

**МОРСКОЙ**  
**СБОРНИКЪ,**

ИЗДАВАЕМЫЙ

МОРСКИМЪ УЧЕНЫМЪ КОМИТЕТОМЪ.

---

**ТОМЪ IX.**

**№ 1.**

---

**ЯНВАРЬ.**

---

**САНКТПЕТЕРБУРГЪ.**

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

1853.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

### ДЕВЯТАГО ТОМА.



	Стр.
Турецкій военный флотъ въ 1852 году, изъ записокъ флигель-адъютанта <i>Аркаса</i> . . . . .	1
Духовыя машины Эриксона (съ чертежомъ) <i>И. Семе- нова</i> . . . . .	33
Памятникъ Петру Великому на берегу Плещеева озера, П. Г—нъ . . . . .	46
Съверо-Американскій военный флотъ въ 1852 году. .	54

### СМѢСЬ.

Дополненіе къ § 27 Высочайше утвержденнаго 25-го сентября 1846 г. Устава Имп. С. Пе- терб. Яхтъ-Клуба. — Конопаченіе судовъ въ Англии. — Англійскіе доки. — Гамбургскія стра- хованія. — Сгорѣніе порохода <i>Сити-офъ-Пит- сбургъ</i> . — Антрацитъ. — Алжирскій портъ. — Выписка изъ отчета Американской компаніи за 1851 годъ . . . . .	59—80
Разныя извѣстія . . . . .	80—83



# ТУРЕЦКІЙ ВОЕННЫЙ ФЛОТЪ ВЪ 1852 ГОДУ.

(Изъ записокъ флигель-адъютанта капитана 2 ранга Арказа).

Начиная съ 1833 года, я нѣсколько разъ имѣлъ случай видѣть Турецкій флотъ, и съ большимъ любопытствомъ слѣдя за его быстрымъ усовершенствованіемъ, могу сказать, что все сдѣланное до 1845 года есть меньшая половина того, что сдѣлано въ послѣдніе шесть лѣтъ; все же, вмѣстѣ взятое, поразительно. Турецкій флотъ изъ невѣжественнаго вполнѣ состоянія, въ короткое время сталъ почти наравнѣ со всѣми. Порядокъ внутренній, метода управленія и начинающаяся дисциплина, даютъ право думать, что немного нужно времени для окончательнаго приведенія всего флота въ такое состояніе, которое отстранило бы всякую возможность дѣлать противурѣчашія о немъ заключенія. Дѣйствительно, флотъ этотъ, въ продолженіи восьми мѣсяцовъ, стоитъ на якорѣ въ Босфорѣ, удѣляя не болѣе одного мѣсяца, а иногда и менѣе, для практическаго плаванія и эволюцій. Тѣ, которымъ удалось видѣть управленіе парусами и маневры Турецкаго флота, относятся о немъ неодобрительно; если это и вѣрно, то можно только сказать, что у нихъ нѣтъ еще хорошихъ командировъ, все же остальное есть съ избыткомъ. Корабли ихъ устроены внутри,

вполнѣ какъ англійскіе, со всѣми новыми приспособленіями; команда на видѣ бравая и здоровая; чему ихъ учать, то они исполняютъ въ совершенствѣ—я говорю о пушечной эзерциціи, и наконецъ гдѣ командиръ понимаетъ дѣло, тамъ и управленіе парусами весьма не дурно. Я видѣлъ пришедшій на рейдъ винтовой фрегатъ *Мехбери-Суруръ* (Вѣстникъ радости), который довольно хорошо и въ порядкѣ поднялъ рангоутъ, выправилъ его, перекрѣпилъ паруса и въ короткое время, принималъ вообще должный видъ.

Во время моего пребыванія въ Константинополѣ, съ 19-го по 27 іюня (1852 г.), на рейдѣ стояли корабли, у Топъ-хане: 130 пуш. *Махмудье* (Махмудъ), 130 пуш. *Мессудье* (Счастливыи), 90 пуш. *Пейки Заферъ* (Посланикъ побѣды) и 74 пуш. *Нузретъе* (Побѣдоносный); фрегатъ 56 пуш. *Зурье* (Новобрачная), два пароходъ-фрегата, въ 450 силъ каждый, и винтовой фрегатъ въ 550 силъ *Мехбери Суруръ* (Вѣстникъ радости). На рейдѣ противъ адмиралтейства, стояли тогда вооруженныя суда: фрегатъ, бригъ и пароходъ-фрегатъ въ 450 силъ. Одинъ такой же пароходъ-фрегатъ по снятіи орудій изъ баттарей, отдѣленъ былъ для сообщеній съ Трапезонтомъ и другими турецкими портами въ Черномъ морѣ. Пятый пароходъ, тѣхъ же размѣреній и силы, посланъ въ Александрію, и потомъ будетъ находиться при эскадрѣ, крейсерующей въ Архипелагѣ. Въ гавани стояли разруженными, еще годные для службы, три корабля и одинъ фрегатъ; остальные же три корабля были безъ мачтъ, въ ожиданіи тимбировки. Въ одномъ докѣ тимбировался 90 пуш. корабль *Мукадеми Кхаиръ* (Предвѣстникъ счастья); въ другомъ оканчивали постройку большаго транспорта. За тѣмъ одна эскадра, составленная изъ 4-хъ фрегатовъ и 4-хъ мелкихъ судовъ, подъ флагомъ Мустафы Паши, была въ Салоникскомъ заливѣ, и будетъ крейсеровать по Архипелагу до Бейрута и далѣе. Другая эскадра, изъ од-



ного корабля, 3-хъ фрегатовъ и 4-хъ мелкихъ судовъ, послана также въ крейсерство въ Адриатическое море до Бокади-Катаро. Въ 1850 году присланы Султану изъ Александріи Абассъ-Пашею, въ зачетъ недоимокъ въ податяхъ: 120 пуш. корабль *Миссръ* (Египеть), 90 пуш. *Решидъ* (Решидъ) и 80 пуш. *Искендере* (Александръ). Неизвѣстно когда эти корабли будутъ возвращены въ Александрію: но пока они составляютъ часть Турецкаго флота. Одинъ корабль строится въ адмиралтействѣ и къ веснѣ будущаго года надѣются его спустить. За тѣмъ брантвахтенные посты въ портахъ занимаютъ старые фрегаты, корветы и бриги, укомплектованные половиннымъ числомъ команды. И такъ въ настоящее время, число всѣхъ судовъ Турецкаго флота (включая три корабля предназначенные для тимбировки, и строящейся) будетъ: кораблей 130 пуш. два, 120 пуш. одинъ, отъ 90 до 74 пушекъ—одинадцать; фрегатовъ отъ 64-хъ до 52-хъ пушекъ—двѣнадцать; корветовъ отъ 44 до 18-ти пушекъ—девять, бриговъ отъ 18-ти до 12-ти пушекъ—одиннадцать; шкунъ, тендеровъ, транспортовъ и др.—шестнадцать; винтовой пароходъ въ 550 силъ одинъ; пароходовъ-фрегатовъ въ 450 силъ пять, и пароходовъ разной величины, отъ 260 до 100 силъ десять—всего 78 судовъ, имѣющихъ около трехъ тысячъ пушекъ, отъ 84-хъ до 12-ти фунтоваго калибра.

Полнымъ числомъ команды комплектуются суда стоящія на рейдѣ у Топъ-хане и плавающія въ отдѣльныхъ отрядахъ; стоящія же на рейдѣ у адмиралтейства и на брантвахтахъ имѣютъ только половинное число команды; суда разрушенныя и стоящія въ гавани, кромѣ часовыхъ отъ порта, командъ не имѣютъ. Въ настоящее время считается въ Турецкомъ флотѣ болѣе 15-ти тысячъ матросовъ. Опредѣленный срокъ службы ихъ былъ 10-ть лѣтъ, а съ 1852 года положенъ въ восемь лѣтъ. Кромѣ матросовъ у нихъ есть *морская бригада* солдатъ, изъ 4000

человѣкъ, подъ командою сухопутнаго генерала; они должны быть во всякое время готовы для перевоза моремъ; обыкновенно же они занимаютъ караулы по всеѣмъ заведеніямъ, принадлежащимъ морской части и имѣютъ свою особенную казарму внутри адмиралтейства. Сформированные изъ прежнихъ морскихъ солдатъ, они вѣроятно скоро опять поступятъ на суда, по настоянію г-на Слѣда, какъ принято это и на англійскомъ флотѣ. Морскихъ артиллеристовъ у нихъ нѣтъ, но офицеры артиллерійскіе есть.

Въ настоящее время командуетъ всеѣмъ флотомъ Сулейманъ Паша, въ званіи *Капудана Паши*, великаго адмирала; онъ же управляетъ адмиралтействомъ и всеѣмъ относящимся до морской части. Онъ имѣетъ помощниками: одного Адмирала, въ званіи главнаго начальника флота; четырехъ адмираловъ, командующихъ разными отдѣльными частями и присутствующихъ въ адмиралтействѣ совѣтѣ; трехъ вице-адмираловъ и восемь контръ-адмираловъ — командующихъ отдѣльными эскадрами и флотиліями на Дунаѣ и въ Персидскомъ заливѣ, управляющихъ заводами и фабриками морскаго вѣдомства, и состоящихъ въ званіи членовъ адмиралтействѣ совѣта. Въ числѣ восьми контръ-адмираловъ считается *Мегеметъ-бей*, главный кораблестроитель. Кораблями командуютъ полковники, фрегатами — подполковники, мелкими судами — маіоры; съ полученіемъ судна высшаго ранга получаютъ они и слѣдующій чинъ. Старшинство по линіи не соблюдается; возвышеніе по службѣ зависитъ отъ собственныхъ достоинствъ каждаго, или отъ протекціи; послѣднее, однакожъ въ большей силѣ. Чинъ лейтенанта есть для многихъ предѣлъ возвышенія. Чинъ мичмана получается при выпускѣ изъ морскаго корпуса, въ который преимущественно принимаютъ дѣтей морскихъ офицеровъ.

Морской корпусъ, учрежденный въ 1770 году, Барономъ Тоттъ, подъ названіемъ Математической школы, имѣлъ пред-

назначеніе доставлять флоту морскихъ офицеровъ и инженеровъ. Много разъ школа эта теряла свое значеніе, но окончательно преобразованная Султаномъ Махмудомъ, содержалась въ числѣ 200 воспитанниковъ, въ должномъ видѣ, помѣщаясь до 1850 года въ зданіи адмиралтейства. По окончаніи же новаго зданія, предназначеннаго собственно для морскаго корпуса, на одномъ изъ Принцевыхъ острововъ—Халки, корпусъ перенесенъ туда и комплектъ его увеличенъ до 300 воспитанниковъ. Замѣчательно, что въ настоящее время во всѣхъ учебныхъ заведеніяхъ Турціи находится много воспитанниковъ сверхъ комплекта. Въ морскомъ корпусѣ полный курсъ проходятъ въ 9 лѣтъ; и для практики ходятъ въ море. Вообще, сколько я могъ узнать, распредѣленіе предметовъ и метода ученія весьма хороши. Съ 1850 года введены въ программу ученія французскій и англійскій языки. Инспекторомъ этого заведенія Англичанинъ Слэдъ, онъ имѣетъ званіе контръ-адмирала турецкаго флота, называясь *Мустагаръ Паша*. Время выпускныхъ и число выпускныхъ опредѣляется по мѣрѣ готовности удостоиваемыхъ къ производству, въ чемъ большое и строгое участіе принимаетъ самъ Кауданъ Паша.

Форма морскихъ офицеровъ довольно красива: синяго сукна двухъ-бортный сюртукъ и синіе брюки; золотые эполеты и сабля на золотой портупеѣ на отлетѣ. Парадная форма имѣетъ золотое шитье на воротникѣ и на рукавахъ; на брюкахъ же золотые лампасы. На головѣ, во всѣхъ случаяхъ, довольно высокій красный фесъ съ синею кистью. Комплектуются вообще всѣ суда офицерами въ большомъ числѣ. На кораблѣ Махмудѣ считаютъ всего до 38 офицеровъ; на другихъ судахъ менѣе, пропорціонально ихъ величинѣ.

Я посѣтилъ стоящіе на рейдѣ корабли: *Махмудѣ* и *Нузретье*, одинъ изъ паруходъ-фрегатовъ въ 450 силъ, винтовой фрегатъ *Мехбері-Суруръ*, и одинъ бригъ. О кораблѣ

*Махмуде* должно сказать, что поставленный въ средину лучшаго флота, онъ обратилъ бы на себя вниманіе всѣхъ понимающихъ морское дѣло. Корабль этотъ тимбировавъ въ 1850 году и такъ улучшенъ во всемъ, что служить теперь образцомъ для прочихъ кораблей. Порядокъ внутренній, необыкновенная чистота и хорошее устройство—свидѣтельствуютъ что это было не случайное изготовленіе корабля для показу, а всегдашнее его состояніе. Я вполне оцѣнилъ видѣнное мною, зная по опыту, какъ не легко содержать 120-ти пушечной корабль въ такомъ превосходномъ порядкѣ. Артиллерія вообще имѣетъ всѣ новѣйшія приспособленія, принятія у Англичанъ, и содержится въ блестящемъ видѣ. Пушки всѣ новаго литья, камерныя, съ прорѣзными выградами; калиберъ въ нижнемъ декѣ 84-ми фунт., а въ остальныхъ декахъ 36-ти фунт. Прицѣлы у всѣхъ орудій общепринятые—Миллера; замки ударные американскіе; подколенные клинья въ употребленіи; вся принадлежность при орудіяхъ, банники и проч. подвѣшены на крючкахъ новаго устройства; ружья и абордажное оружіе, по числу прислуги, приспособлено близъ орудій; не забыты даже отвертки для крышекъ бомбовыхъ трубокъ; кокора всѣ кожаные. Крюйтъ—камерное устройство въ расположеніи ящичковъ, огней и подачи кокоровъ, вообще такое же, какъ на всѣхъ новыхъ англійскихъ корабляхъ. Послѣ взрыва въ Константинополь стопушечнаго корабля *Пейри-Шевкетъ* (см. М. Сб. Т. IV стр. 475), въ 1850 году, теперь запрещено, стоя на рейдѣ, имѣть порохъ на корабляхъ, что дало мнѣ возможность высмотрѣть въ подробности ихъ крюйтъ-камеры и вмѣстѣ убѣдиться въ томъ, что капитаны природные Турки понимаютъ это устройство очень хорошо. На вопросъ мой о сдѣланныхъ надписяхъ на пороховыхъ ящикахъ,\* капитанъ съ подробностію объяснилъ

\* Пороховые ящики у нихъ теперь всѣ мѣдные, обдѣланные деревомъ и близко подходятъ къ принятымъ у насъ, въ Черноморскомъ флотѣ.

мнѣ все, а также причину уменьшенныхъ зарядовъ и потомъ подачу картузовъ. Нѣсколько же лѣтъ тому назадъ Турецкіе капитаны считали неприличнымъ ходить куда либо на кораблѣ, кромѣ своей каюты и шканецъ. Разкладка вещей въ шкиперскихъ каютахъ и въ арсеналѣ щеголевата; на трюмѣ канаты и кабельтовы расположены съ удобствомъ; канаты, на всѣхъ корабляхъ и мелкихъ судахъ цѣпные; рули вездѣ центральной системы. Желѣзные ящики для воды у нихъ давно на всѣхъ судахъ, и введеніе это имъ очень нравится. Чтобы содержать корабли въ постоянномъ дифферентѣ, они имѣютъ два водяныхъ трюма: передній и задній; провизія на нихъ раздѣлена также на двѣ части. Бомбовые погреба въ порядкѣ, и освѣщаются съ верху. Однимъ словомъ, не осталось на кораблѣ мѣста, которое не было бы мнѣ показано, и гдѣ бы все не соотвѣтствовало общему порядку. Хотя я и замѣтилъ, что въ парусной каютѣ, нѣтъ запасныхъ парусовъ, а также, что недостаетъ и нѣкоторыхъ запасныхъ матеріаловъ, но на это командиръ сказалъ мнѣ, что паруса въ адмиралтействѣ, а матеріаловъ имъ не даютъ, и пока корабли стоятъ въ портѣ, то обязаны брать по мѣрѣ надобности все изъ адмиралтейства. Помѣщеніе для багажа команды также мнѣ показалось недостаточнымъ; на это командиръ объяснилъ, что Турецкіе матросы получая всю одежду на кораблѣ отъ комиссара, имѣютъ очень немного своего багажа, и кромѣ того постоянное почти пребываніе на рейдѣ, отстраняетъ необходимость имѣть при себѣ болѣе. Въ корабельномъ лазаретѣ я видѣлъ только двухъ больныхъ; висячія койки были изготовлены на восемь; опрятное и даже роскошное содержаніе всего лазарета показываетъ, что на это обращается у нихъ большое вниманіе. Отъ медика (хекима) узналъ я, что число больныхъ и смертность чрезвычайно убавилась на всѣхъ турецкихъ корабляхъ съ тѣхъ поръ, какъ сдѣлали перемѣну во внутреннемъ ихъ устройствѣ,

очистили трюмы и обратили вниманіе на чистоту и воздухъ, даже цынготная болѣзнь, которая у нихъ была прежде весьма значительна, теперь совершенно прекратилась. Въ палубахъ устроены мѣста для подвѣшиванія коекъ; днемъ, койки закатанныя какъ должно, съ написанными нумерами, лежатъ въ сѣткахъ, въ порядкѣ. Офицерскія каюты занимаютъ много мѣста; каждый офицеръ имѣетъ свою каюту, убранную просто и опрятно отъ казны. Также получаютъ одежду все младшіе офицеры до чина старшихъ лейтенантовъ или капитановъ (*Юзъ-баша*) береговой службы. Каюты адмиральская и капитанская убраны съ роскошью, въ европейскомъ вкусѣ, но безъ лишнихъ украшеній. Хронометрами, секстантами и другими морскими инструментами снабжаются, по видимому, все военныя суда одинаково; я вездѣ почти видѣлъ въ капитанскихъ каютахъ на столахъ эти инструменты разложенные въ порядкѣ. Странно только, что морскія ихъ карты чрезвычайно грубы, ручной работы, и сколько я могъ замѣтить, должны быть весьма невѣрны; по этому вѣроятно турецкіе корабли имѣютъ лодмановъ. Впрочемъ мнѣ говорили, что это теперь вывелось, послѣ ежегодныхъ выпусковъ изъ морскаго корпуса воспитанниковъ, пріуготовленныхъ къ штурманскому дѣлу.

Осмотрѣвъ корабль въ подробности во всехъ отношеніяхъ, мнѣ хотѣлось видѣть на немъ управленіе пушками. По просьбѣ моей, командиръ готовъ былъ сдѣлать для меня полную тревогу; но, снисходя къ празднику Рамазану, при которомъ Турки остаются цѣлые дни до захожденія солнца, и въ продолженіи всего мѣсяца освобождаются, по возможности, отъ работъ — я просилъ показать мнѣ только ученіе у нѣсколькихъ пушекъ въ мидель-декѣ. Это по свистку унтеръ-офицеровъ, мгновенно было исполнено, и я, къ удивленію моему, увидѣлъ вполнѣ новую англійскую экзерцицію; проворство и правильность, съ которыми производилось заряжаніе, пальба, переходы съ одного

борта на другой и ловкость дѣйствій ганшпугами — напомнили мнѣ корабль *Экселентъ*.\* По всему можно было заключить, что это были не заученные приемы, а основательное знаніе дѣла; и при томъ, вѣроятно они не ожидали, что мною будутъ назначены, кромѣ дека, даже и орудія, у которыхъ я хотѣлъ видѣть ученіе. Ружья у нихъ всѣ съ ударными замками; абордажное оружіе выписано для всего флота изъ Англїи. Турецкихъ матросовъ учатъ ружейнымъ приемамъ, и фехтованію на сабляхъ, но ихъ мало и не дѣльно упражняютъ въ управленіи парусами, и вообще въ морскомъ дѣлѣ.

Размѣренія рангоутовъ, парусность и вооруженіе турецкихъ кораблей вполне новое; паруса ихъ закрѣплены и рангоуты выправлены превосходно, и вообще, по паружности они имѣютъ щегольской видъ; есть конечно мелочи, которыя выказываютъ ихъ особенный вкусъ, но этого не слѣдуетъ порицать.

Можно было бы предполагать, что описанный внутренній порядокъ и всѣ нововведенія сдѣланы только на одномъ флагманскомъ кораблѣ; а потому я поѣхалъ на 74-хъ пуш. корабль *Нусретіе*, и нашелъ тамъ совершенно тоже устройство и чистоту по всѣмъ частямъ. Англійскій Капитанъ Слэдъ, находящійся при особѣ Капудана Паши, принимаетъ весьма дѣятельное участіе въ благоустройствѣ турецкихъ кораблей, и въ особенности смотритъ за артиллерійскими ученіями на всѣхъ судахъ. Когда флотъ турецкій въ морѣ, то г. Слэдъ, въ качествѣ начальника штаба, управляетъ всѣми его движеніями, иногда онъ имѣетъ пребываніе на отдѣльномъ фрегатѣ или корветѣ, откуда учитъ эволюціямъ. Хотя по отзывамъ турецкихъ капитановъ, видно, что онъ пользуется небольшимъ уваженіемъ и почетомъ въ ихъ флотѣ, но сколько я могъ замѣтить, онъ дѣлаетъ у нихъ многое, и ему должны быть очень обязаны за

---

\* Учебный корабль въ Портсмутѣ.

приведеніе флота въ настоящее положеніе. Онъ имѣеть у себя помощниковъ Англичанъ, но кого и сколько, я не могъ узнать. Нѣкоторое время былъ въ Турецкой службѣ, англійскій же капитанъ Уокеръ, который командовалъ кораблемъ и много ввель новаго.

Отдѣлка мелкихъ судовъ турецкаго флота весьма проста и расположеніе удобно. Они имѣють мѣдныя пушки 24-хъ фунт. калибра; рангоутъ и парусность ихъ очень пропорціональны; вооружены надежно и, по наружности, вновь построенныя суда очень красивы.

Винтовой фрегатъ въ 550 силъ *Мехбери Суруръ* былъ построенъ въ Александріи, и отправленъ въ Англію для установки машинъ, что исполнилъ въ 1849 году; по возвращеніи подаренъ Султану Египетскимъ Намѣстникомъ Абассъ Пашею. Фрегатъ этотъ чрезвычайно красивъ, имѣеть прекрасные размѣры и могъ бы назваться лучшимъ судномъ даже не турецкаго флота. Онъ имѣеть въ батареѣ 20 пушекъ 36-ти фунт. калибра; на верху также можетъ имѣть 12, въ числѣ которыхъ шесть бомбическихъ большаго калибра; но занятый перевозкою войска, онъ оставилъ верхнія орудія въ арсеналѣ. Онъ перевозитъ за разъ не менѣе 2000 человекъ десанту; угля беретъ на  $4\frac{1}{2}$  сутокъ; дымовая труба его опускается и подымается пятью человекъми; винтъ также можетъ быть поднятъ пятью человекъми. Машина имѣеть горизонтальные цилиндры, и дѣйствуетъ очень исправно. Вооруженъ фрегатъ обыкновенно, ходитъ 11 узловъ и качества его подъ парусами превосходны. Относительно внутренняго порядка и чистоты онъ также исправенъ, какъ и всѣ суда турецкаго флота; о работахъ его команды я сказалъ выше.

Прочіе пароходы-фрегаты, въ 450 силъ каждый, построены въ Константинополь. Красивыми ихъ назвать нельзя; имѣя батареи, они смотрятъ громоздко. Машины для нихъ сдѣланы въ



Англии у Модзлея, четырехъ цилиндровой системы, и содержатся въ большомъ порядкѣ. На двухъ пароходахъ—фрегатахъ изъ числа пяти, Турки управляются сами, приучивъ своихъ машинистовъ; на остальныхъ также надѣются скоро избавиться отъ Англичанъ. Артиллеріею имѣютъ: 36 фунт. короткія пушки въ батареѣ, на верху же есть устроенныя мѣста для двухъ бомбическихъ 10-ти дюймовыхъ пушекъ, и для четырехъ 36-ти фунт. бортовыхъ. Отдѣланы пароходы все одинаково хорошо; вооруженіе ихъ: три мачты съ реями; средній ходъ подъ парами, считаютъ въ  $9\frac{1}{2}$  узловъ. Одинъ изъ этихъ пароходовъ отдѣланъ нѣсколько роскошнѣе и употребляется для переѣздовъ Его Султанскаго Величества.

Пароходы отъ 260 до 100 силъ употребляются для буксировки своихъ военныхъ и транспортныхъ судовъ, для надобностей порта и разныхъ посылокъ. Кромѣ двухъ изъ нихъ, остальные все управляются своими машинистами; и содержатся довольно хорошо. Смотря по величинѣ, они имѣютъ по шести или по четыре пушки на каждомъ, вооружены двумя мачтами, а малые пароходы мачтъ не имѣютъ. Они все стоятъ на адмиралтейскомъ рейдѣ и около моста, кромѣ двухъ, которые управляютъ свои машины въ порту.

Главное Турецкое Адмиралтейство (*Терсане*) находится въ глубинѣ залива, называемаго *Золотымъ Рогомъ*. Оно устроено въ 1576 году, занимаетъ большое пространство, увеличенное въ настоящее время устроенными мастерскими, для исправленія пароходовъ, и паровою хлѣбопекарнею, для продовольствія командъ морскаго вѣдомства. Все мастерскія, магазины и проч. устроены въ большихъ размѣрахъ, и содержатся въ порядкѣ. Управление порта и все присутственныя мѣста по снабженію и содержанію флота, находятся внутри адмиралтейства. Капуданъ Паша ежедневно посѣщаетъ его, осматривая, по очереди, разные части, и потомъ присутствуетъ въ зданіи порта

для письменныхъ дѣлъ, имѣя свои комнаты, въ которыхъ я видѣлъ множество разныхъ моделей и плановъ. Я началъ осмотръ адмиралтейства, въ сопровожденіи старшаго адъютанта Капудана Паши—съ корабельныхъ доковъ, которые находятся у сѣвернаго конца адмиралтейства. Каждый докъ обложенъ гранитомъ, закрывается батопортомъ, и имѣетъ для выкачки воды машину, которая приводится въ дѣйствіе лошадьми. На парходномъ заводѣ у С-тъ Стефано, я видѣлъ почти оконченныя двѣ машины, каждую въ 35 силъ, которыя будутъ установлены у доковъ, для выкачки изъ нихъ воды, и вмѣстѣ съ тѣмъ будутъ приспособлены къ нимъ приводы изъ пильной и другихъ мастерскихъ, необходимыхъ при тимбировкѣ судовъ. Въ одномъ докѣ тимбировался корабль, построенный въ 1827 году; въ другомъ, строился большой транспортъ, который предполагалось вывести чрезъ мѣсяцъ и ввести туда другой корабль для тимбировки. Около доковъ лежатъ въ большомъ количествѣ лѣса: дубовые, еловые и сосновые. Отъ зданія, гдѣ находятся присутственныя мѣста порта, начинаются магазины, въ которыхъ хранятся въ значительномъ количествѣ разные запасы потребныя для снабженія судовъ; между прочимъ столовая посуда, которая отпускается на всѣ суда флота по числу офицеровъ. Есть отдѣленіе, гдѣ хранится парусина прежняго заготовленія—бумажная; теперь же заготавливаютъ они русскую парусину, которую находятъ болѣе прочною и выгодною для употребленія. Въ другихъ отдѣленіяхъ хранятся запасные пороховые ящики, также шитое бѣлье и одежда для офицеровъ и матросъ, въ количествѣ, достаточномъ для 10-ти тысячъ чловѣкъ. О формѣ офицеровъ выше было сказано; форма же матросъ слѣдующая: зимой—не толстаго, синяго сукна, двухъ бортная, длинная куртка, съ такими же брюками и башмаки; шинель короткая, темнаго цвѣта, которая надѣвается въ рукава; для часовыхъ, въ дождливое время, полагаются бурки съ капи-

шонами. Лѣтній костюмъ: бѣлыя куртки съ брюками и легкія башмаки; на головѣ у всѣхъ красныя фесы съ синими кистями. Рубахи вообще бѣлыя, но очень затѣйливы по шитью воротниковъ разными узорами, чѣмъ различаются унтеръ-офицеры, гребцы, старшины и первостатейные матросы отъ остальныхъ, имѣющихъ менѣе узоровъ на воротникахъ. Вмѣстѣ съ одеждой хранится бѣлье столовое, драпировка для каютъ, флаги и т. п.

Далѣе находится зданіе гдѣ хранятся ружья, пистолеты и мушкетоны разныхъ формъ; большая часть ружей съ ударными замками и новой формы. Кромѣ розданныхъ на всѣ суда, они имѣютъ до шести тысячъ такихъ ружей въ запасѣ; тутъ все разложено удобно и содержится въ порядкѣ. Абордажное оружіе, какъ уже было сказано, имѣютъ изъ Англіи; но вновь дѣлаютъ сами по англійскимъ образцамъ и хранятъ въ этомъ зданіи. Часть амуниціи и нѣкоторые артиллерійскіе запасы хранятся также здѣсь. Противъ этого зданія большая площадь, гдѣ разложены орудія разнаго калибра, отливка которыхъ производится въ артиллерійскомъ арсеналѣ (Топъ-хане); большая половина ихъ—новой формы, камерныя, съ прорѣзными винтами; есть много орудій системы Пексана, и вообще всѣ превосходной отдѣлки. Мѣдныя пушки въ большомъ числѣ, положены особенно и въ употребленіи для мелкихъ судовъ. По другую сторону площади въ особомъ зданіи находятся артиллерійскія мастерскія, гдѣ дѣлаются станки для орудій на суда, по образцамъ привезеннымъ изъ Англіи и принятымъ въ англійскомъ флотѣ. Работа станковъ и оковка къ нимъ даже слишкомъ щеголевата. Запасы лѣса для станковъ въ большомъ количествѣ и хорошаго качества. Артиллерійская принадлежность дѣлается тутъ же. Снаряды артиллерійскіе хранятся подъ навѣсомъ.

Далѣе идутъ магазины большихъ размѣровъ для храненія лѣсовъ, запасъ которыхъ весьма значителенъ. Доставка строе-

выхъ лѣсовъ идетъ изъ Малой Азіи, чрезъ Никомедию,\* откуда на транспортахъ, доставляютъ въ Константинополь. Рангоутныя деревья получаютъ изъ Валахіи, по Дунаю, и потомъ, въ плотахъ, на буксирѣ парусныхъ судовъ, моремъ, въ Константинополь. Мачтовый лѣсъ не особенно хорошъ; употребляемый же для кораблестроенія хвалятъ, и корабли ихъ служатъ не менѣе 25 лѣтъ. Главный строитель Мехметъ Бей имѣетъ присмотръ за всѣми постройками судовъ, которыя производятся инженерами, бывшими въ Англіи и во Франціи по нѣскольکو лѣтъ для изученія этого дѣла. Предварительно составленные чертежи кораблей и судовъ, посылаютъ, для разсмотренія, къ извѣстнымъ инженерамъ въ Лондонъ или во Францію, или принимаются безъ измѣненія чертежи судовъ уже испытанныхъ.

Мастеровыхъ въ адмиралтействѣ было прежде до пяти тысячъ человекъ, но теперъ всѣхъ не болѣе  $3\frac{1}{2}$  тысячъ. Въ настоящее время строятъ 84-хъ пуш. корабль и два парохода; могутъ же строить въ одно время до 12-ти судовъ большихъ размѣровъ. Элингъ всѣ временные, разборные; спусковые же фундаменты—плавушіе. Есть кранъ для постановки мачтъ на корабли, устроенный довольно хорошо, на каменной высокой набережной, обложенной гранитомъ\*\*. Эта часть адмиралтейства оканчивается еще нѣсколькими магазинами, (гдѣ хранится желѣзо, разные другіе матеріалы и такелажъ, который преимущественно получаютъ изъ Россіи, въ большомъ количествѣ) и еще паровою пильною машиною въ 20 силъ, которая дѣйствуетъ весьма хорошо и управляется Турками, безъ пособія Англичанъ. Далѣе по набережной, въ глубину залива, за шесть

---

\* Въ восточномъ углу Мраморнаго моря, по Турецки Иснегмидъ или Исмаидъ.

\*\* Вся набережная адмиралтейства, на разстояніи почти  $1\frac{1}{2}$  мили, обложена тесанымъ камнемъ, мѣстами же гранитомъ; стопушечныя корабли подтягиваются вплоть къ набережной и кладутъ слодви.

лѣтъ назадъ, начали устраивать мастерскія съ приспособленіемъ паровыхъ машинъ, и въ настоящее время эта часть почти окончена и въ дѣйствиіи. Для исправленія пароходовъ, есть отдѣленіе, гдѣ установленная машина въ 16-ти силъ, имѣя разные приводы, кузницу съ *фаномъ* (или особымъ раздуваломъ, по англійски *fan*) и всѣ новѣйшія приспособленія, производить всѣ работы весьма хорошо. Еще окончательно устанавливается съ разными приспособленіями, машина въ 24 силы, для большихъ желѣзныхъ работъ. Въ частяхъ оконченныхъ протягиваютъ желѣзные болты, листы, обтачиваютъ вещи большихъ размѣровъ, и имѣя установленныя здѣсь же два молота Нейсмита, (одинъ въ 1½ тона, другой въ 3 тона) съ печами во кругъ, отковываютъ превосходно, что потребуется. Отдѣленіе для работы пароходныхъ котловъ устроено весьма хорошо и сдѣланные вновь котлы нисколько не уступаютъ англійскимъ; тутъ же дѣлаются, и весьма хорошо, систерны желѣзныя для храненія въ нихъ воды на судахъ и для другихъ адмиралтейскихъ нуждъ. Къ этому отдѣленію принадлежитъ мастерская съ машиною въ 12-ти силъ, гдѣ прокатываютъ мѣдь и желѣзо; дѣлаютъ мѣдные листы, болты, гвозди и разныя другія вещи; тутъ же обтачиваютъ небольшого калибра орудія. Управляетъ этими мастерскими Англичанинъ, въ вѣденіи котораго до 20 человѣкъ рабочихъ иностранцевъ и до 300 Турокъ; по всему видно, что эта часть въ должномъ порядкѣ. Оканчивается адмиралтейство, въ сѣверной его части, канатнымъ заводомъ (на которомъ не очень хорошо приготовляются разные тросы) и мѣстомъ, гдѣ стоятъ и разбираются старые, негодные къ службѣ, корабли.

Остается упомянуть что внутри адмиралтейства гдѣ былъ прежде морской корпусъ, теперь устроенъ госпиталь на 500 человѣкъ; мнѣ говорили что онъ содержится въ порядкѣ.

Все описанное адмиралтейство расположено на сѣверномъ

берегу залива Золотой Рогъ; на противоположномъ же его берегу, т. е, собственно на городской сторонѣ, устроена паровая мельница для муки и пекарня для хлѣба, въ которой выпекають до 6-ти тысячъ хлѣбовъ, по  $1\frac{1}{2}$  фунта вѣсомъ каждый; хлѣбъ этотъ идетъ на продовольствіе матросъ въ опредѣленные дни; этотъ же заводъ выпекаетъ сухари; машина на цемъ въ 12 силъ.

По гавани, противъ адмиралтейства, устроены на сваяхъ караульные дома, откуда сторожа смотрять за всею, что ввозится и вывозится изъ порта. Суда требующія исправленія, стоятъ на мертвыхъ якоряхъ, или ошвартовленныя у набережной. Послѣ взрыва 120 пуш. корабля *Нейири-Шевкетъ*, запрещають входить въ гавань, имѣя порохъ въ крѣпѣ камерахъ; для хранения же пороха, принадлежащаго кораблямъ, устроены, недалеко за городомъ, по берегу Мраморнаго моря, небольшіе магазины. Части упомянутаго корабля теперь достаютъ, посредствомъ водолазнаго колокола, весьма успѣшно.

Въ заключеніе, о Константинопольскомъ адмиралтействѣ еще можно сказать, что порядокъ въ немъ основательный, и что всякой изъ служащихъ исполняетъ добросовѣстно порученное ему дѣло. Работы производятся успѣшно и хорошо, такъ, что и Англичане, не привыкшіе хвалить чужое, отдають должную справедливость Туркамъ въ этомъ отношеніи.

Кромѣ Константинопольскаго адмиралтейства, Турція имѣетъ еще большія верфи въ Синопѣ, въ Эрекли и на островахъ Метелинѣ и Родосѣ. Могутъ еще строить въ Пендараклии и въ Никомедіи, гдѣ собственно постройка корпусовъ обходится несравненно дешевле.

Весьма замѣчательнъ, по устройству и внутреннему порядку, артиллерійскій арсеналь (Топъ-хане). Здѣсь литейная въ большихъ размѣрахъ отливаешь превосходно, хотя и формуешь по старой системѣ. Нѣтъ калибра для нихъ невозможнаго до

62 окъ, т. е. до  $4\frac{1}{2}$  пудовъ, они отливали прежде для батарей и поставленныя теперь орудія въ Дарданелахъ ихъ работы. Въ настоящее время они отливаютъ орудія чугуныя и мѣдныя не болѣе 2-хъ пудоваго калибра новой формы, и среднимъ числомъ въ годъ могутъ отливать разной величины отъ 500 до 600 пушекъ, часть которыхъ идетъ для кораблей и вообще для флота. Ядра отливаютъ здѣсь же и весьма хорошо.

Другой литейный заводъ, только для чугуныхъ пушекъ, окончательно устраивается у С. Стефано, въ 12-ти верстахъ отъ города, и скоро начнетъ свое дѣйствіе. Въ немъ все мастерскія приводятся въ движеніе паровыми машинами. Вотъ что исполняется въ каждой мастерской. — Въ первой, гдѣ машина въ 24 силы, сверлятъ орудія и обтачиваютъ ихъ. Устроенный, по срединѣ этой мастерской, передвижной кранъ перевозитъ орудія, по рельсамъ, посредствомъ привода, изъ литейной сюда, и по отдѣлкѣ ихъ также доставляетъ въ слѣдующее отдѣленіе, гдѣ ручной работой придѣлываютъ къ нимъ замокъ, прицѣлъ и проч. Къ этой машинѣ приспособленъ станокъ, только что выписанный изъ Америки, на которомъ могутъ дѣлать два чело-вѣка, въ десять часовъ времени, до 70-ти тысячъ пистолетовъ; я не видалъ станка этого въ дѣйствіи, а потому и не смѣю подтверждать его достоинствъ. — Вторая мастерская имѣетъ машину въ 20 силъ, и превосходно приспособлена для всехъ деревянныхъ работъ; выпиливаетъ лѣсъ въ разные размѣры и по разнымъ лекаламъ, для станковъ и другихъ надобностей; выпиливаетъ ободья, огибаютъ ихъ желѣзомъ, обдѣлываетъ спицы, долбитъ, строгаютъ, обтачиваетъ, и исполняетъ много другихъ замѣчательныхъ въ своемъ родѣ работъ, и въ большихъ размѣрахъ. — Третья мастерская, приводится въ дѣйствіе машиною въ 12 силъ, для работъ слѣсарныхъ, имѣетъ фанъ для кузницъ и приспособлена еще къ сверленію и обтачиванію малыхъ орудій. Находясь почти въ срединѣ заведенія, имѣетъ приспособлен-

ные къ машинѣ шпиги, для перевоза тяжестей по разнымъ направлениамъ. — Четвертая мастерская, съ машиною въ 10 силъ, для желѣзныхъ работъ; здѣсь устанавливаются также два молота Нейсмита, въ одинъ и въ два тона вѣсомъ. Къ этимъ мастерскимъ примыкаютъ магазины для складки лѣсовъ, желѣза и проч., что заготовлено въ большомъ количествѣ и превосходнаго качества. Работа станковъ для горныхъ орудій очень хороша, всѣ станки разбираются легко, и скоро укладываются для перевоза. Здѣсь же есть отдѣленіе, гдѣ готовятъ полную упряжь для лошадей и муловъ, по образцу поставленному на срединѣ залы.

Изготовленные орудія, послѣ предварительной ихъ пробы, укладываютъ по родамъ и калибрамъ, подъ навѣсомъ; около нихъ разставляютъ также изготовленные станки.

Тутъ же есть модельная, въ которой довольно большая коллекція моделей, проектированныхъ орудій и оружія разныхъ формъ и методъ.

Зданіе, назначенное собственно для хранения оружія, упряжи, станковъ и разныхъ вещей, употребляемыхъ въ сухопутной, конной и горной артиллеріяхъ, приводится теперь къ окончанію. Домъ Паши, управляющаго этимъ заведеніемъ, также почти готовъ; онъ строится изъ мальтійскаго камня, какъ и всѣ мастерскія и магазины. Набережная сдѣлана изъ крѣпкаго тесанаго камня и обнесена желѣзной рѣшеткой, которая идѣтъ и кругомъ арсенала, отдѣляя его отъ всего окружающаго. По набережной установлены орудія, разныхъ калибровъ и на разныхъ станкахъ, общеупотребительныхъ въ настоящее время на судахъ и на батареяхъ; при нихъ имѣется вся принадлежность, а также замки и прицѣлы разныхъ методъ (\*). Вообще

---

(\*) Говорили мнѣ, что теперь всѣ береговя батареи Константинополя и Дарданелъ имѣютъ у орудій приспособленные ударные молотки и прицѣлы.



это заведеніе въ большомъ порядкѣ и находится подъ управленіемъ Ахмета-фетги Паши, извѣстнаго своими познаніями по артиллеріи и механикѣ. Мастеровыхъ на заводѣ всѣхъ до 500 человекъ; жалованья получаютъ они отъ 5 до 25 піастровъ въ день, что составляетъ отъ 30 коп. до 1½ рубля серебромъ. Меня увѣряли, что въ настоящее время на заводѣ этомъ нѣтъ Англичанъ и вообще иностранцевъ и дѣйствительно, я не встрѣчалъ ни одного. Всѣми машинами управляютъ тутъ Турки, обученные Англичанами, которые послѣ установки машинъ, были наняты только на два года, съ условіемъ приучить къ этому дѣлу Турокъ. Можно полагать, что заведеніе это, черезъ короткое время по приведеніи въ полное дѣйствіе, будетъ однимъ изъ замѣчательныхъ въ своемъ родѣ.

Къ управленію Ахмета-фетги Паши принадлежатъ также пороховые заводы (*Барутъ-хане*), находящіеся въ 15-ти верстахъ отъ Константинополя, на берегу Мраморнаго моря, при мѣстечкѣ С. Стефано. Они переданы одному богатому Армянину, который обязанъ доставлять правительству опредѣленное число барелей пороху, извѣстной силы. Сколько я могъ замѣтить, порохъ на видъ не особенно хорошъ, при пробѣ же оказался довольно сильнымъ. На этомъ заводѣ всѣ работы производятся посредствомъ шести паровыхъ машинъ, въ 5 силъ каждая. Паръ проведенъ на большое разстояніе, чтобы удалить огонь отъ пороха. Нѣкоторыя работы производятся тутъ и лошадьми. Селитру и сѣру имѣютъ изъ Азіи и съ острова Родоса въ большомъ количествѣ; уголь выжигаютъ сами, въ желѣзныхъ цилиндрахъ, весьма хорошо. Всего пороху заготовлено и хранится въ магазинахъ, устроенныхъ въ нѣкоторомъ разстояніи отъ завода, 42 тысячи барелей; каждой барель нѣсколько болѣе трехъ пудовъ. Въ годъ заводъ можетъ выдѣлывать, безъ пособія вспомогаельной фабрики (которая теперь не въ дѣйствіи), около 12-ти тысячъ пудовъ, имѣя рабочихъ до ста человекъ.

Отъ пороховыхъ заводовъ, нѣсколько ближе къ городу, въ мѣстечкѣ *Зайтынь Бурну* устроены пароходные заводы; только два года еще какъ они въ дѣйствиі, но по размѣрамъ своимъ и внутреннему устройству они въ состояніи производить весьма значительныя работы. Желѣзную руду получаютъ изъ Анатоліи, также изъ Самакова (что въ Румелии, 25 миль къ юго-востоку отъ Инады) и еще съ Принцевыхъ острововъ, которые въ разстояніи отъ завода не болѣе 20 миль. На заводѣ хорошее устройство печей для плавленія и очищенія руды, изъ которой получаютъ чистаго желѣза до 65 процентовъ; оно крѣпко, но не довольно мягко, и потому часть мягкаго желѣза всегда покупаютъ изъ Россіи и изъ Англій. Мѣдь употребляютъ свою, привозимую изъ рудниковъ Токата, въ малой Азіи, и руда даетъ около 28-ми процентовъ чистой весьма хорошей мѣди. Землю и песокъ для формованія имѣютъ къ нѣсколькимъ верстамъ отъ завода. Уголь также свой, открытый въ большомъ количествѣ въ Эрекли, не подалеку отъ Бургаса и Месемврин, почти у берега Чернаго Моря, въ 106 миляхъ къ NW-ту отъ Константинополя. Разработка этого угля началась недавно, и судя по верхнимъ слоямъ можно думать, что далѣе уголь будетъ превосходнаго качества и не уступитъ лучшему англійскому Ньюкастельскому углю. Такимъ образомъ желѣзо, мѣдь и уголь тамъ почти все свои. Мастерскія начинаются большимъ зданіемъ, гдѣ паровая машина въ 35 силъ приводитъ въ дѣйствиі все станки для сверленія, обтачиванія и другихъ работъ, чтобы дѣлать машины для пароходовъ даже до 1000 силъ; устройство всего этого превосходное и вполне современно; все работы производятся весьма скоро и отчетливо. Я видѣлъ почти оконченыя двѣ машины, въ 35 силъ каждую, которыя назначены для выкачиванія воды изъ доковъ; образцомъ для нихъ приняты были имѣемыя на заводѣ въ ту же силу англійскія машины; при сравненіи ихъ оказывается, что свои ни-

сколько не уступают отдѣлкою вышеснымъ. Прежде еще заводъ этотъ сдѣлалъ машины, въ 160 силъ, для желѣзнаго парохода; корпусъ котораго былъ выписанъ изъ Англіи въ частяхъ и собранъ на заводѣ очень хорошо. Въ настоящее время этотъ пароходъ считается однимъ изъ лучшихъ по исправности своей машины, которую управляютъ турецкіе механики. Здѣсь кѣтати замѣтить, что желѣзнаго судостроенія въ Турціи еще не производится. Директоръ завода сказывалъ что они ожидаютъ приказанія, начать машину въ 500 силъ, для парохода, который предполагаютъ строить въ Константинопольскомъ адмиралтействѣ.

Слѣдующая мастерская есть литейная въ большомъ размѣрѣ; на которой можно отливать вещи до 30 тоновъ вѣсомъ; устройство всего весьма хорошо. Фанъ приспособленъ къ машинѣ въ 35 силъ, которая также приводитъ въ дѣйствіе станки для прокатыванія желѣза листоваго и болтоваго, всѣхъ размѣровъ. Для производства большихъ желѣзныхъ работъ, здѣсь же устроены еще разные молоты, кромѣ двухъ молотовъ системы Нейсмита въ  $2\frac{1}{2}$  и въ 5 тоновъ. Работа производится тутъ весьма отчетливо и ловко.

Для моделей и лекаловъ разныхъ мелкихъ вещей и пароходныхъ машинъ въ разные силы, есть особое отдѣленіе, но оно приводится еще въ порядокъ. Здѣсь я видѣлъ почти готовые модели для одной машины въ 500 силъ.

Отдѣленіе гдѣ дѣлаютъ котлы для пароходовъ, устроено въ большихъ размѣрахъ; имѣетъ машину въ 12 силъ со всѣми новѣйшими приспособленіями для успешнаго и хорошаго производства работъ; сдѣланные тутъ котлы, какъ мѣдные такъ и желѣзные, не уступаютъ англійскимъ, имѣемымъ здѣсь для образца.

Также есть особое отдѣленіе для выдѣлки рельсовъ, которые употребятся на заводѣ, чтобы облегчить перевозъ тяжестей, и потомъ для предполагаемой желѣзной дороги отъ

С. Стефано въ Константинополь, которая соединить все построенныя тутъ фабрики и заводы. При этомъ паровозы и остальное устройство полагаютъ выписать изъ Англїи.

Близъ набережной установлена машина въ 30 силъ, которая накачиваетъ воду во все концы заведенїя; эта же машина приспособлена для фановъ, которыя дѣйствуютъ при очищенїи руды.

Мастеровыхъ на заводѣ считается въ настоящее время до 600 человекъ; сверхъ того много есть иностранцевъ, которымъ платятъ большія деньги, и дѣлая вновь машины, вѣроятно долго еще будутъ имѣть въ нихъ нужду. Для жилья мастеровыхъ построены внутри заведенїя большія трехъ этажныя казармы, въ которыхъ легко помѣстится могутъ до 2500 человекъ. Для управляющаго заводомъ и его канцелярїи, также и для офицеровъ, есть особое зданіе; а на случай прїѣздовъ Султана, небольшой хорошо меблированный домъ. Все зданїя каменные, вполне соответствующія своему назначенїю. Мастерскія же такъ обширны, что мѣста и инструментовъ для работъ достаточно для всехъ 2500 человекъ. Заводъ обнесенъ высокою стѣною, которая не менѣе полутора верстъ въ окружности.

Вообще о заведенїи этомъ можно сказать, что оно, по устройству своему, можетъ производить весьма значительныя работы; но изъ словъ директора завода (который въ чинѣ генералъ-маіора и природный Турокъ), я могъ заключить, что издержки слишкомъ велики, такъ, что было бы выгоднѣе выписывать все изъ Англїи готовое, но онъ относитъ это единственно къ тому, что въ началѣ все идетъ не такъ, какъ слѣдуетъ, и что скоро можно будетъ достигнуть болѣе выгодныхъ результатовъ; онъ заключилъ тѣмъ, что главное уже сдѣлано — остальное легко сдѣлать.

Разсмотрѣвъ въ подробности Турецкїй флотъ, главное адми-

ралтейство и всѣ заведенія, принадлежащія собственно морской части, я могу сказать, что они чрезвычайно богаты средствами; настоящее устройство всего дѣлаетъ ихъ совершенно независимыми, а желаніе довести все до лучшаго состоянія замѣтно даже въ каждомъ младшемъ офицерѣ, не говоря о старшихъ. Дѣятельность Капудана Паши удивительна: онъ не пропускаетъ дня, чтобы не посѣтитъ двухъ или трехъ судовъ своего флота; въ адмиралтействѣ бываетъ ежедневно; съ подчиненными строго, но не унижаетъ ихъ достоинствъ, правомъ ему дозволеннымъ, и вообще слѣдитъ за всѣми улучшеніями, вводимыми въ другихъ флотахъ, принимая у себя испытанное и признанное полезнымъ. О винтовыхъ корабляхъ я могъ замѣтить, изъ словъ Капудана Паши, что онъ признаетъ пользу ихъ, имѣя въ виду дѣлать новые корабли, не иначе какъ съ винтами; для чего избѣгаетъ, въ настоящее время, излишнихъ издержекъ по содержанію флота, стараясь только поддерживать старые корабли, чтобы собравшись съ средствами, быть въ состояніи скорѣе приняться за исполненіе этого предпріятія. — Команды на видъ бравыя и здоровыя; суда укомплектованы ими даже съ избыткомъ; наконецъ, корабли имѣютъ все то, что долженъ имѣть каждый исправный военный корабль. Изъ всего этого окончательно можно вывести заключеніе, что въ Турецкомъ флотѣ недостаетъ только понимающихъ управленіе кораблями и флотомъ. Если и это имъ не трудно имѣть въ случаѣ необходимости, тогда на Турецкій флотъ должно смотрѣть, какъ на флотъ имѣющій большую силу и значеніе.

Статья о Турецкомъ флотѣ, помѣщенная въ изданныхъ въ 1851 году, письмахъ о Турціи (*Lettres sur la Turquie, par M. A. Ubicini*), можетъ во многомъ подтвердить мои заключенія и въ нѣкоторыхъ случаяхъ послужить дополненіемъ, а потому я счелъ не лишнимъ приложить ее въ переводѣ.

Возставленіе Турецкаго флота было дѣломъ трехъ Капуданъ-

Пашей, и всё она, въ особенности же первый, должны быть причислены къ самымъ замѣчательнымъ людямъ своего времени.

Первый Капуданъ-Паша былъ тотъ знаменитый *Гассанъ*, названный Ель Гази (*el ghasi*)\*, котораго жизнь и дѣянiя скорѣе кажутся достопаиємъ легенды, нежели исторiи. Онъ командовалъ *Капуданой* или адмиральскимъ кораблемъ въ тотъ самый день, или лучше сказать въ ту гибельную ночь, которая была свидѣтельницею уничтоженiя Турецкаго флота въ Чесменскомъ заливѣ  $\left( \begin{array}{c} 26 \text{ Юня} \\ 7 \text{ Юля} \end{array} \right. 1770$ ). Спасшись, почти одинъ, изъ всѣхъ погибшихъ, во время пожара его корабля и крушенiя другихъ судовъ, Гассанъ возвратился въ Константинополь. Султанъ Махмутъ сдѣлалъ его Капуданъ-Пашею и онъ началъ длинную цѣль подвиговъ, заставившихъ историковъ дать ему названiе *Крокодила морскихъ сраженiй*. Въ то же время предпринялъ онъ преобразование флота. До тѣхъ поръ турецкая эскадра, выходившая только въ лѣтнiе мѣсяцы изъ Константинополя, для собранiя податей съ жителей острововъ, или для крейсерства противу пиратовъ въ Архипелагѣ и у береговъ Сирiи, состояла изъ линейныхъ кораблей и большихъ фрегатовъ, называвшихся *каравеллы*, свободному движенiю которыхъ мѣшала ихъ собственная огромность и тяжесть чудовищнаго рангоута. Это обстоятельство и было важною причиною Чесменскаго несчастiя. Болѣе удобные въ управленiи турецкiе корабли могли бы уйти сквозъ Русскiй флотъ,—а потому съ того времени постройка каравель оставлена, и турецкiя военныя суда приняли форму, которая стала болѣе походить на

---

\* Титулъ этотъ воздаваемый султанамъ и побѣдоноснымъ военачальникамъ, соответствуетъ совершенно титулу Императора у Римлянъ.

форму судовъ Европейскихъ; но вооруженіе, матеріальная часть и составъ экипажей остались тѣже. Гассанъ былъ сдѣланъ Визиремъ; непрерывныя войны удерживали его вдали отъ Константинополя, и дѣло, предпринятое имъ, осталось недоконченнымъ\*.

Только два года спустя послѣ его смерти, *Кучукъ-Гуссейнъ* снова взялся за преобразование Турецкаго флота. Судьба Кучукъ-Гуссейна не менѣе удивительна, какъ и судьба его предшественника. Рожденный въ Грузіи, рабъ, подобно Гассану, онъ почти съ самаго дня рожденія, отданъ былъ въ услуженіе Султану Селиму, съ которымъ, будучи однихъ лѣтъ и раздѣляя одинаковое заточеніе, онъ росъ во взаимной съ нимъ привязанности до самаго того дня, когда Селимъ, сдѣлавшись Султаномъ, назначилъ Гуссейна Капуданъ Пашею, а потомъ, спустя нѣсколько времени, отдалъ за него и сестру свою. Смѣлый, неутомимый; характера твердаго, справедливаго и великодушнаго; увѣренный въ благосклонности своего властелина, чьи мысли и планы о преобразованіи онъ раздѣлялъ вполнѣ—Гуссейнъ рѣшился произвести совершенный переворотъ въ вѣренномъ ему управленіи, и успѣлъ въ этомъ совершенно.

Онъ началъ тѣмъ, что вызвалъ инженеровъ-строителей изъ Франціи и Швеціи. Директорія прислала Г. г. Руа, Брюна и Бенуа; Швеція, съ своей стороны, отправила въ Константинополь многихъ инженеровъ, изъ которыхъ одинъ, г. Роде,

---

\* Гассанъ родился въ Персіи, въ дѣтствѣ еще уведень былъ Турками въ рабство, и проданъ ими какому-то жителю Родоса; потомъ отданъ въ солдаты и взятъ на службу въ намѣстничество Алжирское. — Произведенный въ высшій чинъ, онъ принужденъ былъ бѣжать въ Испанію; потомъ въ Неаполь, откуда и былъ вызванъ въ Константинополь великимъ визиремъ Рагибъ-Пашею; сдѣлался командиромъ корабля, великимъ адмираломъ, визиремъ и въ 1790 г. окончилъ шнуркомъ, жизнь исполненную приключеній, славы и несчастія.

сдѣлался полезнымъ постройкою бассейна и многихъ другихъ гидравлическихъ работъ. Менѣе, нежели въ шесть лѣтъ, около 20 линейныхъ кораблей, выстроенныхъ по чертежамъ принятымъ въ Туловскомъ портѣ, вышло изъ верфей Константинополя, Синопа и Родоса. Турки усвоили названія, употребляемые во Французскомъ флотѣ; математическая школа, основанная около 1770 года Барономъ Тоттомъ, была совершенно преобразована и получила болѣе 200 воспитанниковъ, предназначенныхъ доставлять флоту офицеровъ и инженеровъ. Флотскіе экипажи также, какъ и морскіе солдаты, подверглись безпрестанному учению и неумолимой дисциплинѣ. Наконецъ приведена была въ исполненіе правильная вырубка великолѣпныхъ лѣсовъ въ южной цѣпи Тавриса, и стали добывать ежегодно изъ Токатскихъ рудъ, огромныя массы мѣди, для обшивки кораблей и другихъ надобностей.

Смерть Гуссейна, вскорѣ за которой послѣдовало и сверженіе Селима, остановила это движеніе, и состояніе флота Оттоманскаго все болѣе и болѣе клонилось къ упадку, до того времени, пока Султанъ Махмудъ не назначилъ въ должность великаго адмирала *Тагирь-Пашу*. Обстоятельства были критическія. То было въ ту самую пору, когда Россія объявила войну Портѣ, еще окровавленной свѣжею раню Наварина. Морскія силы Турціи, считавшіяся, въ 1827 году, въ 20 линейныхъ кораблей, 15 фрегатовъ и до 32 судовъ меньшаго ранга, доведены были до того, что имѣли только до 30 судовъ (на половину безъ мачтъ) приведенныхъ въ Константинополь Тагирь Пашею, который, въ пагубный день Наваринской битвы командовалъ оттоманскою дивизіею. Вскорѣ образованіе Греческаго королевства (протоколъ 22 марта 1829 г.), отнимая у Турціи острова Идру и Спецдію, которые большею частію снабжали ея флотъ экипажами—нанесло, казалось, послѣдній ударъ оттоманскому флоту. Что станетъ съ нимъ



безъ Грековъ? Возможно ли будетъ сдѣлать когда-либо матросовъ и лоцмановъ изъ Турокъ, до тѣхъ поръ исключительно посвященныхъ службѣ у орудій? Надобно было создавать новый флотъ, строить, вооружать, снабжать людьми, и все это съ бюджетомъ никогда не превышавшимъ 40,000,000 пиастровъ (9,200,000 франковъ). Искусство и энергія Тагиръ-Паши помогли всему; совершенный морякъ, патриотъ искренній, хотя мнѣнія противнаго реформѣ; онъ вызвалъ наружу всѣ средства своего отечества и значительно поддерживаемый Франціей, и въ особенности Англійей, успѣлъ, въ продолженіе десятилѣтняго управленія своего (1829 — 1839) не только загладить уронъ, нанесенный бѣдствіемъ Наварина, но и организовать новый флотъ, который далъ Турціи возможность занять почетное мѣсто между второстепенными морскими державами\*. Эскадра оттоманская, преданная Мехмету Али, измѣною Ахметъ Февзи Паши, состояла не менѣе какъ изъ 18-ти линейныхъ кораблей, одного корвета и трехъ бриговъ.

Годы съ 1840 по 1850 были особенно замѣчательны уве-

---

\* Это тотъ самый Тагиръ-Паша, котораго Султанъ Махмудъ посылалъ, въ 1830 г. къ Алжирскому Дею, имѣя въ виду склонить его дать Франціи требуемое ею удовлетвореніе. Но въ это самое время экспедиція была дѣломъ уже рѣшеннымъ и все рассчитано было такъ, чтобы посланный Порты Оттоманской не успѣлъ въ своемъ порученіи.—По прибытіи его въ Алжиръ, французскій флотъ преградилъ ему путь; въ Тулонѣ его весьма долго держали въ карантинѣ, не позволяя съѣхать на берегъ. Наконецъ онъ принужденъ былъ возвратиться въ Константинополь, весьма недовольный встрѣченными затрудненіями и не получивши никакого результата изъ своего путешествія.

Тагиръ Паша умеръ въ 1850 году, генералъ губернаторомъ Босніи. Лѣта увеличили только жестокость характера, раздражительнаго отъ природы, и не разъ варварскіе поступки его производили мятежи во ввѣренной ему области.

личением пароходства. Морскія силы Турціи, въ апрѣлѣ 1849 года, состояли изъ 75-ти судовъ; а именно:

Названія Кораблей.	Пушки.	Экипажи.
Махмудіе . . . Махмудъ . . .	130 —	900
Месъудіе . . . Счастливый . . .	130 —	900
Миссръ* . . . Египеть . . .	120 —	900
Нейири Шевкетъ, трехдечный, взорванъ въ 1850 году; слѣдующіе корабли двухдечные:		
Фетхіе . . . Побѣдитель . . .	90 —	800
Мукадеми-Хаиръ. Предвѣстникъ счастья	90 —	800
Пейки Зафаръ . . . Посланникъ побѣды	90 —	800
Тешрифіе . . . Почтенный . . .	90 —	800
Решидъ . . . Решидъ . . .	90 —	800
Иджляліе . . . Величественный	80 —	700
Неджми Шевкетъ. Созвѣздіе Могущества	80 —	700
Искендеріе . . . Александръ . . .	80 —	700
Мэдждудіе . . . Великолѣпный . . .	80 —	700
Пейки-Месерретъ-Посланникъ радости	76 —	700
Бурджи-Зафаръ . . . Созвѣздіе побѣды	76 —	700
Тевфикіе . . . Услужливый . . .	76 —	700
Нусретіе . . . Побѣдоносный . . .	74 —	600

*Фрегаты:*

Низаміе . . . Порядокъ . . .	64 —	500
Фазлуллахъ . . . Божія благодать	64 —	500
Навики-Бахри . . . Морская стрѣла	64 —	500
Авнуллахъ . . . Божія помощь . . .	56 —	400
Фейзи-Рахманъ . . . Милосердый . . .	56 —	400

\* Корабль этотъ, равно какъ *Решидъ* и *Искендеріе* составляли часть Египетскаго флота. Они были присланы Султану въ 1850 году, Губернаторомъ Аббасъ Пашею въ зачетъ за недоимки въ податяхъ.

## Навики-Шереф-Ресанъ. Побѣдоносная

	стрѣла . . .	56	пуш.	400 чел.
Арусіе . . .	Новобрачная .	56	—	400 —
Шаадіе . . .	Веселый . . .	56	—	400 —
Кавси-Зафаръ .	Лукъ побѣды .	52	—	400 —
Миръаати-Зафаръ	Зеркало побѣды	52	—	300 —
Несими-Зафаръ .	Зефиръ побѣды	52	—	300 —
Неджмъ-Фешанъ.	Лучезарный . .	52	—	300 —
Кайди-Зафаръ	Путеводитель побѣды.	52	—	300 —
Шехâби-Бахри .	Морское пламя .	52	—	300 —

Корветовъ двѣнадцать, отъ 44 до 18 пушекъ и отъ 260 до 150 чел.; четыре брига отъ 18 до 12 пуш. и отъ 150 до 100 чел. команды; 14 шкунъ, тендеровъ и проч.

Шесть пароходовъ-фрегатовъ, въ 800 и 450 силъ, и восемь паровыхъ корветовъ и малыхъ пароходовъ.

(Въ это число конечно не входитъ коммерческое пароходство.)

Всего 74 судна (не считая Неййри-Шевкета), какъ парусныхъ такъ и паровыхъ, вооруженныхъ около 4000 пуш. и имѣющихъ до 15.000 человекъ команды.

Войдемъ теперь въ нѣкоторыя подробности относительно личнаго и матеріальнаго состава флота.

Лица. Морское вѣдомство ввѣрено управленію *Капудана Паши* (великаго адмирала), нынѣ *Сулеймана Паши*, съ помощію Адмиралтейскаго совѣта (*Меджлиси-Бахри*).

Главный Штабъ состоитъ изъ пяти адмираловъ (*Феріки Бахри*): три въ дѣйствительной службѣ и два въ адмиралтейскомъ совѣтѣ. *Ахметъ-Паша* Главный Командиръ флота.

*Мустафа-Паша* Капудана\* Эскадренный Начальникъ,

---

\* Слово *Капудана*, также какъ и слова *Патрона* и *Реале*, суть старыя турецкія морскія термины, употребляемые для означенія

*Махмудъ-Паша*, лиманъ-реиси — командиръ Константинопольскаго порта.

*Рагибъ-Паша*, Президентъ адмиралт. совѣта.

*Джемаледдинъ-Паша*, Членъ адмиралт. совѣта.

Три вице-адмирала: (*бахриѣ ливаси*).

*Османъ-Паша*, Патрона.

*Гассанъ-Паша*, Директоръ морскихъ заводовъ (*Ипликъ-хане Мудири*).

*Салихъ-Паша*, Директоръ фабрикъ (*фабрика Мудери*).

Восемь контръ-адмираловъ: (*бахриѣ-миръ-алаи*).

*Гуссейнъ-Бей*, Реала.

*Пиръ-Магаммедъ-Бей*, Начальникъ флотиліи въ Персидскомъ заливѣ.

*Ахметъ-Бей*, Начальникъ Дунайской флотиліи.

*Юсуфъ-Бей*, и еще три члена адмиралтейскаго совѣта.\*

*Мехметъ-Бей*, главный строитель (*мимаръ-баши*).

Вышшіе офицеры флота и арміи, такъ сравнены въ чинахъ и жалованьи: адмиралы съ *фериками* (дивизионными генералами), вице-адмиралы съ *ливаси* (бригадными генералами) и контръ-адмиралы съ *миръ-алаи* (полковниками). Командиръ и флагъ-капитанъ адмиральскаго корабля *Махмудіѣ* имѣеть также чинъ полковника. Главный Штабъ флагманскаго корабля составляютъ: командиръ *Сувари*, имѣющій чинъ

главныхъ начальниковъ эскадры. Говоря о корабляхъ, на которыхъ вышшіе офицеры имѣли свои флаги, также называли ихъ кораблями *Капудана*, *Патрона* и *Реале*. Что же касается до корабля, на которомъ сидитъ Капуданъ-Паша, его и теперь называютъ *Кораблемъ Паши*.

\* Адмиралтейскій Совѣтъ имѣеть, сверхъ того еще четырехъ членовъ, какъ то: одного высшаго офицера, имѣющаго чинъ Подполковника, одного Улема изъ разряда *Мудери* и двухъ секретарей.

подполковника;\* помощникъ командира, *Икинджи-сувари*, соотвѣтствующій армейскому майору; *Ходжа*, въ должности *алаи-амини* или казначея и адъютанта. Офицеровъ 16, обязанныхъ преимущественно командованіемъ частями экипажа и соотвѣтственныхъ капитанамъ арміи. Лекаръ (*Хекимъ*), два фельдшера (*Джеррахъ*) и священникъ (*Имамъ*).

Каждый корабельный экипажъ состоитъ изъ 900 или 800 матрозовъ, въ числѣ которыхъ есть артиллеристы, и образуетъ восемь ротъ организованныхъ почти также какъ роты линейнаго полка; каждая рота имѣетъ своего капитана (*Юзь-баши*), своего поручика (*Мулазимъ*), своихъ сержантовъ (*Чаушъ*), капраловъ (*Онъ-баши*) и солдатъ (*Неферъ*). Этотъ новый корпусъ замѣнилъ прежнихъ *Калинджи* (простыхъ матрозовъ), собственно употреблявшихся для вооруженія судовъ и для такелажныхъ работъ. Султанъ Махмудъ уничтожилъ послѣднеупомянутыхъ матрозовъ, вскорѣ послѣ истребленія Янычаръ. Жалованье тоже что и въ арміи.

Кромѣ этого есть еще морской полкъ солдатовъ (*Бахрие-алаи*) изъ 4000 человекъ, подъ главнымъ начальствомъ Бригаднаго генерала (*бахрие-аскери-Диваси*).

Экипажи многочисленны, иногда даже слишкомъ, и порядочно выучены. Что же касается до морскаго образованія, то свѣдѣнія, доставляемые нашими морскими офицерами (*Французами*), командированными въ Турцію, и начальниками нашихъ станцій въ Левантъ, доказываютъ единогласно, что оно дѣлаетъ постоянные успѣхи въ продолженіи многихъ лѣтъ. Маневры и стрѣльба въ цѣль производится съ большою точностію. Отно-

---

\* *Сувари* есть офиціальный терминъ, общепотребительное же слово есть *Капитанъ*, испорченное италіанское *Капитано*. Другіе же командиры кораблей и судовъ имѣютъ чинъ подполковниковъ *Бимъ-баши*, или просто *Колассе*, смотря по рангу судна.

ейтельно же личной храбрости Турокъ должно предполагать, что и теперь они показали бы себя такими же, какими мы видѣли ихъ при Наваринѣ, гдѣ они дрались съ невѣроятнымъ ожесточеніемъ, и пали только подъ превосходствомъ Европейской тактики.

Матеріалы. Постройка турецкихъ судовъ превосходна, съ сознанія даже офицеровъ Британскаго флота\*.

Машины ихъ паросходовъ сдѣланы въ Англіи и по лучшимъ правиламъ вообще.

Артиллерія въ хорошемъ состояніи, не смотря на то, что она не подверглась еще всѣмъ измѣненіямъ, введеннымъ недавно въ нашемъ флотѣ. Въ послѣднее время много занимались приобученіемъ къ цѣлевой стрѣльбѣ.

Морской арсеналъ въ Константинополѣ (Терсани), выстроенный въ 984 эгиру (1576 г.); на разстояніи одной мили отъ входа въ Золотой рогъ,\*\* есть одинъ изъ лучшихъ въ цѣломъ

\* Турецкій флотъ замѣчательнъ въ отношеніи великолѣпія постройки. *Махмудіе* 600 тоннъ болѣе *Каледоніи*; и во всѣхъ рангахъ судовъ, Султанъ можетъ выставить суда равныя лучшимъ изъ англійскихъ. Матеріалы у нихъ превосходнѣе употребляемыхъ для такихъ же построекъ на западѣ.

\*\* Это тотъ самый знаменитый портъ, образуемый однимъ рукавомъ Босфора и оканчивающійся двумя рѣками *Кіаіатъ* — *Кхане-Суйу* и *Али-бей-Суйу*, древними *Сидарисъ* и *Барбизесъ*, которыя въ немъ соединяются. Направленіе свое онъ имѣетъ отъ востока къ западу, а длина его отъ оконечности *Серай-Бурну* до *Сладкихъ водъ* (такъ называются двѣ небольшія рѣчки, о которыхъ я только что говорилъ) простирается на 8 версты. Ширина до версты, а глубина такая, что стопушечные корабли могутъ, не подвергаясь опасности, подходить къ самому берегу; вмѣстѣ же въ себѣ онъ можетъ болѣе 1200 большихъ судовъ. Сверхъ того, посредствомъ естественнаго явленія, происходящаго отъ столкновенія противоположныхъ теченій, онъ обладаетъ свойствомъ — не засариваться.

мірѣ. Окруженный великолѣпною, изъ тесаннаго камня, набережною (длиною  $1\frac{1}{2}$  мили) — которой корабли, оставаясь на глубинѣ, могутъ касаться своими кормами — онъ имѣетъ четыре верфи, два бассейна для починки кораблей, кузницы, канатный заводъ и проч. Однимъ словомъ все, что нужно для того чтобы строить, починивать и снаряжать флотъ для выхода въ морѣ. Онъ расходуетъ ежегодно 30000 центнеровъ желѣза, привозимаго изъ Англіи, Россіи и изъ рудъ Самакова, и 12000 центнеровъ мѣди — изъ рудниковъ Токата. Строевой лѣсъ достаютъ съ горъ Малой Азіи, и привозятъ въ Исмидъ (Никомедія), откуда отъ 15 до 20 судовъ постоянно заняты перевозкою его въ Константинополь. Мачтовый лѣсъ, доставляемый Булгаріей и Валахіей, пригоняютъ къ устью Дуная, гдѣ дѣлаютъ изъ него плоты, съ мачтами и парусами, и такимъ образомъ доставляютъ его по Черному морю, въ весеннюю пору, въ Константинополь. Такелажъ и парусину привозятъ изъ Россіи, которая ежегодно доставляетъ отъ 12 до 15000 центнеровъ. Турція обладаетъ еще другими верфями, но менѣе важными въ Синопѣ и Эрекли—на Черномъ морѣ, и на островахъ Родосѣ и Метелинѣ—въ Архипелагѣ.

## ДУХОВЫЯ МАШИНЫ ЭРИКСОНА.\*

Въ Соединенныхъ Штатахъ съ нетерпѣніемъ ожидаютъ окончательныхъ результатовъ опыта съ новымъ судномъ, которое

---

\* О машинахъ Эриксона говорено уже было въ М. Сб. минувшаго года, Т. VIII страницы: 79, 152 и 411. Но здѣсь мы постарались представить обзоръ всего что доселѣ извѣстно объ этихъ машинахъ, равно какъ и о суднѣ Эриксона.

будетъ приводиться въ движеніе духовою машиною, изобрѣтенною капитаномъ Эриксономъ. Важность этого опыта заключается въ томъ, что онъ долженъ рѣшить участь паровыхъ машинъ. По этому поводу американскія газеты теперь постоянно наполняются разсужденіями о преимуществахъ духовой машины, и предсказаніями о томъ переворотѣ, какой она, въ случаѣ удачи опыта, произведетъ не только въ мореплаваніи, но и во всѣхъ механическихъ искусствахъ.

«Если бы капитанъ Эриксонъ, говорить *New-York Home Journal*, не былъ человѣкомъ ученымъ, однимъ изъ тѣхъ людей, которые пріобрѣтаютъ уваженіе больше дѣлами, нежели словами, то ни какая нація не рѣшилась бы такъ довѣряться ему, и не ожидала бы съ такою заботливостію испытанія изобрѣтеннаго имъ новаго способа движенія. Если труды изобрѣтателя увѣнчаются полнымъ успѣхомъ, то машина его будетъ однимъ изъ полезнѣйшихъ открытій въ свѣтѣ. Мы приведемъ здѣсь преимущества этой машины предъ обыкновенною паровою, и тогда легко будетъ представить себѣ, что она дѣйствительно можетъ произвести переворотъ не только въ мореплаваніи, но и во всѣхъ работахъ, гдѣ употребляются машины.»

1). Духовая машина расходуетъ топлива только около десятой части того количества, какое необходимо для обыкновенной паровой машины одинаковой силы. Отсюда слѣдуетъ, что судно движимое такою машиною можетъ совершать продолжительныя отдаленныя плаванія, не имѣя надобности заходить куда либо для возобновленія запаса топлива. Этотъ способъ движенія, если онъ вполнѣ удастся, даже чувствительно уменьшить значеніе и употребленіе паруснаго флота. Съ другой стороны, онъ можетъ быть приложенъ, съ подобными же выгодами, къ машинамъ береговымъ, и замѣнить прочихъ двигателей употребляемыхъ въ разныхъ механическихъ производствахъ; онъ породитъ множество новыхъ механизмовъ, и, мо-



жать быть, осуществить въ иномъ видѣ лавнишнюю идею о паровыхъ экипажахъ для обыкновенныхъ дорогъ.

2). Цѣна духовой машины та же, что и паровой одинаковыхъ размѣровъ, но безъ котловъ.

3). Для управленія механизмомъ, достаточно четвертой части прислуги, употребляемой при обыкновенныхъ паровыхъ машинахъ.

4). Лучшее топливо для новой машины есть антрацитъ, который имѣетъ то преимущество, что почти не издаетъ дыма; слѣдовательно не потребуется имѣть высокихъ дымовыхъ трубъ и устранятся другія неудобства отъ дыма.

5). Нѣтъ опасности отъ взрыва котловъ, потому что котловъ здѣсь нѣтъ. Самое важное неблагоприятное обстоятельство, могущее послѣдовать отъ разстройства механизма, или отъ нерадиваго надзора за нимъ, есть то, что машина остановится.

6). По чрезвычайной простотѣ устройства, машина требуетъ весьма ограниченныхъ издержекъ на ремонтъ, и можетъ служить гораздо продолжительнѣе въ сравненіи съ паровою.

«Все сказанное здѣсь не мечта изобрѣтателя, и не приманчивыя его обѣщанія, а факты, доказанные двумя духовыми машинами, (одна во 100 силъ), постоянно дѣйствующими въ Нью-Йоркѣ, на заводахъ Хогга и Деламастера, въ 13-й улицѣ Сѣверной-Рѣки (*North - River*). На эти заводы пускаютъ всѣхъ любопытствующихъ видѣть новое изобрѣтеніе, и потому каждый желающій можетъ самъ удостовѣриться въ дѣйствительности осуществленія идеи капитана Эриксона. Результаты данныя этими машинами были столь удовлетворительны, что компанія капиталистовъ, составленная изъ людей извѣстныхъ своимъ благоразуміемъ въ предпріятіяхъ, немедленно ассигновала капиталъ въ 300,000 долларовъ (до 400 т. р. с.) на построение судна въ 2000 тоновъ, для испытанія новой машины въ большомъ размѣрѣ. Если опытъ удастся, то машина Эриксона бу-

детъ, безъ сомнѣнія, однимъ изъ величайшихъ открытій въ промышленномъ мірѣ, ознаменовавшихъ 1852 годъ.»

«Систему Эриксона называютъ *новымъ началомъ*, тогда какъ оно совѣмъ не ново, а есть только *новое приложение* начала столь же стараго, какъ сама вселенная: судно выстроенное для опыта, и названное, по имени изобрѣтателя машины, *Эриксонъ*, будетъ двигаться тою же силою, которая производитъ ураганы, вихри, и вообще всё движенія и перемѣны въ атмосферѣ; однимъ словомъ, простымъ расширеніемъ воздуха отъ теплоты. Внутренній процессъ дѣйствія машины представитъ намъ искусственное изображеніе бури, которая, такъ сказать, заперта здѣсь въ клѣтку, и которой всё дѣйствія и самая сила подчинены нашему произволу.»

«Поршень, повинувъ дѣйствію расширеннаго воздуха, безъ сомнѣнія, будетъ двигаться, какъ и отъ пара, но только его движеніе будетъ происходить при другихъ обстоятельствахъ. Определенный объемъ пара, произведя свое дѣйствіе на поршень, выходитъ изъ цилиндра въ холодильникъ и тамъ сгущается, слѣдовательно перестаетъ быть паромъ; по этому для повторенія дѣйствія надобно образовать и израсходовать новый объемъ пара; вотъ причина, заставляющая расходовать много топлива. Въ духовой же машинѣ иначе; нагрѣтый воздухъ, подвинувъ поршень въ одинъ конецъ цилиндра, не теряетъ своей теплоты, а только отдѣляетъ ее въ особомъ резервуарѣ, откуда она, кромѣ части неизбѣжно теряемой при переходѣ воздуха изъ одного отдѣленія машины въ другое, вся снова поступаетъ на дѣйствіе машины; это то обстоятельство и доставляетъ такое удивительное сбереженіе топлива. Приборъ, посредствомъ котораго возвращается теплота, уже действовавшая въ машинѣ, называется *регенераторъ*; это одна изъ самыхъ замысловатыхъ, и въ то же время одна изъ самыхъ простыхъ механическихъ вещей, какія только существуютъ. Онъ состоитъ

изъ металлической ткани, на подобіе частаго сита, расположенной въ нѣсколько слоевъ одинъ надъ другимъ. Въ этотъ приборъ входитъ воздухъ, по окончаніи дѣйствія въ цилиндръ, и соприкасаясь съ большою поверхностію ткани, отдѣляетъ ей всю свою теплоту почти мгновенно. Проходя въ цилиндръ сквозь эту же ткань, воздухъ обратно принимаетъ отъ нее почти всю отданную ей теплоту.»

Въ *New-York Independent* помѣщена статья о томъ же предметѣ, написанная знаменитымъ Брукляйнскимъ академикомъ г. Бишеромъ, въ которой, между прочимъ, сказано слѣдующее.

«Судно *Эриксонъ*, по наружному виду, совершенно похоже на обыкновенный пароходъ перваго класса, только обводами своими и изящною отдѣлкою превосходитъ трансатлантическіе паровые пакетботы послѣдней постройки. Имѣетъ такіе же кожухи для гребныхъ колесъ, такую же оснастку на случай хода подъ парусами; но какая огромная и существенная разница внутри! Тамъ уже нѣтъ паровъ; нѣтъ котловъ для произведенія ихъ; внутренность не будетъ уже загромождена прежними сложными машинами; не будетъ дыма; не будетъ слышно стога жертвъ несчастныхъ случаевъ, потому что не будетъ взрывовъ. Напротивъ, здѣсь все спокойно, и внушаетъ полное довѣріе къ себѣ. Вотъ чѣмъ разнится внутренность новаго судна отъ прежнихъ пароходовъ!»

«Конечно, опытъ въ такомъ большомъ размѣрѣ обойдется очень дорого, но за то, если онъ вполнѣ удастся, какія будутъ имѣть изумительныя и благотѣльныя послѣдствія! Въ смѣлости этого предпріятія много высокаго и увлекательнаго: избрѣтеніе, такъ сказать, вчера явившееся, не прокладываетъ себѣ дорогу шагъ за шагомъ, какъ было съ паровою машиною, а прямо дѣлаетъ вызовъ усовершенствованіямъ, достигнутымъ усиліями нѣсколькихъ вѣковъ.»

Судно *Эриксонъ* спущено, и машины на него поставлены. На верхней его палубѣ, вмѣсто большой черной дымовой трубы обыкновенныхъ пароходовъ, красуются четыре бѣлыя трубы, расположенныя симметрически, съ позолоченными верхними карнизами, и стоящія на разукрашенныхъ осьмьюгольныхъ пьедесталахъ; онѣ имѣютъ въ діаметрѣ 30 дюймовъ, и возвышаются надъ кожухами только на 5 футъ. Двѣ изъ нихъ идутъ къ верхнимъ, т. е. снабжающимъ цилиндрамъ машины, а остальные двѣ служатъ для выпуска нагрѣтаго воздуха (и вѣроятно дыма — *impure air*) изъ машиннаго отдѣленія въ атмосферу. Возлѣ этихъ трубъ помѣщены вентиляторные приборы, отъ которыхъ проведены трубы въ самый низъ судна, для доставленія свѣжаго воздуха, въ замѣнъ расходуемаго на горѣніе топлива въ печахъ. Такое расположеніе трубъ способствуетъ еще тому, что машинное отдѣленіе не нагрѣвается, какъ на пароходахъ, до степени утомительной для прислуги, и вся внутренность судна постоянно освѣжается. Для большей крѣпости, весь наборъ судна связанъ діагональными желѣзными полосами. Подводныя его линіи образованы по волновой системѣ (*Wave-line*). Цилиндры помѣщены на самой срединѣ судна, и стоятъ въ одной линіи по длинѣ. Спальныя каюты и пассажирскіе залы отдѣланы и меблированы роскошно.

Главнѣйшія размѣренія судна и машинъ слѣдующія:

Длина между перпендикулярами . . . . .	250 футъ
Ширина . . . . .	40 —
Глубина трюма . . . . .	26 — 6 д.
Діаметръ главныхъ цилиндровъ . . . . .	44 —
Діаметръ снабжающихъ цилиндровъ . . . . .	41 — 5 —
Длина хода всѣхъ поршней . . . . .	6 —
Діаметръ гребныхъ колесъ . . . . .	32 —
Вмѣстительность . . . . .	1903 тона

Судно строили Г. г. Перринъ, Патерсонъ и Стакъ, въ Вильямсбургскомъ докѣ.

Здѣсь помѣщаемъ, взятое изъ шведскаго журнала, описаніе устройства двухъ духовыхъ машинъ Эриксона, изображенныхъ на прилагаемомъ чертежѣ, въ вертикальныхъ разрѣзахъ. Описаніе это, для первой машины, исправлено по англійскому журналу *Artizan* № 8 1852 г., гдѣ напечатанъ былъ и чертежъ 1-й, съ котораго и начинаемъ теперь объясненіе.

А и В два цилиндра не равныхъ діаметровъ, съ поршнями *a* и *b*, имѣющими по ихъ окружности набивку изъ металлическихъ упругихъ колець. Первый цилиндръ, какъ служащій для доставленія воздуха въ машину, называется *снабжающимъ*, а второй, коего поршень принимаетъ силу расширяемаго воздуха—*рабочимъ* или *главнымъ цилиндромъ*. Штокъ *a'*, проходящій сквозь крышку снабжающаго цилиндра и чрезъ втулку съ набивкою, передаетъ движеніе исполнительному механизму.

С цилиндръ съ вогнутымъ сферическимъ дномъ, присоединенный къ главному цилиндру болтами, проходящими сквозь поля *s*, *s*; онъ подверженъ дѣйствию жара отъ точки R, и воздухъ, входящій въ него, окончательно нагрѣвается и расширяется въ немъ, почему цилиндръ С и названъ *расширителемъ* (*the expansion heater*).

D, D четыре штока, соединяющіе поршни *a* и *b*.

E приемный клапанъ, открывающійся внутри цилиндра А.

F выпускной клапанъ, заключенный въ коробкѣ *f* и открывающійся наружу цилиндра А.

G цилиндрической сосудъ, сообщенный съ клапанною коробкою *f*, помощію трубы *g*, и называемый *приемникомъ*.

H другой цилиндрической же сосудъ съ вогнутымъ сферическимъ дномъ, называемый *нагрѣвателемъ*.

Ж коническій клапанъ со стержнемъ  $j$ , заключенный въ коробкѣ  $J'$ , которая помощію канала  $h$  сообщаетъ нагрѣватель Н съ расширителемъ С.

К другой такой же клапанъ, въ коробкѣ  $k'$  съ трубчатымъ стержнемъ  $k$ , сквозь который проходитъ стержень  $j$ .

Л и М два кубическіе ящика, наполненные, исключая небольшихъ пространствъ внизу и сверху, проволочными сѣтками (вмѣсто которыхъ могутъ быть употреблены просто прямые вертикальныя проволоки, плотно приставленные одна къ другой, также мелкіе металлическіе куски, или минеральныя вещества, напримѣръ горный левъ и т. п.) расположенными такъ, чтобы онѣ образовали узкіе сквозные проходы сверху внизъ. Эти ящики называются *регенераторы*.

Н, Н два скользящіе, короткіе, коробчатые золотника, для поперебѣнаго сообщенія трубъ  $l$ ,  $l$ ,  $m$ ,  $m$  и регенераторовъ съ камерами О и Р.

$n$ ,  $n$  штоки золотниковъ, проходящіе чрезъ набивочныя втулки.

$p$  каналъ или труба, сообщающая коробку  $k'$  съ камерою Р.

$o'$  каналъ или труба, идущая изъ выпускной камеры О въ атмосферу.

Q труба съ краномъ  $q$ , идущая въ пріемникъ G.

R, R топки для нагрѣванія воздуха въ Н и С.

$r$ ,  $r$ ,  $r$  каналы, по которымъ выходятъ въ дымовую трубу газы, отдѣляющіеся при горѣніи топлива въ печахъ. Здѣсь дыма чрезвычайно мало, потому что на топливо употребляется антрацитъ.

С цилиндрической ящикъ укрѣпленный къ поршню  $b$ , съ вогнутомъ дномъ, соответствующимъ погиби дна расширителя С; на дно этого ящика кладется огнепостоянная глина, а сверхъ ея, до поршня, зола, древесный уголь, или другіе худые проводники теплоты, для того, чтобы разгоряченный воздухъ не сообщалъ своей высокой температуры поршню  $b$ , и самъ не

охлаждался бы отъ прикосновенія наружнаго воздуха къ верхней грани поршня.

Топки и нижнія части машины обнесены стѣною Т, Т изъ кирпича или другаго матеріала, выдерживающаго сильный жаръ.

Нагрѣтый воздухъ, дѣйствуя расширеніемъ своимъ на поршень *b*, поднимаетъ вмѣстѣ съ нимъ и поршень *a*, который въ это время преодолеваетъ сопротивленіе воздуха, вытѣсняемаго имъ изъ цилиндра А; слѣдовательно штокъ *a'* получаетъ и передаетъ силу равную только разности силы, дѣйствующей на поршень *b* предъ тою, какая противодѣйствуетъ этой послѣдней посредствомъ поршня *a*. Эта разностная сила можетъ быть передана исполнительному механизму помощію тягъ, шатуновъ съ мотылями, или же, гдѣ возможно, употреблена прямо, безъ преобразованія движенія, какъ на примѣръ, для помпъ и цилиндрическихъ мѣховъ. Движеніе клапановъ К и J можно передавать эксцентриками, или рычагами, только такимъ образомъ, чтобы клапанъ К начиналъ открываться, когда поршень *b* придетъ на верхнюю точку своего хода, и закрылся бы когда этотъ поршень дойдетъ до низа; клапанъ J долженъ открыться когда поршень дойдетъ до низа, и закрыться не много ранѣе, нежели поршень дойдетъ до верхней точки своего хода.

Предъ начатиемъ дѣйствія кладутъ топливо на рѣшетки печи R, R, и поддерживаютъ медленное горѣніе, пока нагрѣватель Н, расширитель С и нижнія части режениаторовъ нагрѣются до температуры около 500° Фаренгейта (208° Реомюра). Ручною помпою, или другимъ подобнымъ средствомъ, накачиваютъ воздухъ по трубѣ Q въ приѣмникъ G, пока давленіе въ приѣмникѣ не превзойдетъ давленіе атмосферы 8-ю или 10-ю фунтами на квадратный дюймъ. Тогда клапанъ J долженъ быть открытъ, какъ показано на чертежѣ; давленіе воздуха на поршень *b* поднимаетъ его до верхней точки длины хода, а воздухъ, содержащійся въ А, вытѣснится поршнемъ *a*, чрезъ клапанъ F, въ приѣ-

емникъ G. Если золотники N, N передвинуты такъ что проходы *l, l* открыты, то воздухъ изъ пріемника G пойдетъ въ H и C, постепенно нагрѣваясь и увеличивая свой объемъ. По этому небольшого объема воздуха, вытѣсняемаго изъ A, достаточно для наполненія C. Предъ тѣмъ какъ поршень *b* дойдетъ до верха цилиндра, клапанъ J закрывается, а при самомъ концѣ хода поршня долженъ открыться клапанъ K. Тогда усиленное давленіе на нижнюю грань поршня *b* прекратится, и онъ станетъ опускаться отъ дѣйствія тяжести; а горячій воздухъ изъ C пойдетъ чрезъ *J', k', p, P* и *m* въ режeneratorъ M, а оттуда въ камору O и трубу *o'*. Горячій воздухъ этотъ, проходя чрезъ узкіе каналы образованные промежутками проволокъ въ M, постепенно отдѣлитъ здѣсь почти всю свою теплоту, такъ что при выходѣ изъ трубы *o'*, температура его будетъ только около 30° или 40° (13° или 18° Реом.) выше температуры окружающаго воздуха. Поршень *a* опускается вмѣстѣ съ поршнемъ *b*, будучи соединенъ съ нимъ штоками D, D, при чемъ закроется клапанъ F, и откроется E, чрезъ который войдетъ новая масса атмосфернаго воздуха въ цилиндръ A. При концѣ свисхожденія поршня *b*, клапанъ K запирается, и опять отпирается клапанъ J; такое своевременное поднятіе и опусканіе этихъ клапановъ регулярно совершается во все продолженіе дѣйствія машины. Послѣ нѣсколькихъ ходовъ поршня температура проволокъ, или другихъ веществъ, наполняющихъ режeneratorы, значительно измѣнится; въ M она возвысится, а въ L понизится. По этому золотники N, N должны быть передвигаемы, примѣрно, чрезъ 50 ходовъ поршня, и это передвиженіе можно производить руками, или приводомъ отъ самой машины. При положеніи золотниковъ противоположномъ первоначальному, горячій воздухъ изъ C будетъ выходить уже чрезъ охлажденный режeneratorъ L; холодная же масса свѣжаго воздуха изъ A пойдетъ чрезъ нагрѣвшійся режeneratorъ M, и



станетъ принимать отъ него теплоту, такъ что при входѣ въ Н будетъ имѣть почти полную температуру, необходимую для дѣйствія машины. Такимъ образомъ, попеременно принимая теплоту отъ воздуха выходящаго, и отдавая ее воздуху входящему въ машину, режнераторы способствуютъ тому, что по приведеніи машины въ движеніе, высокая температура дѣйствующаго въ ней воздуха главнѣйше поддерживается независимо отъ горѣнія топлива.

Необходимо замѣтить, что разность діаметровъ снабжающаго и главнаго цилиндровъ зависить отъ расширительной способности среды, употребленной на дѣйствіе машины; такъ напримѣръ, въ случаѣ воздуха или другаго постояннаго газа, площадь поршня  $a$  можетъ быть около половины площади поршня  $b$ ; когда же вмѣсто воздуха будутъ взяты капельныя жидкости, напримѣръ масла, которыя расширяются менѣе, то разность площадей поршней не должна превосходить одной десятой. Если употребимъ не атмосферный воздухъ, а другой газъ или масла, то выпускная труба  $o'$  должна быть соединена съ коробкою клапана Е, какъ показано на фигурѣ точками; тогда выходящій изъ режнераторовъ газъ, или масло, будетъ поступать въ снабжающій цилиндръ А, и опять обращаться на дѣйствіе машины, такъ что одинъ и тотъ же объемъ будетъ служить постоянно, не требуя пополненія изъ какаго либо внѣшняго источника.

Чертежъ 2-й изображаетъ нѣсколько упрощенное устройство той же машины, съ показаніемъ простаго привода для передачи движенія отъ поршня  $b$  главному валу съ маховымъ колесомъ. Тѣ же части, означены здѣсь тѣми же буквами, какъ на 1-мъ чертежѣ. Разница этой машины противъ первой состоитъ въ томъ, что здѣсь режнераторы помѣщены въ одной камерѣ L, и сообщеніе пріемника G съ расширителемъ С производится однимъ золотникомъ N, вмѣсто двухъ, и вовсе безъ нагрѣвателя Н. Ко-

гда золотникъ находится въ верхнемъ положеніи, какъ показано на чертежѣ, то сообщеніе G съ C открыто чрезъ  $l$ , L и  $l'$ ; а когда золотникъ въ нижнемъ положеніи, какъ показано точками, тогда образуется, для выхода горячаго воздуха, сообщеніе подъ золотникомъ N чрезъ  $l'$ , L и  $l$ , и чрезъ каналы O и  $o'$ .— Другая, но незначительная разница есть та, что въ первой машинѣ для передачи силы служить штокъ  $a'$ , а во второй эта передача производится посредствомъ тяги, или качающагося штока, присоединеннаго къ поршню  $b$ , и передающаго движеніе маховому колесу Z, помощію мотылей  $m$ ,  $v$  насаженныхъ на валъ U, тяги  $n$  и мотыля  $v'$ , насаженнаго на главный валъ X.

Расположеніе и наружный видъ частей машины могутъ быть измѣняемы, смотря по обстоятельствамъ, лишь бы основное начало внутренняго процесса дѣйствія оставалось то же. Главный цилиндръ можно класть горизонтально или наклонно; также дѣлать его двойнаго дѣйствія, но тогда предохранительные ящики S надобно приложить съ обѣихъ сторонъ поршня  $b$ , и сдѣлать расширители C на обѣихъ концахъ цилиндра.

Здѣсь описаны новыя машины, разныя отъ прежнихъ, (на которыя Эриксонъ еще въ 1833 году просилъ привилегіи) тѣмъ, что въ этихъ послѣднихъ, вмѣсто одного цилиндра B съ поршнемъ  $b$  бѣльшей поверхности, были два цилиндра, равной величины съ A, поставленные по сторонамъ его. Регенераторъ былъ тоже совсѣмъ иначе устроенъ, и состоялъ изъ овальнаго цилиндра съ продольными узкими трубками; горячій воздухъ, окончившій свое дѣйствіе въ машинѣ, выходилъ изъ расширителя C по этимъ трубкамъ, а холодный воздухъ изъ цилиндра A, проходилъ въ нагрѣватель H, между трубокъ.

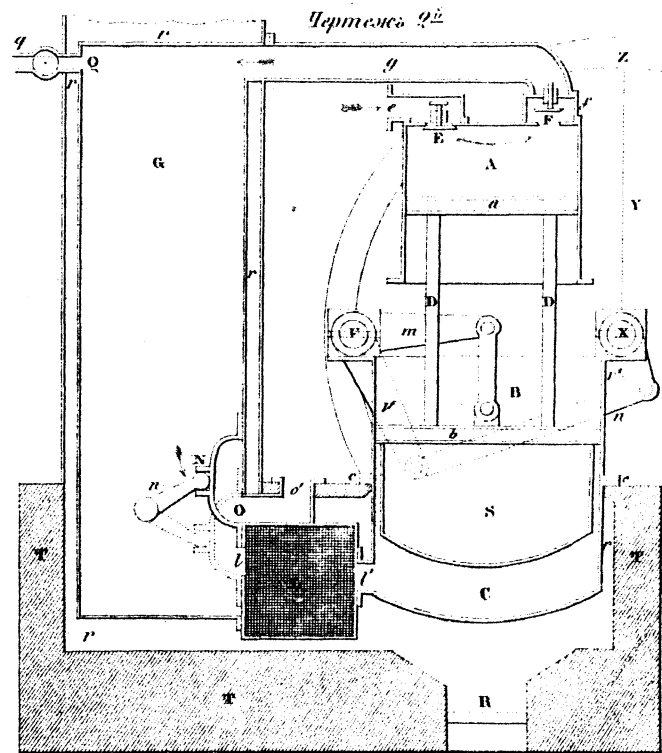
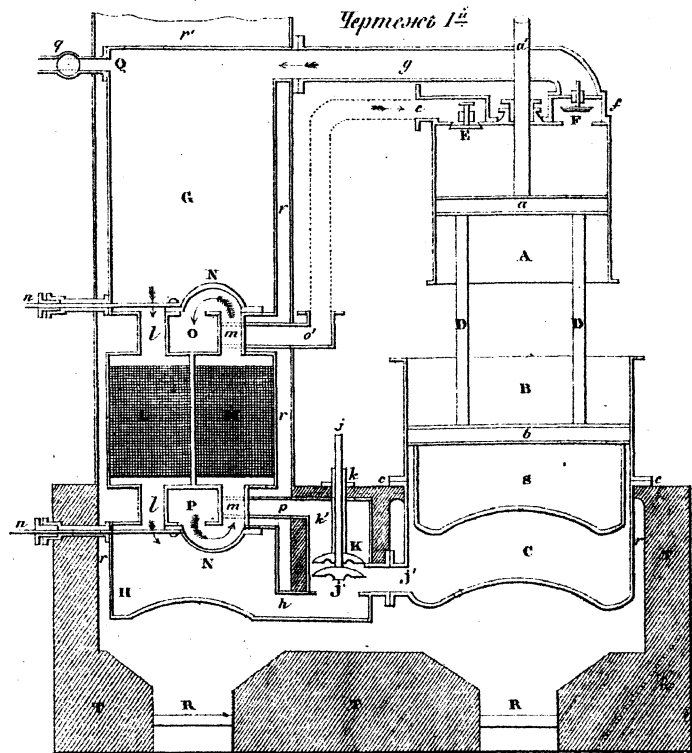
**И. Семеновъ.**

Во время печатанія предыдущей статьи, мы получили разныя иностранныя газеты, въ которыхъ пишутъ уже объ опытахъ на *Эриксонъ*. Извлекаемъ замѣчательнѣйшее.

Сначала разнесся слухъ, что тщетны были все старанія привести въ движеніе машину судна *Эриксонъ*. Чтобы прекратить эти толки, и доказать ихъ ложность, владѣтели судна рѣшились произвести опытъ публично. 15-го декабря послѣ полудня развели огонь въ печахъ, и результатъ былъ полученъ самый удовлетворительный. Сначала колеса дѣлали три оборота въ минуту, а потомъ достигли пяти оборотовъ, какую скорость и сохраняли въ продолженіе нѣсколькихъ часовъ. Этотъ результатъ превзошелъ ожиданія самыхъ приверженныхъ партизановъ новой системы. Опытъ производился въ докѣ, и судно стояло неподвижно, почему сопротивленіе воды естественно было гораздо больше, нежели когда бы судно было на ходу. Пять оборотовъ при подобныхъ условіяхъ, приняты соответствующими 11 или 12 оборотамъ въ ходу, слѣдовательно скорости судна въ 10 или 11 миль въ часъ, больше чего рѣдко достигаютъ первоклассные пароходы. На первый разъ машины дѣйствовали съ такою же правильностію, какъ совершеннѣйшія изъ обыкновенныхъ паровыхъ машинъ.

Послѣднее извѣстіе таково, что судно *Эриксонъ*, вооруженное двумя мачтами (на каждой три реи) и обшитое мѣдью—вышло уже, 4-го января, на взморѣ и пробное плаваніе его привело къ результатамъ превосходящимъ самымъ выгоднымъ ожиданіямъ. *Эриксонъ*, имѣя 16 ф. 10 д. углубленія, на ровный киль, ходилъ со скоростью четырнадцати миль въ часъ или 12-ти узловъ—по вѣтру и теченію впрочемъ—сжигая въ сутки только шесть тоновъ топлива, тогда какъ пароходъ равной ему величины употребилъ бы въ это время до ста тоновъ! *Эриксонъ* можетъ взять около 1400 тоновъ груза, или помѣстить до 500 пассажировъ, самымъ комфортабельнымъ образомъ.

# Дуговая машина Друксона.



Во время печатанія предыдущей статьи, мы получили разныя иностранныя газеты, въ которыхъ пишутъ уже объ опытахъ на *Эриксонъ*. Извлекаемъ замѣчательнѣйшее.

Сначала разнесся слухъ, что тщетны были все старанія привести въ движеніе машину судна *Эриксонъ*. Чтобы прекратить эти толки, и доказать ихъ ложность, владѣтели судна рѣшились произвести опытъ публично. 15-го декабря послѣ полудня развели огонь въ печахъ, и результатъ былъ полученъ самый удовлетворительный. Сначала колеса дѣлали три оборота въ минуту, а потомъ достигли пяти оборотовъ, какую скорость и сохраняли въ продолженіе нѣсколькихъ часовъ. Этотъ результатъ превзошелъ ожиданія самыхъ приверженныхъ партизановъ новой системы. Опытъ производился въ докѣ, и судно стояло неподвижно, почему сопротивленіе воды естественно было гораздо больше, нежели когда бы судно было на ходу. Пять оборотовъ при подобныхъ условіяхъ, приняты соотвѣтствующими 11 или 12 оборотамъ въ ходу, слѣдовательно скорости судна въ 10 или 11 миль въ часъ, больше чего рѣдко достигаютъ первоклассные пароходы. На первый разъ машины дѣйствовали съ такою же правильностію, какъ совершеннѣйшія изъ обыкновенныхъ паровыхъ машинъ.

Последнее извѣстіе таково, что судно *Эриксонъ*, вооруженное двумя мачтами (на каждой три реи) и обшитое мѣдью—выходило уже, 4-го января, на взморье и пробное плаваніе его привело къ результатамъ превосходящимъ самую выгодную ожиданія. *Эриксонъ*, имѣя 16 ф. 10 д. углубленія, на ровный киль, ходилъ со скоростію четырнадцати миль въ часъ или 12-ти узловъ—по вѣтру и теченію впрочемъ—сжигая въ сутки только шесть тоновъ топлива, тогда какъ пароходъ равной ему величины употребилъ бы въ это время до ста тоновъ! *Эриксонъ* можетъ взять около 1400 тоновъ груза, или помѣстить до 500 пассажировъ, самымъ комфортабельнымъ образомъ.

Сдѣлавъ рейсы въ Филадельфію, Балтиморъ и Вашингтонъ—*Эриксонъ* не замѣдитъ съ визитомъ и въ Европу.—Благополучнаго плаванія....

## ПАМЯТНИКЪ ПЕТРУ ВЕЛИКОМУ,

### НА БЕРЕГУ ПЛЕЩЕЕВА ОЗЕРА.

17-го Августа 1852 года, въ селѣ Веськовѣ, на берегу Плещеева озера (Владимірской Губерніи), происходило торжественное открытіе памятника, воздвигнутаго Петру Великому. Газеты уже описали это торжество, но мы полагаемъ не излишнимъ помѣстить нѣсколько словъ объ немъ въ Морскомъ Сборникѣ. Каждый русскій морякъ, исполненъ глубокаго чувства признательности и удивленія къ Великому преобразователю Россіи; по этому, воздвиженіе памятника создателю Русскаго флота, и при томъ, на самомъ мѣстѣ, гдѣ этому флоту положено основаніе—не можетъ остаться для насъ произшествіемъ безъ интереса.

Прежде описанія торжества открытія памятника, обратимся къ прошедшему, и посмотримъ какимъ образомъ основалась флотилія на Плещеевомъ озерѣ. По порученію Предводителя Дворянства Владимірской Губерніи\*, составлена Г-мъ Розовымъ: *Историческая записка о бывшей въ Переслалѣ Залпскомъ флотиліи Петра 1-го*.\*\* Мы воспользовались, для нашего разсказа, этой брошюрой, и нѣкоторыми свѣдѣніями сообщенными

\* Бывшаго моряка Сергѣя Никаноровича Богданова.

\*\* Брошюра эта вышла уже вторымъ изданіемъ, къ которому прибавлено описаніе самаго торжества; она напечатана въ Москвѣ, 1853 г. и заключаетъ 44 стр. въ осьмушку.

намъ флигель-адъютантомъ Княземъ М. П. Голицынымъ, который по Высочайшему повелѣнію, находился при открытіи памятника.

Въ амбарахъ села Измайлова, въ семи верстахъ отъ Москвы, хранились разныя вещи, принадлежавшія дѣду Петра Великаго, Никитѣ Ивановичу Романову. Въ маѣ 1688 года, Петръ, осматривая эти вещи, увидѣлъ на льняномъ дворѣ, ботикъ иностранной постройки. Францъ Тиммерманъ, бывшій въ то время съ Петромъ, объяснилъ ему, что это англійскій боть употребляемый при корабляхъ, и что онъ ходитъ «на парусахъ не только что по вѣтру, но и противъ вѣтру.» Это заинтересовало Петра; онъ пожелалъ узнать: вѣтъ-ли въ Москвѣ мастера, который бы могъ починить боть, и показать какъ имъ управляются. Францъ Тиммерманъ отыскалъ Голландца Карштень Бранта, еще при Царѣ Алексѣѣ Михайловичѣ вызваннаго въ Россію, вмѣстѣ съ другими мастерами, для постройки судовъ на Каспійскомъ морѣ. Брантъ исправилъ боть, и нѣсколько разъ вмѣстѣ съ Петромъ, катался на немъ по Яузѣ. На этой рѣкѣ однакожь было мало простору; Петръ приказалъ перевести ботикъ на Просняной прудъ, но и тутъ мѣста было не много. Услыхавъ, что Переславское озеро довольно обширно, Петръ отпросился у Царицы матери своей съѣздить на поклоненіе въ Троицкій монастырь и уѣхать въ Переславль, чтобы лично осмотрѣть озеро. Видъ озера привелъ его въ восторгъ; дѣло было рѣшено. Испросивъ согласіе родительницы, Пётръ приказалъ Бранту построить два малые фрегата и три яхты, и Брантъ вмѣстѣ съ мастеромъ Кортонъ, отправились въ Переславль. Царица, съ трепетомъ смотрѣвшая на приготовления къ этимъ новымъ забавамъ, опасавшаяся замысловъ Царевны Софіи, всячески старалась удержать сына своего въ Москвѣ; но и самая женитьба на Евдокіи Феодоровнѣ Лопухиной, немогла отвлечь Петра отъ дѣла, къ которому стремились въ это время все его помыслы. Въ февралѣ 1689 года, Петръ

уѣхалъ въ Переславль, и самъ принялся помогать Бранту. Работая какъ простой мастеровой, Петръ писалъ къ матери: «Матушка Государыня! Благослови сынишку твоего Петрушку, «въ работѣ пребывающаго. Озеро вскрылось; всѣ суда, кромѣ «большаго корабля, въ отдѣлкѣ. Только за канатами стало. «Вели прислать ихъ изъ Пушкарскаго приказа, по семи сотъ «сажень не медленно. Иначе житье мое здѣсь продолжится.»

Вмѣсто отвѣта Царица послала ему повелѣнiе возвратиться въ Москву. Петръ отвѣчалъ: «Дражайшая матушка! недостойный «твой Петрушка челомъ бьетъ. Къ Москвѣ я быть готовъ; «только ей-ей, дѣло есть. Наипокорственнѣ предаюсь въ волю вашу.»

Однакожъ Царица и молодая супруга, не переставали настоятельно требовать возвращенiя Петра, и наконецъ онъ уѣхалъ въ Москву, едва успѣвъ къ панихидѣ по Царѣ Θεодорѣ Алексѣевичѣ, и черезъ мѣсяцъ опять работалъ на своей новой верфи. Отсюда онъ писалъ къ матери про свои суда: «Всѣ удались зѣло хороши.» Занимаясь постройкою судовъ, онъ едва имѣлъ время увѣдомлять Царицу о своемъ здоровьи, писалъ къ ней на лоскуткахъ грязной бумаги, дрожащею рукою, усталою отъ дневной работы. Къ 12-му Юня, онъ опять возвратился въ Москву, и уже не могъ уѣхать изъ Преображенскаго, принужденный готовиться къ борьбѣ съ своей властолюбивой сестрой. Сокрушивъ замыслы Царевны, Петръ опять обратился къ своимъ судамъ. Между тѣмъ, въ теченiе лѣта, два фрегата и три яхты были уже изготовлены, и вѣроятно въ тоже время, окончательно были устроены дворецъ и мастерскiя. Верфь находилась противъ устья рѣки Трубежа, близъ церкви Введенiя и Сорока мучениковъ. Дворецъ Государевъ былъ построенъ вблизи озера. Онъ былъ деревянный, поставленъ на двѣнадцати вѣнцахъ, на пространствѣ восьми сажень. Нѣкоторыя оконницы были слюдяныя. Три двери обитыя войлокомъ, расположенныя со стороны озера, служили входомъ во дворецъ,



имѣвшій пять комнатъ съ дубовыми полами и изразцовыми печами. Надъ среднею дверью, на желѣзномъ штырѣ, былъ утвержденъ двуглавый орелъ изъ листового желѣза. Противъ дворца, къ озеру, былъ садъ, а на самомъ озерѣ пристань, у которой, по преданію стояли суда. По правую сторону дворца, къ селу Веськову, стояла деревянная церковь во имя Вознесенія Господня, а по лѣвую сторону находился колодезь, вырытый самимъ Петромъ; далѣе было возвышеніе, названное въ послѣдствіи Гремячь; еще далѣе нѣсколько холмовъ, расположенныхъ рядами—здѣсь разбивались палатки войска, приходившаго сюда для потѣхъ. Позади дворца стояли амбары и погреба, а за ними къ селу Веськову, кузница, въ которой самъ юный Монархъ, выработывалъ нужныя для судовъ вещи. Въ 130-ти саженьяхъ отъ озера, на горѣ лежащей между Горницкимъ монастыремъ и Веськовымъ, въ отдѣльной слободѣ, жили нѣмецкіе мастеровые.

Къ 1-му мая 1690 года, суда были готовы. Еще за долго до Петра, съ незапамятныхъ временъ, изъ Введенской и Сорокосвятской церквей, лежащихъ одна по правую, а другая по лѣвую сторону Трубежа, не вдалекѣ отъ устья, бывалъ въ шестое воскресенье крестный ходъ на озеро, для водоосвященія. День, предназначенный для спуска флотилии, пришелся именно въ шестое воскресенье. Чтобы придать новому дѣлу болѣе торжества, Петръ приказалъ, чтобы крестный ходъ былъ изъ всѣхъ церквей города. Процессія началась изъ собора и шла къ Трубежу. Подойдя къ рѣкѣ, духовенство съ иконами и хоругвями раздѣстилось, по приходамъ, на рыбацкихъ лодкахъ, раздѣлилось на двѣ части, и вдоль обѣихъ береговъ рѣки, тихо спустилось къ храмамъ Введенія и Сорока мучениковъ. Здѣсь его встрѣтило духовенство обѣихъ церквей, въ которыхъ въ одно время началась божественная литургія; по окончаніи оной, процессія въ прежнемъ порядкѣ пошла къ фре-

гатамъ. Между тѣмъ, влѣво отъ дворца, на Гремячѣ, потѣшныя нарочно вызванные изъ Москвы, поставили свои пушки, а сами выстроились въ боевой порядокъ. Едва процессія приблизилась къ вновь построеннымъ судамъ, какъ онѣ, все вмѣстѣ—тронулись—сдѣлали свое первое движеніе, и при громѣ пушекъ, при запахахъ потѣшныхъ, при громкихъ ура! цѣлаго народа, спокойно сошли на воду и выплыли на озеро. По окроплѣннй флотиліи святою водою, раздались новые выстрѣлы, новыя восклицанія народа, и процессія пошла обратно. Петръ былъ въ восторгѣ. Каждый день, въ продолженіи нѣсколькихъ недѣль, плавалъ онъ по озеру на своихъ фрегатахъ. Желая дать своему флоту добрую организацію, онъ назначаетъ Франца Яковлевича Лефорта генераль-адмираломъ, опредѣляетъ званіе всемъ чинамъ флота, и подъ руководствомъ Лефорта, самъ изучаетъ науку мореплаванія. Въ 1692 году, по указу Царя, переведены изъ Москвы на Плещеево озеро, шлюпки и карбасы. Не разъ приводились сюда потѣшныя; флотилія маневрировала, давала примѣрныя сраженія; но наконецъ и Плещеево озеро оказалось не довольно обширнымъ. Думали избрать для потѣхъ Кубенское озеро, но и оно, по осмотрѣ, оказалось неудобнымъ. Тогда Петръ захотѣлъ видѣть море, и поѣхалъ въ Архангельскъ. На Плещеевомъ озерѣ прекратились Царскія забавы; другіе, обширные планы, заняли Великаго Монарха. По приказанію Петра, весною 1698 года, корабль построенный мастеромъ Класомъ переведенъ черезъ Веску, Сумино и Нерль въ Волгу; таже участь постигла и другія суда, годныя къ употребленію. Остальная флотилія находилась въ Переславлѣ безъ всякаго надзора, и уже въ 1722 году, Петръ проѣзжая черезъ Переславль, осмотрѣлъ флотилію, и собственноручно написалъ:

*«Указъ Воеводамъ Переславскимъ:*

Надежить вамъ беречи остатки кораблей, яхтъ и галеры;

а буде опустите, то взыскано будетъ на васъ и на потомкахъ вашихъ, яко пренебрегшихъ сей указъ.»

### П Е Т Р Ъ .

*Въ Переславль въ 7 день февраля 1722 года.*

Во исполненіе воли Царя, жители Переславля построили деревянное зданіе, гдѣ и хранились ботикъ и остатки флотиліи. Во время пожара бывшаго въ Переславль, сарай съ остатками флотиліи сгорѣлъ. Уцѣлѣли только ботикъ, да нѣсколько блоговъ, юферсовъ и снастей. Чтобы сохранить эти вещи, выстроили на томъ мѣстѣ, гдѣ стоялъ дворецъ, особенный деревянный балаганъ, и тамъ помѣстили все оставшееся отъ флотиліи. Въ 1802 году, князь Иванъ Михайловичъ Долгорукій, назначенный Губернаторомъ во Владиміръ, предложилъ дворянству соорудить приличное зданіе для храненія остатковъ флотиліи. Черезъ годъ зданіе было готово. На немъ до сихъ поръ сохранилась надпись: «Петру Первому усердный Переславль.» Зданіе находилось подъ надзоромъ матроса-инвалида, содержимаго на счетъ генерала Степана Степановича Апраксина, при содѣйствіи крестьянъ ближайшихъ казенныхъ селеній. Когда въ 1833 году зданіе пришло въ ветхость, дворянство Переславскаго уѣзда, сдѣлало на свой счетъ всѣ исправленія. Въ 1842 году, дворяне съ общаго согласія, сдѣлали добровольный сборъ со всѣхъ дворянскихъ имѣній Владимірской губерніи, и на эту сумму, сооружены, при зданіи ботика, каменные казармы для трехъ сторожей.

Въ 1846 году, нѣкоторые обстоятельства навели Владимірскаго губернскаго предводителя дворянства, на мысль, что мѣсту ознаменованному дѣйствіями Великаго Петра, неприлично находится въ рукахъ частнаго владѣльца. Въ это время село Воськово принадлежало г-ну Емельянову. Дворянство Владимірской Губерніи, купило это имѣніе за 90.000 рублей

ассигнаціями, и неограничиваясь этимъ, стало помышлять о сооруженіи памятника творцу русскаго флота. Августа 17-го 1850 года, Ихъ Императорскіе Высочества Великіе Князья Николай и Михаилъ Николаевичи, во время своего проѣзда черезъ Переславль, положили первые камни въ основаніе памятника Петру 1-му. Черезъ два года, памятникъ былъ готовъ.

16-го августа 1852 года, наканунѣ открытія памятника, Преосвященный Іустинъ, Епископъ Владимірскій, съ почетнѣйшимъ духовенствомъ города Переславля-Залѣскаго, совершилъ всенощное бденіе въ церкви села Веськова. — 17 августа въ 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часовъ утра, въ той же церкви совершена Преосвященнымъ Іустиномъ литургія, въ присутствіи начальника губерніи, губернскаго предводителя дворянства, флигель-адъютанта Его Императорскаго Величества, капитанъ-лейтенанта князя Голицына, уѣздныхъ предводителей, и всего прибывшаго къ этому дню дворянства. Передъ окончаніемъ литургіи, Его Преосвященство, въ рѣчи своей, кратко объяснилъ обстоятельства настоящаго торжества. По окончаніи божественной службы, Преосвященный со всемъ духовенствомъ, въ сопровожденіи вышеупомянутыхъ особъ, при колокольномъ звонѣ всѣхъ церквей города, совершилъ крестный ходъ изъ церкви къ мѣсту памятника. Здѣсь былъ построень, развернутымъ фронтомъ, баталіонъ Углицкаго Егерскаго полка. Покрывало, накинутое на памятникъ, скрывало его отъ любопытныхъ взоровъ народа. Процессія вошла въ зданіе ботика, баталіонъ построился въ дивизионныхъ колонахъ по обѣ стороны памятника, а батарея 16-й артиллерійской бригады, выстроилась по полубатарейно съ правой и съ лѣвой стороны, лицомъ къ озеру, примыкая флангами къ флангамъ баталіона. Когда процессія вышла изъ дверей зданія ботика, покрывало, по данному знаку опустилось, и памятникъ предсталъ глазамъ присутствующихъ во всемъ своемъ скромномъ величій. Громкое ура! раздалось въ воздухѣ, за-

гремела музыка и пушечные выстрѣлы огласили окрестность. По окончаніи молебствія и по возглашеніи многолѣтія Государю Императору Николаю Павловичу и всей Августѣйшей Фамиліи, Преосвященный окропилъ Святою водою памятникъ и ботикъ Петра I-го; потомъ совершилъ панихиду, объ упокоеніи души Великаго Государя Императора Петра I-го. Торжественно и грустно раздалось цѣніе: вѣчная память!.. Съ умиленіемъ молились предстоящіе!..

По окончаніи панихиды, крестный ходъ, при колокольномъ звонѣ, принялъ обратное шествіе въ церковь села Велькова. Войска прошли мимо памятника церемоніальнымъ маршемъ. Вечеромъ, церкви и колокольни Переславля, и все село Велькова были иллюминированы.

Петра не стало! Многіе годы прошли надъ Россіей. Хранимая мощнымъ гениемъ Петра, окрѣпла Русь подъ скипетромъ его Державныхъ потомковъ. Выросъ и возмужалъ юный флотъ, созданіе Великаго, расправилъ крылья свои, попробовалъ юныя силы, и неизгладимыми письменами, начерталъ дѣла свои на скрыжальяхъ исторіи. Не для потѣхъ на Плещеевомъ озерѣ, а для славы отечества, подъ Чесмою и Навариномъ, гремели орудія кораблей русскихъ. Но и до сихъ поръ, каждый годъ, въ шестое воскресенье, т. е. въ день рожденія русскаго флота, въ Переславлѣ повторяется духовная процессія въ томъ же порядкѣ, съ тѣми же обрядами, какъ это было во времена Петра. Только, не раздается уже громъ орудій съ Гремяча, не слышно болѣе радостныхъ восклицаній народа, и на озерѣ, уже не развиваются флаги юной флотиліи, послужившей основаніемъ русскому флоту.

**И. Г. — нъ.**

## СЪВЕРО-АМЕРИКАНСКІЙ ВОЕННОЙ ФЛОТЪ ВЪ 1852 ГОДУ.

Военный флотъ Соединенныхъ штатовъ занимаетъ третіе или четвертое мѣсто въ ряду большихъ морскихъ державъ. Не смотря на малое число судовъ его составляющихъ, онъ достаточенъ, благодаря своей дѣятельности, для того чтобы покровительствовать всѣмъ нуждамъ обширной торговли, имѣющей сношенія во всѣхъ моряхъ; сверхъ того онъ отдѣляетъ еще суда для изслѣдованій и открытій. Такъ что, по справедливости можно сказать, что рѣдко удается видѣть такъ много дѣла съ такими малыми средствами.

Всѣ морскія силы Сѣв. Амер. Союза, въ 1852 году были раздѣлены на шесть эскадръ:

1) Остѣ Индская эскадра, подъ начальствомъ коммодора Джона Олика: паровой фрегатъ *Сусквеганна* (флагманскій) и 3 корвета: *Портсмутъ*, *Саратога*, и *Маріонъ*. Послѣдній корветъ недавно пришелъ въ Соединенные Штаты и долженъ скоро отправиться къ эскадрѣ у африканскихъ береговъ.

Остѣ Индская эскадра вполнѣ преобразована и поступила подъ начальство коммодора М. С. Перри, которому поручена Японская экспедиція. Перри недавно отправился изъ Норфолка на паровомъ фрегатѣ *Миссиссипи*, за нимъ вскорѣ послѣдуетъ другой паровой фрегатъ *Похатанъ*, который замѣнитъ *Принстонъ*. Кромѣ того срѣзанный фрегатъ *Маседоніанъ*, корветъ *Вандалія* и пароходъ *Аллегани* — составятъ, съ тремя судами уже находящимися въ Тихомъ Океанѣ, эскадру коммодора Перри, къ которой принадлежатъ также 2 транспорта *Сюплай* и *Соутэмptonъ*.

2) Эскадра Тихаго океана подъ командою ком-

модора *Макъ Олей*: два фрегата *Раритинъ* (флагманскій) и *Ст. Лоуренсъ*; 5 корветовъ: *Ст. Мери*, *Портсмутъ*, *Фальмутъ*, *Вандалиа* и *Винсенъ*. Три послѣднія судна нѣсколько недѣль тому назадъ пришли въ Соединенные Штаты, и вскорѣ ожидаютъ прибытія *Раританъ*.

Эта эскадра дѣятельно занималась крейсерованьемъ на высотѣ Сандвичевыхъ острововъ и вдоль западныхъ береговъ Америки, посѣщая тѣ порты, въ которые обыкновенно заходятъ коммерческія суда Соединенныхъ штатовъ, на пути между Вальпарайзо и Калифорніей.

Согласно съ новыми распоряженіями, эскадра эта поступитъ подъ команду капитана Дюлани и будетъ состоять изъ срѣзаннаго фрегата *Индепенденсъ*, корветовъ *Фальмутъ* и *Ст. Мери*; сверхъ того присоединится къ ней транспортъ *Фредоніа* посланный въ Калифорнію.

3) Эскадра Африканскихъ береговъ, подъ команду коммодора Лавалетта: 3 корвета: *Джермантоунъ* (флагманскій), *Джонъ Адамсъ* и *Дэль*; 2 брига *Бембриджъ* и *Перри*. Коммодоръ Лавалеттъ возвращается на фрегатѣ *Джермантоунъ* и будетъ замѣщенъ капитаномъ Майо, который отправляется въ декабрѣ на фрегатѣ *Конституціонъ*. Корветъ *Моріонъ* займетъ мѣсто *Дэль*, а пароходъ *Виксенъ* присоединится къ эскадрѣ для облегченія сообщеній и усиленія крейсерованья.

4) Эскадра Бразильскаго берега, подъ начальствомъ коммодора *Макъ Киверъ*: фрегатъ *Конгрессъ* (флагманскій), корветъ *Джемстоунъ* и транспортъ *Релифъ*. Будущей весной г. Макъ Киверъ возвратится на фрегатѣ *Конгрессъ* и будетъ замѣщенъ капитаномъ Сальтеръ, который отправится на фрегатѣ *Саванна*.

5). Эскадра Средиземнаго моря, подъ команду коммодора Ф. Г. Стрингамъ: фрегатъ, *Кумберландъ*

(флагманскій), пароходъ *Санъ Ясито* и 2 корвета: *Ст. Луи* и *Левантъ*. Эта эскадра, вѣроятно будетъ усилена пароходомъ *Принстонъ* или *Саранокъ* (если они не понадобятся въ Соединенныхъ Штатахъ) и тогда *Санъ Ясито*, исправляющійся въ Триестъ, получить приказаніе возвратиться домой.

6) Эскадра береговъ Соединенныхъ Штатовъ, (*Home Squadron*), подъ начальствомъ коммодора Я. Т. Ньютона: фрегатъ *Колумбіа* (флагманскій), 2 парохода, *Саранакъ* и *Фультонъ*; 2 корвета, *Альбани* и *Сіанъ*. Паровой фрегатъ *Похатанъ* былъ на время присоединенъ къ этой эскадрѣ, но послѣ долженъ былъ, подъ начальствомъ коммодора, сдѣлать переходъ въ Гавану и Вера Крузъ; по возвращеніи, его присоединили къ Остѣ Индской эскадрѣ. *Саранакъ*, отправился 4-го октября въ Ріо Жанейро для отвоза Бразильскаго повѣреннаго въ дѣлахъ, а *Сіанъ* долженъ былъ крейсировать на высотѣ Гаваны.

Къ этимъ эскадрамъ нужно присоединять еще одинъ пароходъ находящійся на станціи въ озерахъ, лежащихъ на сѣверныхъ границахъ, и нѣсколько судовъ употребляемыхъ для отдѣльной службы.

Должно отдать полную справедливость всѣмъ этимъ эскадрамъ: въ 1852 году онѣ выполняли обязанности свои съ успѣхомъ, и встрѣчались лицомъ къ лицу со всякими случайностями. Наступившій годъ будетъ имѣть важное вліяніе на будущность американской торговли. Первое мѣсто въ этомъ дѣлѣ занимаетъ Японская экспедиція. Вотъ нѣсколько официальныхъ свѣдѣній объ ней.

Морское управленіе, согласно съ конгрессомъ Штатовъ, намѣревалось употребить Остѣ-Индскую эскадру на то, чтобы утвердить дружескія и торговля сношенія съ Японією.

Законы этой Имперіи, запрещающіе иностранцамъ посѣщеніе тамошнихъ портовъ и береговъ, были въ послѣднее время при-



чиною нѣсколькихъ притѣсненій и звѣрскихъ поступковъ противъ Американцевъ, такъ что правительство вынуждено принять нѣкоторыя мѣры для прекращенія враждебныхъ отношеній съ этою многолюдною имперіею. Хотятъ попытаться достигнуть не только того, чтобы Японцы уважали права человѣколюбія—относительно тѣхъ изъ нашихъ согражданъ, которые будутъ выброшены на ихъ берега—но и убѣдить ихъ въ томъ, что для нихъ выгодноѣ бросить свою систему *абсолютнаго уединенія* и постепенно войти въ общее торговое движеніе, гдѣ ихъ произведенія и промышленность позволятъ имъ быть полезными другимъ націямъ; тогда какъ сами они будутъ пожинать плоды просвѣщенія.

Необходимость открытія Японскихъ портовъ ощущается не только одними китоловами и судами Соединенныхъ Штатовъ, на пути изъ Калифорніи въ Китай, но и всей Европой.

Экспедиція поручена коммодору Перри — офицеру вполне достойному того довѣрія, которое къ нему имѣютъ. Правительство прибавило недавно къ его эскадрѣ (перестроенной изъ Остъ-Индской) трехъ дечный корабль *Вермонтъ*. Такъ что теперь Перри въ состояніи будетъ противостоять всѣмъ случайностямъ, какія могутъ представиться при исполненіи важнаго его порученія, тѣмъ болѣе что онъ обезпеченъ большими запасами провизіи и топлива. Быть можетъ одно появленіе столь сильной эскадры у береговъ Японіи произведетъ полезной переворотъ въ ея политикѣ.

Къ Японской экспедиціи присоединяется другая долженствующая изслѣдовать сѣверные берега Тихаго Океана, Беринговъ проливъ, часть Ледовитаго моря и различные пункты между Калифорніей и Китаемъ. Эта экспедиція состоитъ изъ корвета *Винсеннъ*, винтоваго парохода *Джонъ Ханкокъ*, брига *Порпойзъ* и маленькаго судна *Пайлотъ*. Съ іюня до октября она будетъ работать на сѣверѣ, а остальную часть года въ Япон-

скомъ и Китайскомъ моряхъ. Ей предназначено также изслѣдовать всѣ мѣста лежащія на пути ведущемъ изъ американскихъ портовъ Тихаго Океана къ портамъ Остъ-Индіи. Особенное вниманіе обращено будетъ на изслѣдованіе тѣхъ мѣстъ, въ которыхъ китоловы наши занимаются своимъ опаснымъ промысломъ; мѣста эти суть: берега Японіи, Курильскіе острова, Охотское море и неизслѣдованные еще берега сѣверной Азіи. Эта экспедиція продолжится не менѣе трехъ лѣтъ; на нее назначено 150 тысячъ долларовъ.

По просьбѣ общества колонизаціи Пенсильваніи, правительство рѣшилось отправить во внутренность Африки, къ востоку отъ Либеріи, лейтенанта Линча, уже извѣстнаго своею поѣздкою на Мертвое море. Надѣются найти тамъ здоровую и плодородную мѣстность, на которой можетъ развиваться система колонизаціи, приспособленная къ освобожденію Негровъ отъ невольничества.

Другая экспедиція немедленно отправится въ Рио-де-ла-Плату, съ цѣлію изслѣдовать внутреннія воды Южной Америки, въ видахъ коммерческихъ, для того чтобы Соединенные Штаты могли выгодно бороться съ соперничествомъ Франціи и Англіи. Лейтенантъ Пажъ на пароходѣ *Уатеръ-Уитчъ* готовъ уже отправиться для изслѣдоваціи этихъ водъ, открытыхъ декретомъ временнаго директора новой Аргентинской конфедераціи.

Кромѣ береговъ Ла Платы, изслѣдованъ былъ, въ 1852 году, бассейнъ Амазона, двумя заслуженными офицерами, подъ покровительствомъ правительства; отчетъ объ интересной поѣздкѣ этой, вскорѣ будетъ ими опубликованъ. Всѣ эти оконченныя или предпринятыя экспедиціи, показываютъ твердую рѣшимость правительства соблюдать торговыя выгоды и величіе Союза Штатовъ. Всѣ распоряженія правительства дѣлаютъ ему честь возвышая наше отечество въ глазахъ иностранцевъ. Конгрессъ заботится не только о выгодахъ, но не забываетъ и челове-

колюбія—большая помощь оказана была Американцу Гриннелю въ снаряженіи двухъ судовъ его для отысканія Сэра Д. Франклина.

(Изъ № 1-го 1853, *La Marine*, куда перепечатано было изъ *Courrier des Etats-Unis*).

*Прим. Ред.* къ этому приобщаемъ слѣдующія свѣдѣнія, взятая изъ № VI-го Военнаго Журнала за минувшій годъ.— Сентября 1-го 1851 г. Сѣверо-Американской флотъ составляли: 11 кораблей, изъ нихъ одинъ 120 пуш. и десять 74-хъ пушечныхъ, по названію, но вооруженныхъ бѣльшимъ числомъ орудій; 12 фрегатовъ 44-хъ пуш. и два фрегата 36 пушечныхъ; 21 шлюпъ отъ 61 до 20 пуш., 15 пароходовъ и 12 разныхъ другихъ судовъ—всего болѣе 70 вымпеловъ. Число офицеровъ было слѣдующее: 68 капитановъ, 97 капитанъ-лейтенантовъ, 327 лейтенантовъ, 233 мичмана старшихъ и 170 младшихъ; 141 медиц. чиновникъ, 23 священника, 12 профессоровъ математики и 68 инженеръ-механиковъ. Число матросовъ на службѣ неизвѣстно, они получаютъ содержаніе одинаковое съ солдатами.—Въ 18<sup>51</sup>/<sub>52</sub> году издержки на флотъ простирались до 7,824,000 долларовъ, или слишкомъ 10,525,000 руб. сер.—Число матросовъ на купеческихъ судахъ сѣверо-америк. штатовъ болѣе ста тысячъ человѣкъ.

## С М Ъ С Ъ.

*Дополненіе къ § 27. Высочайше утвержденнаго 25-го сентября 1846 г. Устава Императорскаго С. Петербургскаго яхтъ-клуба.* Государь Императоръ, въ 24 день декабря 1852 года, Высочайше повелѣть соизволилъ: на мундирахъ, пуговицахъ и фуражкахъ членовъ Императорскаго С. Петер-

бургскаго яхтъ-клуба прибавить, сверхъ якоря, Императорскую корону, по особому рисунку.



*Конопаченіе судовъ въ Англійи.* Въ прежнее время конопачили обыкновенно осаживая конопаткою старую пеньку, и послѣ того пополняли пазъ новою. Черезъ это, въ пазѣхъ судна, прослужившаго пять или шесть лѣтъ, и неоднократно конопаченнаго, старая пенька отъ сырости прѣла и заражала не только наружную обшивку, но проникая до набора, сообщала ему гниль и тѣмъ значительно сокращала вѣкъ судна.

Нынѣ въ англійскихъ военныхъ и частныхъ адмиралтействахъ принято за непремѣнное правило конопатить пустой очищенный пазъ, для чего употребляется кривая конопатка или ножъ, посредствомъ котораго вырѣзывается негодная пенька и очищается пазъ насквозь. Убѣдясь такимъ образомъ въ чистотѣ пазѣ и крѣпости дерева, начинаютъ конопатить и наполняютъ пазъ свѣжею пенькою.



*Англійскіе доки.* Нынѣ считается въ Великобританіи 130 доковъ, большая часть коихъ находится въ Лондонѣ, Ливерпулѣ, Гулль, Бристолѣ, Глочестерѣ, Сундерландѣ, Лейтѣ и др. Сооруженіе этихъ морскихъ складочныхъ мѣстъ стоило всего до 75 милліоновъ руб. сер. и все пространство, занимаемое доками, т. е. бассейнами со шлюзами, составляетъ около 1,000 акровъ (379 десятинъ). Другіе доки, въ настоящее время проектированные или сооружаемые, увеличатъ это пространство на 400 акровъ (около 148 дес.). Въ одномъ Лондонѣ, 25 шлюзныхъ бассейновъ, зависящихъ отъ пяти главныхъ доковыхъ компаній, занимаютъ поверхность въ 213 акр. и стоили 50 мил. руб. сер. Вскорѣ прибавятся къ нимъ доки Викторіи, на сооруженіе коихъ потребуется 9,370,000 руб. Въ нынѣшнихъ

докахъ могли, въ одно время, помѣститься, въ 1850 г., 5,364 судна, нагружавшихъ или выгружавшихъ товары, вѣсь коихъ въ совокупности составлялъ 1,202,323 тона, а сборовъ съ нихъ поступило 7,062,500 р.; слѣдовательно доходу собрано болѣе 14<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, изъ коихъ, за вычетомъ расходовъ, остается на вѣ пять доковъ, среднимъ числомъ, болѣе 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, а на два главные дока, Остиндскій и Лондонскій, отъ 5 до 6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Въ Ливерпулѣ считается 50 доковъ и бассейновъ всякаго рода, поверхность коихъ по водѣ составляетъ 198 акровъ (63 дес.), а сооруженіе ихъ стоило до 62<sup>1</sup>/<sub>2</sub> мил. руб. Въ Гуллѣ устроено 5 доковъ и 4 бассейна одною компаніею, употребившею на сооруженіе ихъ 6<sup>1</sup>/<sub>4</sub> мил. руб. сер.; въ нихъ могутъ помѣститься до 7,000 судовъ. (Ком. Газ. 1852, № 150.)



*Гамбургскія страхованія.* Между обширными отраслями коммерческой дѣятельности Гамбурга, страхованія занимаютъ не маловажное мѣсто, а въ кругу страховыхъ дѣлъ главнѣйшее значеніе имѣютъ здѣсь страхованія отъ морской опасности. Въ послѣднее десятилѣтіе, никакая отрасль коммерческой дѣятельности не возрасла здѣсь въ такой мѣрѣ, какъ страхованія этого рода. Сумма морскихъ застрахованій простиралась въ 1814 г. до 41,139,900, а въ 1851 г. до 316,826,500 банковъ марокъ (около 150 милліоновъ руб. сер.); средняя премія составляла въ тотъ годъ 3<sup>9</sup>/<sub>16</sub> проц., а въ послѣдній 1<sup>17</sup>/<sub>32</sub> проц. Слѣдовательно, въ теченіе 37 лѣтъ, страховая сумма увеличилась болѣе чѣмъ всемеро, а премія за нее понизилась болѣе чѣмъ въ половину. Кромѣ успѣховъ въ кораблестроеніи и въ устройствѣ портовъ, а также въ самомъ искусствѣ мореходства, усилившееся съ тѣхъ поръ совмѣстничество страховыхъ компаній способствовало также пониженію прежнихъ высокихъ премій до нынѣшняго ихъ размѣра, къ выгодѣ торговли и мор-

скихъ сообщеній. Страховыя суммы постоянно возрастали съ 1816 г.; только 1845-й и въ особенности бѣдственный 1848 годъ составляютъ исключеніе. Въ 1849 году, не смотря на продолжавшуюся еще отчасти блокаду Нѣмецкихъ портовъ, страховая сумма уже возвысилась опять до 285,247,200, премій поступило 4,025,956, убытковъ заплачено 3,210,887, процентовъ и расходовъ 413,700 и прибыли 401,367 банк. мар. Съ тѣхъ поръ страхованія вновь стали возрастать въ обыкновенной пропорціи. Эти цифры относятся, впрочемъ, только къ 22 страховымъ компаніямъ, учрежденнымъ въ Гамбургѣ. Сверхъ того, въ 1851 г. застраховано тамъ въ трехъ частныхъ конторахъ на 23 мил. банк. мар., а изъ иностранныхъ компаній, Кельнская «Агрипина» застраховала въ одномъ Гамбургѣ на 11 мил. банк. мар.

О Гамбургскихъ страхованіяхъ вообще можемъ сообщить слѣдующія свѣдѣнія. Въ Гамбургѣ находятся нынѣ 26 мѣстныхъ дѣйствующихъ компаній, 13 мѣстныхъ ликвидирующихъ, 58 иностранныхъ дѣйствующихъ, 4 иностранныхъ же ликвидирующихъ компаній. Подъ названіемъ *ликвидирующихъ компаній* слѣдуетъ разумѣть такія, которыя, по случаю понесенныхъ убытковъ, не принимаютъ болѣе на страхъ, а расчитываются лишь по своимъ долговымъ обязательствамъ. Въ числѣ иностранныхъ дѣйствующихъ компаній не менѣе 25, болѣею частью англійскихъ, которыя занимаются преимущественно застрахованіемъ жизни, менѣе страхованіями отъ огня, а морскихъ страхованій вовсе не производятъ; многіе Англичане страхуютъ отъ морской опасности свои товары, а еще болѣе корабли, у Гамбургскихъ компаній. Кромѣ англійскихъ, въ числѣ иностранныхъ компаній считается: Прусскихъ 17, Саксонскихъ 3, Австрійскихъ 3, Готскихъ и Франкфуртскихъ по двѣ, Баварскихъ и Любекскихъ по одной. Бременскія страховыя заведенія не имѣютъ здѣсь своихъ агентствъ.—Само собою, разумѣется, что

эти страхованія имѣютъ предметомъ обезпеченія отъ всякаго рода опасностей, которыя могутъ постигнуть человѣка и его имущества, отъ колыбели до гроба, отъ драгоцѣннѣйшаго достоинства человѣческой жизни до ничтожной булавки.

Замѣчательно, что Гамбургъ, въ морскихъ застрахованіяхъ, успѣшно состязается съ главными мореходными націями. Кромѣ Англичанъ, Американцы, Датчане, Шведы и др., страхуютъ также свои имущества въ Гамбургѣ. Благопріятное географическое положеніе Гамбурга относительно торговли всей Сѣверной Европы, дешевизна страховыхъ премій, удобство взысканія платежей чрезъ посредничество превосходно-устроенныхъ Коммерческихъ Судовъ, и вѣрность вознагражденія за убытки, все это въ совокупности содѣйствуетъ здѣсь блистательному развитію этой отрасли коммерческой дѣятельности. Въ Англии и въ Голландіи, частныхъ страховыхъ конторъ гораздо болѣе, чѣмъ страховыхъ компаній. Важность страховыхъ оборотовъ въ Гамбургѣ оказывается также изъ того обстоятельства, что по дѣламъ ихъ занимаются болѣе ста присяжныхъ маклеровъ, тогда какъ никакая другая отрасль тамошней торговли не доставляетъ занятія такому большому числу посредниковъ.

(Allg. Zeitung).

*Изъ Комм. Газ. 1853 г. № 1.*

=

*Сгорѣніе парохода Сити-оффъ-Питтсбургъ (City of Pittsburg).* Съ англійскаго военнаго судна *Портлендъ*, изъ Валпарайзо, отъ 24 октября 1852 г., пишутъ: «Въ 3 часа сего утра вахтенный офицеръ услышалъ звонъ въ колоколъ на американскомъ купеческомъ пароходѣ *City of Pittsburg*, прибывшемъ сюда ночью 22 числа изъ Талкахауано — порта въ заливѣ Консепсіонъ, куда онъ заходилъ для погрузки угля. Офицеръ зная, что пароходъ этотъ поддерживалъ пары въ продол-

женіе всего предшествовавшего дня, подумалъ, что онъ отправляется въ море. Спустя минутъ девять, пламя и густые клубы дыма показались изъ форъ-люка парохода. Вызвавъ команду на верхъ, онъ послалъ всѣ шлюпки съ брандсойтами, на помощь къ пароходу, но спасти его не было никакой возможности, потому-что пожаръ произошелъ отъ самовозгорѣнія угля, котораго у него было 1240 тоновъ. Около 4 часовъ экипажъ и пассажиры были сняты съ парохода (въ числѣ послѣднихъ было много женщинъ и дѣтей), съ небольшимъ количествомъ ихъ багажа. Капитанъ спустился по концу за корму въ то время, когда пароходъ былъ уже весь объятъ пламенемъ. Въ 4 часа посланъ былъ барказъ стрѣлять въ подводную часть, чтобы ускорить погруженіе этого несчастнаго судна на дно. Къ утру собрали мы весь экипажъ и пассажировъ на судно, первыхъ было 108, а послѣднихъ 64 человѣка, изъ которыхъ многіе не имѣли при себѣ ничего. Пароходъ этотъ, въ 1875 тоновъ, состоялъ подъ командою капитана Форстера; это былъ второй рейсъ его изъ Филадельфіи въ Калифорнію. Онъ продолжалъ горѣть до  $1\frac{1}{2}$  1-го часа по полудни, и въ это время пошелъ на дно кормою. Командующій станціею получилъ благодарственное письмо отъ американскаго консула и отъ тѣхъ лицъ, которыми везены были товары, за помощь, оказанную шлюпками съ англійскаго отряда.»

Въ газетѣ *Valparaiso Reporter* пишутъ, что судно и грузъ были застрахованы за 279,000 долларовъ; дѣйствительная стоимость ихъ простирается до 300,000. Таже газета сообщаетъ о подпискѣ, иностранцевъ и Чилийцевъ, въ пользу пассажировъ погибшаго парохода, простирающейся до 4000 долларовъ, прибавляя: «а мы не сомнѣваемся, что въ нашей Венеціи на Тихомъ океанѣ, столь извѣстной своею благотворительностію, будутъ приняты жителями мѣры, при содѣйствіи американскаго



консула, г. Дуэра, для бесплатнаго отправленія пассажировъ по назначенію.»

(*Illustr. Lond. News*, 1-го января 1853).



*Антрацитъ.* Въ Одесскомъ Вѣстникѣ 20-го дек. 1852 г. № 101, напечатано разложеніе 23-хъ сортовъ американскаго антрацита, который содержитъ въ себѣ, среднимъ числомъ, до 90-та процентовъ чистаго угля, тогда какъ нашъ антрацитъ, изъ окрестностей Грушевской станицы, въ землѣ Донскихъ казаконъ — содержитъ чистаго угля 95 частей и только 5 частей желѣзноватой земли и легучаго вещества. Слѣдовательно нашъ антрацитъ превосходитъ, заключаая большее количество горячаго вещества и меньшее постороннихъ вредныхъ веществъ, въ особенности сѣры. Въ вышеупомянутой газетѣ, далѣе напечатано слѣдующее: Правда, что до сихъ поръ цѣны на антрацитъ остаются довольно высокими,\* но, при болѣе овытномъ и болѣе методическомъ приложеніи инженернаго искусства въ разработкѣ антрацита и къ перевозкѣ его, можно надѣяться (какъ увѣрялъ меня одинъ англійскій инженеръ, хорошо знакомый съ этимъ дѣломъ), что цѣны эти уменьшатся на половину. При этомъ можно еще извлечь и другія побочныя выгоды. Перевозъ антрацита моремъ можетъ сдѣлаться у насъ практической школою для моряковъ, столько же важною, какъ и школа, развитая перевозомъ каменнаго угля въ Англій.

При уменьшеніи цѣвъ на антрацитъ, устранятся всѣ препятствія къ снабженію портовъ Чернаго моря, Константинополя и даже береговъ Средиземнаго моря, нашимъ антрацитомъ, доставляемымъ на нашихъ судахъ и нашими матросами.

---

\* Въ Одессѣ продается по 25 коп. сер. пудъ, а дровъ около 24-хъ р. сер. кубическая сажень.

Наши каменно-угольные копи сдѣлаются столько же важными въ торговомъ отношеніи, какъ и наши хлѣбородныя поля.

Ограниченное употребленіе антрацита въ Англіи происходитъ отъ того, что тамъ добываніе каменнаго угля обходится гораздо дешевле добыванія антрацита. Предубѣжденіе противъ антрацита въ прежнее время основано было вѣроятно на томъ, что онъ воспламеняется не такъ легко, какъ каменный уголь, и можетъ быть употребляемъ только въ нѣкоторыхъ случаяхъ. Чтобы показать какъ прежде мало его цѣнили, достаточно привести здѣсь слѣдующее обстоятельство: одинъ ирландскій землевладѣлецъ послалъ къ Сэръ Гумфри Деви образецъ антрацита съ своей земли, спрашивая мнѣнія о его достоинствѣ. Сэръ Г. Деви написалъ въ отвѣтъ, что, если бы земной шаръ вдругъ загорѣлся, и этотъ джентельменъ сталъ въ то время на своемъ полѣ, то можно бы было поручиться, что онъ сгоритъ послѣдній. Великій химикъ конечно былъ въ ту пору слишкомъ занятъ, и не приступалъ къ разложенію антрацита, иначе онъ бы нашелъ въ немъ большее количество чистаго угля, чѣмъ въ обыкновенномъ каменномъ углѣ и тогда бы его мнѣніе объ антрацитѣ было гораздо справедливѣе, хотя и не такъ остроумно.

Въ 1831-мъ г. начали употреблять антрацитъ во многихъ плавильныхъ печахъ въ Филадельфіи, но только въ соединеніи съ равнымъ количествомъ древеснаго угля; потому что тамъ существовали такія же предубѣжденія, какъ и въ Англіи. Такъ прошло нѣсколько лѣтъ, въ теченіе которыхъ антрацитъ началъ по немногу входить во всеобщее употребленіе въ домашнемъ быту. Теперь этотъ минералъ сдѣлался необходимымъ, для образованія пара въ паровыхъ машинахъ фабрикъ, паровозахъ и пароходахъ, и для непосредственной обработки матеріаловъ на мѣди-плавительныхъ, стекляныхъ, желѣзныхъ заводахъ, въ кузницахъ и проч.

Теперь, повторяю, для всего этого употребляется антрацитъ

и только одинъ антрацитъ. Введеніе антрацита какъ топлива, дало сильный толчекъ развитію пароходства на рѣкахъ, озерахъ и океанѣ. Для внутренняго пароходства на рѣкахъ, антрацитъ имѣетъ большое преимущество передъ дровами, даже въ тѣхъ странахъ, которыя изобилуютъ лѣсомъ, потому что онъ, занимая гораздо меньше мѣста, оставляетъ болѣе помѣщенія для груза, избавляетъ отъ необходимости учреждать частыя станціи и уменьшаетъ издержки, неизбежныя при погрузкѣ дровъ.

Надобно еще обратить вниманіе на то, что горѣніе антрацита отличается опрятностію. Въ этомъ отношеніи контрастъ между антрацитомъ и углемъ такъ значителенъ, что путешественники, привыкшіе къ антрациту, могутъ примѣнить къ пароходу, топимому углемъ, китайское названіе «огненный дьяволъ». Пароходы, при топкѣ антрацитомъ, могутъ быть окрашены въ самые нѣжные цвѣта, и содержаться постоянно какъ новые; на нихъ незамѣтно густыхъ клубовъ дыма, изъ котораго сыплется сажа подобно черному снѣгу, ихъ палубы могутъ быть такъ-же чисты, какъ палубы русскихъ военныхъ кораблей. Контрастъ между каменнымъ углемъ и антрацитомъ оказываетъ еще разительнѣе при сравненіи послѣдствій употребленія ихъ, какъ топлива, въ городахъ, а особливо въ Лондонѣ и Нью-Йоркѣ. Лондонъ, гдѣ преобладаетъ употребленіе каменнаго угля, постоянно омраченъ облаками дыма, общественныя зданія и частныя дома закопчены сажею, которая проникаетъ внутрь и покрываетъ мебель и все украшенія комнатъ. Деревья, находящаяся подъ вліяніемъ этого дыма, стоятъ почти обнаженныя, и растенія съ трудомъ поддерживаются усиліями ботаниковъ-энтузіастовъ. Въ Нью-Йоркѣ, который отопляется почти исключительно антрацитомъ, бѣлый мраморъ ратуши остается въ продолженіе многихъ лѣтъ такъ-же чистымъ, какъ новый. Тамъ на площадяхъ и улицахъ деревья свѣжи, какъ въ лѣсу,

и растенія не имѣютъ большой нужды въ пособіи ботаниковъ энтузіастовъ.

## Д-ръ Тови.



*Алжирскій портъ.* Практическая эскадра, подъ командою вице-адмирала Барона де ла Сюссъ останавливалась недавно въ Алжирскомъ портѣ, устройство котораго дѣятельно продолжается. Такъ какъ насыпи еще не совсѣмъ были окончены, то адмиралъ получилъ приказаніе Морскаго Министра, съ согласія Министра Военнаго, довести объ удобствахъ и препятствіяхъ могущихъ встрѣтиться при входѣ въ этотъ портъ, равно и укрытіе эскадры внутри его.

Изъ рапорта адмирала видно, что каждый корабль, буксируемый пароходомъ, входилъ послѣдовательно, и скоро занималъ мѣсто, назначенное ему портовымъ начальствомъ.

Пять кораблей бросили якорь влѣво отъ входа близъ южной насыпи (нынѣ строящейся), въ разстояніи кабельтова одинъ отъ другаго. Шестой корабль, который могъ быть также поставленъ на этой линіи — ошвартовился на линіи, назначенной большимъ пароходамъ эскадры, независимо отъ пароходовъ мѣстныхъ.

Всѣ эти корабли расположились, не отнимая мѣсть назначенныхъ торговымъ судамъ; и какъ говорится въ рапортѣ, еще три корабля и столько же пароходовъ-фрегатовъ, могли бы тамъ помѣститься не стѣсняясь. Адмиралъ представилъ, что срытіе скалы, называемой Безъ-именной (*Roche-Sans-Nom*), находящейся противъ середины порта, позволило бы двѣнадцати кораблямъ и столькимъ же фрегатамъ, не считая коммерческихъ судовъ помѣститься тамъ въ безопасности. Между тѣмъ, какъ по плану принятому въ 1848, и одобренному главнымъ совѣтомъ шоссе и мостовъ, также и адмиралтейскимъ совѣтомъ,

въ порту положено было помѣстить 32 корабля, 2 фрегата и 5 париходовъ—корветовъ.

Соглашаясь съ мнѣніемъ адмирала, генераль Сентъ-Арно далъ приказаніе, чтобы приступили какъ можно скорѣе къ срытію Безъ-именной скалы.

Въ 1830 году, во время завоеванія Алжира, портъ его состоялъ изъ древняго дока называемаго *Турецкимъ*, построеннаго Каръ-Эдъ-Диномъ, братомъ знаменитаго Барберуссы, на поверхности четырехъ гектаровъ въ окружности, давая убѣжище Алжирскимъ корсарамъ и нѣсколькимъ каботажнымъ судамъ.

Въ 1837 рѣшено было увеличить его поверхность до 21-го гектара, посредствомъ плотины, которая примыкая на сѣверѣ у Каръ-Эдъ-Дина (нынѣ *Шерединъ*), шла прямо на югъ, и другой плотины, начинавшейся у берега, противъ городскихъ воротъ Бабазунъ (*Babazoun*) и продолженной на сѣверъ.

Въ 1840, первая плотина была построена, въ направленіи на югъ, длиною въ 75 метровъ. Тогда же было рѣшено распространить колонизацію Алжира и прежній проектъ оставить, а бассейнъ порта увеличить до 90 гектаровъ, для чего и направить плотину вмѣсто зюйда на SO, что теперь и приводится въ исполненіе.

Однимъ словомъ Алжирскій портъ представляетъ пространство, составленное двумя линіями или насыпями: изъ нихъ сѣверная 700 метровъ длиною, а южная 1200 метровъ, между оконечностями которыхъ проходъ въ 350 метровъ. На этихъ оконечностяхъ будутъ сооружены укрѣпленія съ сильными батареями для защиты входа отъ внѣшняго непріятеля.

При такихъ условіяхъ, этотъ портъ, находящійся противъ Тулона и въ центрѣ французскихъ владѣній въ Алжирѣ, защищаетъ большую часть ихъ побережья; притомъ онъ подкрѣпленъ городомъ, въ которомъ соединено управленіе и военное начальство трехъ провинцій, и вмѣстѣ съ тѣмъ въ торговомъ

отношеніи онъ соединяется многочисленными дорогами съ центрами внутренняго населенія.

Наконецъ приведемъ извлеченіе изъ мнѣнія, представленнаго адмираломъ командующимъ практической эскадрою.

Южная насыпь, еще неоконченная, представляетъ судамъ не совсѣмъ надежное убѣжище, допуская зыбь съ моря, но по окончаніи работъ можно вѣрно предполагать, что суда ошвартовленные въ портѣ будутъ въ совершенной безопасности, даже во время самыхъ свѣжихъ NO-выхъ вѣтровъ.

Когда офицеры больше ознакомятся съ мѣстностію, то уже не будетъ нужды прибѣгать къ лоцману, при всякомъ входѣ и выходѣ, тѣмъ болѣе когда будетъ срыта Безъ-именная скала, представляющая единственную скрытую опасность, ибо тогда доступись потребуеть только знаній общихъ вѣсьмъ морякамъ.

(Изъ газеты *La Marine*, 28 Ноября 1852 г.)



*Выписка изъ отчета Американской Компаніи за 1851 годъ.* Все имущество компаніи какъ въ Россіи, такъ и въ колоніяхъ оцѣнивается въ 3,417,728 р. с. (179,279 р. с. болѣе противъ 1850 г.). Изъ этого приходятся: 36,000 р. с. на учрежденіе Россійско-Финляндской китоловной компаніи и 208,925 р. с. на стоимость мореходныхъ судовъ. Дивидендъ на акцію былъ 18 р. с. (3 руб. болѣе противъ 1850 г.).

Въ 1851 году служащихъ въ колоніяхъ было: штабъ-офицеровъ Императорскаго флота 3; оберъ-офицеровъ 4; одинъ горный инженеръ и 4 гражданскихъ чиновника; 27 лицъ духовнаго званія; 8 медицинскихъ чиновниковъ; 7 повивальныхъ бабокъ; 15 вольныхъ мореходовъ; 2 правителя конторъ; 15 начальниковъ редутовъ и отдѣльныхъ командъ; 47 бухгалтеровъ, прикащиковъ и пр.; 4 мастера корабельныхъ и оружейныхъ. Матросовъ: 44 казенныхъ и 483 вольнонаемныхъ (изъ нихъ 307 изъ Россіи и 176 изъ колоній); наконецъ 34 работницы для прислугъ въ школахъ, больницахъ и т. д.

«Кромѣ флотскихъ офицеровъ, командирами компаней-

скихъ судовъ въ Колоніяхъ, и ихъ помощниками, бываютъ Россійскіе шкипера и вольные штурмана, которые нынѣ съ распространіемъ торговли компаніи, ежегодно нѣсколько разъ совершаютъ плаванія въ иностранныя порты, гдѣ имѣютъ частыя официальные сношенія съ мѣстными властями и иностранными консулами. Посему главное правленіе, желая придать болѣе значенія колониальнымъ судамъ, и поддержать на оныхъ должный порядокъ и дисциплину — исходатайствовало, чрезъ Г. Начальника Главнаго Морскаго Штаба, Высочайшее разрѣшеніе: служащимъ на судахъ компаніи Россійскимъ шкиперамъ, вольнымъ штурманамъ и ученикамъ мореходства, носить мундиры и сюртуки по званіямъ, согласно утвержденной 9-го іюля 1851 года формѣ.

Народонаселеніе колоніи, состоящее изъ прибывшихъ изъ Россіи и изъ Креоловъ, Алеутовъ, Кенайцевъ, Чукочъ и Курильцевъ, къ 1-му январю 1852 года составляло: 4905 мужчинъ и 4547 женщинъ — всего 9452 человека (болѣе чѣмъ въ 1850 году 179 чел. обоюго пола, въ томъ числѣ 67 Русскихъ). Изъ этого числа Русскихъ 567 (520 мужч. и 47 женщ.); Креоловъ 1693 (831 м. и 862 ж.); Алеутовъ 4187 (2094 м. и 2093 ж.); Кенайцевъ 1068 (505 м. и 563 ж.); Чугачъ 1846 (912 м. и 934 ж.) и наконецъ Курильцовъ 91 (43 м. и 48 ж.).

Въ Ново-Архангельскѣ, въ мужской школѣ обучалось 43 мальчика, а въ женской 33 дѣвочки (12 дѣвочекъ менѣе противъ 1850 г.). Въ Семинаріи же состояло 32 ученика (5 болѣе противъ 1850 г.), въ томъ числѣ 8 туземцовъ. Сверхъ того на счетъ компаніи воспитывалось въ Россіи 12 мальчиковъ (изъ нихъ одинъ въ штурманскомъ полуэкипажѣ и одинъ въ учебномъ морскомъ экипажѣ).

Въ 1851 году плавало *десять* мореходныхъ судовъ и 2 парохода, а именно:

1) Купленный въ Любекѣ корабль *Кадьякъ* (въ 500 тоннъ) прибылъ въ Кронштадтъ 26 іюля 1851 и принявъ часть груза приготовленнаго для Колоній, отправился 7-го августа, подъ командою иностраннаго шкипера *Бера*, въ Гамбургъ, гдѣ получилъ приготовленный грузъ и вышелъ въ моръ 9-го октября. На пути посѣтилъ Ріо-Жанейро и Вальнарайзо, а 7-го мая 1852 г. чрезъ 210 дней плаванія, пришелъ благополучно въ Ново-Архангельскъ.

2) Бригъ *Великій Князь Константинъ*, подъ командою Россійскаго штурмана *Николая Кашеварова*, 15-го мая от-

правленъ былъ на острова Атху, Атту, Урупъ, и Шумшу, съ разнымъ для сихъ острововъ снабженіемъ, а въ Камчатку и Петропавловскій портъ, для доставленія соли въ казну и разныхъ товаровъ тамошнему комиссіонеру компании, а оттуда въ Аянскій портъ, для отвоза промысловъ съ Курильской гряды. Изъ Аяна бригъ этотъ, принявъ пассажировъ, почту и товары, присланные изъ Россіи для колоній, отплылъ 13-го сентября въ обратный путь и 3-го ноября благополучно возвратился въ Ново-Архангельскъ, исполнивъ всѣ данныя ему порученія, кромѣ вывоза промысловъ съ острова Урупа, чего невозможно было сдѣлать по причинѣ сильнаго вѣтра нѣсколько дней продолжавшагося и воспрепятствовавшего приближенію судна къ Урупу. Слѣдовавшее же на оный снабженіе было передано съ судна подъ парусами, на выѣхавшія къ нему байдары.

3) Корабль *Шелеховъ*, подъ командою лейтенанта *Мацкевича*, 26 мая посланъ былъ съ собранными въ теченіи года со всѣхъ мѣстъ колоній, кромѣ Атхинскаго и Курильскаго острововъ, пушными промыслами въ Аянъ, и на немъ отправлена была изъ колоній въ Россію срочная весенняя колоніальная почта, сдаваемая обыкновенно въ Аянъ, для отправленія въ С. Петербургъ. Изъ Аяна корабль этотъ отправился въ дальнѣйшій путь по назначенію.

4) Корабль *Князь Меншиковъ*, подъ командою Россійскаго шкипера *Павлова*, 9-го іюня отправленъ былъ съ снабженіемъ на острова Унга, Унамашка, Св. Павла, Св. Георгія и въ Михайловскій редутъ. 17-го сентября корабль этотъ возвратился въ Ново-Архангельскъ съ промыслами вывезенными изъ всѣхъ посѣщенныхъ имъ мѣстъ; а 30-го декабря отправленъ былъ въ Калифорнію по торговымъ дѣламъ, и на Сандвичевы острова за солью, съ полнымъ грузомъ которой онъ возвратился въ Ново-Архангельскъ 8-го Мая 1852 года.

5) Шкуна *Тунгусъ*, подъ командою Россійскаго штурмана *Ивана Кашеварова*, 26-го апрѣля отправлена была въ Кадьякъ съ снабженіемъ и для плаванія по сему отдѣлу; 17-го октября она возвратилась съ лѣтними промыслами и грузомъ кирпичей, а 7-го ноября снова отправилась съ полнымъ грузомъ снабженія въ Кадьякъ, гдѣ прозимовавъ, возвратилась въ Ново-Архангельскъ съ зимними промыслами 11-го апрѣля 1852 года.

9) Пароходъ НИКОЛАЙ I-й, командиръ Россійскій шки-



перъ *Архимандритовъ*, кромѣ частыхъ рейсовъ въ Озерскій редутъ, къ Киренскому лѣсопильному заводу и въ разныя ближнія бухты и проливы, за лѣсомъ, плавалъ въ проливы къ острову Кеку для изслѣдованія находящихся тамъ пластовъ каменнаго угля.

7) Пароходъ *Барановъ*, употреблялся для работъ въ портѣ и для буксированія лѣсу.

8) Кругосвѣтный корабль НИКОЛАЙ I-й, подъ командою Россійскаго шкипера *Конради*, прибывшій, какъ сказано въ прошлогоднемъ отчетѣ, 23-го апрѣля 1851 г. въ Колоніи, отправленъ былъ оттуда 21-го мая, подъ командою Россійскаго шкипера *Линденберга*, въ Китайскій портъ Шанхай съ грузомъ пушныхъ промысловъ, откуда возвратился въ Ново-Архангельскъ 29-го сентября съ полнымъ грузомъ товаровъ. По надлежащемъ изготовленіи къ обратному плаванію въ Россію, корабль этотъ 5-го декабря, подъ командою шкипера *Конради*, вышелъ изъ Ново-Архангельска и посѣтивъ Сандвичевы острова, острова Товарищества, Портсмуть и Копенгагенъ, чрезъ 164 дня плаванія, благополучно прибылъ въ Кронштадтъ 18-го Мая 1852 г. На немъ привезены колониальные промысла и 2,052 ящика чаю.

9) Возвратившійся изъ кругосвѣтнаго плаванія въ Мѣѣ 1851 г. фрактованный корабль *Атха* (вольный шкиперъ *Ридель*), 4-го октября вновь отправился изъ Або въ Камчатку и Колоніи, съ грузомъ припасовъ и товаровъ. Корабль этотъ, зайдя на пути въ Валпарейзо для принятія дополнительнаго груза, благополучно прибылъ въ Петропавловскій портъ 20 Мая 1852 года.

10) Корабль *Суоми*, — первое судно вновь образовавшейся Россійско-Финляндской Китоловной Компаніи, которое, какъ упомянуто было въ прошлогоднемъ отчетѣ, вышло изъ Або 22-го Юля, съ заходомъ на пути до Камчатки въ Бременъ для необходимаго снаряженія, благополучно прибывъ въ Петропавловскій портъ, 8-го Мая 1852 г. и оставивъ тамъ пустыя бочки для доставленія въ Ново-Архангельскъ, 18-го того же мѣсяца отправилось въ Охотское море для промысла китовъ.

Въ Ново-Архангельскомъ адмиралтействѣ произведены исправленія элинга и судовъ. Изъ нихъ: бригъ *Константъ* былъ вытасченъ на берегъ для осмотра подводной части, и по надлежащемъ исправленіи оной, вновь обшитъ мѣдью. Бригъ *Охотскъ* капитально исправленъ. Пароходъ *Ба-*

*рановъ* исправленъ заново, вмѣстѣ съ машиною. Бриги *Байкаль* и *Промыселъ*, по негодности къ плаванію, обращены въ блокъ-шифы.

Сверхъ сего исправлялся въ Ново-Архангельскѣ англійскій купеческій бригъ *Цандора*; и для Аянскаго порта построенъ новый 10-ти весельный катеръ.

Въ отчетѣ за 1850 годъ упоминалось о мѣрахъ принимаемыхъ Главнымъ Правленіемъ для изысканія лучшаго способа снабженія Колоній жизненными припасами и мануфактурными товарами, а также устройства нашихъ комисіонерскихъ дѣлъ на выгоднѣйшихъ условіяхъ. До сего времени расходы по покупкѣ и сдачѣ на суда означенныхъ предметовъ, обходились для Компаніи въ Лондонѣ, въ сложности около 14%. Ближайшее ознакомленіе съ Гамбургомъ указало возможность сократить сіи расходы, перенесеніемъ этой операціи изъ Лондона въ Гамбургъ, какъ средоточіе всей Европейской торговли, избавленной тамъ отъ пошлинъ, и многихъ стѣснительныхъ для купечества корабельныхъ сборовъ, существующихъ въ Англии. Отправленный за границу для приведенія этой перемѣны въ исполненіе, Членъ Главнаго Правленія Контръ-Адмиралъ Этолинъ, избралъ въ Гамбургѣ въ комисіонеры Компаніи негоціанта Штурма, пользующагося общео извѣстностію и довѣріемъ, и имѣющаго значительныя комисіонерскія дѣла по торговлѣ съ Бразиліей, Хили, Мексикой и Калифорніей. Онъ согласился приобретать нужные для Колоній товары на самомъ мѣстѣ ихъ производства съ фабрикъ Англійскихъ, Французскихъ, Германскихъ и Бельгійскихъ, гдѣ они лучше и дешевле, и товары эти сосредоточивать въ Гамбургѣ. Укупорка, провозъ, *до борта корабля* и всѣ прочіе расходы падаютъ на его счетъ, а Компанія должна принимать всѣ товары и припасы *у борта* своихъ кораблей, совершенно очищенные отъ всякихъ расходовъ, съ платою Г. Штурму за комисію, развѣзды, доставку и проч., по 7% съ фабричныхъ цѣнъ, по подлиннымъ, поступающимъ въ Главное Правленіе счетамъ съ фабрикъ. Происходящія отъ сего условія выгоды заключаются не въ одномъ только, весьма впрочемъ значительномъ, пониженіи комисіонерскихъ процентовъ, но въ приобрѣтеніи товаровъ, кромѣ Англии, и въ тѣхъ по преимуществу мѣстахъ, гдѣ они могутъ быть добываемы лучшаго качества и дешевѣйшею цѣною; слѣдовательно выгода и польза этой операціи становятся отъ того еще ошутительнѣе. Затѣмъ въ Лондонѣ ос-

танутся у насъ только такія дѣла, которыя въ Гамбургѣ производимы быть не могутъ. Для банкирскихъ дѣлъ въ Гамбургѣ, предложилъ свои услуги Компаніи извѣстный домъ Саманонъ Гейне, и Комп.

Отправленные въ 1851 году изъ Европы въ Колоніи и Камчатку, на корабляхъ Кадыякъ и Атха товары и припасы, а изъ Колоній въ Аянскій портъ и Кронштадтъ, на корабляхъ НИКОЛАЙ I-й, *Великій Князь Константинъ* и *Шелеховъ*, чаи, мѣха и другіе промысла, а равно и кругосвѣтные корабли Компаніи НИКОЛАЙ I-й и Кадыякъ, были застрахованы въ Россіи и Англии.

Пушной промыселъ въ 1851 году производился съ полнымъ успѣхомъ по всѣмъ отдѣламъ Колоній, кромѣ острова Шумшу (изъ Курильскихъ острововъ), гдѣ съ нѣкотораго времени количество морскихъ бобровъ значительно уменьшилось, а потому и сдѣлано распоряженіе о прекращеніи тамъ промысла этихъ звѣрей, впредь до размноженія оныхъ въ достаточномъ числѣ. Польза этой мѣры неоднократно была испытана въ Колоніяхъ, и въ настоящее время особенно оправдалась въ Кадыякскомъ отдѣлѣ, гдѣ послѣ трехъ-лѣтняго запуска лисицъ и выдръ, промыселъ этихъ звѣрей въ 1851 году имѣлъ успѣхъ чрезвычайно удачный, такъ что въ одинъ этотъ годъ упромышлено ихъ болѣе чѣмъ въ два, предшествовавшіе послѣднему запуску. Бобровый промыселъ въ этомъ отдѣлѣ былъ также весьма удаченъ. Промыселъ пушныхъ звѣрей въ Унгинскомъ отдѣлѣ производился съ удовлетворительнымъ успѣхомъ, но моржей, также какъ и въ 1850 году, добыто очень мало по той же причинѣ, т. е., что появленіе оныхъ на Аляскѣ, дѣлается рѣдкимъ.

Въ Уналашкинскомъ отдѣлѣ и на островахъ Андреяновскихъ, Ближнихъ и Прибылова, промысла производились по прежнему съ весьма хорошимъ успѣхомъ. О состояніи промышленности на Командорскихъ островахъ, по неимѣнію въ прошломъ году сообщенія съ ними, не получено никакихъ извѣстій.

Въ отчетѣ за 1849 годъ были изложены въ подробности причины, побудившія Главное Правленіе отправить въ Калифорнію особаго агента компаніи, и упоминалось объ избраніи въ эту должность находившагося продолжительное время на службѣ Компаніи — Почетнаго Гражданина Костромитинова.\*

\* Нынѣ, по представленію нашей Миссіи въ Вашингтонѣ, Г. Костромитиновъ назначенъ вице-консуломъ въ Калифорнію.

Г. Костромитиновъ прибылъ въ Колоніи на кругосвѣтномъ корабль НИКОЛАЙ 1-й въ 1851 году, и оттуда отправленъ, на фрахтованномъ бригѣ Пандора, первоначально въ портъ Гонолулу, на Сандвичевыхъ островахъ, для распоряженій по закупкѣ соли для Колоній и Камчатки, а съ Сандвичевыхъ острововъ на компанейскомъ кораблѣ Князь Меншиковъ, переѣхалъ въ С. Франциско, гдѣ назначено ему имѣть постоянное пребываніе.

На бригѣ Пандора и кораблѣ Князь Меншиковъ были отправлены грузы русскихъ мануфактурныхъ товаровъ и мѣстныхъ колониальныхъ произведеній, и именно соленой рыбы и лѣсныхъ издѣлій; но сихъ послѣднихъ нельзя было послать изъ Колоній большое количество по необходимости удовлетворения предстоявшей значительной потребности въ лѣсѣ въ Аянскомъ портѣ, гдѣ Компанія производитъ разныя постройки для помѣщенія назначаемыхъ въ тотъ портъ отъ казны чиновниковъ и командъ.

Изъ русскихъ мануфактурныхъ товаровъ нѣкоторая часть продана на Сандвичевыхъ островахъ, другая перевезена на продажу въ Калифорнію, а остальные возвращены въ Ново-Архангельскъ за невозможностію продать ихъ по совершенному застою торговли въ тѣхъ портахъ, отъ огромнаго количества товаровъ, навезенныхъ туда со всѣхъ частей свѣта.

Отправленные же на Сандвичевы острова и въ С. Франциско соленая и копченая рыба и лѣсные издѣлія, проданы безъ остатка по выгоднымъ для Компаніи цѣнамъ.

Въ Ново-Архангельскѣ на бригѣ Пандора и кораблѣ Князь Меншиковъ, отправлено до 24 т. пудовъ соли, патока, кофе и т. п. произведенія Сандвичевыхъ острововъ.

Вообще мѣстные наблюденія показали, что торговля дѣла на Сандвичевыхъ островахъ и въ Калифорніи, по удобству и непрерывности сообщеній между сими странами, находятся въ такой тѣсной связи и взаимной зависимости, что и торговля операци Компаніи въ портахъ Гонолулу и С. Франциско должны быть соединены и производимы однимъ лицомъ.

Торговля русскими мануфактурными товарами, по вышеупомянутой причинѣ, не можетъ, по крайней мѣрѣ въ настоящихъ обстоятельствахъ, обѣщать успѣха, напротивъ того мѣстные колониальные произведенія, и именно: рыба и лѣсные издѣлія, находятъ всегда вѣрный сбытъ, который можетъ быть значительно усиленъ и сдѣлаться весьма важнымъ для оборотовъ Компаніи.

Для достиженія этой цѣли оказалось необходимымъ измѣнить принятый въ Ново-Архангельскѣ способъ приготовленія колоніальныхъ произведеній, назначаемыхъ для продажи. Согласно съ симъ, Г. Костромитиновъ доставилъ въ Колоніи подробныя наставленія о способѣ соленія рыбы въ томъ видѣ, какой наиболѣе предпочитается на рынкахъ Тихаго Океана, и соображаясь съ мѣстными требованіями и предвидимыми надобностями, будетъ сообщать колоніальному Начальству о тѣхъ сортахъ лѣсныхъ издѣлій, которыя съ наибольшею выгодною могутъ быть отправляемы изъ Колоній на продажу. Подобныхъ свѣдѣній Компанія не могла получать, и не получала, отъ бывшихъ въ тѣхъ портахъ Агентами ея иностранныхъ торговыхъ домовъ, по неизвѣстности имъ мѣстныхъ способовъ нашихъ Колоній.

Главное Правленіе, находя, что при настоящемъ положеніи дѣлъ въ Калифорніи и на Сандвичевыхъ островахъ, выгоды Компаніи требуютъ съ одной стороны усиленія въ Колоніяхъ рыбной и лѣсной промышленности, а съ другой возможно частыхъ сообщеній Ново-Архангельска съ портами Тихаго Океана, признало нужнымъ дать колоніальному Начальству надлежащія средства и указать мѣры къ заготовленію въ Колоніяхъ соленой рыбы и лѣсныхъ издѣлій въ гораздо большемъ противу прежняго количествѣ, а для постоянныхъ плаваній изъ Ново-Архангельска на Сандвичевы острова, въ Калифорнію и обратно, распорядилось оставленіемъ въ Колоніяхъ корабля Кадьякъ, назначавшагося собственно для кругосвѣтныхъ плаваній. Корабль Кадьякъ, по вмѣстительности своей, особенно способенъ для перевозки значительныхъ грузовъ, и по окончаніи лѣтняго плаванія сего года, поступить для содержанія постоянныхъ сообщеній между Колоніями и Калифорніей. Съ этою же цѣлію поручено колоніальному Начальству употреблять въ зимніе мѣсяцы остающіяся на это время въ Ново-Архангельскѣ китоловныя и другія суда Компаніи.

Этими мѣрами надлежащее развитіе торговли Компаніи въ Калифорніи и на Сандвичевыхъ островахъ будетъ совершенно обезпечено, и при благопріятныхъ обстоятельствахъ, торговля эта, какъ можно надѣяться, принесетъ большую пользу, и доставитъ значительныя выгоды Компаніи.

Въ прежнихъ отчетахъ помѣщаемы были свѣдѣнія о постепенномъ устройствѣ Аянскаго порта, и пролагаемомъ способами Компаніи, сообщеніи онаго съ Якутскомъ.

Нынѣ съ упраздненіемъ казеннаго управленія въ Охотскѣ, Аянскій портъ получилъ особенное значеніе для Правительства, а потому въ управленіи онымъ введены нѣкоторые необходимыя измѣненія. На Начальника Аянскаго порта, остающагося по прежнему на службѣ Компаніи, возложены всѣ обязанности Начальника военнаго порта въ отношеніи лицъ служащихъ тамъ отъ казны, надзора за приходящими въ портъ казенными судами, и попеченія о береговой доставкѣ туда казенныхъ грузовъ. вмѣстѣ съ тѣмъ для управленія портомъ, со стороны Правительства назначены къ Начальнику порта: Помощникъ, Почтмейстеръ, Смотритель казеннаго магазина, Полиціймейстеръ изъ Казацкихъ Офицеровъ, и команда казаковъ, а также нужное число матросовъ. Всѣ эти лица въ разное время прибыли въ Аянъ, и нынѣ состоятъ при исправленіи своихъ обязанностей. Постройку нужныхъ для нихъ помѣщеній Компанія приняла на себя, съ вознагражденіемъ отъ казны.

Въ замѣнъ издержекъ Компаніи по первоначальному устройству порта и дороги въ Якутскъ, Правительство приняло на себя содержаніе и ремонтъ Аянскаго тракта, почтовыхъ станцій и перевозовъ, а равно и надзоръ за поселенцами, на Аяно-Якутскомъ трактѣ находящимися. За симъ въ вѣденіи Компаніи остались на этомъ трактѣ только Нельканскій и Алданскій магазины, чѣмъ значительно сократились расходы Компаніи по перевозкѣ изъ Якутска грузовъ, ей принадлежащихъ.

Торговля Компаніи въ Аянѣ производится съ успѣхомъ, который будетъ возрастать, какъ можно надѣяться, съ увеличеніемъ тамъ числа жителей и лицъ, прибывающихъ туда для переѣзда въ Камчатку, но торговля съ Тунгусами, не принося почти никакихъ выгодъ Компаніи, продолжается только для пользы Тунгусовъ, какъ единственное средство къ охраненію ихъ отъ раззоренія, со стороны мелкихъ торговцевъ, торговавшихъ съ ними совершенно по своему произволу.

Въ Аянѣ, кромѣ работъ по порту и производства различныхъ построекъ, служители Компаніи занимаются заготовленіемъ и доставкою въ портъ лѣсу, работами на огородахъ, выдѣлкою кожъ, и наконецъ приготовленіемъ солонины изъ пригоняемаго изъ Якутска скота. Солонина эта, въ томъ количествѣ, какое можно только приготовить въ Аянѣ, отправляется въ бочкахъ, тамъ же сдѣланныхъ, въ Колоніи, и уменьшаетъ чрезъ то издержки по снабженію Колоній соленымъ мясомъ.

Въ продолженіе навигаціи ежегодно приходятъ въ Алянъ отъ 7 до 10 судовъ военныхъ, компанейскихъ и купеческихъ. Изъ иностранныхъ судовъ появлялись иногда китоловные, но съ оными никакихъ сношеній и торговли не производилось.

Вообще при томъ вниманіи, которае теперь обращено на этотъ портъ со стороны Правительства, и при тѣхъ способахъ, которые доставляются оному отъ Компаніи, можно ожидать, что цѣль его существованія будетъ вполнѣ достигнута.

Въ концѣ отчета приложена весьма любопытная карта всего свѣта изображающая: *ходъ, временное и постоянное мѣстопребываніе различнаго рода китовъ, съ показаніемъ удобнѣйшаго времени года ихъ ловли. Издана Р. А. Компаніею, по новѣйшимъ свѣдѣніямъ, 1852 г.*

На этой картѣ меридіаны и параллели проведены чрезъ каждые пять градусовъ; такимъ образомъ она раздѣлена на множество квадратовъ, въ которыхъ показаны условными знаками киты, гдѣ они теперь водятся и какаго рода, а именно: *кашелоты* или *плавуны*, и обыкновенные большіе киты; также отставшія киты той или другой породы. Два однородные кита нарисованные въ одномъ квадратѣ означаютъ, что эта порода во множествѣ тамъ водится и т. д. Лучшее время года, для ловли китовъ въ каждомъ квадратѣ, означено начальною буквою того времени.

При взглядѣ на эту интересную *карту китовъ*, вы видите что ихъ уже нѣтъ въ Атлантическомъ океанѣ, исключая уголка у юговосточнаго берега южной Америки. Сѣверная же часть этого океана еще лѣтъ за 30 богатая китами—теперь пуста. Гренландской китъ уже не живетъ въ своемъ морѣ, его не нашель бы тамъ и искуснѣйшій китоловъ своего времени Скорезби.\* Киты убѣгаютъ отъ преслѣдованій челоѣка, но не могутъ скрыться. Теперь имъ служить жилищемъ Восточный или Великій океанъ и южная часть Индѣйскаго моря, гдѣ обитаютъ они въ полосѣ между 30 и 45 градусовъ южной широты, именно отъ мыса Доброй Надежды къ южнымъ берегамъ Австраліи.

Теперь выгоды на нашей сторонѣ — киты сами пожаловали къ намъ въ гости, приплывъ къ отдаленнѣйшимъ на

---

\* Его *Поденныя записки о плаваніи на сѣверной китовой промисель въ 1822 г.* — изданы у насъ особою книгою, напечатанною въ 1825 г.

востокъ берегамъ нашей Имперіи и нарушили уединеніе пустынныхъ береговъ Камчатки, Охотскаго и Берингова морей. И вотъ образовалась *Россійско-Финляндская китоловная Компанія* (см. М. Сб. январь 1852 г. Т. VII, стр. 104), которая, какъ выше уже видѣли, посылаетъ свои суда на промыслы китовъ. Суда эти снабжаются и упомянутою картою китовъ, которая уменьшена съ американской карты лейтенанта Мори, изданной въ 1851 г. въ Нью-Йоркѣ, подъ заглавіемъ *Whale chart, by M. F. Maury*. Лейтенантъ Мори, начальникъ національной обсерваторіи Соед. Сѣв. Амер. Штатовъ, извѣстенъ изданными имъ картами направленія вѣтровъ и теченій (о чемъ говорено было въ М. Сб. Т. V стр. 439); къ этимъ картамъ написалъ онъ и лоцію, подъ заглавіемъ: *Explanations and sailing directions to accompany the wind and current charts, by M. F. Maury*. Книга эта, напечатанная въ Вашингтонѣ, въ 1851 году, *третьимъ изданіемъ* (in 4<sup>o</sup>, 315 стр. и 13 листовъ картъ, чертежей и рисунковъ), представляетъ выводъ изъ журналовъ многихъ судовъ, въ томъ числѣ и китоловныхъ, которымъ она весьма полезна, какъ руководитель на посѣщаемыхъ ими моряхъ.

Собственно касающееся до китоловства, находится въ этомъ примѣчательномъ сочиненіи на страницахъ 177—212, и прибавленіе на стр. 310.



## Р А З Н Ы Я   И З В Ъ С Т І Я .

Новое морское министерство Англіи (когда первымъ министромъ ея сдѣлался Графъ Абердинъ) составлено изъ слѣдующихъ лицъ: Сэръ *Джемсъ Греггъ*,\* первый лордъ адмиралтейства; онъ уже былъ въ этомъ званіи въ 1830—1834 г. г., ему, теперь 60 лѣтъ. За тѣмъ лорды флота: *первый* вице-адмиралъ *Гейдъ — Паркеръ*; *второй* контръ — адмиралъ *Морисъ Фредерикъ Фицъ-Гердингъ Берклей*; *третій* капитанъ *Ричардъ Сундерсъ Дундасъ*; *четвертый* капитанъ *Александръ Майльнъ* и *пятый* *Вилльямъ Куперъ*, ко-



торый одинъ только изъ лордовъ флота не морской. *Берналь Осборнъ* первый секретарь адмиралтейства.

—Пишутъ изъ Смирны, отъ 10 января, что французскія суда на станціяхъ въ Левантѣ расположены такъ: паровой фрегатъ *Гомеръ* и паровой бригъ *Сантинель* въ Смирнѣ; паровой бригъ *Аячіо* въ Константинополѣ; паровой корветъ *Шанталь* въ Афинахъ; пароходъ *Геронъ* въ Бейрутѣ и пароходъ *Нарваль* въ Александріи. Въ Смирну ожидаютъ голландскаго фрегата и шведскаго корвета.

—Китоловный флотъ Соединенныхъ Штатовъ, промышлявшій въ прошломъ 1852 году, въ сѣверномъ Тихомъ океанѣ, состоялъ изъ 286 судовъ. Только въ 1846 году было болѣе этого, именно 292 судна.

— Великобританскихъ судовъ въ 1852 г. считалось всего 18184, въ 3360935 тоновъ и съ 142 тысячами чел. экипажей.

— Прусскій корветъ *Амазонка*, въ практическомъ плаваніи своемъ, прибылъ, 19-го—31-го декабря минувшаго года, благополучно на островъ Мадеру.

— Отъ Лондона проводится подземной электрической телеграфъ въ Бирмингамъ, Ливерпуль и Манчестеръ.

— Въ Шербургѣ учреждается центральная компанія трансатлантическаго пароходства, для регулярныхъ сообщеній, по два раза въ мѣсяць: въ Нью-Йоркъ, Вестъ-Индію и Бразилію—съ нѣкоторыми еще побочными линіями. Для этого употребятся 24 парохода, въ 14560 силъ, стоящіе до 14 милліоновъ руб. сер.

— Въ Ньюкастлѣ недавно спущенъ, построенный на верфи г. г. Кутса и Паркинсона, желѣзной пакетботъ, устроенной для перевоза пассажировъ, который будетъ едва ли не самое большое парусное желѣзное судно въ настоящее время; его длина

215 ф., ширина 32 ф. 4 д., глубина 20 ф., а вместительность 1900 тоновъ.

— Въ теченія 1852 года погибло французскихъ купеческихъ судовъ 343 (102 морскихъ и 241 каботажныхъ), т. е. около  $2\frac{1}{2}$  процентовъ изъ числа 14500 судовъ, составляющихъ парусной коммерческой флотъ Франціи.

— Изъ Панама есть извѣстіе отъ одного китолова, что онъ видѣлъ судно *Энтерпрейс*, кап. Коллинсонъ, но объ *Инвестигатор*, кап. Маклюръ, нѣтъ никакого извѣстія съ исхода 1850 года. Объ этой экспедиціи, посланной чрезъ Беринговъ проливъ, для отысканія Франклина, см. М. Сб. Т. IV стр. 383.

—  $11\frac{1}{23}$  января сего 1853 г. было открытіе памятника *Лаперузу* (М. Сб. Т. VII стр. 518) въ городѣ *Альби*, при большомъ стеченіи народа.

— Въ 1852 году прошло чрезъ Зундъ 17548 судовъ, т. е. 2322 судна менѣе, чѣмъ въ 1851 г.; тогда русскихъ судовъ было 1001, а нынѣ 892; английскихъ 4780 и 3800, а шведскихъ и норвежскихъ въ оба года почти поровну, именно 5143 и 5121. Португальское судно въ 1852 г. было одно, греческое также, и бельгійскихъ два.

— При Кронштадтскомъ портѣ навигація въ минувшемъ году продолжалась съ 12-го мая по 30-е октября. Кораблей въ приходѣ было 1519 и 103 парохода, а всего съ зимовавшими въ 1851 г. и съ новопоступившими судами 1639 судовъ. Изъ нихъ осталось на зимовку въ Кронштадтѣ 36, въ С. Петербургѣ 40; кораблей нашихъ отошло въ наши же порты 37, осталось здѣсь рѣчныхъ пароходовъ 10 и отошло въ иностранные порты 1516 кораблей.

— Въ бюллетенѣ нашей Академіи наукъ, 15-го настоящаго января, напечатано, что въ минувшемъ лѣтѣ поднята, въ Крон-

штадтѣ, со дна моря китовая кость, которую разсматривалъ г. академикъ Брандтъ. Онъ призналъ что это была часть правой нижней челюсти кита, который судя по этой кости имѣлъ до 90 футъ длины. Г. Брандтъ полагаетъ что эта кость служила скамейкою матросамъ какого либо купеческаго корабля и случайно упала въ воду.

— Въ Рижской Газетѣ пишутъ (отъ 19-го Декабря), что по положенію Комитета Министровъ, Высочайше утвержденному, изъ пожертвованныхъ Рижскимъ купечествомъ, въ 1843 году, 7,000 рублей серебромъ, на общепользныя учрежденія, постановлено: половину этой суммы опредѣлить на вспомошествованіе Русской элементарной школѣ въ Ригѣ, а другую половину отдать въ пользу Рижской Школы Торговаго Мореплаванія (Handels-Navigations-Schule), которой и именоваться: Рижскою Школою Торговаго Мореплаванія Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Николая Александровича.

(С. Пч.)

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ.

Предсѣдатель Адмиралъ Рикордъ.