнщеня тамъ еще поддерживается. Адмиралъ Дюбурдіе, суровый, угрюмый, молчаливый морякъ прошедшаго столѣтія, потерявшій руку въ Наваринскомъ сраженіи, (гдѣ командовалъ небольшимъ фрегатомъ). Говорятъ, онъ до слабости любитъ полированіе пушечныхъ ядеръ и шляпокъ гвоздей. За то и судно его блеститъ какъ новая булавка.

Пароходы Французскіе нельзя назвать красивыми, но можно сказать, что они хороши. Употребленіе длинныхъ погонныхъ орудій на верхней палубѣ у нихъ совершенно отмѣнено, да и едва ли когда нибудь оно было серьезно принято; за то батарея въ палубѣ имѣетъ на носу и кормѣ сильную артиллерію, весьма полезную въ случаяхъ погонн или ретирады. *Декартъ*, наибольшій изъ пароходовъ, за исключеніемъ *Могадора*, въ 540 силъ, дѣйствующихъ за 650; машины его построены въ Голландіи и вѣсятъ 700 тоновъ. Угля сжигаетъ 60 тоновъ въ сутки и запасается имъ на 10 дней; говорятъ, онъ перевозилъ за разъ 2000 человекъ войска и ходитъ до 10 узловъ въ часъ. Въ полномъ грузу отстояніе нижнихъ портовъ его отъ воды 6 футъ. На верхней палубѣ 8 орудій: шесть 8 дюймовыхъ бом-

бическихъ и двѣ 32 фунтовья пушки. Въ баттарей имѣеть такую же артиллерію; портовъ сдѣлано 38, а орудій поставлено только 16. Толщина бортовъ его  $18\frac{1}{8}$  дюйма (а у Террибля 2 фута). За исключеніемъ Террибля, Сидона и Ретрибюшена, у насъ нѣтъ такихъ большихъ парходовъ. Для сравненія возьмемъ нѣсколько чиселъ. Ретрибюшенъ, вооруженный теперь въ Портсмутъ, имѣеть на верхнемъ декъ одну двухъ пудовую пушку, девять 68 фунтовыхъ пушекъ, стрѣляющихъ пустыми ядрами; въ нижнемъ декъ 12 пуш. 32 фунтовыхъ; толщина бортовъ его 1 футъ 8 дюймовъ; машина въ 400 силъ и можетъ работать въ 1200 силъ. *Магелланъ* (машина г. Канэ, изъ Парижа) менѣе чѣмъ Декартъ, былъ предназначенъ для транспортной службы, но оказался весьма хорошимъ. Прочія суда не заслуживаютъ особеннаго замѣчанія.

к.

На это описаніе Французская газета *la «Marine»* (29 сент. № 13) замѣчаетъ между прочимъ слѣдующее: «Франція оканчиваетъ гигантскія работы Шербургскихъ укрѣпленій отнюдь не противъ Англіи—какова была первоначальная цѣль этихъ сооружений—но чтобы съ честію и достоинствомъ сохранить миръ между этими двумя націями».

Вообще посѣщеніе Шербурга Президентомъ Французской республики и осмотръ имъ собраннаго тамъ флота, надѣлали въ Англіи едва ли не болѣе шума, чѣмъ въ самой Франціи. Мы помѣщаемъ здѣсь описаніе этого флота и смотра, составленное изъ разныхъ Французскихъ и Англійскихъ газетъ.

Августа 25, 26 и 27 нашего стilia, Призидентъ Людовикъ Наполеонъ провелъ въ Шербургъ, гдѣ собралось болѣе 30-ти тысячъ пріѣзжихъ. Изъ этого числа, по крайней мѣрѣ четвертая часть были Англичане. На рейдъ стоялъ въ двухъ линіяхъ флотъ, подъ командою вице-адмирала Персеваля-Дюшена, состоявшій изъ слѣдующихъ судовъ :

1) 120 пуш. кор. *Фридландъ*, кап. Жакино; подь флагомъ начальника эскадры, съ 1100 чел. экипажа.

2) 122 пуш. кор. *Вальми*, кап. Моссиенъ-де-Кенде, подь флагомъ контръ-адмирала Дюбурдые; экипажь 1150 человекъ. — Это самой большой корабль во Французскомъ флотъ; онъ имветь слѣдующую артиллерію :

Въ нижнемъ декъ 32 пушки, 30 фунт. длинныя, вѣсомъ каждая 194 пуда, станокъ ея 29 пудъ.

Въ среднемъ — 32 пушки, 30 фунт. короткія, вѣсомъ каждая 165 пудъ, станокъ ея 29 п.

4 гаубицы 80 фунт., вѣсомъ каждая со станкомъ 439 пудъ.

Въ верхнемъ — 34 гаубицы 30 фунт., вѣсомъ каждая 92 пуда, станокъ ея 18 пудъ.

На квартеръ — 16 карондъ 30 фунт., вѣсомъ каждая 105 пудъ, станокъ ея 20 пудъ.

4 гаубицы 30 фунт., вѣсомъ со станками 440 пудъ.

---

И того 122 орудія, вѣсомъ 21280 пудовъ.

Кромъ того два горные 12 фунтовые единорога для десантовъ, вѣсомъ каждый со станкомъ 30 пудовъ, и одна 16 фунт., мѣдная гаубица, вѣсомъ со станкомъ будто 110 пудъ. Для гребсудовъ одна 30 фунт. мѣдная коронада, вѣсомъ со станкомъ 110 пудъ, и наконецъ 14 разныхъ фалконетовъ.

Эта могущественная артиллерія можетъ въ часть времени сдѣлать 50000 выстрѣловъ и выбросить 600 тоновъ металла (по счету англ. газеты *Nautical Standard*).

3) 104 пуш. кор. *Жеманнъ*, кап. Варезъ.

4) 104 — — *Геркулесъ*, — Мессенъ.

5) 96 — — *Генрихъ IV*, — Гюйдонъ.

6) 96 — — *Лена*, — Ларріе.

7) 96 — — *Инфлексибль*, — Монлеонъ.

8) 90 — — *Юпитеръ*, — Обри-Белльетъ.

} Всѣ эти корабли двухдечные, съ экипажемъ отъ 870 до 950 чел. на каждомъ.

- |     |               |                    |                    |                |                              |
|-----|---------------|--------------------|--------------------|----------------|------------------------------|
| 9)  | 54 пуш. фрег. | <i>Минерва</i> ,   | — Губенъ;          | 600 чел.       | экипажа.                     |
| 10) | Паров.        | — <i>Декартъ</i> , | — Шопаръ;          | 540 силъ.      | } Отъ 12<br>до 16<br>орудій. |
| 11) | — —           | <i>Магелланъ</i> , | — Люжоль;          | 450 —          |                              |
| 12) | — корв.       | <i>Кафарелли</i> , | — Боде;            | 400 —          |                              |
| 13) | — —           | <i>Катонъ</i> ,    | — Дюпони;          | 220 —          |                              |
| 14) | — —           | <i>Шанталь</i> ,   | — Лабруссъ;        | 220            | —жельзный,<br>съ винтомъ.    |
| 15) | — —           | <i>Фениксъ</i>     | — Боріусъ;         | 220            | —                            |
| 16) | — авизо       | <i>Ариель</i>      | — <i>d'Heureux</i> | 120            | —жельзный,<br>съ винтомъ.    |
| 17) | 20 пуш. корв. | <i>Ликорнъ</i>     | — Розье;           | учебное судно. |                              |
| 18) | 20 — —        | <i>Буцефалъ</i>    | — Пикардъ;         | брантвахта.    |                              |

Всего 18 судовъ, на нихъ 10,000 человекъ экипажа и 900 орудій. Такого флота здѣсь прежде не бывало, исключая 1814 года, когда въ Іюнь мѣсяцъ собрались тутъ эскадры Французская, Англійская и Русская, на которой отвезено было тогда 9000 чел. гвардейскаго войска\*. Теперь, кромѣ Французскаго флота, была тутъ также цѣлая эскадра Англійскихъ яхтъ, подъ командою Лорда Вильтона, числомъ 63 (иные до 300 тоннъ); людей на нихъ было 823 человека; большая часть этихъ яхтъ принадлежали королевскому яхтъ-клубу. — Кромѣ того были три Англійскіе военные парохода, на которыхъ прибыли въ Шербургъ нѣкоторые Лорды Адмиралтейства, разные знаменитости Британскаго флота и до 50 человекъ воспитанниковъ Королевской морской коллегіи въ Портсмутъ.

Августа 24 вечеромъ Президентъ прибылъ въ Шербургъ, крѣпость привѣтствовала пріѣздъ его салютомъ изъ 21 орудія. Въ 9 часовъ утра слѣдующаго дня, въ сопровожденіи Морска-

---

\* Эскадрою нашею командовалъ Адм. Тетъ и подъ нимъ. В. Адм. Кроунъ; они привезли въ іюль мѣс., 1814 года изъ Шербурга въ Кронштадтъ, на 12-ти корабляхъ, 4-хъ фрегатахъ и 6-ти разныхъ судахъ до 500 офицеровъ и 12 тыс. нижн. чин. старой гвардіи.

го Министра (\*), онъ былъ уже въ домъ Адмиралтейства, гдѣ представлялись ему между прочими Британскіе гости: адмиралъ Оммэней, вице-адмиралъ Кокренъ, контръ-адмиралъ С. Ч. Непиръ и капитаны: Эдмовдъ Лайонсъ, Сеймуръ, Стопфордъ, Галль, Родней — Мунди, Жонесъ и Чадсъ съ офицерами морской коллегіи. Также владѣльцы яхтъ и другіе джентельмены удостоились чести представленія. Потомъ Президентъ произвелъ смотръ войскамъ, числомъ до 6000 человекъ. Въ 3 часа былъ обѣдъ на 600 чел. въ модель-камеръ адмиралтейства; а вечеромъ у портового адмирала балъ.

Въ этотъ день флотомъ любовались только съ берега, за-то слѣдующіе два дня посвящены были рейду. Въ субботу 26 августа, въ 8 ч. утра, флотъ иллюминировался флагами (при чемъ, замѣчаетъ одна англ. газета, флаги подняты были только отъ флагштоковъ до нижнихъ реевъ, а по штагамъ ихъ вовсе не было). Англійскія яхты тоже были иллюминированы флагами, причемъ трехцвѣтный французскій красовался надъ всеми. Яхты эти наканунѣ дѣлали маневры на рейдѣ. Можно судить, какое чудесное зрѣлище представляли стройныя движенія этихъ красивыхъ и легкихъ судовъ.

Утромъ 26 августа, Президентъ осматривалъ собственно портъ, а на рейдѣ въ это время происходили гонки гребныхъ судовъ на призы. Въ часъ по полудни, 24 весельная баржа, бѣлая съ золотыми и синими бордюрами и отдѣлкой, привяла Президента со свитой, подъ шелковый вишневаго цвѣта навѣсъ, раскинутый на кормѣ. У руля стоялъ флотскій капитанъ, но правилъ рулемъ квартирмейстеръ; трехцвѣтный флагъ развѣвался на особомъ флагштокъ, поставленномъ впереди навѣса.

Баржа отвалила въ сопровожденіи 15 большихъ катеровъ;

---

(\* ) Контръ адмиралъ Роменъ-Дефоссе (*Romain-Desfossés*) за нѣсколько дней до сего вступилъ въ отправленіе должности Морскаго Министра, которая на время поручена была Министру Иностранныхъ дѣлъ Лагитту.

тогда, по сигнальной пушкѣ, произведенъ былъ салютъ по 101 выстрѣлу съ каждаго судна; яхты палили по 21 выстрѣлу. Когда утихъ громъ салюта, слышались звуки музыки, а съ прочищеніемъ дыма, показались въ воздухѣ стройныя линіи стоящихъ по реямъ людей (*Naut.-Stand.* замѣчаетъ, что вмѣсто брамъ-рей матрозы стояли на красницѣ — салингахъ, но въ *иллюстраціяхъ* нарисованы были люди и на брамъ-реяхъ). При проѣздѣ Президента, съ каждаго корабля кричали семь разъ: *Vive le Président!* Вскорѣ вышелъ онъ на адмиральскій корабль «Фридландъ;» обошелъ весь баттареи и спустился на кубрикъ, гдѣ слышалъ жалобные голоса: то были матросы, посаженные за наказаніе въ трюмъ. Узнавъ что проступки ихъ не были слишкомъ важны, онъ приказалъ вызвать виновныхъ, далъ имъ наставленіе и простилъ. Покуда обходилъ онъ внизу, на шкафутахъ выстроились подъ ружьемъ 800 чел. изъ экипажа; они проходили церемональнымъ маршемъ по шканцамъ, мимо Президента, стоявшаго на ютъ. Послѣ этого онъ украсилъ достойныхъ орденами почетнаго легіона. Наконецъ Президентъ былъ въ каютѣ адмирала, гдѣ стояла та же самая мебель, которая была на пароходѣ «Гомеръ», когда Король Людовикъ-Филиппъ дѣлалъ визитъ Королевы Викторіи въ Портсмутъ. Съ часъ времени Президентъ провелъ на Фридландѣ. При отъѣздѣ его, люди стояли по реямъ и кричали семь разъ *Vive* и пр. Послѣ Фридланда посетилъ онъ послѣдовательно весь корабли; на каждомъ повторялись тѣ же почести, на каждомъ жаловалъ онъ орденскіе знаки. На *Инфлексибл* смотрѣлъ артиллерійское ученіе. На *Тенъ* обратилъ вниманіе на золотую надпись поперегъ юта: *S. S. Pie IX a visité et béni ce vaisseau le 10 avril 1849*, т. е. Папа Пій IX посетилъ и благословилъ корабль сей 10 апрѣля 1849. На этомъ же корабль закрепили въ 1¼ минуту весь отданные паруса, по сигналу съ корабля *Жеманна*, откуда Президентъ смотрѣлъ на этотъ маневръ. Потомъ онъ былъ на брекватерѣ и около 5 часовъ вечера прибылъ на практическій фрегатъ *Минерву*.



Тутъ произведено было полное артиллерійское ученье съ перемѣною станковъ и другими практическими дѣйствіями; все это исполнялось изумительно точно и скоро; послѣ того стрѣляли въ цѣль также весьма удачно. (Тутъ показанія газетъ различны: въ одной говорится, что поставлены были къ морю два щита, въ разстояніи 215 саж. отъ фрегата и оба разбиты стрѣльбою; другая говоритъ, что стояли три щита и только одинъ изъ нихъ сбитъ 60 выстрѣлами). Въ заключеніе, комендоры орудій проэкзаменованы были по одиночкѣ въ разныхъ теоретическихъ свѣденіяхъ, необходимыхъ для ихъ должности. За тѣмъ многіе офицеры и унтеръ-офицеры пожалованы были орденами поч. лег. — Газета *Times*, выхваляя дѣйствія экипажа фрегата *Минервы*, прибавляетъ, что онъ однакоже нисколько не страшны соперникамъ ихъ на *Экселентъ* (англ. практич. кор. въ Портсмутѣ).

Съ *Минервы* Президентъ сдѣлалъ визитъ лорду Вильтону, на яхту его шкуну *Ксариффа*, гдѣ находились Леди Честерфильдъ и Ньюпортъ, и Лорды Форестеръ и Кардигэнъ. Въ 7 часовъ вечера, уже при закатѣ солнца, Президентъ вышелъ на берегъ, сопровождаемый прощальнымъ салютомъ со флота (до 2000 выстрѣловъ) и общими кликами обычнаго торжественнаго привѣтствія, быть можетъ до 50,000 голосовъ.

Въ воскресенье 27 августа, въ 9 часу утра, Президентъ прибылъ на кор. Фридландъ, гдѣ встрѣченъ былъ тихо, безъ салютовъ и ура; тутъ служили большую обѣдню. Послѣ завтрака повѣхалъ онъ на учебный корветъ *Ликорнъ*, гдѣ воспитанники, готовящіеся въ моряки, числомъ болѣе 200, показали особенное проворство въ постановкѣ и уборкѣ парусовъ; юноши эти находятся на суднѣ только около года\*. Отсюда

---

\* На Сепъ, противу Мельп, близъ Парижа, учреждается теперь учебное судно, на 200 чел., готовящихся быть шкиперами купеческихъ судовъ; принимать будутъ юношей отъ 12 до 15 лѣтъ; плата за каждаго тысяча франковъ въ годъ, включая и содержаніе ихъ въ практическихъ плаваніяхъ.

Президентъ посѣтилъ пароходы, на которыхъ довольно щедро награждалъ крестами; кромѣ того онъ роздалъ до 30 тыс. франковъ нижнимъ чинамъ эскадры. Возвратясь около 2 часовъ по полудни на Фридландъ, сдѣлалъ общій сигналъ ученя парусами, причемъ отличился кор. Инфлексибль, закрѣпивъ всѣ паруса въ 1 м. 58 с.; затѣмъ приказано «начать бой»... загрѣмѣла артиллерія, и въ часъ времени сдѣлано до 4,000 выстрѣловъ. Послѣ того вѣльно было гребнымъ судамъ съ эскадры атаковать пароходъ *Декартъ*, и 55 вооруженныхъ шлюпокъ живо и стройно пустились къ цѣли; въ приличномъ разстояніи открыли они огонь изъ своихъ орудій (у большихъ были 32 фунт. калибра), потомъ и ружейную пальбу, но въ тоже время и пароходъ отвѣчалъ имъ тяжеловѣсными и мѣткими своими выстрѣлами, такъ-что, по справедливости, онъ остался побѣдителемъ, и въ серьезномъ дѣлѣ вѣрно бы отразилъ атаку. Затѣмъ съ гребныхъ судовъ дѣлали высадку на берегъ, и по возвращеніи ихъ, Президентъ смотрѣлъ опыты надъ бросаніемъ спасительнаго конца, изъ 6 фунтовой кованаго желѣза гаубицы, (вѣсомъ 2 п. 4 ф. нашихъ), по способу Дельвиня; опыты эти были очень удачны\*\*.

Къ 6 часамъ вечера окончены были всѣ маневры, и на Фридландъ данъ былъ обѣдъ на 120 персонъ, на который приглашены были знатнѣйшіе изъ Англійскихъ посѣтителей, всѣ наличные начальники, командиры судовъ и еще съ каждаго судна по одному офицеру всякаго чина. Въ 10 час. вечера, при свѣтѣ бенгальскихъ огней, Президентъ вступилъ на берегъ, проведя слишкомъ 12 часовъ на флотъ. Богатый фейерверкъ, сожженный на *дигъ*, заключилъ торжество этого дня, которому вполне соответствовала чудная погода, стоявшая въ продол-

---

\*\* Изобрѣтеніе Г. Дельвиня описано было въ Морск. Сб., Т. 2, стр. 365, подъ названіемъ: *закидной спасительный конецъ (Porte-amarre de sauvetage, par Delvigne)*.

женіе трехдневнаго праздника. Празднество это польстило честолюбію многихъ Французскихъ моряковъ, удостоенныхъ разныхъ наградъ и удовлетворило общему ихъ чувству національной гордости тѣмъ, что Британцы любовались кораблями Франціи. Президентъ съ удовольствіемъ принялъ предложенное ему званіе члена Англійскаго Королевскаго яхтъ клуба и дозволилъ 20 офицерамъ со флота воспользоваться приглашеніемъ Англичанъ—посѣтить Портсмуть и Лондонъ. Также по два офицера, по жребію, съ каждаго судна, уволены были на нѣсколько дней въ Парижъ.

И такъ Шербургскіе гости, какъ видно, были все довольны, но и жители не менѣе ихъ, получивъ въ это время около трехъ милліоновъ франковъ, и не мудрено: ибо недѣли на двѣ народонаселеніе этого города удвоилось.

Шесть правителей Франціи, до нынѣшняго, удостоили Шербургъ своимъ посѣщеніемъ, а именно: Св. Людовикъ въ апрѣль 1256 г., Францискъ 1 въ апрѣль же 1532 г., Людовикъ XVI 22 іюня 1786 г.; Наполеонъ 26 мая 1811 г., Марія-Луиза 25 августа 1813 г. и Людовикъ-Филиппъ съ фамиліею 1 сентября 1833 года.

=

## СМѢСЬ.

*Еще объ Англійскомъ фрегатѣ «Тетисъ»*—пишетъ одинъ изъ морскихъ офицеровъ нашихъ слѣдующее :

Читая въ прошедшемъ номерѣ Морскаго Сборника о фрегатѣ *Тетисъ*, съ удовольствіемъ воспоминаешь о быстрыхъ работахъ этого фрегата, который будучи нѣсколько лѣтъ въ Средиземномъ морѣ, щеголялъ ловкостію и проворствомъ своей команды.

Будучи въ прошедшемъ году въ Лиссабонъ, я былъ свидѣтелемъ, какъ фрегатъ этотъ, въ концѣ декабря, придя изъ Средиземнаго моря въ рѣку Таго, прямо сталъ фертоингъ; вмѣсто того, чтобъ закрѣпить, онъ отвязалъ всѣ паруса; спустилъ гребныя суда на воду, брамъ-реи и брамъ-стѣнги въ ростеры и всю эту работу окончилъ въ 20 минутъ.

Многимъ покажется можетъ-быть невѣроятнымъ возможность такъ скоро стать фертоингъ; но стоитъ только вспомнить, что въ рѣкѣ Таго бываетъ до 3 узловъ теченія, съ которымъ легко и скоро можно окончить эту работу; при всемъ томъ работа эта была исполнена съ щегольствомъ и быстротою.

Въ январѣ нынѣшняго года, въ Лиссабонъ же, пароходъ *Терибль*, стоялъ съ извѣстною цѣлью, на верпѣ, съ котораго его стало дрейфовать и наваливать на фрегатъ *Леандръ*. По сигналу съ флагманскаго корабля: » послать со всѣхъ судовъ шлюпки буксировать пароходъ », шлюпки фрегата *Тетисъ*, не смотря на то, что онъ былъ далѣе прочихъ судовъ, прежде всѣхъ и быстро примчались къ пароходу, схватили буксиръ и остановили пароходъ, чѣмъ и избавили его отъ столкновенія съ *Леандромъ*.

На *Тетисъ* обыкновенно поднимаютъ брамъ-стѣнги съ ростеръ и ставятъ всѣ паруса и съ лиселями въ 8 и 9 минутъ.

Тишина и спокойствіе во время работъ на *Тетисъ* удивительны; проворство и ловкость матрозовъ на немъ доведены почти до совершенства, что могутъ только сдѣлать долговременная практика, морскія способности капитана, усердіе и единодушіе офицеровъ, соревнованіе и стараніе команды.



*О волнахъ Атлантическаго Океана.* Докторъ Скоресби въ продолженіе многихъ лѣтъ наблюдалъ величину и скорость волнъ, и еще весною 1848 года, имѣлъ удобный случай произвести это наблюденіе, возвращаясь изъ Бостона на пароходъ *Ибернія*. Для такого рода наблюденій пароходъ представляетъ особенныя выгоды. Идя прямо по вѣтру,

кожухи, умѣряютъ боковую качку, и судно, погружаясь между волнами, бываетъ совершенно покойно въ продолженіе нѣсколькихъ секундъ. На пароходъ есть также удобныя мѣста, съ которыхъ можно дѣлать наблюденія, какъ на примѣръ съ палубы, изъ каюты или залы, съ верху рубки и съ кожуховъ. При наблюденіяхъ съ парохода Ибернія, онъ увѣрился, что высота глаза съ рубки (*Saloon or cuddy deck*)\* надъ поверхностью моря была 23 фута 3 дюйма, а съ кожуховъ 30 футовъ 3 дюйма. 5 марта 1848 года, въ широтѣ  $51^{\circ} 28' N$  и долготѣ  $30^{\circ} W$ , задулъ крѣпкій штормъ при захожденіи солнца; высота барометра тогда была 29,50. Въ 10 часовъ слѣдующаго утра онъ опустился до 28,30 дюймовъ, когда море представляло грозно-величественную сцену. Смотря съ рубки почти каждая волна была выше глаза и слѣдовательно выше чѣмъ 24 фута отъ самаго низкаго стоянія моря, или 12 футовъ выше средняго уровня моря. Послѣ этого Скоресби поднялся на кожухъ и когда пароходъ былъ совершенно между волнами, то большая часть волнъ вздымалась выше кожуховъ, и многія, какъ по опредѣленію угла возвышенія (выше  $2\frac{1}{2}$  градусовъ при разстояніи 300 футовъ) оказалось были 13 футами выше; прибавя 30 футовъ высоту глаза надъ поверхностью моря, получимъ 43 фута, высоту наибольшихъ волнъ надъ моремъ. Видъ океана представлялъ тогда величественную картину, которую когда либо удавалось ему видѣть. Въ продолженіе зыби, которая слѣдовала за штормомъ, волны достигали иногда большой высоты, но средняя высота ихъ была около 24 футовъ. Мы сказали что среднее возвышеніе самыхъ большихъ волнъ отъ основанія волны 43 фута, но случайные хребты волнъ могутъ подниматься еще выше.

Между двумя волнами послѣдовательно догонявшими судно

---

\* На этихъ пароходахъ общая каюга пассажировъ или *Salon*, дѣлается на верхней палубѣ отъ гротъ-мачты до кормы.

проходило  $16\frac{1}{2}$  секундъ времени, длина судна была 220 футъ, и волна проходила отъ ахтерштевня къ форштевню въ продолженіе шести секундъ; такимъ образомъ (взявъ въ разсужденіе скорость и курсъ судна) выведемъ вѣроятное разстояніе вершины одной волны отъ другой 559 футъ. Определяя среднюю скорость волны, надобно знать отношеніе этой скорости къ скорости судна въ тоже время. Въ продолженіе времени, которое проходитъ между двумя послѣдовательными волнами, догоняющими судно, пароходъ имѣлъ скорость и подвинулся впередъ, такъ что дѣйствительное разстояніе, пройденное волною въ  $16\frac{1}{2}$  секундъ, будетъ  $790\frac{1}{2}$  футъ, откуда скорость волны будетъ около 32, 67 англійскихъ миль въ часъ, или предполагая невозможно большія ошибки, около 30 миль.

Г. Скоттъ Россель замѣчаетъ, что наблюденія доктора Скоресби проливаютъ много свѣта на этотъ предметъ, и удостоверяетъ въ точности способа его измѣренія высоты волны (что чрезвычайно трудно), а также скорости ихъ. Изъ маленькихъ волнъ, шириною только въ 16 дюймовъ, Г. Россель предсказалъ въ таблицахъ, помѣщенныхъ за нѣсколько времени предъ тѣмъ въ *Reports of the British Association*, что волны въ 559 футъ длины будутъ имѣть скорость отъ 30 до 31 мили въ часъ. И конечно для любителей наукъ пріятно будетъ узнать, что Г. Скоресби никогда не слышалъ объ этихъ таблицахъ. Въ подобныхъ наблюденіяхъ, о которыхъ мы сейчасъ говорили, три главные предмета должны быть замѣчены: наибольшая высота волны, разстояніе отъ вершины одной волны до вершины другой и время возвышенія и пониженія волны.

(*The Artizan*, № X, 1850.)

==

**Морской змѣй.** Въ Англійскихъ и Американскихъ журналахъ является опять на сцену морской змѣй. На этотъ разъ дѣйствовали противъ него и изъ огнестрѣльнаго оружія, но

все еще покаместъ безъ успѣха. Одинъ изъ самыхъ мѣткихъ выстрѣловъ, который можетъ быть наконецъ его и доканаеть, сдѣланъ по немъ со страницъ *Athenaeum*'а, и мы не можемъ себѣ отказать въ удовольствіи сообщить его нашимъ читателямъ.

»Предпріимчивые братья наши за моремъ» говоритъ *Athenaeum* (апрѣльская книжка, стр. 451) чуть чуть не поймали морскаго змѣя; неудача ихъ произошла на сей разъ отъ самой незначительной причины, которая, по мнѣнію профессора Оэна объясняетъ и всѣ прежнія ихъ неудачи, именно: что это совсѣмъ небылъ морской змѣй. Чудовище было преслѣдуемо однимъ Американскимъ капитаномъ съ такою настойчивостію, что единственнымъ средствомъ вывернуться изъ подъ категорій науки, оставалась ему только старая его уловка: доказать, что за него былъ принятъ другой. Видя ловкость, съ какою Американскіе капитаны преслѣдуютъ морскаго змѣя, достойно замѣчанія, какъ постоянно имъ не удается поймать его. Только что успѣютъ подобраться къ нему вплотъ, что впрочемъ случается рѣдко, онъ сброситъ кожу и оказывается «очень похожимъ на кита.» Въ настоящемъ случаѣ онъ былъ открытъ въ Портъ-Рояль-Зундѣ, и преслѣдуемъ въ рѣку Бродъ-риверъ и въ верхъ по *White-Branch River*, рукаву послѣдней; для поимки его снаряжена была экспедиція, состоящая изъ двухъ «плотовъ.» По свидѣтельству очевидцевъ онъ былъ длиною отъ 120 до 150 футовъ и соразмѣрной толщины; змѣиная голова его возвышалась изъ воды на 5 и на 6 футовъ, когда онъ былъ въ движеніи. На хребтѣ его, футахъ въ десяти отъ головы, подымался горбъ, величиною съ большую бочку, и на сколько змѣй выказывался изъ воды видѣнъ былъ цѣлый рядъ подобныхъ горбовъ. Объ успѣхѣ погони являлись регулярно бюллетени, и одинъ изъ послѣднихъ гласилъ, что змѣй обмельлъ въ Скуль-Крикъ и конечно попадетъ въ руки Бюфортскихъ «плотовъ.» Кончилось однакожъ тѣмъ, что плоты осрамялись, а восторжествовалъ профессоръ Оэнь. Капитанъ Б. неустрашимо бросился на мифологическое чудовище; но оно въ одинъ мигъ

обернулось и стало «стадомъ плывущихъ гуськомъ китовъ.» Знаменитая экспедиція капитана Б., говоритъ одинъ заатлантическій журналъ, вверхъ по Бродъ-риверу, для поисковъ за чудовищнымъ змѣемъ, подойдя къ нему, сильно смутилась, увидя предъ собою четырехъ китовъ, одного большого и трехъ малыхъ, держащихъ другъ другу въ кильватеръ съ такою правильностію, что движенія ихъ совершенно походили на движеніе одного животнаго. У самаго большого изъ китовъ, длиною отъ 60 до 65 футовъ, котораго голова поднималась нѣсколько разъ изъ воды футъ на 6, висѣло на рту нѣчто похожее на съдую бороду—вотъ вамъ и грива, столько разъ замѣченная у морскаго змѣя. Этою уверткою чудовище лишило городъ Бофортъ безсмертія, обѣщаннаго ему его журналистами. Не взирая на все это, между жителями города Бофорта конечно найдутся такіе, которыхъ вѣра въ морскаго змѣя еще болѣе утвердится тѣмъ обстоятельствомъ, что капитану Б. наконецъ удалось подойти къ нему такъ близко. Не будь онъ стадомъ китовъ, то быть бы ему въ этотъ разъ пойманнымъ.»



*Каналъ чрезъ Суэцъ.* Увѣряютъ что Англійскому правительству представленъ теперь проэктъ о прорытіи Суэцкаго перешейка. Дѣло состоитъ въ устройствѣ канала, который, начинаясь отъ Средиземнаго моря въ заливъ Тине, окончился бы при Черномъ морѣ, въ нынѣшней Суэцкой гавани. Полагаютъ, что этотъ каналъ встрѣтится съ такъ называемою *Птоломеевою рѣкою*, или съ древнимъ каналомъ, имѣвшимъ 150 ф. ширины, который изъ Нила шель въ Черное морѣ.

Затрудненія представляющіяся при сооруженіи сего канала происходятъ во первыхъ отъ неравности уровней обѣихъ морей. Инженеры, которымъ поручено было Наполеономъ въ 1799 г., сдѣлать предварительныя изслѣдованія, объявили, что уровень Чермнаго моря слишкомъ на 30 футовъ выше Средиземнаго моря.



Но въ 1847 г., Французской инженеръ Бурдалу, по порученію одной частной компаніи, произвелъ точную нивелировку Суэцкаго перешейко, по которой оказалось, что средній горизонтъ Чермнаго моря выше Средиземнаго только на три фута. Допустивъ, даже, что изслѣдованія первыхъ инженеровъ были вѣрны, можно положить, что возвышеніе Чермнаго моря образовало бы въ каналъ теченіе достаточной силы, чтобы воспрепятствовать водѣ, наполняя каналъ, выходить изъ его береговъ; при чемъ содержалось бы въ каналъ достаточное количество воды, чтобы подымать суда большаго размѣра.

Другое препятствіе состоитъ въ томъ, что оба моря не имѣютъ близъ перешейка достаточной глубины; такъ что пароходы принуждены становиться на якорь въ 3 или 4 миляхъ отъ Суэца и пассажиры должны перевезать на берегъ и съ берега на туземныхъ гребныхъ судахъ, съ безпечными и львивыми Арабами. Должно будетъ углубить дно моря на нѣкоторое растоянія съ обоихъ концовъ канала.

Наконецъ, неправильность вѣтровъ, дующихъ въ Средиземномъ морѣ, и множество подводныхъ камней, разбросанныхъ по узкому протяженію Чермнаго моря, гдѣ къ тому еще встрѣчается муссонъ, сдѣлали бы тутъ плаваніе паруснаго судна продолжительнѣе, чѣмъ около мыса Доброй Надежды. Однако, употребивъ небольшіе буксирные пароходы, построенные нарочно для этой цѣли, можно бы ускорить плаваніе черезъ Суэць.

Инженеры Наполеона опредѣлили расходъ на сооруженіе канала, могущаго служить судамъ сидящимъ отъ 12 до 15 футъ въ водѣ, слишкомъ въ 18 милліоновъ франковъ. Нынѣшній проэктъ требуетъ вдвое большаго расхода. Доходъ съ проходящихъ по каналу судовъ простирался бы до 5,375,000 франковъ, а расходъ до 1,600,000 фр.; эти цифры основаны на томъ, что въ годъ перевозится тутъ 305,000 тоновъ товаровъ; каналъ предполагается въ 85 миль длины, для судовъ сидящихъ 20 футъ.

*Крушеніе пароходовъ Польша и Сюпербъ.* Буксирный пароходъ *Польша*, изъ порта Сентъ-Илеръ на островъ Джерзей, вышелъ въ понедѣльникъ  $\frac{4}{16}$  сентября, для слѣдованія въ Сентъ-Мало съ 50 пассажирами. Будучи въ шести миляхъ отъ Минкіеровыхъ скалъ, на немъ оказалась течь и шкиперъ едва успѣлъ дойти до самой восточной скалы, называемой *Матриель* и высадить тамъ экипажъ и пассажировъ, какъ судно стало тонуть и скоро село на дно. Пароходъ «Саутъ-Вестерпъ» (шкиперъ Джемсъ Гудбриджъ старшій) отправился во вторникъ утромъ изъ Сентъ-Илера же (по другимъ извѣстіямъ шелъ онъ изъ Веймута) въ Сентъ-Мало. Въ 2 часа пополудни часовой замѣтилъ группу людей на *Матриель*, почему шкиперъ немедленно направилъ туда курсъ и принялъ бѣдствующихъ. Они провели 24 часа на скалъ, получивъ восемь фунтовъ хлѣба, нѣсколько сухарей и воды отъ трехъ бѣдныхъ рыбаковъ. Въ продолженіе ночи бѣдствующіе жгли большой и яркій огонь, но напрасно. Оставляя мѣсто бѣдствія пассажиры вручили 10 фунтовъ стерлинговъ рыбакамъ и дали по 10 шиллинговъ каждому изъ матрозовъ парохода; а прибывъ въ Сентъ-Мало поднесли драгоценный браслетъ той пассажиркѣ, на которую возложена была раздача провизіи на скалъ. Черезъ восемь дней настоящій пассажирный пароходъ *Сюпербъ* шелъ изъ С. Мало на остр. Джерзей и въ 10 часу утра имѣлъ несчастіе попасть на тѣ же Минкіеровы скалы. Сюпербъ ударился о скалу лѣвымъ бортомъ; тотчасъ спущены были обшлюпки, въ которыя поспѣшно бросились пассажиры и отвалили; но на одной шлюпкѣ позабыли заткнуть пробку и взяли весла съ парохода, отъчего она вскорѣ погрузилась, и съ нею потонуло 11 человекъ. Былъ совершенный штиль и странно почему другая шлюпка не могли подать никакой помощи, тѣмъ болѣе, что она возвратилась къ судну. Тендеръ «Юпитеръ» вскорѣ снялъ несчастныхъ со скалы и пересадилъ ихъ на пароходъ, шедшій въ Сентъ-Илеръ. Замѣчательно, что пароходъ этотъ, при входѣ въ заливъ, коснулся рифа у скалы

*Oyster-Rock*, къ новому, но напрасному страху спасенныхъ. Одна бѣда зоветъ другую!

=

*Устройство обсерваторіи въ Триестъ.* Триестъ, самый сѣверный портъ Средиземнаго и Адриатическаго морей, съ большимъ рейдомъ, на которомъ ежегодно стоятъ тысячи купеческихъ судовъ, до сихъ поръ не представлялъ имъ средствъ опредѣлить точное астрономическое время. Шкипера, прибывшіе изъ Англій или Америки въ Триестъ, поручали повѣрку своихъ хронометровъ часовымъ мастерамъ, которые сами не имѣли для этого астрономическихъ средствъ, потому что въ Триестъ не было обсерваторіи; не рѣдко случалось, что суда предпринимающія отсюда дальнія плаванія и, будучи не увѣрены въ точности хода своихъ хронометровъ, заходили въ Корфу, гдѣ полуденный шаръ удовлетворялъ ихъ нуждамъ. Не задолго до послѣднихъ переворотовъ въ Венеціи, астроному тамошней обсерваторіи, въ бывшей морской коллегіи, поручено было повѣреніе городскихъ часовъ и устройство полуденнаго шара. Онъ приступилъ было уже къ дѣлу, намѣреваясь, для согласнаго хода городскихъ часовъ, употребить электро-магнетизмъ, но внутреннія безпокойства не дозволяли ему довершить этого предпріятія. Теперь опредѣленіе астрономическаго времени сдѣлалось для Венеціи, предметомъ второстепеннымъ, но тѣмъ важнѣе оно для Триеста. Первый портъ Имперіи естественно нуждается въ обсерваторіи для военнаго и торговаго флота, которымъ правительство Австрійское старается доставить возможное развитіе, почему оно и поручило дѣло это искусному человѣку. Адыюнктъ Императорской и Королевской Вѣнскаго обсерваторіи, профессоръ Шаубъ, пріобрѣтшій нужныя практическія морскія свѣденія на военныхъ судахъ Императорскаго флота, прибылъ нынѣ въ Триестъ съ порученіемъ устроить астрономическую обсерваторію и завѣдывать ею. Кромѣ того профессоръ Шаубъ намѣренъ читать лекціи морской астрономіи.

=

*Новый Австрійской пароходъ-фрегатъ «Вольта.»* За нѣсколько мѣсяцевъ предъ симъ пароходъ «Лучіа», при спускѣ его въ Триестъ, не сошелъ со стапеля, ибо ослъ фундаментъ сего послѣдняго. Вскорѣ однакоже пароходъ этотъ былъ спущенъ. Публика, подъ влияніемъ этой неудачи, съ особеннымъ нетерпѣніемъ ожидала момента, назначеннаго для спуска парохода «Вольта,» который къ общему удовольствію благополучно спущенъ на воду, 25 сентября ст. ст., въ присутствіи Эрцъ-Герцоговъ Фердинанда и Карла, вице-адмирала Дальрупа, контръ-адмирала Буяковича \* и многочисленной публики. Пароходъ этотъ построенъ инженеромъ Тонелло, по плану инспектора кораблестроенія Г-на Шеффера. Длина судна по ватерлиніи 190 ф., ширина, по ватерлиніи же, 33 ф. 9. д. и глубина 19 ф. 4 д.; въ полномъ грузу будетъ сидѣть  $13\frac{1}{2}$  ф.; водоизмѣщеніе его 1480 тоновъ; площадь грузовой ватерлиніи 5324 кв. фута; грузу поднять долженъ 1089 тоновъ, въ томъ числѣ 350 тоновъ угля; ходить долженъ  $10\frac{1}{4}$  узловъ. Артиллерію его составятъ девять пушекъ: одна 48 фунтовая въ носу, двѣ 30 фунтовыя въ кормѣ и шесть, 30 фунт. же, по бортамъ.

=

---

(\*) Буяковичъ командуя въ 1848 г., фрегатомъ, находился въ Неаполѣ, когда пришло туда извѣстіе о провозглашеніи Венеціанской республики. Офицеры фрегата, почти все Итальянцы, произвели бунтъ и принудили командира поднять трехцвѣтный флагъ—общій Итальянскій революціонный. Зачинщики поспѣшили на берегъ для переговоровъ съ Неаполитанскими бунтовщиками, чтобы послѣ отплыть въ Венецію и обогатить новую республику — фрегатомъ. Пользуясь ихъ отсутствіемъ, капитанъ Буяковичъ собралъ всю команду и по Славянски, на родномъ языкѣ нижнихъ чиновъ, краснорѣчиво и убѣдительно изобразилъ имъ преступное дѣйствіе бунтовщиковъ и обязанности долга службы. Рѣчь имѣла успѣхъ. Онъ тотчасъ снялся съ якоря и, поднявъ Австрійскій флагъ, привелъ фрегатъ благополучно въ Триестъ. За этотъ подвигъ Буяковичъ произведенъ былъ въ контръ-адмиралы.

*Уменьшеніе туземнаго народонаселенія въ Полинезiи.* Отъ кори, гриппа и другихъ эпидемій, которыя свирѣпствовали между Гавайцами въ продолженіе 1848 и началъ 1849 года, погибло не менѣе 10,000 человекъ или около десятой части всего народонаселенія. Въ послѣдніе годы замѣчено также уменьшеніе народонаселенія въ Раротонгъ, что въ южномъ Тихомъ океанѣ. Капитанъ Джаксонъ писалъ тоже объ островахъ *Strong's* и наконецъ плачевное явленіе это уже давно примѣчено на Ладронскихъ островахъ. Къ этому одинъ образованный молодой человекъ, прожившій нѣсколько мѣсяцевъ на островахъ Гамбіера, сообщаетъ, что и тамъ замѣчена чрезвычайная убыль людей.

Вообще можно положить, что въ Полинезiи туземная порода теперь нигдѣ не увеличивается.

Для узнанія причины этого, должно прежде рѣшить слѣдующіе вопросы : гдѣ въ Австраліи дѣйствуютъ миссіонеры и гдѣ нѣтъ? гдѣ миссіонеры эти католики и гдѣ протестанты? гдѣ нѣтъ иностранцевъ и гдѣ они есть, и сколько ихъ?....

Одинъ только островъ *Питкернъ* дѣлаетъ рѣзкое исключеніе изъ вышеприведеннаго; народонаселеніе его чрезвычайно увеличивается \*.

Статья эта заимствована нами изъ газеты «*the Friend*», издающейся ежемѣсячно на Англійскомъ языкѣ, въ *Гонолулу*, на Сандвичевыхъ островахъ, Газета эта посвящена умѣренности, мореходству и общимъ извѣстіямъ; цѣна годоваго изданія полтора Испанскихъ талера; № 3 1849 года, который у насъ въ рукахъ, напечатанъ весьма хорошо, разными шрифтами и занимаетъ одинъ листъ; форматомъ въ четвертую долю листа.

*Царь Арктическаго океана или огромный китъ.* Вотъ еще извлеченіе изъ другаго заокеанскаго журнала «*the Neighbour*».

---

(\*) Прелюбопытный рассказъ о заселеніи Питкерна помѣщенъ въ кругосвѣтномъ путешествіи капитана Котцебу на шлюпѣ «Предпріятіе».

выходящаго ежемѣсячно въ Вальпарезо, также на Англійскомъ языкѣ. Намъ попался случайно № 25, 13 февраля 1849 года; весь номеръ въ одинъ печатный листъ, формата большой четвертки; печать хорошая; цѣна  $1\frac{1}{2}$  доллера въ годъ. Тамъ пишутъ объ огромномъ китѣ слѣдующее:

«Черезъ газету» the Friend» (о которой выше было сказано), узнаемъ подробности о крейсерствѣ китоловнаго барка, «Сюперіоръ», подъ начальствомъ шкипера Ройса, въ Беринговомъ проливѣ и сѣвернѣе его. Сюперіоръ вступилъ въ Арктическій Океанъ около половины іюля 1848 года; подходилъ то къ одному, то къ другому материку и, поднявшись до  $70^{\circ}$  сѣверной широты, къ 22 августу добылъ уже послѣдняго кита, которымъ и пополнилъ окончательно свой грузъ. Въ продолженіе всего плаванія онъ встрѣчалъ множество китовъ. По причинѣ теченій, тумановъ, береговъ и близости льдовъ, также по невѣрности картъ, г. Ройсъ нашелъ неудобнымъ и опаснымъ, вытѣпливать китовый жиръ, имѣвшійся въ изобиліи. Въ продолженіе всего крейсерства плавающего льда почти не было видно, погода большею частію стояла хорошая, такъ что люди могли работать въ легкой одеждѣ. Почти по всему океану находили хорошій якорный грунтъ отъ 14 до 35 сажень, и не рѣдко стояли на якорѣ. Первый китъ убитъ былъ въ полночь, когда было такъ светло, что можно было читать и писать, и слѣдовательно работать въ продолженіе цѣлыхъ сутокъ. Киты были весьма смиренны, но совершенно различны отъ прежде видѣнныхъ шкиперомъ Ройсомъ. Добытые имъ были трехъ родовъ: первый родъ весьма сходенъ съ Гренландскимъ; одно животное наполняетъ отъ 160 до 170 боченковъ; второй родъ извѣстенъ подъ именемъ «полярнаго» котораго рѣдко встрѣчаютъ на Сѣверо-западномъ берегу; третья порода малая, свойственная этому океану. Послѣдніе три добытые кита доставили слишкомъ 600 боченковъ жиру. Шкиперъ Ройсъ донесъ, что и было засвидѣтельствовано всемъ его экипажемъ, что во время крейсерства ихъ въ Арктическомъ

Океанъ, имъ встрѣтился огромный китъ, такихъ исполинскихъ размѣровъ, что найденъ былъ *слишкомъ великимъ* для судна, каковъ былъ Сьюперіоръ. Всѣ согласно показали, что это былъ величайшій китъ, какого когда либо видѣли и который конечно доставилъ бы 300 боченковъ жиру. Не страхъ, но недостаточность или слабость китоловныхъ снарядовъ судна, для поимки такого животнаго, были причиною, что мы оставили *Царя Арктическаго океана* спокойно продолжать свой путь.



*Предохранительный составъ Пикокъ.* Уже нѣсколько лѣтъ, говоритъ капитанъ Пикокъ, какъ прилагалъ я всѣ старанія чтобы отыскать такой химической составъ, который бы, покрывая подводную часть судовъ, предохранялъ ее отъ нароста травы и ракушекъ; самая трудная задача была при примѣненіи состава къ желѣзнымъ судамъ. — Послѣ различныхъ испытаній въ послѣдніе четыре года, предпринимая разныя измѣненія въ пропорціяхъ составныхъ частей, я наконецъ нашелъ составъ, который хорошо пристаеетъ, скоро сохнетъ и близко подходитъ къ цвету мѣди; къ тому же онъ дешевъ, простъ въ употребленіи и, послѣ длиннаго ряда опытовъ надъ мореходными судами и надъ шлюпками въ гавани, оказался совершенно соответствующимъ цѣли.

«Убѣдившись что составъ мой отвращаетъ накопленіе травы, ракушекъ и пр. на желѣзъ, мѣди и деревъ, я захотѣлъ испытать его качество надъ послѣднимъ, касательно опустошеній и разрушеній отъ морскаго червя (*teredo navalis*). Съ этою цѣлью я взялъ два куска одного дерева, одинъ изъ нихъ покрылъ моимъ составомъ и оба привинтилъ къ желѣзному листу, который опустилъ въ рѣку Иченъ, при входѣ въ Саутемтонскіе доки, 20 ноября 1848 года.

«1-го января 1849 года я нашелъ, что непокрытый кусокъ уже нѣсколько испорченъ червями, между тѣмъ какъ другой

былъ въ совершенной цѣлости. Взявъ тогда подобный листъ, также съ двумя кусками одного и того же дерева, покрылъ одинъ изъ нихъ сурикомъ, а другой моимъ составомъ и отправилъ 2-го января 1849 года въ Бермудъ; тамъ приборъ былъ опущенъ въ воду, 21 числа того же мѣсяца, въ адмиралтейскомъ докъ или открытомъ бассейнѣ, что на островѣ Айрландъ, и оставался не тронутымъ до 4-го октября того же года, т. е.  $8\frac{1}{2}$  мѣсяцевъ. Г. Винцентъ, капитанъ Королевскаго флота и командиръ почтоваго парохода «Севернъ», опустившій приборъ, самъ вынулъ его и вручилъ мнѣ 22-го октября. Кусокъ, покрытый сурикомъ, оказался проточеннымъ насквозь и большая часть его превращена была въ поздраватую массу; между тѣмъ кусокъ, покрытый моимъ составомъ, былъ таковъ же, какъ въ день отправленія изъ Саутемтона. И такъ результатъ опыта надъ нимъ оказался весьма удовлетворительнымъ. На этомъ кускѣ былъ лишь тонкій слой коралловой осадки, безъ всякаго окисленія, между тѣмъ какъ другой кусокъ былъ покрытъ травой, ракушками, кораллами, и другими зоофитами, причинившими порчу и какъ бы ржавчину\*.

«Листъ, опущенный въ продолженіе четырехъ мѣсяцевъ въ рѣку Иченъ, былъ разсмотрѣнъ и нашлось что непокрытый составомъ кусокъ оказался проточеннымъ въ оконечностяхъ на поверхности маленькими дирочками, въ глубину на  $\frac{1}{8}$  дюйма. Кусокъ же, покрытый моимъ составомъ, былъ повсюду невредимъ и совершенно чистъ отъ всякой травы и наростовъ, также какъ и та часть желѣзнаго листа, которая вмѣстѣ съ ними была покрыта.

«Я назвалъ мой составъ «*Anti-Sargassian*» отъ Испанскаго

---

\* Образчики эти были представлены редактору журнала *Nautical Magazine*, а послѣ и въ Адмиралтейство и интенданту флота. При видѣсихъ образчиковъ нельзя было сомнѣваться въ дѣйствительности состава капитана Пиккока: покрытыя части были замѣчательно чисты, а другія чрезвычайно испорчены. (пр. *Naut. Mag.*)



слова »*Sargazo*» означающаго «плавучая трава.» *Sargasso* или *Sargассное море* известно всѣмъ морякамъ, проплывшимъ Атлантическій Океанъ, по широкой полосѣ, лежащей между параллелями  $20^{\circ}$  и  $36^{\circ}$  N широты и между меридіанами  $25^{\circ}$  и  $40^{\circ}$  W долготы, гдѣ плавучая трава (*Sucus natans*) мѣстами такъ густа, что даже мѣшаетъ судамъ въ ходу при слабомъ вѣтрѣ, представляя глазу по всему горизонту видъ безконечнаго наводненнаго луга. Въ этой травѣ безчисленное множество плавающихъ мелкихъ зоофитовъ и мнѣ случалось часто доставать изъ воды куски плавучаго дерева и обломки досокъ, которые всѣ были покрыты ракушками и проточены морскими червями.

«Колумбъ въ первомъ своемъ плаваніи чрезъ эту часть Океана назвалъ ее «*El mar de Sargazo.*» Я не сомнѣваюсь, что суда, проплывшія это *травяное море*, получаютъ въ подводной части, на обшивкѣ, такъ сказать зародышъ травы и животныхъ, и, по прибытіи въ Европу, обшивка часто оказывается источенною червями, хотя судно и вышло изъ порта, не имѣющаго сихъ насѣкомыхъ.

«Насѣкомое, которое портитъ поверхности паловъ, томбуевъ, гребныхъ судовъ и пр., въ водахъ Саутемтона и другихъ портахъ Великобританіи, мнѣ кажется не принадлежитъ къ классу червообразныхъ (*Vermicular*), его видъ не чешуйчатаго образованія, какъ настоящій морской червь; оно ограничиваетъ свои опустошенія только на поверхности дерева. Подобное насѣкомое существуетъ въ заливѣ Калао, въ Лимѣ и Галифаксѣ, въ Новой-Шотландіи, гдѣ причиняетъ тотъ же вредъ сваямъ, шлюпкамъ и пр.»

Статья эта написана изобрѣтателемъ въ февральской книжкѣ *Nautical Magazine* нынѣшняго года. Съ того времени въ Англіи сдѣланы еще многія испытанія этого состава, на судахъ казенныхъ и частныхъ, паровыхъ и парусныхъ, желѣзныхъ и деревянныхъ, и вездѣ обнаружена его польза, какъ удостоверяютъ свидѣтельства, напечатанныя въ разныхъ газетахъ.

Особенно любопытенъ опытъ, произведенный на Вестъ-Индскихъ почтовыхъ пароходахъ *Авонъ*, *Тевіотъ* и *Трентъ*. Часть мѣдной обшивки ихъ покрыта была составомъ Пикока, другая оставлена такъ. Въ докъ отняли отъ той и другой куски мѣднаго листа, по шести квадратныхъ дюймовъ и взвѣсили ихъ. Оказалось что въ покрытомъ кускѣ потери вѣса не было, а въ непокрытомъ въ шесть мѣсяцевъ утратилось 18 унцій, что составитъ  $2\frac{1}{4}$  фунта мѣди съ каждаго листа въ годъ, или одинъ тонъ съ тысячи листовъ. По этому расчету экономія въ мѣдной обшивкѣ одного военнаго корабля составитъ около 300 фунтовъ стерлинговъ.

Составъ хорошо пристаеетъ къ дереву, железу и особенно къ мѣди; сохнетъ въ часъ времени, и стоитъ, включая работу, почти по одной пени на листъ обшивной мѣди.

Газета *Nautical Standard*, подтверждая вышесказанное, прибавляетъ еще объ удачномъ испытаніи, сдѣланномъ по приказанію Адмиралтейства, на деревянномъ пароходѣ «Нигеръ», и особенно на почтовомъ пароходѣ «Рипонъ» (см. М. Сб. Т. III, стр. 362). Онъ сдѣлалъ нынѣшнимъ лѣтомъ, одинъ изъ обычныхъ своихъ рейсовъ весьма скоро, а именно изъ Соутемтона въ Александрію и обратно въ 30 дней. Во второмъ изъ этихъ портовъ онъ сдавалъ и принималъ грузъ; въ Гибралтаръ и Мальтъ въ оба пути запасался углемъ; кромѣ того имѣлъ два свѣжіе противные вѣтра. Расчитывая все это, ускореніе перехода должно приписать тому, что подводная часть, «Рипона» предъ отправленіемъ въ моръ, покрыта была краскою Пикока, сохранившею обшивную мѣдь парохода совершенно чистою, гладкою и скользкою.

Благодаря этому же составу замѣтили ускореніе пароходныхъ рейсовъ даже на маленькихъ разстояніяхъ, каково напримѣръ отъ Соутемтона къ острову Джерзей. А съ сокращеніемъ плаванія уменьшается и расходъто плива — выгоды весьма важныя! Большое количество состава Пикока, какъ пишутъ, отправлено теперь въ Лиму, для покрытія имъ подкладокъ подъ рельсы же-

льзной дороги. Примѣненіе этого изобрѣтенія конечно получить большое развитіе.

=

*Смерчъ въ Эксетеръ.* Августа 26 ст. ст., въ четвертомъ часу по полудни, г. Вебберъ, шляпочный мастеръ и содержатель трактира «Портъ-Ройаль,» въ Эксетеръ, былъ свидѣтелемъ необыкновеннаго явленія. Работая въ одномъ изъ своихъ сараевъ, онъ услышалъ сильный шумъ, происшедшій не далеко отъ ближайшей тропинки. Выбѣжавъ на дворъ, онъ увидѣлъ, что большія камни, пыль и пр. крутились вихремъ на пространствѣ величиною съ каретное колесо. Вскорѣ вихрь или смерчъ этотъ подлетѣлъ къ небольшой лодкѣ, стоявшей въ рѣкѣ и привязанной за столбъ на берегу, мгновенно поднялъ ее на воздухъ, въ которомъ она крутилась на своемъ фаленѣ, какъ волчокъ; потомъ смерчъ подошелъ къ возлѣ стоявшей четырехъ-весельной гичкѣ, и въ тотъ самый моментъ, когда упала лодка, поднялъ гичку на воздухъ—носъ на четыре фута отъ воды, а корму на 15 футовъ. Послѣ этого смерчъ, вѣроятно, потерялъ силу и упалъ въ воду, подобно большой тяжести, образовавъ въ рѣкѣ пѣнистыя волны. Гичка была 30 футовъ длиною, и во время подъема на воздухъ, въ ней было отъ 12 до 15 галлоновъ воды; поврежденій она никакихъ не получила. Обстоятельство это тѣмъ болѣе замѣчательно, что случилось во время маловѣтрія и почти при безоблачномъ небѣ.

=

*Разрушительное ядро Лагранжа.* Отъ  $\frac{1}{2}$ <sup>3</sup> сентября пишутъ, изъ Лоріана, что тамъ произведены были, особо назначенною отъ правительства комиссіею, опыты надъ ядрами изобрѣтенія Лоріанскаго аптекаря Лагранжа, и успѣхъ оказался чрезвычайный. Дѣйствіе ядеръ его было вполне разрушительно, такъ что комиссія объявила изобрѣтателю, что «имя его должно внести въ списокъ членовъ мирнаго конгресса, ибо послѣ

этого изобрѣтенія нечего и думать о войнѣ.» Давай Богъ!

Ядра эти при ударѣ въ разнаго рода твердыя тѣла, производили взрывъ и опустошительное разрушеніе. Полагаютъ, что канонирская лодка съ четырьмя пушками, дѣйствующими снарядами Лагранжа, въ нѣсколько минутъ можетъ пустить ко дну 120-ти пушечный корабль! Изобрѣтеніе Лагранжа куда еще его секретъ.



*Поиски за Франклиномъ.* Директоръ Гудзонбайской компаніи, сэръ Джоржъ Симпсонъ, возвратясь нынѣ въ Англію изъ ежегодной повѣзки своей по владѣніямъ упомянутой компаніи, объявилъ, что онъ ничего не слыхалъ о Франклинѣ. За симъ возвратился въ Англію транспортъ »Нортъ-Старъ« (сѣверная звезда), посланный въ прошломъ году, подъ командою капитана Саундерса, съ запасами провизіи для Франклина, и также не доставилъ объ немъ никакихъ свѣдѣній, оставя провизію въ нѣсколькихъ мѣстахъ Полярнаго моря. Изъ шести экспедицій, снаряженныхъ въ нынѣшнемъ году для отысканія Франклина (см. М. Сб. Т. III стр. 577), или, вѣрнѣе сказать, для рѣшенія постигшей его участи — пять уже дѣйствовали на мѣстахъ начальнаго плаванія отыскиваемыхъ моряковъ, именно къ W отъ Баффинова залива въ Ланкастеръ — Зундъ и проливъ Баррова. Сообщенныя этими экспедиціями свѣденія, разсѣяныя по журналамъ и газетамъ, вообще неутѣшительны. Одно только обстоятельство заслуживаетъ теперь вниманія людей, интересующихся полярными дѣлами. Капитанъ Форситъ недавно возвратился въ Абердинъ. По малости командуемаго имъ судна «Принцъ Альбертъ» и по предприимчивости Форсита, его прозвали въ кругу полярныхъ товарищей *сторымъ Баффиномъ*. Онъ-то сообщилъ, что на мысъ Райлей (при входѣ въ проливъ Веллингтона, широта около 75° N, долгота около 92° W), видѣлъ онъ мѣста пяти стоявшихъ тамъ палатокъ (большая изъ нихъ имѣла 12 футъ въ діаметрѣ),

около нихъ были остатки костей разныхъ животныхъ ; кроме того нашелъ онъ тамъ куски казенной англійской парусины и конецъ троса съ желтою въ немъ ниткой : это марка такелажа Вуличскаго порта, гдѣ снаряжались въ 1845 году суда Франклина. По розсмотрѣннн въ Вуличѣ найденной веревки, заключили, что она должна принадлежать искомымъ судамъ. Но, вѣрно это или нѣтъ, а участь ихъ все еще задача, которую предназначено рѣшить настоящимъ экспедиціямъ. Успѣютъ онъ въ этомъ или нѣтъ, но потомство конечно съ благодарностію отзовется объ энергическихъ мѣрахъ современниковъ къ отысканію Франклина. За возвращеніемъ капитана Форсита остались теперь на зимовку въ Полярномъ морѣ слѣдующія суда:

- |                   |          |                    |                          |                 |
|-------------------|----------|--------------------|--------------------------|-----------------|
| 1) Резолютъ       | 60 чел., | кап. Остинъ,       | нач. экспедиціи.         | Великобританцы. |
| 2) Ассистэнсъ     | 60 — —   | Омэней.            |                          |                 |
| 3) Піонеръ        | 30 —     | лейт. Осборнъ.     |                          |                 |
| 4) Интрепидъ      | 30 — —   | Кетеръ.            |                          |                 |
| 5) Леди Франклинъ | 25 —     | кап. Пенни,        | нач. экспедиціи.         |                 |
| 6) Софія (яхта)   | 22 —     |                    |                          |                 |
| 7) Феликсъ        | 19 — —   | Джонъ Россъ,       | нач. эксп.               |                 |
| 8) Мери, ботикъ,  |          | иногда на бакштовъ | Феликса.                 |                 |
| 9) Адвенсъ        | 19 —     | лейт. Хавенъ,      | нач. эксп. } Американцы. |                 |
| 10) Рескю         | 17 —     | мичм. Гриффинъ.    |                          |                 |

Всего четыре экспедиціи, изъ десяти судовъ, съ 282 чел. экипажей. По официальнымъ донесеніямъ начальниковъ и по показаніямъ Гг. Саундерса и Форсита, всѣ экипажи судовъ этихъ здоровы, самыя суда крѣпки и запасы на нихъ полны. Такимъ матеріальнымъ средствамъ вполне соответствуютъ и нравственныя качества полярныхъ моряковъ — предприимчивость, бодрость духа, стойкость характера и твердое упованіе на Бога.

Все это говорено было объ экспедиціяхъ изъ Атлантическа-

го океана, но и со стороны Великаго или Тихаго океана дѣйствуютъ съ тою же цѣлью четыре судна ( см. М. Сб. т. III стр. 577 и Т. IV стр. 96 и 210.), съ экипажами около 250 человекъ:

Энтерпрейсъ, кап. Коллинсонъ, нач. экспедиціи.

Инвестигаторъ, — Маклюръ, въ вѣденіи его.

Геральдъ, — Келлетъ. } плаваютъ отдѣльно.  
Плоуэръ, — Муръ. }

Кап. Коллинсонъ отъ 25 іюня нов. ст., съ Сандвичевыхъ острововъ пишетъ, что кап. Келлетъ отправился въ Беринговъ проливъ и назначилъ рандеву мысъ Лисбурнъ ( около 69° *N* шир. и 166° *W* долг. ). Хотя разстояніе между этими мѣстами до 3,800 миль, но Коллинсонъ надѣется достигнуть мѣста рандеву прежде 15 августа и полагаетъ соединиться съ капитаномъ Остиномъ у острова Мельвиля, что противъ середины Сѣверо-Американскаго материка. Тутъ же намѣрены зимовать и кап. Пенни и Американцы.

Достигнуть или нѣтъ все эти экспедиціи главной цѣли своей, но ужь вѣрно принесутъ пользу мѣстной географіи и прибавятъ очень много къ практикѣ полярныхъ путешествій, испытавъ разныя нововеденія, начиная съ винтовыхъ судовъ, которыя уже успѣли оказать тамъ свою пользу; съ помощію ихъ прорѣзывали ледъ толщиною будто бы отъ 12 до 15 футовъ (*Morning Herald*, 4 октября).

И такъ поисками за Франклиномъ занято теперь до 550 человекъ на 14-ти судахъ; перечисливъ ихъ, напомнимъ читателямъ нашимъ и о судахъ отыскиваемыхъ: « Эребусъ » кап. Франклинъ и « Терроръ » кап. Крозье; на первомъ 69, на второмъ 68 чел. экипажа; оба деревянные судна и съ вспомогательными винтовыми двигателями; орудій было по три на каждомъ. Нынѣшнія полярныя суда имѣютъ: малыя по 2, большія по 4 орудія; только « Геральдъ » 26 пуш. военный корветъ, сохранилъ кажется свою артиллерію.

Такъ какъ вопросъ о Франклинѣ теперь въ ходу, и потому

намъ часто можетъ-быть придется обращать вниманіе читателей нашихъ на Сѣверное Полярное море, то и прилагаемъ карту его, дополненную и исправленную по послѣднимъ свѣдѣніямъ, противу приложенной къ 4-му М. С. нынѣшняго года.

=

### РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

— Сентября  $\frac{1}{2}\frac{5}{5}$  спущенъ въ Копенгагенъ, въ новомъ портѣ 84 пуш. кор. *Данеброгъ*, въ присутствіи Короля.

— Изъ *Гельсингера*, отъ 4 октября нов. ст., пишутъ что въ тотъ день утонулъ тамъ Голландскій купеческій бригъ *Лидія* (*Vrouw Lydia*); онъ стоялъ на якорь, на 10 саж. глубины противъ Кронборга, какъ на него нашелъ съ полнымъ ходомъ, подъ всеми парусами, Англійскій купеческій кор. *Нортумберлэндъ* и пустилъ бригъ ко дну. Таможенная шлюпка, съ десятию гребцами поспѣшила къ мѣсту бѣдствія, но и сама увлечена была образовавшимся водоворотомъ на дно. При этомъ несчастіи спасено 11, потонуло 12 чел. Нортумберлэндъ получилъ не важную аварю. Бригъ шелъ изъ Кронштата въ Офелеръ съ грузомъ такелажа и парусины.

— Норвежскій военный корветъ *Орнеъ*, съ 146 чел. экипажа, прибылъ 12 октября въ Брестъ и, при поднятіи Французскаго флага, салютовалъ 21 выстрѣломъ. Онъ вышелъ изъ Норвегіи 22 сентября и заходилъ въ Портсмуть; отправляется въ Средиземное море.

— Близъ Ярмутскаго рейда, на устричныхъ банкахъ, найдено значительное количество костей мастодонтовъ и одинъ клыкъ, обломанный въ нижней части, имѣлъ 11 ф. 5 д. длины. Мѣстные ученые дѣлають розысканія надъ этими остатками допотопныхъ животныхъ.

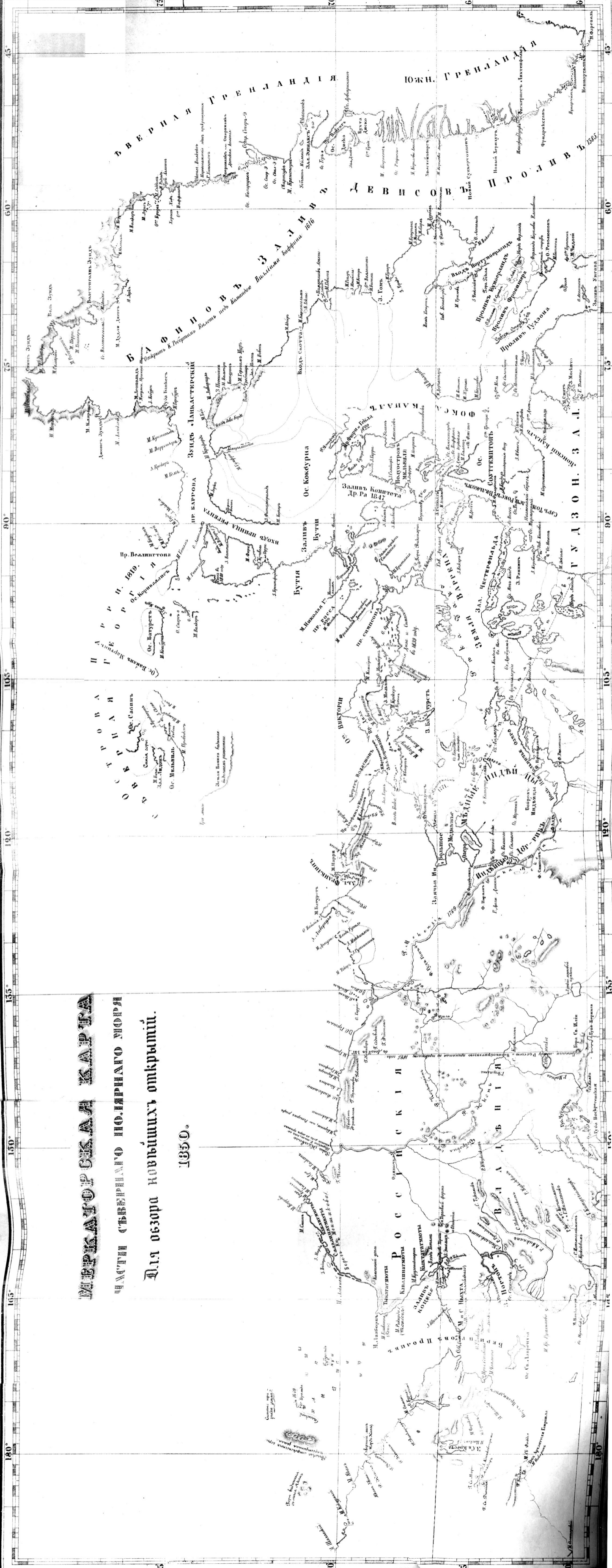
— Турецкій фрегатъ *Хаабъ - Бахри*, вышедшій 2 августа

**МЕРКАТОРСКАЯ КАРТА**

ЧАСТИ СЕВЕРНАГО ПОЛЯРНАГО МОРЯ

Для обозора новѣйшихъ открытій.

1850.





изъ Константинополя, былъ въ Мальтѣ и, въ половинѣ сентября, пришелъ въ Тулонъ. На немъ 400 чел. экипажа ; матрозы имѣютъ красныя куртки и синія шальвары съ узкими бѣлыми лампасами.

— Морской Министръ Порты Сулейманъ-Паша возвратился въ Босфоръ съ эскадрою изъ 4-хъ кор. и 2-хъ фрегатовъ, съ которыми крейсеровалъ въ восточномъ углу Средиземнаго моря.

— Изъ Нанта пишутъ, что тамъ изобрѣтенъ снарядъ, лучший водолазнаго колокола, въ которомъ человекъ свободно былъ въ водѣ полтора часа.

— Въ Кардифъ, при Бристольскомъ заливѣ, взорвало недавно купеческое судно *Гертруду*, съ грузомъ каменнаго угля, образовавшаго какой-то особенный газъ, спершійся въ трюмъ. Это несчастіе случилось въ полночь и шумомъ перепугало жителей. Шкиперъ и большая часть экипажа были на берегу; немногіе погибли.

— Бури нынѣшняго лѣта причинили многія бѣдствія на морѣ и особенно Англійскому купечеству. Въ юнѣ мѣсяцѣ, у мыса Доброй Надежды, разбилось шесть большихъ судовъ, изъ коихъ два погибли съ экипажами. Послѣ того утонули два Остъ-индскіе корабля: *Индіанъ*, на пути изъ Ливерпуля въ Бомбей, и *Оріанда*, на пути изъ Калькуты въ Англию. На послѣднемъ спасся только одинъ штурманъ ; грузъ этого корабля стоилъ 80 тысячъ фунтовъ стерлинговъ. Съ *Индіана* часть пассажировъ спаслась на ос. Маврикія ; кор. этотъ былъ застрахованъ въ 25 тыс. фунт. стерл. Наконецъ недавно разбился еще Англ. кор. *Бриджтаунъ* въ тысячу тоновъ, на пути изъ Англии въ сѣв. Америку съ 390 чел. эмигрантовъ. Корабль во время тумана попалъ на берегъ Нью-Фаундленда; люди по счастью все спасены, благодаря тихой погодѣ.

— Англійское Адмиралтейство приказало устроить на пароходахъ *Ретрибушенъ* и *Даунтлессъ*, телеграфы съ верхней палубы въ машину, подобно испытанному уже телеграфу на

Королевской паровой яхтъ *Викторія и Альбертъ*, изобретенія комендора Криспина.

— Въ четырехъ мѣ отъ Гавръ-де-Граса выкинуло на берегъ туловище огромнаго кита безъ головы.

— Въ Бельгiи въ 1833 г. было 75 пароходовъ, на нихъ 90 машинъ въ 2635 силъ. Всего перевезено ими въ тотъ годъ 1,038,916 пассажировъ и 88,140 тоновъ товаровъ. Въ прошломъ же году было тамъ пароходовъ 291 на нихъ 513 машинъ въ 19,771 силу; они перевезли 3,152,323 пассажира и 807,131 тонъ груза.

— Во Франціи въ 1825 г. было всего 16 маяковъ, а именно: 10 въ Каналь, 5 въ Атлантическомъ океанъ и одинъ въ Средиз. морь; теперь же число маяковъ трехъ первыхъ классовъ составляетъ 57: въ Каналь 17, въ океанъ 25 и въ Средиз. морь 15; кромъ того 104 портовыхъ огня или маяка четвертаго класса.

— Австрійскій флотъ продолжаетъ увеличиваться: въ Венеціи скоро спустятъ на воду фрегатъ *Новарру* и шкуну *Аретинъ*; въ Триестъ, на верфи св. Марка заложено 12 канонирскихъ лодокъ и на Итальянскихъ озерахъ два парохода, въ 100 силъ каждый: *Радецкiй*, на озеръ Маджюръ, и *Гессъ* на оз. Гардскомъ.

— При Австрійскомъ министерствѣ торговли, промышленности и публичныхъ зданiй, нынѣ учрежденъ особый департаментъ карантиновъ и мореходства.

— Непременный секретарь Стокгольмской академіи наукъ Г. Вальбергъ, проситъ содѣйствiя нашей академіи наукъ въ рѣшеніи вопроса, что берега Скандинавскаго полу-острова постепенно поднимаются надъ моремъ; по этому предмету наряжена коммиссія изъ Гг. академиковъ Купфера, Бера и Ленца.

( *Бюллетень И. А. Н.* 21 сентября.)

— Изъ Ростока пишутъ объ учрежденіи постоянного пароходнаго сообщенія мѣжду этимъ городамъ и С.Петербургомъ.

— КОРВЕТЪ ОЛИВУЦА, подъ командою капитанъ-лейтенанта Ивана Николаевича Суцова, назначенный въ крейсерство къ берегамъ Камчатки, отправился 23 сентября утромъ изъ Кронштата; заходилъ въ Ревель съ бумагами къ начальнику 3-й флотской дивизіи и 1 октября оставивъ Ревельскій рейдъ, утромъ 8, бросилъ якорь у Драгэ, предъ входомъ въ Копенгагенъ, куда прибылъ благополучно 10 октября. На пути 2-го числа имѣлъ жестокій вѣтръ отъ NW, заставившій нести только зарифленный гротъ-марсель и фокъ-стаксель; и почти во все время этого перехода корветъ не выходилъ изъ трехъ рифовъ у марселей. Последнее русское судно—пароходъ Отважный—встрѣтилъ онъ въ виду Копенгагена, и команды привѣтствовали другъ друга прощальнымъ ура!

Корветъ этотъ построенъ въ Севастополь и спущенъ 2 ноября 1841 года. Длина его по баттарейной палубѣ 129 ф. 1 д., по килю 115 ф. 9 д.; ширина у бретлейна безъ обшивки 35 ф. 3 д.; глубина отъ киля до верхней кромки гондекъ-бимса 19 ф. 7 д. Онъ назывался прежде *Менелай*; въ 1846 году пришелъ изъ Чернаго моря въ Балтійское и названъ *Оливуца*. Для настоящаго плаванія карветъ изобильно снабженъ инструментами, картами и всеми запасами. Провизіи имѣеть онъ на 10 мѣсяцевъ, кромъ сухарей, крупы и вина, которыхъ взято на 5 мѣсяцевъ. Воды помѣщаетъ, по числу экипажа, на шесть мѣсяцевъ. Корветъ вооруженъ восемнадцатью пушкочаронадами 24 фунт. калибра. При отправленіи въ море сидѣлъ ахтеръ-штевень 16 ф. 2 д., форъ-штевень 15 ф.; дифференту 1 ф. 2 д. Экипажъ корвета составляютъ, кромъ командира, 11 офицеровъ и 135 чел. нижнихъ чиновъ, всего 147 человекъ. Списокъ гг. офицеровъ Оливуцы: лейтенанты—Карпелланъ, Лихачовъ и Коцебу; мичмана—Баронъ Шлиппенбахъ, Ратьковъ, Чихачовъ и Розенбергъ; корпуса штурмановъ по-

ручикъ Савинъ и прапорщикъ Зряховъ ; лекаръ Шнейдеръ и шкиперъ Матвѣевъ.

Корветъ Оливуца — 39-е Русское судно , совершающее кругосвѣтное путешествіе. Счастливый путь этому прекрасному корвету.

=

### О П Е Ч А Т К И.

Въ N 9 М. Сб. напечатано :	Читай :
Стран. 226, строка 19 св. въ выборъ,	въ выборъ людей,
— 270 — 19 сн. въ собъ	собою

--

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