

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

№ 1

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

ТОМЪ II.

№ 9.

СЕНТЯБРЬ.



С. ПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ МОРСКОЙ ТИПОГРАФИИ.

1849.

О Г Л А В Л Е Н І Е

В Т О Р А Г О Т О М А .

=

Нѣсколько словъ о тецдерахъ и управленіи ими. . .	575.	
Атмосферическій пушечный станокъ (чертежъ). . .	590.	
Королевскіе яхтъ-клубы въ Англіи, <i>S</i> ***.	592.	
Годовой раздникъ, <i>A. Ризникова</i>	606.	
Контръ-адмиралъ Александръ Николаевичъ Колю-	} Некрологи.	
бакинъ		617.
Капитанъ 1 ранга Илья Петровичъ Антипинъ.		620.
Контръ-адмиралъ Александръ Ивановъ; Селъвановъ	622.	

С М Ъ С Ъ .

Американская арктическая экспедиція.—Береговая экспедиція для отысканія Сэръ Джона Франклина.—Пандора и Геральдъ.—Пароходъ Президентъ.—Самопожертвованіе.—Самосохраненіе.—Паденіе молніи.—Улучшеніе въ Протракторѣ.—Пребываніе фрегата Паллада въ Портсмутѣ.—О пароходномъ сообщеніи по восточному берегу Черпаго Моря.—Извеченіе изъ журнала 74 пуш. корабля Сисой Велшкій.—Архангельскъ.—Судовыя работы на англійской эскадрѣ въ Средиземномъ Морѣ.—Испытаніе англійскаго винтоваго линейнаго корабля Аяксъ.—Гребные винты кованнаго желѣза.—Новое изобрѣтеніе въ пароходствѣ.—Фрегатъ Аррогантъ.—Пароходъ Ретрибушонъ.—Германскій флотъ.—Морской кладъ.—Поправки. 625—644.

НѢКОЛЬКО СЛОВЪ О ТЕНДЕРАХЪ И УПРАВЛЕНІИ ИМИ. *

Слово «Tender» вовсе не означаетъ особаго, по вооруженію, рода судовъ. Такъ называютъ въ Англіи всякое судно, употребляемое для посылокъ изъ порта въ портъ или отъ эскадръ, крейсерующихъ въ морѣ, несмотря на его оснастку; одно-мачтовья же суда съ косыми парусами, извѣстныя у насъ подъ именемъ тендеровъ, въ отчизнѣ ихъ называются катерами (Cutters). Самое названіе, нѣкоторымъ образомъ, уже даетъ понятіе о качествахъ судна. Катеръ (пожалуй, тендеръ) ** долженъ быть боекъ, ловокъ и легокъ какъ мысль; вѣчно готовый пуститься къ указанной цѣли, обреченный на всегдашнюю дѣятельность, даже въ минуты отдыха въ портѣ, онъ обязанъ быть на сторожѣ и по первому знаку вспорхнуть, какъ птица.

* Статья эта доставлена въ Ред. М. С. изъ Чернаго Моря.

** Имени «тендера», въ теченіи прошлаго вѣка, у насъ не было извѣстно.

Первый у насъ катеръ *Вспышникъ*, заложенъ въ 1782 году и спущенъ въ 1786; онъ имѣлъ слѣдующія размѣренія: длина 80 футъ $4\frac{1}{2}$ д. шир. 26 фут. 6; д. глубина 9 фут.—Между тѣмъ въ Англіи для насъ были заказаны катера: *Дельфинъ* и *Меркурій*, приведенные въ 1788 году; къ концу этого года мы уже имѣли сверхъ этихъ трехъ катеровъ, слѣдующіе пять: *Надежный*, *Счастливый*, *Цеза*, *Волховъ* и *Летучій*, (заложенъ 1787, спущенъ въ 1788 г.), да еще шесть вновь строились: *Лебедь*, *Бакланъ*, *Гагара*, *Соколъ*, *Кречетъ* и *Ястребъ* (залож. 1788, спущ. 1789 г.). Въ томъ же 1789 году куплены въ Англіи катера *Лось* и *Олень*, а въ 1796 году катеръ *Диспачъ*.

Командуя тендеромъ слишкомъ три года, изъ которыхъ $2\frac{1}{2}$ постоянно въ морѣ, я постигъ опытомъ разность между неловкимъ и должнымъ управленіемъ, и для будущихъ тендерскихъ командировъ, передамъ мои замѣчанія, вовсе не считая ихъ неопровержимыми; напротивъ, я надѣюсь встрѣтить противорѣчія и буду радоваться, если изъ подъ пепла рушащихся одно другое мѣній, вспыхнетъ искра истины. Здѣсь собраны замѣтки, на которыя навели меня разные случаи, и я далекъ отъ того, чтобъ писать руководство къ управленію тендеромъ.

Приступая къ описанію различныхъ дѣйствій на тендерѣ подъ парусами, сдѣлаю нѣсколько замѣчаній о вооруженіи его и изготовленія въ гавани. Бушпритъ тендера почти одинакой важности съ мачтою и потому никакое вниманіе къ укрѣпленію или сохраненію его не можетъ быть лишнимъ. Бушпритъ обыкновенно выстрѣливается въ диру, продолбливаемую въ наборѣ, съ лѣвой стороны форъ-штевня, и шпоръ его держится между двухъ кнехтовъ на бакѣ. Кнехты эти пропускаются до набора, нарубаются на бимсы въ обѣихъ палубахъ и укрѣпляются желѣзными кнѣцами, нижнія вѣтви коихъ идутъ по верхней палубѣ и пришиваются къ ней болтами на двухъ бимсахъ. Крѣпленіе это недостаточно. Верхняя часть кнехтовъ, на которой весь напоръ бушпритнаго шлагтова, безпрестанно увеличивающійся тягою кливеръ-фала, ни чѣмъ не держится, и нерѣдко кнехты (особенно, когда болты въ кнѣцахъ обожавѣютъ и станутъ ходить) подаются назадъ, на брашпиль. Для избѣжанія этого, должно брать къ обоимъ кнехтамъ желѣзныя тяги изъ круглаго прутаваго желѣза въ $1\frac{1}{4}$ д. толщиною: правая закладывается крюкомъ за обухъ, нарочно вбитый въ штевнѣ, а лѣвая за такой же обухъ, пропускаемый, вмѣсто обыкновеннаго болта, въ желѣзный брештукъ, скрѣпляющій наборъ надъ палубою; обѣ натягиваются на задней сторонѣ кнехтовъ гайками.—Скоба, за которую берется ватеръ-штагъ, приходится на мѣдной обшивкѣ, почти у ватеръ-линіи, и отъ гальваническаго процесса скоро пропадаетъ; по этому не-

обходимо имѣть запасную.—Провѣшивать бушпритную дину должно съ особеннымъ вниманіемъ, наблюдая, чтобъ бушпритъ удобно могъ вдвигаться внутрь за мачту.—Верхній изъ роульсовъ, между которыми ходитъ бушпритъ, долженъ легко выниматься, если судну предстоитъ плавать зимою (какъ въ Черномъ морѣ), для того, чтобъ имѣя барказъ въ рострахъ, можно было приподнять шпоръ и вдвинуть бушпритъ совершенно внутрь, или даже спустить за корму. Какъ бы ни былъ малъ конецъ бушприта за бортомъ, отъ брызговъ, въ морозъ, между нимъ и ватерштагомъ образуется масса льда; тяжестію своею она можетъ сломить бушпритъ или повести судно къ гибели, чему бывали примѣры.

Всего чаще палубы тендеровъ текутъ у мачтовыхъ кнехтовъ и никакая конопать не спасаетъ отъ течи; причина ясна: въ кнехты проходятъ самыя важныя снасти; при тягѣ ихъ кнехты расшевеливаются, и даже приподнимаются бимсы, на которые они нарублены. Непремѣнно должно бимсы верхней палубы, у кнехтовъ, связывать съ соответствующими имъ на кубрикѣ желѣзными пиллерсами на чекахъ.

Крѣпительныя кнехты по борту, со шхивами, съвозъ которые тянутся снасти, на тендерѣ вовсе негодны; да и вездѣ, допуская тягу снасти по одному только направленію, именно вплоть къ борту, кнехты эти неудобны. Лучше всего дѣлать около нихъ блоки и самыя кнехты употреблять только для крѣпленія снастей. На тендерѣ мало мѣста, и ту же снасть приходится иногда тянуть въ разныхъ направленіяхъ.

Самая важная снасть на тендерѣ, гика-шкотъ. Для нея на гака-бортѣ три блока: одинъ дву-шхивный и два одношхивные. Блоки эти берутся за обухи, служащія въ то же время крѣпительными болтами брусу, идущему поперекъ кормы и нарочно прибываемому къ контръ-тимберсамъ для прочной основы гика-шкота. Брусъ крѣпится къ набору желѣзными кницами; деревянныя лучше, и чѣмъ

длиниѣ вѣтви ихъ, идущія по бортамъ, тѣмъ на большее число шпангоутовъ разрѣшается огромная сила гика-шкота.

Таковъ ивообще желѣза пужно избѣгать по возможности. На тендерѣ главныя снасти, какъ-то: ватеръ-штагъ, бакштаги, мантылы, кливеръ и дирикъ-фаль гинцы и т. п. терпятъ много, и при малѣйшей неточности въ дугѣ, какъ легко разгибается; я замѣнилъ большую часть гаковъ парюу коушей, взятыхъ одинъ въ другой и не раскалялся въ перемѣнѣ.

Клетень, гдѣ ненуженъ, конечно вреденъ; но лучшій способъ предохранить веревку отъ неминуемаго тренія все-таки клетневаніе, но не заводской веревочкой, какъ дѣлаютъ щеголя, а штатнымъ плоскимъ шхи-мушгаромъ. Шхи-мушгаръ плотно прилегаетъ къ клетневнѣ и легко кладется такъ, что одинъ шлагъ нѣсколько находитъ на другой; при клетневаніи же веревочкой, остаются промежутки, въ которые удобно проникаетъ сырость. Всѣ ванты вокругъ юферовъ и на футъ выше, должны быть оклетневаны; ихъ здѣсь вѣчно третъ оттяжкою гика, брифокъ-шкотами и т. п. Съ оплетками и филигранною работою всякаго рода, не худо проститься, вступая на тендеръ: она не долго продержится. Я говорю здѣсь о военныхъ судахъ. Яхта другое дѣло; это невѣста, обреченная вѣчно ждать брачной церемоніи въ подвѣнечномъ нарядѣ.

Блоки чѣмъ больше, тѣмъ лучше, и понятіе, будто вооруженію придаютъ чистоту, уменьшая ихъ, совершенно ложное. Между тѣмъ сила теряется; и на тендерѣ болѣе чѣмъ гдѣ-нибудь, потеря ея падаетъ на людей.

Раздѣлавшись съ портомъ, вы выходите на рейдъ, не красоваться и ожидать посѣтителей, не стоять для эффекта—васъ и не замѣтятъ,—а быть ежеминутно готовымъ сорваться съ цѣпи и летѣть, куда толкнетъ васъ воля начальника; слѣдовательно, всякая чопорность, всякое лишнее щегольство на тендерѣ не у мѣста. Паруса должны быть чисты закрѣплены, какъ на всякомъ военномъ суднѣ, рангоутъ выправленъ, все прибрано къ мѣсту и снасти туго вытянуты, но отнюдь не пристопорены и даже

не сложены въ общія бухты. Не говоря уже, что веревку повуждаютъ принимать не естественное положеніе, выписывая ея приторные узоры по палубѣ, но на разборъ такъ уложенныхъ снастей требуется болѣе времени нежели на съемку съ якоря. У меня дѣлають это въ портѣ только по воскресеньямъ, въ числѣ другихъ мелочей, отличающихъ праздникъ отъ будня; въ остальное время снасти подвѣшены ровными бухтами, каждая къ своему лопарю, и, при нуждѣ, стоить ихъ только сбросить. Самая палуба отъ этого чище, т. е. на ней менѣе сору. Обратность тѣмъ необходимѣе, чѣмъ менѣе мѣста для жизни; слѣдовательно, на тендерѣ должно заботиться о ней болѣе нежели на другихъ судахъ; но моя палуба, нужно помнить, что въ тѣспотѣ не возможно избавиться отъ сырости, и употреблять всѣ средства къ просушкѣ вымытыхъ частей. Сносить внизъ не высохшіе кубричные локи, чтобъ скорѣе принять стройный видъ, на тендерѣ преступленіе: они сохнутъ внизу отъ жара камбуза, отъ чего поднимается теплый паръ, вредный людямъ и дереву. Вообще, на тендерѣ щегольство допускается только въ управленіи, и все, что не ведетъ прямо къ дѣлу, лишнее. Только обращая вниманіе единственно на должное, можно быть всегда готовымъ исполнить всякое порученіе, какъ бы внезапно ни сообщили его. Сполна принятая провизія, веѣ ящики налитые водою, никакихъ дальнихъ рассылокъ людей, канату именно столько, сколько требуетъ вѣтръ—и въ этомъ положеніи пускай застанетъ васъ приказъ самаго взыскательнаго къ вамъ начальника.

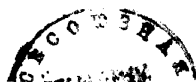
Едва успѣли вы оправиться и придти въ рейдовый порядокъ, злобщіе вымпела летятъ къ кловку флагмана. Подвижной командиръ тендера несется на корабль начальника и получаетъ приказаніе перебросить шару словъ за какихъ-нибудь сотню миль. Начинается суматоха, или лучше начиналась прежде, когда подъемъ гребныхъ судовъ на тендерѣ былъ дѣломъ великой важности и рѣдко обходился безъ ихъ поврежденія. Помню, какъ спускали по борту какія-то слизи, чтобъ катеръ терло о нихъ, а не

о сектора, и въ полномъ смыслѣ слова втаскивали гребныя суда на ростры. Теперь это дѣлается легче и съ такою же увѣренностію въ цѣлости шлюпки, какъ на всякомъ другомъ суднѣ: ларчикъ просто открывался. На нокъ брифокъ-рея, утвержденный топенаптомъ и гордениемъ, заносятъ нокъ-талп; ихъ и выложенную грота-гардель закладываютъ въ передній стропъ, а талп, взятыя за гафель, (прежде ихъ брали за гикъ и для этого поднимали гикъ очень высоко), за кормовой. Гикъ съ гафелемъ заваливаютъ оттяжкой и катеръ поднимается, далеко не касаясь борта. Когда киль минуетъ планширь, гикъ ставятъ прямо и имъ наводятъ шлюпку на блоки. Все это очень просто и удобно. Разумѣется, брифокъ-рей наготовятъ къ мачтѣ и въ зыбь берутъ оттяжки, какъ на всѣхъ другихъ судахъ.

Шлюпки подняты: остается поставить паруса и выпорхнуть въ море. Врядъ ли на двухъ тендерахъ нашего флота паруса ставятся одинаково! У всякаго особенная манера и самолюбіе, и своему мы подражаемъ не охотно; нужно сознаться въ этомъ недостаткѣ, болѣе или менѣе общемъ всѣмъ намъ морякамъ. Вступивши на тендеръ, я сталъ дѣлать по прежнему: гардель вертѣлъ на лебедкѣ, дирккъ-фалъ тянулъ въ ручную, потомъ поднималъ стаксели и наконецъ топсель. Огромный гротъ шелъ къверху медленно, не по характеру; и я сталъ доискиваться способовъ, болѣе соответствующихъ моему темпераменту. Человѣкъ не практической ищетъ всегда самыхъ замысловатыхъ средствъ къ достиженію цѣли, какъ бы стыдясь простыхъ способовъ; а можетъ быть тщеславный умъ гѣшится, придумывая что-либо необыкновенное. Такъ было и со мною. Видя подъ рукою столько механизма,—лебедку, брашпиль и пр., я захотѣлъ воспользоваться имъ: гардель вертѣлъ на лебедкѣ, дирккъ-фалъ на брашпиль, топсель-фалъ поднималъ въ ручную и долго упорствовалъ въ принятой системѣ, забывши, что механическія средства ведутъ къ экономіи силы людей насчетъ времени, а людей у меня довольно. Вертѣвши такъ и иначе, я убѣ-

дился наконецъ, что самый простой способъ—скорѣйшій и лучший, и теперь ставлю паруса слѣдующимъ образомъ: команда становится повахтенно на гардель и дирикъ-фаль (пропущенные на разныя стороны), и поднимаетъ ихъ въ ручную, *блгомъ*. Не смѣйтесь, господа! я не Гасконецъ; пишу тамъ, гдѣ всякой можетъ опровергнуть меня и ссылаюсь на свидѣтелей. Для скорого подъема, гафель долженъ идти горизонтально, слѣдовательно гардель дойдетъ до мѣста прежде; люди съ нея переходятъ на гика-топенанты, и когда гикъ поднимется сколько нужно, становятся на кливеръ-фаль. Другая вахта съ дирикъ-фала переходитъ на фокъ-фаль (фалы стакселей также пропущены на разныя стороны) и оба стакселя поднимаются вдругъ, *бѣгомъ* же. Когда фокъ будетъ на мѣстѣ, люди переходятъ на кливеръ и дирикъ-фаль гинцы, и поднявши до мѣста гротъ и кливеръ, поднимаютъ топсель. Всѣ снасти, которыя тянутся единовременно, пропущены на разныя стороны и команда не перебѣгаетъ съ борта на бортъ для дѣйствія. Такимъ образомъ у меня ставятъ паруса въ 3 или 3½ минуты. Только стоя на теченіи, не по вѣтру, способъ этотъ нѣсколько измѣняется; тогда прежде всего поднимаютъ гика-топенанты: иначе гротомъ, надувающимся боковымъ вѣтромъ, сорветъ гикъ съ подушки.

Увѣряютъ, будто съемка съ тендеромъ на желаемый галсъ, дѣло удачи. Не допуская нашего русскаго *авось* ни въ какихъ случаяхъ на морѣ, я смѣло утверждаю, что съемка на тендерѣ, при постоянномъ вѣтрѣ (а при измѣнчивомъ всякаго рода суда подвергаются также случайности), также вѣрна, какъ и на другихъ судахъ. Стоитъ только не распускать кливера, а поднимать его на кабологахъ. Подъ однимъ фокомъ тендеръ вовсе почти не рыщетъ и непременно уклонится въ желаемую сторону; при томъ, подтягивать канатъ гораздо легче. Кливеръ даетъ тендеру ходъ мгновенно, и если вы снимаетесь съ такого пункта, что нельзя тотчасъ идти въ какую-либо сторону, осадите гротъ-галсъ и оставьте фокъ на вѣтрѣ, пока продрейфуете нужное разстояніе. Такимъ образомъ, распуская или не-



распуская кливеръ, можно сняться съ тендеромъ въ пространствѣ, нѣсколько большею длины судна и бушприта.

Убравшись съ якоремъ (дѣло одной минуты, если снимаетесь съ небольшой глубины), тотчасъ прибавляютъ парусовъ. Если катаетесь по рейду, или ожидаете приказанія подойти для переговоров, конечно брифокъ-рей должно имѣть отопленнымъ; но при обыкновенныхъ обстоятельствахъ, въ морѣ, я предпочитаю держать его ввизу, прямо на топенантахъ. Всякая верхняя тяжесть значительна для такого малаго судна, какъ тендеръ, и отопленный рей увеличиваетъ размахи на качкѣ. Брифокъ и полу-топсель ставятся вмѣстѣ, обѣими вахтами. Для ввязыванія брифокъ-горденей и шкотовъ, назначается семь человекъ; по свистку они выносятъ парусъ, а всѣ остальные пьнутъ гардель. Кончивши съ реемъ, поднимаютъ полу-топсель до тона, гдѣ топовые ввязываютъ въ него галсы и шкоты. Полу-топсель долженъ имѣть по два галса и шкота для переноски съ одного нока брифокъ-рея на другой, при перемѣнѣ вѣтра или курса. Послѣ подъема полу-топселя, люди раздѣляются на его фаль и брифокъ-гордени, и оба паруса поднимаются вмѣстѣ. Топовые тотчасъ сбрасываютъ внизъ полу-топсель шкоты и гитовъ, а баковые вооружаютъ выстрѣлъ на навѣтренной сторонѣ. Для закладыванія выстрѣла, обыкновенно приливаются къ бугелю лебедки, у винтовъ, стягивающихъ обѣ его половины (я разумѣю лебедку на мачтѣ), уши, въ которыя выстрѣлъ входитъ крюкомъ. Это неудобно; выстрѣлъ нужно проводить назадъ всѣхъ снастей, идущихъ въ передніе кнехты, а съ заложенымъ на вѣшній нокъ его брифокъ-шкотомъ, при умѣренномъ даже вѣтрѣ, дѣло довольно копотливо. Гораздо лучше на бугелѣ лебедки имѣть спереди секторъ, длиною около фута, съ бухомъ; снасти не помѣшаютъ заложить въ него выстрѣлъ и въ добавокъ по сектору выстрѣлъ легко скользить, когда выдвигаютъ его за бортъ. — Полу-топсель-гитовъ беретъ у меня за коушъ, ходящій по тонкому шпрюуту на топсельномъ рейкѣ, и тянется на бакъ въ канцѣастъ-блокъ.

Конечно, было бы удобнее основывать его, какъ обыкновенный лисель-гитовъ; но тогда понадобилось бы имѣть два гитова, ибо обѣ стороны паруса бывають на вѣтрѣ, и отъ этого произошла бы путаница. Вообще, на тендерѣ, по тѣснотѣ мѣста внизу и на топѣ, должно избѣгать лишнихъ снастей, если безъ нихъ можно обойтись.

Убирая прямые паруса, спускають сперва полу-топсель, а за нимъ тотчасъ брифокъ и рей. Отдавая оба паруса вдругъ, брифокъ непременно упадетъ на полу-топсель-гитовъ и помѣшаетъ тянуть его, а снасть эта должна выбираться очень скоро. Брифокъ-гитовыхъ вовсе не нужно; въ свѣжій вѣтръ стоитъ только вмѣстѣ съ парусомъ травить рей и осаживать третные горденя; рей, тяжестью своею, поможетъ спустить парусъ. Для облегченія уборки парусовъ, лучше выпустить изъ нихъ вѣтръ, если обстоятельства позволяютъ. Вообще, на тендерѣ благоразумное употребленіе руля избавляетъ отъ многихъ тяжелыхъ работъ; на примѣръ: ставя топсель, если вы придержитесь такъ, чтобъ онъ полоскалъ, галсъ и шкотъ натянутся весьма легко; а оставляя его наполненнымъ, то и другое сдѣлаете съ большимъ трудомъ. Также, если вѣтръ вдругъ зайдетъ и обстенитъ прямые паруса, спуститесь, чтобъ они заполоскали — и вся огромная масса парусины брифока и полу-топселя уберется, какъ батистовый платокъ. При перемѣнѣ кливеровъ и взятіи рифовъ у грота, обезвѣтреніе парусовъ еще важнѣе, и благотворное дѣйствіе руля, снимая половину бремени съ плечъ команды, должно составлять предметъ великой важности для заботливаго командира. Въ началѣ командованія тендеромъ, я не обращалъ на это должнаго вниманія и люди часто страдали приливами крови къ груди. *Завалило грудь* — это простое выраженіе боли, происходящей отъ поднятія чрезмѣрныхъ тяжестей съ сверхъ-естественнымъ усиленіемъ, маѣ часто приходилось слышать. Въ послѣдствіи, волшебный руль исполнялъ обязанность искуснаго, благонамѣреннаго эскулапа.

Безспорно, на тендерѣ не должное положеніе парусовъ

въ разсужденіи дующаго вѣтра, вредитъ ходу болѣе нежели на всякомъ другомъ суднѣ. Возмите корабль. Недостаточно потравленная контра-бизань, слишкомъ туго вытянутый кливеръ-шкотъ или не до мѣста поднятый брамъ-фаль, мѣшаютъ ходу, конечно; но если остальные паруса поставлены какъ должно, процентъ потери хода не значителенъ. На тендерѣ, при четырехъ или пяти парусахъ, каждый составляетъ огромную часть цѣлой парусности, и будучи поставленъ дурно, отнимаетъ $\frac{1}{6}$ или $\frac{1}{5}$ часть хода, даже болѣе, потому что заставляетъ нести много руля. Кромѣ того съ надраенными шкотами и чрезъ мѣру обрасопленнымъ реемъ, тендеръ какъ-то неловокъ, жестокъ въ эволюціяхъ. Разность хода при излишне натянутыхъ шкотахъ и при должной постановкѣ парусовъ разительна. Чтобъ доказать важность этого предмета служившимъ у меня офицерамъ, катаясь по рейду и проходя мимо судовъ или близкихъ береговыхъ предметовъ, по которымъ легко можно было заключить объ измѣненіи въ ходѣ, я приказывалъ травить гикъ и стаксель-шкоты, нарочно вытянутые болѣе нужнаго. Быстрота увеличивалась мгновенно, на глазъ, и судно бросалось впередъ, какъ благородный, ретивый конь, которому ослабили поводья.

Постановка нѣкоторыхъ парусовъ на тендерѣ не мало облегчится, отступя нѣсколько отъ принятыхъ способовъ. Малый топсель обыкновенно шнуруется къ стеньгѣ или пристегивается къ ней стропками съ клотами: и то и другое копотно, а при уборкѣ въ порывѣ, подвергаетъ опасности самую стеньгу. Воспользовавшись совѣтомъ товарища, я взялъ въ люферы передней шкаторины топселя глухія стропки: верхняя обносится вокругъ стеньги и продѣвается въ слѣдующую, эта въ третью и такъ далѣе до послѣдней, которая крѣпится сама за себя петлею. При подъемѣ, стропки закладываютъ такъ скоро, что фаль идетъ не останавливаясь, а при спускѣ стоитъ отдать только нижнюю стропку и вся шкаторина отдѣлится отъ стеньги. Такія же стропки я примѣнилъ къ штормъ-

гроту и кливеръ-топселю, хотя послѣдній ходитъ по упругой снасти, и никогда не случалось, чтобъ стропки заѣдали. Разумѣется, онѣ должны быть щедро высалены.

До-сихъ-поръ мы дѣйствовали при благоприятныхъ обстоятельствахъ, прибавляли парусовъ и гарцовали; возьмемъ теперь тендеръ въ иныхъ отношеніяхъ. Свѣжѣть: судно острокильное, имѣющее къ ватеръ-линии большой развалъ, кренитъ до извѣстной степени; опасаться нечего. Нельзя также бояться за дюжюу мачту или карлика-стенгу; но тендеръ большихъ парусовъ не любить: они давятъ его къ водѣ безъ пощады и валятъ, а никакое судно не рассчитано ходить бокомъ. Ходивши очень долго съ другимъ тендеромъ, для опыта и убѣжденія, случалось одному изъ насъ, въ свѣжій вѣтръ, нести больше парусовъ нежели другому. Соразмѣривши парусность по силѣ вѣтра уходилъ, особенно, если товарищъ имѣлъ лишній верхній парусъ. Убравши лишнее, отстававшій шелъ ровно. Итакъ, хотя вовсе не опасно нести на тендерѣ большіе паруса, ходъ судна отъ того нисколько не увеличивается, а деревья и снасти терпятъ безъ пользы. Вѣтръ свѣжѣть, — берите рифы, *не заноситесь*, какъ говорилъ мнѣ извѣстный морякъ нашего флота. *Заноситесь* въ всемя дурно, и я исполнѣ вѣрю словамъ почтеннаго ветерана.

Рифы у бушприта и грота должны браться одновременно. При этомъ, можетъ быть, вы будете убираться нѣсколько долѣе съ бушпритомъ, ибо часть людей отдѣлится къ гроту, но вообще справитесь скорѣе. Приведа для уборки кливера, обезвѣтрите и гротъ, и пять, шесть человекъ легко дотянутъ шкентель; рифъ же можно вязать послѣ. Напротивъ, обратя всѣхъ людей къ кливеру, послѣ подъема его, нельзя будетъ привести для взятія рифовъ у грота безъ большой потери времени; а при наполненномъ парусѣ, шкентель дотянете съ трудомъ всюю командою. У меня, по свистку, одно отдѣленіе подвахтенныхъ выносятъ кливеръ и съ топовыми идетъ къ гроту; остальные три берутъ внутрь стоявшій кливеръ, двигаютъ бушпритъ и поднимаютъ новый кливеръ; окон-

чнѣши это, онѣ переходятъ къ гроту, уже зарифленному, и поднимаютъ его на мѣсто. Для перемѣны кливера весьма удобно имѣть, вмѣсто бензеля, которымъ найтовятся шкоты къ углу паруса, стропку съ клевенсомъ. Подъемъ новаго кливера лучше начинать не съ галса, а съ фала; приподнявши фаль до нѣкоторой высоты, тянутъ гальс, который тогда идетъ гораздо легче; остальную слабину кливера выбираютъ гинцомъ. Разумѣется, въ бушпритѣ должны быть поворотные шлагтовы съ откидными планками; объ обыкновенныхъ и говорить нечего: это остатки старины. Кстати о кливерѣ. Нужно замѣтить, что подъ парусами передняя шкаторина его туже штага и потому не можетъ быть слишкомъ прочна. По штату она почти одной толщины съ фаломъ (шкаторина $5\frac{5}{4}$ д., а фаль 5 д.); но фаль двойной, и ликтросъ,—хотя менѣ крутой спускъ придаетъ веревкѣ значительную крѣпость,—миѣ кажется не довольно толстымъ. На тендерѣ все ходитъ по мачтѣ, бушприту, стеньгѣ или лееру, слѣдовательно должно быть наплатано саломъ какъ нельзя лучше. Кливеръ-фаль не худо брать на самый топъ; тогда онъ будетъ противудѣйствовать дпрнкъ-фалу, отъ котораго топъ гнется назадъ. Единственная невыгода такой основы—затрудненіе переносить полу-топсель съ одного пока брифокъ-рея на другой.

При шквалѣ спускайте тотчасъ фокъ. Находясь надъ пустою частію судна, онъ давитъ его къ водѣ болѣе другихъ парусовъ. Отдавайте гротъ, и если успѣли привести, уберите кливеръ; если же нѣтъ, жертвуйте имъ, не боясь травить шкота, лишь бы уцѣлѣлъ бушпритъ. Нѣкоторые не соглашаются въ необходимости убирать фокъ; для доказательства вреднаго дѣйствія этого паруса, приведу примѣръ. Однажды я держался при свѣжемъ NO у береговъ Крыма подъ 4-мъ кливеромъ, зарифленными фокомъ и гротомъ. Вѣтръ постепенно свѣжѣлъ, но я не мѣнялъ грота, опасаясь быть отнесеннымъ теченіемъ. Тендеръ рылъ немилосердно и брызги окатывали палубу съ носа до гака-борта. Спустили фокъ и тендеръ запрыгалъ по вол-

намъ съ легкостію сервы; стало сухо на бакѣ. Кливеръ, напротивъ, поднимаетъ носъ и удерживаетъ судно отъ стремительнаго спуска съ волны, такъ что я предпочитаю шести, вмѣсто зарифленнаго фока и 4-го кливера, третій, и для этого, думаю, не худо бы дѣлать этотъ кливеръ изъ парусины высшаго номера.

Повороты на тендерѣ, въ обыкновенную погоду, пустое дѣло. Вообще съ фокомъ у насъ обращаются какъ съ форъ-марселемъ и держатъ его слишкомъ долго на вѣтрѣ. Это ошибочно. При хорошемъ ходѣ, судно короткое и съ широкимъ видель-шпангоутомъ, какъ тендеръ, дѣйствіемъ одного руля перекатится на другую линию бейдевинда; а при плохомъ, лучше травить гика-шкотъ и обзавѣтрить гротъ, нежели держать долго фокъ на вѣтрѣ. Парусъ слишкомъ близокъ къ центру вращенія судна и не столько заворачиваетъ его, сколько валятъ бокомъ и останавливаетъ ходъ, а безъ хода судно заковано. Съ другой стороны, если вы штилѣте и вѣтръ дѣлается съ кормы, а у васъ гикъ стянутъ и нужно привести въ бейдевиндъ, тщетно будете ожидать, раздернувши стаксель-шкоты, чтобъ тендеръ, силою огромнаго грота, привело къ вѣтру. Завалите гротъ, дайте ходъ, и судно, послушавъ руля, тотчасъ приведетъ. Руль на тендерѣ, при остротѣ кормы, дѣйствуетъ могущественно; но эта самая причина и заставляетъ класть его умѣренно въ случаѣ нужды. Доходя со всею силою на перо, струя также дѣйствительно и мгновенно останавливаетъ судно, и если нужно сдѣлать полу-поворотъ—этотъ вѣнецъ тендерскаго турнира—поставьте руль прямо, стяните гикъ и потравите кливеръ-шкотъ, когда придете къ вѣтру столько, что дѣйствіе кливера на ходъ уменьшится; пройдете несравненно болѣе впередъ, нежели положивши много подъ вѣтръ.

При поворотахъ, особенно въ свѣжій вѣтръ и зыбь, руль также должно класть постепенно. Въ такихъ обстоятельствахъ выбирайте моментъ, когда море спокойнѣе и тендеръ не ныряетъ носомъ, предварительно приспустивъ гикъ для увеличенія хода; стягивайте гикъ и травите кли-

Fig. 1.

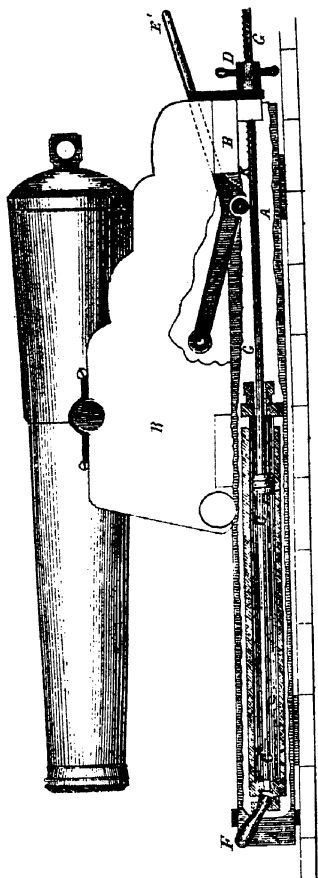
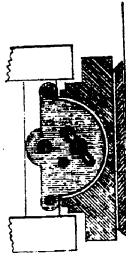


Fig. 2.



ся какъ бы самодѣйствующимъ и требуетъ только немного рукъ для заряжанія его и прицѣливанія.

Г. Коннингэмъ достигъ этого слѣдующимъ образомъ:

А А, (фиг. 1) платформа, по которой ходитъ станокъ В В; въ нее вставлена труба С С', имѣющая поршень со штокомъ, къ концу коего прикрѣпленъ станокъ помощью винтовой гайки D. Труба эта открыта со внутренняго конца своего С; а у наружнаго или бортового конца, С', имѣетъ клапанъ, который открывается и закрывается посредствомъ рукоятки F. Когда пушка выдвинута за бортъ и слѣдовательно поршень находится у наружнаго конца трубы, то орудіе, при откатѣ, передвинетъ вмѣстѣ съ собою и поршень къ другому концу ея, и если клапанъ F закрытъ, поршень, движеніемъ своимъ, выгонитъ изъ трубы воздухъ въ отверстіе С и произведетъ безвоздушную пустоту въ другой или наружной части ея С', имѣющей клапанъ. Отъ этого произойдетъ давленіе вѣшняго воздуха на поршень, количество коего зависитъ отъ діаметра поршня и должно быть соразмѣрно съ силой, производящей откатъ; въ такомъ случаѣ это давленіе выдвинетъ орудіе за бортъ.

Когда орудіе заряжается съ казенной части, подобное устройство удовлетворяетъ всѣмъ потребностямъ; но когда оно заряжается какъ обыкновенно съ дульной части, то нужно задержать орудіе отъ наката къ борту, доколѣ не окончено заряженіе. Это исполняется посредствомъ рычага E E', помѣщеннаго со внутренней стороны станка. Рычагъ имѣетъ выемку, упадающую на болтъ или палецъ K, и тѣмъ останавливаетъ орудіе. Когда заряжаніе окончено, то поднимаютъ конецъ рычага E', и тѣмъ освобождаютъ станокъ, который выдвигается отъ давленія воздуха на поршень.

Когда орудіе на подвѣтренной сторонѣ и желаютъ уменьшить силу, выдвигающую его, и сопротивленіе его при откатѣ, то посредствомъ клапана F, впускаютъ нѣкоторое количество воздуха въ трубу, чрезъ что безвоздушная пустота дѣлается не столь совершенною и впу-

щенный воздухъ представляетъ сопротивленіе поршню, когда поршень достигнетъ наружнаго конца трубы С'.

Винтовая гайка D служитъ для присоединенія станка къ штоку поршня и вдвиганія станка на нѣсколько, во время крайнихъ направленій орудія въ бокъ. Отдѣливъ станокъ отъ штока поршня, или открывъ вовсе клапанъ F, можно дѣйствовать этимъ станкомъ, какъ обыкновеннымъ.

Фиг. 2. представляетъ видъ станка и платформы сзади.

Выгоды, доставляемыя этимъ станкомъ, какъ сказано уже было выше, состоятъ въ возможности употреблять малое число людей для большаго орудія, такъ что и купеческія суда будутъ въ состояніи имѣть болѣе сильное вооруженіе артиллеріей. Полагаютъ также, что сотрясеніе или натуга при откатѣ орудія, будетъ чувствительно уменьшена упругостію безвоздушной пустоты, отъ чего произойдетъ въ такой же мѣрѣ и облегченіе для борта судна, что составляетъ также весьма важное условіе.

=

КОРОЛЕВСКІЕ ЯХТЪ-КЛУБЫ, ВЪ АНГЛІИ.

—

Англійскіе Яхтъ-Клубы принадлежатъ къ числу тѣхъ любопытныхъ учрежденій въ этой странѣ, которыя удивляютъ своею затѣйливостію, роскошью, и вмѣстѣ съ тѣмъ своей разумной цѣлью и живымъ участіемъ публики. Задушевная страсть Британцевъ къ морю вполне выразилась въ этихъ благородныхъ забавахъ, и постоянно оживляетъ ихъ новыми желаніями и новыми средствами. Кро-

мѣ того, общая готовность Англичанъ къ составленію митинговъ, клубовъ и проч.; ихъ наклонность къ пари, къ удовольствіямъ требующимъ особенной отваги, удалства и трудовъ, и наконецъ къ морскимъ путешествіямъ, также не мало способствуютъ къ поддержанію и распространенію Яхтъ-Клубовъ.

Первый Яхтъ-Клубъ составленъ былъ въ Лондонѣ; въ послѣдствіи времени, и въ особенности съ 1820 года, начали составляться такіе же Клубы въ другихъ приморскихъ мѣстахъ, такъ что въ настоящее время всѣхъ ихъ 15; въ томъ числѣ въ самой Англии 10, въ Шотландіи 2 и въ Ирландіи 3. Вотъ списокъ первыхъ десяти, съ показаніемъ мѣста пребыванія или станціи каждаго, и цвѣта присвоенныхъ вымпеловъ.

	Названія Клубовъ.	Мѣсто пребыванія.	Цвѣтъ флагъ.
1	Королевскій Юркширскій (Royal Yorkshire).	Витби и Гуль.	Красный вымпелъ.
2	« Гаричскій (R. Harwich).	Гаричъ, въ Эсексѣ.	Синій «
3	« Темзенскій (R. Thames).	Лондонъ.	Синій «
4	« Южный (Саутернъ. R. Southern).	Саутемптонъ.	Синій «
5	« Викторія (R. Victoria).	Рейдъ } На Коусъ } островѣ Вайтъ.	Красный «
6	Королевская Эскадра Яхтъ (R. Yacht Squadron).		Бѣлый «
7	Королевскій Западный (Вестернъ, R. Western).	Плимуть.	Синій «
8	« Валлійскій (Вельчъ, R. Welsh).	Цирнервонъ (Саерпагвон).	Синій «
9	« Мерсейскій (R. Mersey).	Ливерпуль.	Синій «
10	« Соединенный Яхтъ-Клубъ (R. United Yacht Club).	Лондонъ.	

Число всѣхъ судовъ въ совокупности, принадлежащихъ Клубамъ, простирается до 500, включая только такія

копхъ величина болѣе десяти тонновъ по старому исчисленію; на нихъ служатъ 4500 матрозовъ!

Всѣ Яхтъ-Клубы въ Англіи носятъ названіе «Королевскихъ». Правительство, кромѣ этого почетнаго названія, предоставляетъ еще имъ разныя преимущества и дѣлаетъ особыя поощренія, взирая на учрежденіе этихъ Клубовъ со стороны патріотическаго ихъ значенія. Уставъ и правила у всѣхъ ихъ почти одинаковы въ главныхъ статьяхъ, равно какъ и одинакова цѣль всѣхъ ихъ, и именно: улучшение постройки мелкихъ судовъ, ихъ вооруженія, парусности и внутренняго расположенія; поощреніе всѣхъ полезныхъ нововведеній по морской части; приобрѣтеніе всѣхъ морскихъ книгъ, картъ и разныхъ дорожныхъ изданій; ободреніе талантовъ на поприщѣ всѣхъ отраслей морскаго искусства; образованіе хорошихъ рулевыхъ и матрозовъ; соревнованіе съ прочими клубами въ улучшеніяхъ, въ гонкахъ, и проч; и наконецъ, доставленіе мѣсту своего постоянного пребыванія (станціи) морскаго празднества, въ которомъ принимаютъ участіе и жители окрестностей, что не мало также способствуетъ къ пріохочиванію и поддержанію любви къ мореплаванію во всѣхъ сословіяхъ. Кромѣ того, нѣкоторыя мѣста не однимъ только этимъ обязаны своимъ Клубамъ за избраніе ихъ своей станціей. Такъ напримѣръ, Коусъ былъ маленькая, ничего незначащая деревушка до учрежденія въ немъ Клуба, (подъ названіемъ Эскадра Яхтъ), въ 1815—въ годъ Ватерлооскаго сраженія; теперь Коусъ весьма хорошій городъ, со всѣми удобствами жизни, которыхъ породили тамъ прихоти богатыхъ владѣльцевъ яхтъ. Или наприм. Гарпчъ. Устье рѣки Стоура и обширный рейдъ этого города, отдѣляющій двѣ приморскія области: *Эссексъ* и *Сюффолькъ*, составляютъ одну изъ прекрасныхъ мѣстностей и образуютъ промежуточную гавань между Гумберомъ и Темзой. Въ прежнія времена, Гервичъ былъ извѣстной верфью для военнаго флота; но потомъ правительство передало обширное его адмиралтейство въ частныя руки, и дѣятельность его начала мало по малу

упадать, и наконецъ совѣтъ почти прекратилась. Учрежденіе Яхтъ-Клуба, въ 1843 году, принесло новую жизнь въ этотъ городъ, и доставило работу его мастерамъ и матрозамъ; въ дни гонокъ, которыя тутъ иногда бывають два раза въ годъ, молчаливыя его улицы наполняются народомъ, повсюду видно оживленіе, и золотыя гиней перекатываются изъ рукъ въ руки. Желая способствовать вновь возраждающимся силамъ этого мѣста, правительство недавно построило брекватеръ на рейдѣ и увеличило гарнизонъ.

Итакъ, пять сотъ разнаго рода судовъ, прекраснѣйшихъ по своей постройкѣ, вооруженію и щегольству, и до четырехъ съ половиной тысячъ лучшихъ въ свѣтѣ матрозовъ, по силамъ, знанію дѣла, дисциплинѣ и ловкости, составляютъ потѣшную армаду Англій, и, можно сказать, служатъ сердцевиной ея морскаго могущества. Одного уже этого исчисленія достаточно, чтобы показать, въ какихъ размѣрахъ существуютъ тамошніе Яхтъ-Клубы и какую государственную пользу приносятъ они своимъ существованіемъ.

Для составленія этихъ потѣшныхъ, летучихъ эскадръ, приняты четыре рода судовъ: тендера, шкуны, брики, и шкуны-брики; трехъ-мачтовыя яхты, то есть корветы и фрегаты, бывають рѣдко, и въ настоящее время, кажется, нѣтъ ни одного такого. Отличный фрегатъ-яхта, какой когда-либо запомнятъ англійскіе моряки, принадлежалъ Лорду Ярборо, страстному охотнику, записному моряку, который разстроилъ все свое большое состояніе на затѣи подобнаго рода. Шкипера, рулевые и матрозы, служащіе на судахъ этихъ — цвѣтъ англійскаго морскаго удалства; знакомые со всѣми тонкостями гонокъ и со всѣми малѣйшими прихотями своихъ судовъ, они составляютъ какъ-бы особое сословіе между прочими моряками, и большая часть ихъ, особенно шкипера и рулевые, исключительно посвящаютъ себя служенію на яхтахъ, приучаясь къ этому съ молодыхъ лѣтъ и въ теченіи долгаго времени. Отъ мѣткаго взгляда шкипера

и его бойкости, зависятъ искусные повороты, галсы, постановка парусовъ, и проч.; и можно сказать, что отъ искусной руки рулевого столько же зависить успѣхъ выигрыша въ гонкѣ, сколько отъ жокея въ конскихъ скачкахъ.

Для управленія Яхтъ-Клубами, члены, изъ среди себя, избираютъ Коммодора (Commodore); Вице-Коммодоровъ (Vice-Commodore) и Контръ-Коммодоровъ (Rear-Commodore), смотря по числу судовъ, находящихся въ эскадрѣ. Каждый Клубъ имѣетъ также своего секретаря, который вмѣстѣ съ тѣмъ и библиотекарь.

Последній или 15-й Яхтъ-Клубъ, основанъ въ 1846 году въ Лондонѣ, подъ названіемъ United Yacht Club, *Соединенный*, съ тѣмъ, чтобы быть какъ бы въ главѣ остальныхъ четырнадцати Яхтъ-Клубовъ. По этому въ составъ его приглашены одни только члены прочихъ клубовъ, и флотскіе офицеры не ниже лейтенантскаго чина. Члены поступаютъ по балатировкѣ; всѣхъ ихъ предположено имѣть 700, съ платою по 2 фунт. 2 шилл. съ каждаго. Королевская фамилія, лорды адмпралтейства, всѣ чужестранные посланники и консулы, считаются почетными членами, безъ платы за входъ. Прекрасная цѣль этого клуба состоитъ въ томъ, чтобы завязать общее знакомство, сблизить морскихъ офицеровъ съ членами клубовъ и въ пріятной бесѣдѣ взаимно передавать свои замѣчанія, совѣты и опытность; чтобы составить образцовую морскую библиотеку и собраніе морскихъ картъ, моделей и инструментовъ; чтобы по мѣрѣ денежныхъ средствъ давать лекціи о морскихъ предметахъ, выдавать поощрительныя награды за новыя изобрѣтенія по морской части, назначать отъ себя призы для гонокъ, и наконецъ, дѣлать денежные вклады въ разныя морскія благотворительныя заведенія, какъ-то Гриничскій Госпиталь, и проч.

Гонки яхтъ называются *регаттами* (regatta); онѣ бываютъ различны: иногда гоняются между собою суда одного и того же клуба, иногда предоставляется участвовать судамъ всѣхъ клубовъ, по желанію, и иногда состоя-

заяются одни первые ходоки разныхъ клубовъ; наконецъ, бываютъ гонки яхтъ съ обыкновенными парусными судами, купеческими или военными, на какое-нибудь большое разстояніе, наприм. на обходъ вокругъ всей Великобританіи, и проч. Члены королевской фамиліи и высшая аристократія почти всегда удостоиваютъ регатты своимъ присутствіемъ и пожертвованіями призовъ. Кроме того, призы обыкновенно бываютъ отъ самихъ членовъ клуба, по подпискѣ. Искусство и знаніе морскаго дѣла до тонкости, составляютъ основаніе побѣды и того энтузіазма, съ которымъ готовится и ведется гонка: это, въ цѣломъ отношеніи, можно сравнить съ азартной игрой, и бывали случаи, гдѣ яхта, форсируя парусами, достигала адмиральскаго судна въ тонущемъ состояніи, команда садилась на шлюпку, яхта уходила ко дну, но призъ былъ выигранъ. Иногда цѣлый отрядъ этихъ легкихъ судовъ отправляется къ Голландскимъ берегамъ или къ берегамъ Бретаньи или въ Бискайскую Бухту, которая считается пробнымъ мѣстомъ даже и для большихъ военныхъ судовъ, по свирѣпствующимъ бурямъ, тяжелому волненію и негостеприимнымъ берегамъ,—и тамъ-то любители мореплаванія сравниваютъ достоинства судовъ своихъ. Какъ на гонкахъ, такъ и въ подобныхъ дальнихъ плаваніяхъ, владѣльцы почти всегда присутствуютъ на судахъ своихъ; и нельзя не восхищаться похваленіями этихъ добровольныхъ труженниковъ, этихъ удалыхъ моряковъ по призванію, подвергающихъ себя лишеніямъ, заботамъ и опасностямъ мореходца изъ одной страсти къ морю, изъ одного наслажденія въ борьбѣ съ нимъ. Окончаніе такихъ регаттъ и такихъ экспериментальныхъ плаваній обыкновенно вноситъ новое воодушевленіе и новое соперничество въ изысканія средствъ къ улучшенію яхтъ, такъ что почти каждый владѣлецъ, имѣющій малѣйшій поводъ быть недовольнымъ своимъ судномъ, а иногда даже по капризу, не останавливается ни на удачѣ, ни на неудачѣ, и потому или перемѣняетъ парусность и построй парусовъ, или размѣренія самага рангоута, или

переставляетъ мачты, даетъ имъ другой уклонъ, пере-
мѣняетъ диферентъ судна, облегчаетъ или болѣе погру-
жаетъ его, обшиваетъ новой мѣдью, вытаскиваетъ на
элингъ для просушки, передѣлываетъ носовую или кормовую
части, и проч., и проч.; или наконецъ, бросаетъ судно,
продаетъ его за полъ-цѣны и строитъ новое. Правда,
иногда случается, что то, что казалось сегодня удоб-
нымъ и красивымъ, признается завтра дурнымъ;—но яхта
есть прихоть богатаго человѣка, и хотя прихоть разум-
ная, благородная, съ цѣлью и пользой, но все же при-
хоть; кромѣ того, въ постройкѣ и вооруженіи этого гар-
моническаго созданія,—яхты, есть свое *нѣчто*, неподлежа-
щее вычисленіямъ, не уловимое цифрами и строгой уче-
ностію и до котораго надобно доходить опытомъ, настояч-
чивостію, или случаемъ.

Въ прошломъ 1848 году, регатты англійскихъ Яхтъ-
Клубовъ были весьма любопытны. Мы передадимъ нѣ-
сколько свѣдѣній объ нѣкоторыхъ изъ нихъ:

Десять регаттъ назначены были въ слѣдующемъ по-
рядкѣ и мѣстахъ:

Юля 11	Мерсейскій Яхтъ-Клубъ,	въ	Ливерпулѣ.
18, 20	Йоркширскій	—	— Гуллѣ.
24, 25	Гервичскій	—	— Гервичѣ.
Августа 2	Южный (Саутернъ)	—	Саутемптонѣ.
2	Йоркширскій	—	— Витби.
7	Св. Георгія	—	— Дублинской Бухтѣ.
15	Викторія	—	— Рейдѣ.
17	Эскадра Яхтъ (тендера, cutters)	въ	Коусѣ.
21	Эскадра Яхтъ (шкуны)	—	Коусѣ.
24	Западный (Вестернъ)	—	Плимутѣ.

Кромѣ этихъ, предварительно распредѣленныхъ регаттъ,
были еще и другія, не менѣе занимательныя, и которыя
вмѣстѣ съ прочими, непереставали, въ теченіи почти четы-
рехъ мѣсяцевъ, съ Мая по Сентябрь, оживлять собою при-
морскія мѣста Великобританіи.

Первая гонка *К. Темзенскаго Я. К.* (Thames Y. C.)

происходила 29 Мая, подъ распоряженіемъ коммодора своего, Лорда Альфреда Педжета, при непостоянной и тихой погодѣ. Первый призъ выиграла яхта перваго класса *Дарингъ* (Daring); второй призъ достался *Сикрету* (Secret). *Бельведеръ*, яхта коммодора, пришла пятой. Спустядвѣ недѣли послѣ этого, гопка была возобновлена: хотѣли произвести ее при обстоятельствахъ, болѣе благопріятныхъ въ отношеніи погоды. На этотъ разъ дулъ крѣпкій вѣтеръ, съ частыми шквалами и дождемъ; всѣ суда принуждены были взять рифы, ватеръ-вельсы ихъ погружены были въ водѣ и стены гнулись какъ тростникъ. Назначено было пройти разстояніе отъ Эритъ (Erith) вкругъ Сѣвернаго Маяка (Nord Light) и назадъ. Судамъ всѣхъ Королевскихъ Яхтъ-Клубовъ, и безъ всякаго ограниченія въ числѣ ихъ тонновъ, предоставлялось участвовать въ регатѣ этой, на призъ въ 100 гиней; большія суда обязаны были давать преимущество меньшимъ, полъ-минуты времени на тоннъ. Призъ выигралъ желѣзный тендеръ *Москито*, въ 50 тонновъ, принадлежащій г. Меру; вторымъ пришла *Героинь* (Саутемптонскаго Яхтъ-Клуба) въ 35 тонновъ, принадлежащая генералу Веллису. «Тутъ не было недостатка ни въ энергіи, ни въ ловкости командъ, ни въ остойчивости этихъ животрепещущихъ суденышковъ,» говоритъ одна англійская газета, «каждое изъ нихъ шло съ увѣренностію опередить своего противника, и часто случалось, что отъ шегольскаго поворота или маневра и искуснаго управленія рулемъ, суда, сравнительно худшія въ ходу, выигрывали нѣсколько футовъ на вѣтрѣ. Говоря же вообще, всѣ онѣ управлялись превосходно, и нельзя было безъ особеннаго удовольствія видѣть, какъ онѣ встрѣчали шквалы, то убирая всѣ паруса при наступленіи, какъ бы въ ожиданіи непріятели, то опять ставя ихъ и мгновенно исправляя поврежденія. Неоднократно принуждены были убирать топселя; у нѣкоторыхъ ломались топсельные рейки, но изумительно было проворство, съ какимъ они замѣнены были новыми. Когда яхты подходили къ послѣднему пункту, рѣшавшему успѣхъ,

соревнованіе достигло высшей степени: ничего небыло забыто, ничего не было пощажено, рангоутъ трещаль, казалось мачты готовы были выскочить изъ своихъ мѣстъ, суда кренились до-нельзя. Въ особенности обращала на себя общее вниманіе смѣлость яхты *Сикретъ* (Лондонскаго Яхтъ-Клуба), желавшей неуступить Плимутской яхтѣ *Дерингъ*, которая выиграла призъ въ первой регаттѣ. *Сикретъ*, невзирая на вѣтеръ, поставилъ всѣ паруса и натянулъ ихъ, что называется «въ струпочку»; рангоутъ гнулся въ лучекъ и судно до того кренилось, что возбуждало опасеніе между многими зрителями. Однако, на этотъ разъ, безстрашіе, съ какимъ шла эта яхта, не обошлось безъ послѣдствій и была минута, когда она едва не погибла; но капитанъ и команда показали, что если они имѣли довольно смѣлости подвергать себя подобному рыску, то имѣютъ также и довольно бодрости и искусства выдти изъ затруднительнаго положенія со всевозможнымъ проворствомъ и поправиться.» Кончилось тѣмъ, что *Сикретъ* настоялъ на своемъ и обогналъ *Дерингъ*. — Третья гонка происходила 23 Іюля, на которой *Сикретъ* выигралъ первый призъ, оспоривши его у превосходной яхты *Ино* (Ino).

К. Мерсейскій Яхтъ-Клубъ, кромѣ обычной своей гонки, собирался еще для празднованія рожденія Королевы, и въ этотъ день всѣ суда его, подъ начальствомъ своего коммодора, въ стройномъ ордерѣ отправились вокругъ маячныхъ судовъ; послѣ суточного плаванія онѣ возвращались на прежнее якорное мѣсто, въ Мерсей. Для годичной гонки *К. Западнаго Яхтъ-Клуба* (R. Western Y. C.), Королева жаловала призъ въ 100 гиней, состоящей изъ серебрянаго блюда, и изъявила желаніе ежегодно присылать отъ себя призъ. Обычный призъ отъ самаго клуба стоилъ 150 гиней. — Регатта *Іоркширскаго Яхтъ-Клуба*, происходившая 20 Іюля, предоставляла право участвовать въ ней яхтамъ всякой величины и всѣхъ прочихъ Королевскихъ Яхтъ-Клубовъ. Большія суда должны были давать меньшимъ преимущество во времени, полъ-минуты на тоннѣ. Призъ состоялъ изъ вазы въ 50 гиней; онъ былъ выигранъ желѣзнымъ

тендеромъ *Москито* (Лондонскаго Я. К.), оспорившимъ его у яхты *Гильды*, которая, прежде того, выиграла еряду три приза на гонкахъ этого клуба и обгоняла все суда на всехъ гонкахъ въ Сѣверныхъ портахъ Англии.

Годичная регатта К. Южнаго Я. К. (R. Southern Y. C.), устроена была въ большомъ размѣрѣ и была изъ самыхъ занимательныхъ; она происходила въ водахъ Саутемптонскихъ, въ виду города, для судовъ всехъ классовъ и для всякаго рода состязаній. Три дни сряду, 11, 12 и 13 Юля, продолжались эти морскія увеселенія и каждый день, по окончаніи гонки яхтъ, происходили гонки гребныхъ судовъ, гребля женщинъ (women rowing), гребля мальчковъ на челнокахъ и разнаго рода лодченкахъ (boys sculling), и примѣрная охота за утками (duck hunting),—словомъ всевозможныя затѣи придуманы были членами клуба, для увеселенія своихъ зрителей, и во все три дни многія десятки тысячъ народа покрывали собою берега и рейдъ. Въ Саутемптонѣ собиралась эскадра изъ яхтъ разныхъ клубовъ для празднованія дня рожденія своей Островитянской Королевы (Island Queen); также и для празднованія дня ея коронаціи, 29 Юня, собрались туда все яхты Клуба: онѣ выстроились въ линію, развѣтились флагами, и послѣ салюта 21 выстрѣломъ съ коммодорской яхты, снялись съ якоря и оставили рейдъ, невзирая на крѣпкій вѣтръ. Вышедши за мысъ подъ всеми парусами, яхты по сигналу построились въ двѣ колонны, продержась до вечера и возвратились на прежнія якорныя мѣста, находя, что всего приличнѣе такимъ образомъ отпразновать день торжества своей Королевы. Въ теченіи лѣта, коммодоръ дѣлалъ смотръ судамъ этого клуба, заставляя ихъ исполнять все трудныя работы, все лихія движенія и маневры.

Одинъ изъ самыхъ фешьонебельныхъ Яхтъ-Клубовъ есть *Гаричскій* (R. Harwich Y. C.), основанный въ 1843 году, и имѣющій свое мѣстопребываніе въ Гервичѣ. Онъ находится подъ особымъ покровительствомъ Королевы

и ни одинъ изъ клубовъ въ Англіи не получилъ больше преимуществъ и милостей. Въ числѣ членовъ его состоятъ Герцоги Эссекскій и Сьюфолькскій и многіе изъ аристократіи. Коммодоръ, вице-коммодоръ и два контръ-коммодора, составляютъ флагмановъ этого Клуба; онъ имѣетъ прекрасную бібліотеку и музеумъ, открытые для всѣхъ морскихъ офицеровъ и литераторовъ. Регатты назначены были въ теченіи двухъ дней, на три приза, состоявшіе изъ серебрянныхъ чашъ, и предоставляли состязаніе яхтамъ всѣхъ прочихъ клубовъ. Деньги, собранныя по подпискѣ, назначены были для гонки шлюпокъ подъ парусами и на веслахъ, между лодочниками (boatmen), рыбаками и матрозами съ военныхъ судовъ. Въ этомъ году, Гервичскій Яхтъ-Клубъ избралъ всеобщіе яхтенскіе сигналы Акера (Acker's Universal Yacht Signals), вмѣсто системы сигналовъ Капитана Марриэтта, которая найдена не вполне удовлетворительною; такимъ образомъ теперь оба Яхтъ-Клуба Сѣвернаго Моря и двѣ Эскадры острова Вайта, могутъ переговаривать между собою.

На гонкахъ прошлаго года, въ особенности обращала на себя вниманіе яхта *Москито*, Лондонскаго клуба, о которой было уже упомянуто выше и которая выигрывала призы всюду, куда ни появлялась. *Москито* есть желѣзный тендеръ въ 50 тонновъ установленнаго исчисленія, принадлежащій г. Меру, и выстроенный на его верфи, (подъ новой фирмой К. Ж. Меръ и К^о, Блеквалъ, въ Лондонѣ), по чертежу Т. Вотермена, который былъ и строителемъ. Судно это имѣетъ особенную фигуру, такъ что нѣкоторые изъ главныхъ лондонскихъ кораблестроителей, осматривая его еще на стапелѣ, находили, что оно будетъ весьма неудачно. Оно имѣетъ чрезвычайно большой уклонъ стерня-поста, и вмѣсто стерня-поста,—киль, уклоненный на 45 градусовъ, болѣе или менѣе, отъ перпендикуляра. На этомъ согнутомъ килѣ повѣшенъ руль, у коего перо имѣетъ большую ширину. Отдѣлка судна во всѣхъ отношеніяхъ первоклассная, какъ въ корпусѣ, такъ и въ оснаст-

кѣ. Постройка *Москито* продолжалась всего двадцать дней, на двадцать первый день онъ уже былъ подъ парусами, и участвовалъ въ гонкѣ Темзенскаго Яхтъ-Клуба, на которой обогналъ все присутствовавшія суда и получилъ главный призъ. Онъ обогнулъ Норъ пятью минутами ранѣе прочихъ яхтъ, и оставаясь послѣ того впереди ихъ, скоро увеличивалъ разстояніе свое отъ нихъ, такъ что достигъ Эри двадцатью минутами прежде. Призъ былъ выигранъ честно и безъ всякихъ уловокъ; публичное мнѣніе единодушно было на сторонѣ лихаго пловца. На третью гонку Темзенскаго Клуба, ни одна изъ яхтъ перваго класса не желала вступить въ состязаніе съ *Москито*, и въ этотъ день онъ принужденъ былъ оставаться на якорѣ у Ост-Индскихъ доковъ. Изъ Темзы онъ отправился на большую регатту на Ярмутскомъ рейдѣ, и выигралъ первый призъ, въ 60 соверинновъ, обогнавши второе судно (*Блю-Белль*) на 27 минутъ. По окончаніи гонки, онъ въ тотъ же вечеръ и съ той же командой, отправился въ Гуль, для участія въ гонкѣ судовъ Йоркширскаго Яхтъ-Клуба, на призъ въ 50 гиней; разстояніе въ 130 миль онъ прошелъ въ 13 часовъ, имѣя большое волненіе и явился на мѣсто гонки за полъ-часа до послѣдней пушки, вступилъ въ состязаніе и выигралъ призъ, обогнавши *Гильду*, яхту изъ Витби, которая въ прошломъ году выиграла два кубка на Гульской регаттѣ и третій на Лондонской, и кромѣ того съ такимъ же успѣхомъ состязалась въ Витби, Скербору, Гарлепулѣ, и всюду, куда ни показывалась. На этотъ разъ *Гильда* также была впереди всѣхъ другихъ судовъ, кромѣ *Москито*, который на разстояніи 40 миль обогналъ ее на 18 минутъ. Во второй день Гульской гонки, *Москито* обогналъ на 14 минутъ вторую яхту, шхуну *Эриель* въ 70 тоннъ, и выигралъ спорный кубокъ, т. е. назначенный для состязанія между первыми ходоками, невзирая на ихъ величину, родъ судовъ, и проч.

Едва ли когда-нибудь случалось, чтобы яхта имѣла такой успѣхъ, и выигрывала призы въ теченіи трехъ дней

сряду, сдѣлавши переходъ въ 130 миль между первой и второй гонкой. Изъ Гулля, *Москито* отправился въ Гервичъ, съ намѣреніемъ участвовать въ регаттѣ этого клуба; но въ слѣдствіе протеста,—сдѣланнаго владѣльцами прочихъ яхтъ, собравшихся туда на гонку, и основаннаго на самомъ ничтожномъ предлогѣ: что каютное убранство и мебель не были еще на суднѣ, и что потому они не вступятъ подъ паруса, если *Москито* вступитъ,—владѣлецъ этой яхты, что бы не разстроить гонки, удаллся. Однако комитетъ присужденія призовъ, благодаря его за такую уступчивость, сказалъ между прочимъ, что съ своей стороны онъ не находитъ препятствія на участіе въ гонкѣ и что невѣроятно, дабы каютные убранства сдѣлали какую-нибудь перемѣну въ качествахъ судна.

Кромѣ гонокъ яхтъ, въ Англіи бываютъ еще гонки мѣстныхъ прибрежныхъ судовъ, какъ-то: Плимутскихъ, Казандскихъ, Дильскихъ, Гревсендскихъ ботовъ и проч., т. е. небольшихъ судовъ, которыхъ постройка и вооруженіе примѣнены къ тѣмъ мѣстнымъ особенностямъ въ теченіяхъ, прибояхъ, вѣтрахъ и проч., коими отличаются порта эти отъ прочихъ и которыя зависятъ отъ положенія ихъ береговъ, глубины и проч. Также бываютъ гонки вообще гребныхъ судовъ разной величины, и гребныхъ судовъ мѣстныхъ, какъ-то: верри (*wherrie*), гингъ (*gig*), вель-ботовъ, (*whale-boat*), и другихъ. Регатты эти устрояются или Яхтъ-Клубами или отъ городовъ, такъ на примѣръ: подобныя гонки устроены были *Саутернскимъ* и *Гаричскимъ* Яхтъ-Клубами; о нихъ мы уже говорили.—*Темзенская Большая Регатта* (*Thames Grand Regatta*) происходила 20 и 21 іюня на призы отъ любителей; въ первый день была гонка четырехъ-весельныхъ судовъ; на второй день, восьми-весельныхъ и потомъ между двухъ-весельными и судами перевозчиковъ.—Въ *Плмутль* была регатта для шлюпокъ всѣхъ родовъ на призъ отъ города, состоявшій изъ блюда.—*Гонки судовъ отъ Оксфордскаго Университета* (*Oxford University Boat Races*), были весьма любопытны и хорошо устроены, для

восьми-весельныхъ шлюпокъ разныхъ построекъ.—*Regatta 4-10 Юня Итонской Коллегии* (Eton College 4-the of June Regatta), учрежденная весьма давно въ честь дня рожденія короля Георга III, назначена была для десяти-весельныхъ шлюпокъ, и происходила при чрезвычайно многочисленномъ стеченіи публики, тѣмъ болѣе, что регатта была накануне конскихъ скачекъ въ Аскотъ; день заключенъ былъ блистательнымъ фейерверкомъ.—Регатты отъ *Викторіи Я. К. въ Рейдъ*, происходили 15 и 18 августа, и удостоены были присутствія Королевы и Принца Альберта. Регатта отъ города (town regatta) назначена была 30 августа, для поощренія перевозчиковъ (watermen) и рыболововъ (fishermen). Королева, подобно предшественникамъ своимъ Георгу IV и Вильяму IV, участвовала въ подпискѣ на призы, сдѣланной жителями города и посѣтителями, при чемъ собрана была значительная сумма.

Но занимательнѣе всѣхъ была регатта на Портсмутскомъ рейдѣ, 10 августа. Королева и Принцъ Альбертъ на своей яхтѣ прибыли на Портсмутскій рейдъ, чтобы присутствовать при нѣсколькихъ состязаніяхъ, и назначили отъ себя 50 фунт. стерлинговъ для призовъ перевозчикамъ (watermen) на обыкновенныхъ или публичныхъ гребныхъ судахъ. Приѣздъ Ея Величества составлялъ великолѣпное и величественное зрѣлище: онъ походилъ на пришествіе Царицы Морей въ среду своего восторженнаго народа; рейдъ былъ усеянъ тремястами судами разной величины, десятки пароходовъ развозили любопытныхъ, музыка гремѣла во всѣхъ концахъ, нѣсколько сотъ тысячъ зрителей покрывали собою берега, окна и крыши домовъ, и свыше ста прекраснѣйшихъ яхтъ разныхъ яхтъ-клубовъ, выстроившись линіями, лежали въ дрейфѣ, для встрѣчи и привѣтствія Королевы. Англійская газета, *The Examiner*, рассказываетъ при этомъ случаѣ забавное происшествіе: въ числѣ призовъ, пожертвованныхъ частными лицами, былъ большой серебряный ковшъ, назначенный лучшему гребцу на верри. Когда въ

присутствіе комиссіи, раздававшей награды, призванъ былъ тотъ лихой гребецъ, которому надлежало выдать призъ, то одинъ изъ членовъ, наполнивши ковшъ виномъ, выпилъ нѣсколько за здравье Ея Величества и Принца Альберта, послѣ чего вручилъ гребцу ковшъ съ остальнымъ виномъ, и поздравилъ его съ выигрышемъ; гребецъ, на радостяхъ, вообразилъ, что послѣ такого привѣтствія ему также должно сказать что-нибудь, и потому обратившись къ собранію, воскликнулъ: «Ladies and Gentelmen,— Here's the healths of the Queen and Prince Albert, and may they always do as I have done—the best they can.» *

Современемъ мы сообщимъ читателямъ нашимъ нѣкоторыя свѣдѣнія и объ гонкахъ англійскихъ яхтъ-клубовъ въ этомъ году.

§ * * *.

=

ГОДОВОЙ ПРАЗДНИКЪ.

—

Не въ дальнемъ разстояніи отъ береговъ Нортумберленда, проглядываетъ группа островковъ, или лучше подводныхъ камней, разбросанныхъ по возморью, которые, при низкой водѣ, являются во множествѣ; ихъ насчитываютъ до двадцати пяти. Острыя и грозныя ихъ вершины возстаютъ, какъ бы презирая напоръ волнъ.

Нѣтъ ничего грустнѣе вида Фарнскихъ островковъ. Образовавшіеся изъ скалъ, едва покрытыхъ тонкимъ слоемъ растительности, окруженные безднами, они, кажется, доступны только морскимъ птицамъ, укрывающимся тутъ въ бурную погоду. Однако на одномъ изъ нихъ, на главномъ, обиталъ нѣкогда—какъ говоритъ преданіе—святой Губеръ, который здѣсь нашель себѣ убѣжище, пос-

* «Дамы и Господа, — за здоровье Королевы и Принца Альберта, и желаю что-бы они всегда дѣлали такъ какъ я сдѣлалъ — все что только они въ силахъ».

тропль монастырь и умеръ въ 686 году. Для размышленія и молитвы, нельзя было избрать лучшаго мѣста.

Удивительное зрѣлище—это волнующееся море, это удивленіе между небомъ и водой, непрерывная опасность отъ волнъ, бушующихъ у подножія утеса и взбирающихся до его вершины: точно живая эмблема вѣчности; душа возвышается и крѣпнеть среди этой борьбы стихій; она сознаетъ въ себѣ силу выше этихъ гиганскихъ силъ; она господствуетъ надъ ними и часто покоряетъ ихъ своимъ божественнымъ началомъ.

Островъ, или лучше сказать, длинный камень Лонгстонъ, брошенный въ главѣ этой группы и служащій ей авангардомъ, изъ всѣхъ ихъ, быть можетъ, самый печальный. Мрачная громада скалъ, разверзтыхъ во всѣхъ направленіяхъ, изрытыхъ, отъ сотворенія міра, вѣтрами, водой, бурями,—этотъ островъ не производитъ ни малѣйшей травки, гореть земля не держится на его поверхности: онъ голъ и пустъ. Обрывистые берега его сплошь покрыты ракушками, какъ будто врѣзанными въ камень.

«Не безъ большаго труда,» говоритъ одинъ путешественникъ, «мы взобрались на негостепріимные берега Лонгстона; но внутри островъ показался намъ еще печальнѣе чѣмъ съ моря: это рядъ черныхъ холмовъ, изрѣзанныхъ узкими оврагами, въ которые проникаетъ яростный прибой волнъ, срывая со скалъ обломки, которые онъ толчетъ, закругляетъ въ камешки и выкидываетъ, какъ попало, съ иломъ и морской травой, въ какое-нибудь глубокое ущеліе, куда, въ часъ бури, онъ снова за ними явится, снова охватитъ ихъ своей пѣной и умчитъ на дно своихъ безднъ. Межъ тѣмъ, какъ ноги наши спотыкались объ эти обломки, надъ головой у насъ носились сотни дикихъ птицъ, между которыми отличили мы чайку, по ея силному и пронзительному крику.»

Несмотря на эти ужасы, на островѣ есть жители. На вершинѣ скалы стоитъ круглая башня, гдѣ, каждый вечеръ, зажигается маячный огонь. Бросая, чрезъ нѣсколько секундъ, яркій свѣтъ во всѣ стороны, гдѣ вокругъ

закрытаго подводнаго камня плещеть и кипить волна онъ освѣщаетъ опасный фарватеръ, отдѣляющій этотъ островъ отъ его братьевъ и предостерегаетъ кормчага отъ опасностей этого ужаснаго лабиринта.

Смотритель маяка живетъ не одинъ: за нимъ послѣдова и жена его; семейство умножилось и взросло тамъ подъ вой вѣтровъ.

Грэсъ Дарлингъ, старшей изъ семерыхъ дѣтей его, не пополнился двадцать второй годъ и—весь домъ былъ въ радости: семейка, оживляющая пустынный Лонгстонъ, отъ правяетъ религіозно свои годовые праздники. Каждый пустился на поиски, чтобъ принести свою долю для пирушки, или сюрпризъ своей любимой сестрѣ; мать, оставшаяся дома, подготавливала межъ тѣмъ лепешку, которую можно бѣ было насытить жадный аппетитъ маленькихъ мародѣровъ.

— Матушка, матушка! кричитъ Джоунъ, возвратившійся первымъ: посмотри, какого чудеснаго морскаго рака принесъ прибой воды и оставилъ на камнѣ, въ ямкѣ, которую я называю моею рыбной западней! онъ какъ будто отгадалъ, что сегодня Грэсъ именинница.

— А у меня только маленькіе морскіе раки, сказалъ Вильямъ; но они, надѣюсь, поправятся; я наловилъ ихъ събѣю, тамъ, въ концѣ бухточки.

— Неблагодарный! возразила мать: отецъ сто разъ твердилъ тебѣ, чтобъ ты не ходилъ въ ту сторону острова: тамъ скала обрывиста, а глубины больше ста сажень.

— Правда; но на заворотѣ есть маленькая площадка которую показывалъ я батюшкѣ: онъ позволялъ мнѣ ходить туда въ малую воду. При томъ скала эта мнѣ знакома, и море меня знаетъ. Скорѣе нужно побранить Джоунъ: она ничего не боится; какъ кошка карабкается по расщелинамъ за водораслями, чтобъ пережечь ихъ и пепломъ удобрять ту нору, которую величаетъ садомъ а что тамъ вырастаетъ? Вотъ ужъ нечего поѣсть! Нѣсколько дрянныхъ цвѣтовъ, которые только тогда и растутъ какъ за ними ходишь, да бережешь ихъ!

— А ты ни во что ставишь удовольствіе поднести Грэсъ такую прекрасную розу, какъ эта? сказала волшебная въ то время Джени, неся торжественно розу матовой бѣлизны, въ крѣпкихъ темнозеленыхъ листьяхъ. Какое счастье, что я могла сберечь ее до сегодня, видѣть, что она разцвѣла такъ кстати! Мнѣ не жаль трудовъ, увѣряю тебя.

— И ты права, сказала мать: конечно, Грэсъ будетъ благодарна тебѣ за терпѣніе, съ какимъ ты готовила ей сюрпризъ; чтожь касается до меня, то я одобряю твой предусмотрительный умъ: изъ тебя со временемъ выйдетъ славная хозяйка. Братья заняты охотою и рыбной ловлей, а ты хлопчешь о томъ, чтобъ обсаживать и украшать нашу пустыню.

— Да гдѣ же Грэсъ? спросилъ Джонъ; зачѣмъ, матушка, она, по обыкновенію, не помогаетъ намъ?

— Потому что я не хочу этого. Она и не воображаетъ, что сегодня ея именины; я послала еѣ на верхъ къ отцу, пока вы все не соберетесь.

— Еще вѣтъ Джемса и двухъ маленькихъ сестеръ.

— Только Джемса, сказала мать. Маленькія сестры съ Грэсъ. Она учитъ ихъ читать. Не понимаю, отчего Джемсъ такъ медлитъ! Совсѣмъ стемнѣло; вѣдь отецъ наказывалъ ему избѣгать тумана вдали отъ дому.

— Не сходить ли мнѣ за нимъ? сказалъ Вильямъ.

— Вотъ онъ, вотъ онъ! вскричали Джонъ и Джени.

И въ самомъ дѣлѣ, мальчикъ возвращался, едва переводя духъ.

— Добился же я до дюжины, сказалъ онъ, кладя на столъ двѣнадцать большихъ яицъ дикихъ гусей. Последнее чуть было дорого не пришлось мнѣ. Оно было запрятано на полвысотѣ Чернаго Человѣка; ты знаешь, Вильямъ, большую скалу, похожую на сидящаго великана: я ужъ вскарабкался почти до его колѣнъ; оставалось сдѣлать только шагъ, какъ вдругъ большой валъ ударилъ меня сзади; онъ унесъ бы меня, еслибъ я не уцѣпился за Чернаго Человѣка.

— Несчастный ребенок! сказала мать: разве ты не могъ предвидѣть, когда воротится прибой?

— Какъ же предвидѣть? Прибой начался раньше обыкновеннаго. На фарватерѣ развело огромные валы и море шумитъ какъ передъ бурей.

— Это не помѣшаетъ намъ провести вечеръ весело, сказалъ Вильямъ; пу, живѣй за работу!

И межъ тѣмъ какъ мать била яйца, сбивала яшницу и выпмала изъ печки лепешку, онъ успѣлъ накрыть на столъ и помочь сестрѣ разставить приборы.

Когда все было готово, Вильямъ позвонилъ въ колоколь, чтобъ пригласить къ ужину отца и Грэсъ, которые почти всегда находились въ верхней башенкѣ, гдѣ былъ устроенъ фонарь.

У молодой дѣвушки тамъ была своя обсерваторія, какъ говорила ей мать. Грэсъ рѣдко выходила изъ дому: она чувствовала какое-то наслажденіе смотрѣть на проходящіе мимо бѣлые паруса рыбацкихъ лодокъ, или на выходящую ленту дыма въ воздухѣ и на струю по водѣ, означавшіе быстрый путь парохода, когда, чрезъ каждые сутки, онъ перевозилъ изъ Гулля въ Донди пассажировъ и товары. Она любила также смотрѣть на зубчатые берега Нортумберленда и, въ ясную погоду, отыскивать тамъ взоромъ маленькое селеніе, въ которомъ родилась: не то, чтобъ сожалѣла она о плодородной почвѣ, зелени, лѣсахъ, видѣнныхъ ею въ дѣтствѣ. Нѣтъ: разве Лонгстонъ, въ своемъ скалистомъ поясѣ, не вмѣщаль всего, что для Грэсъ было дороже всего въ мірѣ? Между тѣмъ душа ея стремилась въ тотъ край. Она трепетала отъ радости, когда, съ помощію зрительной трубы, усматривала, на какомъ-нибудь мимолетномъ суднѣ, дѣтей, молодыхъ дѣвушекъ, женщинъ; она махала тогда платкомъ, посылая имъ нѣжныя слова, которыя уносили вѣтръ, но отъ которыхъ становилось легче ея стѣсненному сердцу. У ней была другая, тѣснѣйшая связь съ себѣ подобными и съ своей родной стороною—чтеніе нѣсколькихъ хоро-

шихъ книгъ, неизчерпаемаго источника высокихъ мыслей, богатыхъ примѣровъ.

Вильямъ Дарлингъ, человекъ твердаго характера, умный, скромный, вмѣстѣ съ своею женою воспиталъ Грэсъ какъ только могъ, и она превзошла ихъ ожиданія; за то, въ свою очередь, и она обязана была воспитывать маленькихъ братьевъ и сестеръ.

Съ появленіемъ ея въ нижнемъ жильѣ, въ компаньѣ, гдѣ поджидали ее съ такимъ нетерпѣніемъ, раздалось всеобщее ура: всѣ наперерывъ бросались къ ней на шею, обнимали ее, поздравляли съ именинами. Удивленіе ея было такъ велико и искренно, какъ только могли желать молодые распорядители пррушки. Она похвалила красоту морскаго рака, величину бокопрыжекъ, вкусъ—темного дикій—яичницы, но роза тропула ее всего болѣе. Джени хлопала въ ладоши, и сказала: я была увѣрена, что ей мой бѣдный цвѣточекъ понравится, несмотря на то, что въ глазахъ Вильяма онъ не имѣетъ никакой цѣны, потому что его съѣсть нельзя.

— Видишь, какой лакомка, сказала Грэсъ, смѣясь; пусть же онъ, въ наказаніе, съѣстъ мою долю лепешки—вотъ мой приговоръ!

— За здоровье именинницы! произнесъ отецъ. Мы сейчасъ почнемъ для нея одну изъ бутылокъ стараго бордосскаго, которое подарилъ намъ добрый французскій капитанъ корабля, что чуть было не погнѣ тамъ, на оконечности большаго подводнаго рифа. Легко сказать, вѣдь ужъ этому скоро исполнится шестнадцать лѣтъ.

— Да, тотъ самый капитанъ, котораго ты спасъ съ опасностію своей жизни, прибавила жена.

— Я помню это, замѣтила Грэсъ серьезно; я была тогда еще очень мала, а эта ужасная ночь сохранилась въ моей памяти: теперь еще слышу ревъ моря, отъ котораго тряслась вся скала и маякъ дрожалъ.

— Это было именно въ такой же вечеръ, какъ сегодня, сказалъ отецъ, въ четвергъ, 6 Сентября. Солнце закатилось, хотъ побожиться, точь въ точь какъ сегодня,

за кроваво-красную тучу, которая не предвѣщала ничего добраго.

— Это знакъ, что будетъ большой вѣтеръ, сказала Джемсъ; тѣмъ лучше: дикіе гуси спустятся на островъ.

— Буря всегда приноситъ рыбу въ мою западную, сказалъ Джонъ. За то я и люблю погоду.

— Вы разсуждаете, какъ дѣти и какъ вѣтреники, прервала мать. Много насмотрѣлась я на бури; никогда не прошло, чтобъ за бѣдныхъ моряковъ не болѣло у меня сердце.

— Мнѣ нужно привыкать къ этому, потому что я хочу служить на морѣ, сказалъ Джонъ.

— Славная служба, замѣтилъ отецъ; только надо помнить, что тамъ больше чѣмъ гдѣ-нибудь находишься подъ окомъ и десницею Того, Кто «повелѣ буря, и ста въ тишину.»

— Батюшка, расскажите намъ о крушеніи трехъ бриковъ и шлюпки, затонувшихъ на фарватерѣ, не задолго до построения маяка.

— Съ 31 Января по 8 Февраля 1823 года, началъ отецъ, впродолженіи сильныхъ вѣтровъ, дувшихъ непрерывно, случилось столько несчастій, что сердце обливается кровью. Только и видишь бывало, какъ суда, потерявши мачты, несутся на произволъ судьбы и погибаютъ съ людьми и имуществомъ. Пытались посылать шлюпки, но валы разбивали ихъ о скалы, какъ орѣховую скорлупу. Изъ трехъ экипажей остался въ живыхъ одинъ только маленькій юнга. Цѣлый мѣсяцъ носился у береговъ по волнамъ мертвыя тѣла....

— Ну, вотъ веселые рассказы нашли для именинъ! прервала мать; посмотрите, какую тоску вы навели на Грессъ! Дочь моя, что это съ тобою? О чемъ ты задумалась?

— Я припоминаю, что можно бы было сдѣлать для спасенія несчастныхъ!

— Не было никакой возможности!

— Мнѣ кажется, что съ вѣрой, мужествомъ и волей вѣтъ ничего невозможнаго.

— Грэсь правду говоритъ, сказалъ отецъ.

— Не поиграть ли намъ, чтобъ разсѣяться немножко? сказала Джени. Отъ этихъ неприятныхъ исторій о кораблекрушеніяхъ кровь стынетъ въ жилахъ. Ну-ка, Джемсъ клади голову мнѣ на колѣни, и хорошенько протяни руки. Ну!... Кто ударилъ? отгадай!

— Эте не трудно—ты.

— О! ты смотрѣлъ.

— Нѣтъ! теперь ты ложись.

Послѣ отгадокъ, начались жмурки. Старшая сестра соглашалась на всѣ затѣи. Ей завязали глаза и она стала ощупью ловить прыгуновъ; но несмотря на ея желаніе и общія усилія, надъ маленькимъ собраніемъ носилась тучка; извиѣ густой туманъ охватывалъ островъ и скрывалъ маячный огонь.

— Я готовъ побиться объ закладъ, что ночь будетъ недобрая, сказалъ отецъ. Къ счастью, въ виду нѣтъ ни одного судна, кромѣ Гульскаго пакетбота; но надѣюсь, и онъ успѣетъ добраться до Бервикской бухты: конечно, у него достанетъ разсудительности, чтобъ не выходить оттуда. По небу нельзя было ошибиться: сегодня вѣтръ разстился по водѣ и волны бѣжали отъ него, какъ стадо испуганныхъ барановъ.

— Мнѣ бы очень хотѣлось видѣть стадо барановъ, замѣтила, поднявъ русую головку, пятимѣтная дѣвочка, которую Грэсь держала на рукахъ и готовилась уложить спать.

— Тише! я какъ будто что-то слышу? сказала мать.

— Это вѣтеръ. Опъ папѣваетъ, чтобъ убаюкать насъ, возразила дѣвочка.

— Нѣтъ, это кричатъ рыболовъ, сказалъ отецъ.

— Скорѣйже чайка смѣется, сказалъ Джемсъ. Это ея голосъ.

Грэсь, подымавшаяся уже по лѣстницѣ, остановилась и начала прислушиваться.

— Я слышу только, какъ море бушуетъ и бьетъ о скалу, сказалъ она.

— Пусть бьетъ, сколько хочеть; ему не разбудитъ меня сегодня ночью, сказалъ Джонъ:—я слишкомъ усталъ.

Распростившись, каждый отправился къ своей постели, и, четверть часа спустя, всё ужъ спали, убаюканные ураганомъ, который завывалъ вокругъ башенки, напиралъ на фонарь, потрясалъ толстыя его стекла и какъ будто силмлся пробиться къ огню. Буря съ часу на часъ увеличивалась. Какъ горы, вздымала она валы и разбивала ихъ о берега съ ужаснѣйшимъ шумомъ. Этотъ шумъ не давалъ покою Грэсъ. Ей казалось, что она видитъ какъ мучатся въ волнахъ мужчины и женщины, что они зовутъ ее на помощь; она простирала къ нимъ руки и чувствовала, что они и ее увлекаютъ вмѣстѣ съ собой въ бездну. Разъ даже показалось ей, что она слышитъ крикъ. Она привстала. Начинало свѣтать; было около четырехъ часовъ утра. Вѣтромъ донесло второй крикъ, раздражительнѣе перваго. На этотъ разъ она не ошиблась! то былъ человѣческій голосъ,—отчаянный призывъ въ минуту опасности.

Сердце ея сжалось. Быстро кинулась она по ступенямъ, ведущимъ на паружную платформу фонаря. Отецъ ея былъ уже тамъ. Схватясь за перила, онъ смотрѣлъ въ море; но взоръ его не въ силахъ былъ проникнуть сквозь густой туманъ и дождь; онъ ничего не видѣлъ.

— Грэсъ, сказалъ онъ, у тебя хорошіе глаза; посмотри-ка, не можешь ли ты открыть чего-нибудь?

Молодая дѣвушка схватила зрительную трубу; по туманъ затемнялъ стекла. Она спокойно отерла ихъ и снова посмотрѣла.

— Я вижу верхушку мачты! сказала она.

— Гдѣ?

— У оконечности большаго подводнаго рифа. Боже мой, еслибъ туманъ разсѣялся!

И молодая дѣвушка послала изъ глубины сердца горячую молитву Богу.

— Батюшка! вдругъ вскричала она: я вижу, что-то шевелится; ихъ много, они ждуть, пойдёмъ!

— Что это ты говоришь, Гресь? оставайся, дитя мое, я пойду одинъ.

— Одинъ противъ этихъ страшныхъ валовъ? Одному и править и грести? да это идти на вѣрную смерть: я сильнѣе чѣмъ вы думаете, батюшка; я иду съ вами, и мы спасемъ ихъ.

Отецъ взглянулъ на нее и глаза его наполнились слезами.

— Быть по твоему, сказалъ онъ—умремъ вмѣстѣ!

— Мы останемся живы и спасемъ ихъ! Не убѣждены ли вы сами, что вѣра, мужество и воля совершаютъ чудеса? И такъ, къ дѣлу! слышите? они зовутъ насъ!

И она быстро увлекла отца. Въ одинъ мигъ шляпка, прикрѣпленная въ маленькой бухтѣ, была отвязана и спущена въ кипящую пѣну. Но съ берега вдругъ послышался голосъ:

— А меня, за чѣмъ же меня оставляете? развѣ я не имѣю права на тѣже опасности, что и вы? я хочу раздѣлять ихъ съ вами.

Мать кинулась въ яликъ, который показался на минуту на грозной вершинѣ ужаснаго вала, и потомъ снова исчезъ въ безпредѣльной бороздѣ, пролегшей между двумя горами воды.

Между тѣмъ поднялся густой туманъ, и группа спасавшихся отъ крушенія и уцѣпившихся за высунувшіяся части каменнаго рифа, на которомъ лежалъ распавшійся на-двое кузовъ судна, съ жадностію слѣдила за слабой шляпкой, шедшей къ нимъ съ приговоромъ на жизнь или смерть.

— Они приближаются! вскричалъ одинъ изъ нихъ. Боже мой! этотъ страшный валъ опять отнесъ ихъ далеко!

— Возблагодаримъ за это Бога, сказалъ капитанъ: этотъ валъ могъ бы разбить ихъ объ рифъ.

— Они прійдутъ слишкомъ поздно, воскликнула бѣдная мать, прижимавшая къ груди дитя, уже окоченѣвшее отъ холода.

— Они дѣлаютъ все, что только человѣкъ можетъ сдѣлать, сказалъ капитанъ. Вотъ благородныя сердца и сильныя

руки! Навались, гребцы! И онъ замахалъ бѣлымъ платкомъ.

Мать испустила ужаснѣйшій крикъ: она въ это время замѣтила, что ребенокъ, котораго силсилась отогрѣть, скончался.

Въ эту минуту, яликъ сдѣлалъ отчаянное успіе, чтобъ пристать; но яростная волна опять охватила его въ третій разъ, вскружилась какъ бы увлекаемая въ бездонную пропасть, образуемую теченіемъ вокругъ подводнаго камня, и исчезла вмѣстѣ съ нимъ. Группа спасавшихся—шесть мужчинъ и пять женщинъ—въ эту страшную минуту упала на колѣни. Погибло все—и они и ихъ избавители: имъ оставалось только поручить душу свою Провидѣнію. Однако же, по врожденному въ сердцѣ человека чувству самосохраненія, несчастные не переставали искать глазами шлюпку-спасительницу; вдругъ они замѣтили ее ближе чѣмъ прежде. Она обогнула рифъ, и, пробираясь туда, гдѣ море было спокойнѣе, шла вдоль скалы, которая въ томъ мѣстѣ спускалась обрывисто въ море.

— Прости Господи! Это женщины, вскричалъ капитанъ.

— Ангелы, спешіе съ неба для нашего спасенія, сказалъ одинъ морякъ.

Грѣсъ кинулась къ бѣдной матери, тихо взяла изъ рукъ ея мертвое дитя, чтобъ унести его и провела ее, по скользкимъ выпуклостямъ скалы, до самаго ялика.

Нельзя было терять ни минуты. Вода шла на прибиль; нѣсколько минутъ промедленія и—возвращеніе сдѣлалось бы невозможнымъ. Отважная дѣвушка непремѣнно хотѣла оставаться на рифѣ до той минуты, пока шлюпка, забравшая половину несчастныхъ, не дойдетъ до острова и не воротится за нею и за остальными.

Богъ вознаградилъ ея мужество и вѣру.

Всѣ, разбившіеся на страшномъ Лонгстонскомъ рифѣ, были спасены и приняты въ маячный домикъ.

Остатки вчерашней пирушки, старое, початое въ честь Грѣсъ вино, помогли укрѣпить силы бѣдныхъ страдальцевъ, обязанныхъ жизнью молодой дѣвушкѣ.

Да, никогда годово́й праздникъ, какъ говаривала часто мать, не былъ болѣе обильнѣе сладостными и ужасными душевными потрясеніями, которыя вмѣстѣ съ тѣмъ были бѣ болѣе угодны Господу.

«Все въ этомъ разсказѣ истина, кромѣ подробностей, которыми,—говоритъ авторъ,—я старался ее пополнить. Грѣсъ Дарлингъ, дочь смотрителя маяка на Лонгстонѣ, одномъ изъ Фарнскихъ острововъ, старшая изъ семерыхъ его дѣтей, характера тихаго и скромнаго, по одаренная необыкновеннымъ присутствіемъ духа, спасла, 6 Сентября 1838 года, при содѣйствіи отца и матери, которыхъ уговаривала не слѣдовать за собою, часть экипажа и пассажировъ Форфаршира, пароходнаго пакетбота, ходившаго между Гулемъ и Донди, и разбишагося о подводный камень, въ виду Лонгстома.»

А. РИЗНИКОВЪ.

Съ Французскаго.

Н Е К Р О Л О Г Ъ .

6 Августа сего 1849 года скончался въ Кронштатѣ Командиръ 2 бригады 1 флотской дивизіи, контръ-адмиралъ Александръ Николаевичъ Колюбакинъ, на 56 году отъ роду.

Контръ-адмиралъ Колюбакинъ, воспитывавшійся въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ (съ 1804 года кадетомъ и съ 1808 года гардемариномъ), былъ произведенъ въ мичмана 1811 года; слѣдовательно, прослужилъ въ офицерскомъ званіи всего 38 лѣтъ.

Службу въ первомъ офицерскомъ чинѣ Александръ Ни-

колаевичъ началъ, сперва, при проводкѣ кораблей Чесма и Память Евстафія изъ С. Петербурга въ Кронштатъ, а потомъ на фрегатѣ Быстрый, подъ командою капитанъ-лейтенанта Быченскаго. Въ слѣдующемъ году, на томъ же фрегатѣ, подъ командою капитанъ лейтенанта Невельскаго, плавалъ по Финскому Заливу и изъ Кронштата въ Англію, гдѣ въ 1813 году переведенъ былъ на корабль Трехъ Святителей, подъ командою капитанъ-командора Розе, и на которомъ въ 1814 году осенью возвратился въ Кронштатъ. Въ февралѣ и мартѣ 1814 года, находясь въ десантномъ баталіонѣ капитанъ-лейтенанта Быкова, въ Голландіи, участвовалъ въ блокадѣ крѣпости Бацъ на островѣ Зюйдъ-Бевеландѣ. На возвратномъ пути въ Кронштатъ, корабль привезъ десантныя войска изъ Шербурга и потомъ изъ Любека.

Въ 1815 и 1816 годахъ, Александръ Николаевичъ находился въ Кронштатѣ въ 44 корабельномъ экипажѣ, подъ начальствомъ капитанъ-командора Монка, а въ 1817 и 1818 годахъ въ Архангельскѣ въ 5 флотскомъ экипажѣ, подъ командою того же командира.

30 Марта 1816 года, Александръ Николаевичъ былъ произведенъ въ лейтенанты.

Возвратившись въ Кронштатъ изъ Архангельска сухимъ путемъ, онъ въ 1819 году туда же отправился моремъ, на военномъ транспортѣ Уралъ, подъ командою кап. лейт. Артюкова, откуда въ слѣдующемъ году прибылъ опять въ Кронштатъ на корабль Трехъ Святителей, подъ командою кап. 1 ранга Руднева; въ томъ же году на фрегатѣ Патрикій, подъ командою кап. лейт. Мутовкина, пошелъ на зимовку въ Свеаборгъ, имѣя на фрегатѣ для отвоза туда Л. Г. Семеновскій полкъ. Въ 1821 году на томъ же фрегатѣ, подъ командою кап. 2 ранга Бачмапова, слѣлавъ переходъ изъ Свеаборга въ Кронштатъ, переведенъ на корабль Кацбахъ, подъ командою кап. 1 ранга Павлишина; плавалъ до Дагерорта и обратно въ Кронштатъ. Въ 1822 году плавалъ по Балтійскому морю на ко-

раблѣ Фершампенуазѣ, подъ командою кап. 1 ранга Руднева.

1823 и 1824 года провелъ въ Кронштатѣ въ 5 флот. экипажѣ, подъ командою кап. 1 ранга Руднева.

Лѣто 1825 года на фрегатѣ Быстрый, подъ командою кап. лейт. Давыдова, стоялъ на Кронштатскомъ рейдѣ. Въ 1826 году на кораблѣ Св. Андрей, подъ командою кап. 1 ранга, Пѣвцова; плаваніе простиралось до Нѣмецкаго моря отъ 14 мая до 4 октября.

30 Декабря Александръ Николаевичъ произведенъ въ капитанъ-лейтенанты.

Въ 1827 году онъ отплылъ изъ Кронштата на томъ же кораблѣ, подъ командою кап. 1 ранга Рентеля въ эскадрѣ Адмирала Сенявина, въ Портсмутъ, гдѣ 5 августа назначенъ командиромъ корвета *Гремящій*, на которомъ въ отрядѣ * контръ-адмирала графа Гейдена, пошелъ въ Средиземное Море. 8 Сентября, въ день Наваринскаго сраженія, корветъ *Гремящій* былъ отраженъ, при входѣ въ Наваринскую бухту, крейсировать и наблюдать со стороны моря.

6 Августа 1829 года Александръ Николаевичъ возвратился въ Кронштатъ.

1830, 31 и 32 года, командуя фрегатомъ *Беллона*, плавалъ по Финскому заливу и Балтійскому морю, былъ въ 1831 году въ Либавѣ и въ 1832 году въ Данцигѣ. 6 іюля того же года назначенъ командиромъ 27 флотскаго экипажа и корабля *Березино*, на которомъ былъ въ морѣ въ томъ же году, и въ 1834 и 1835 годахъ; въ послѣднемъ былъ въ Данцигѣ и привезъ оттуда, въ дивизіи вице-адмирала Рикорда, десантъ гвардейскаго корпуса.

22 Апрѣля 1834 года произведенъ въ капитаны 2 ранга и 18 апрѣля 1837 года въ капитаны 1 ранга.

18 Февраля 1836 года Александръ Николаевичъ назначенъ командиромъ 9 флотскаго экипажа и корабля *Вла-*

* Корабли: Азовъ, Габгутъ, Іезекіиль и Александръ Невскій, фрегаты: Елена, Константія, Проворный и Касторъ, и корветъ *Гремящій*.

Димиръ, на которомъ, за исключеніемъ 1838 и 1840 годовъ, онъ ежегодно, до 1845 года включительно, плавалъ по Финскому Заливу и Балтійскому Морю; въ 1844 году плаваніе простиралось до Нѣмецкаго моря.

7 Апрѣля 1846 года Александръ Николаевичъ произведенъ въ контръ-адмирала, съ назначеніемъ командиромъ 2 бригады 1 флотской дивизіи.

Въ 1846, 1848 и 1849 годахъ контръ-адмиралъ Колубакнинъ плавалъ въ дивизіи вице-адмирала Лазарева 2, имѣя свой флагъ на кораблѣ *Финландъ*, въ первомъ по Финскому Заливу, во второмъ въ крейсерствѣ у острововъ Менъ и Рюгенъ, а въ послѣднемъ году въ маломъ Бельтѣ.

Въ продолженіе службы, Александръ Николаевичъ былъ награждаемъ орденами:

Св. Владимира 4 ст. (1835), Св. Станислава 2 ст. (1838), Св. Георгія 4 кл. за 25 лѣтъ (1838), Св. Станислава 2 ст. съ Имп. короною (1840), Св. Анны 2 ст. съ Имп. короною (1846), Св. Владимира 3 ст. (1848). Имѣлъ также знакъ безпорочной службы за XXXV лѣтъ, медали: въ память взятія Парижа въ 1814 году и за Турецкую войну въ 1828 и 1829 годахъ и иностранные ордена: Французскаго Св. Людовика (1827) и Греческаго Спасителя золотаго креста (1836).

8 Августа 1849 года скончался въ Кронштатѣ командиръ 7 флотскаго экипажа и корабля Смоленскъ, капитанъ 1 ранга, Илья Петровичъ Антипинъ, на 52 году жизни.

Илья Петровичъ, родившійся въ 1797 году, 16 лѣтъ отъ роду поступилъ на службу гардемариномъ и былъ произведенъ въ мичмана 18 февраля 1816 года; слѣдовательно, прослужилъ въ офицерскомъ званіи 33 года.

Въ 1816, 18 и 20 годахъ, Илья Петровичъ плавалъ въ Финскомъ Заливѣ на корабляхъ: Дрезденъ (кап. ком. Геценъ), Трехъ Иерарховъ (кап. 2 ран. Стурмъ), на люгерѣ Церберъ (кап. лейт. Бутковскій), на тендерѣ Зефиръ

(лейт. Жемчужниковъ) и на брикѣ Ида (лейт. Рудаковъ и Чеглоковъ).

22 Апрѣля 1821 года Илья Петровичъ произведенъ въ Лейтенанты. Въ томъ же году на военномъ транспортѣ Мезень (кап. лейт. Кишкинъ) прибылъ онъ изъ Архангельска въ Кронштатъ. Въ слѣдующемъ году, на томъ же транспортѣ и съ тѣмъ же командиромъ, пошелъ онъ изъ Кронштата опять въ Архангельскъ, откуда возвратился въ Кронштатъ въ 1823 году на кораблѣ Прохоръ (кап. 1 ранга Мистровъ.)

1824 и 25 года провелъ онъ въ Кронштатѣ, въ 3 флотскомъ экипажѣ.

Въ 1826 году на кораблѣ Владиміръ (кап. 1 ранга Гренъ) стоялъ на Кронштатскомъ рейдѣ; въ 1827 году сперва на томъ же кораблѣ и съ тѣмъ же командиромъ былъ въ Англіи, а потомъ на фрегатѣ Крейсеръ (кап. 2 ранга Давыдовъ) въ Стокгольмѣ.

Въ 1828, 29 и 30 годахъ на кораблѣ Владиміръ (кап. 1 ранга Гренъ) находился въ Средиземномъ морѣ, гдѣ былъ при блокадѣ Дарданелъ и крейсерствѣ въ Архипелагѣ.

25 Юля 1831 года произведенъ въ капитанъ-лейтенанты.

Пробывъ 1831 и 1832 годы на берегу, Илья Петровичъ получилъ Высочайшее благоволеніе за отличное усердіе, оказанное имъ во время содержанія на границѣ Эстляндской Губерніи Каравтиннаго Кордона въ 1831 году.

Онъ плавалъ по Финскому Заливу и Балтійскому Морю въ 1833 и 34 годахъ на кораблѣ Кульмъ (кап. 2 ранга Купріяновъ и кап. 1 ранга Бологовской), и въ 1836 году, командуя самъ брикомъ *Диомидъ*. 6 Октября назначенъ командиромъ фрегата *Венусъ* и командовалъ зимою съ 1836 на 1837 годъ частями экипажей 3 флотской дивизіи.

Въ 1837 году отвелъ онъ фрегатъ *Константинъ* изъ Кронштата въ Свеаборгъ.

6 Декабря 1838 года Илья Петровичъ произведенъ въ капитаны 2 ранга и черезъ годъ назначенъ командиромъ 7 флотскаго экипажа и корабля *Смоленскъ*.

Вслѣдствіе отчисленія корабля Смоленскъ къ порту 21 Марта 1841 года, въ команду его поступилъ корабль *Березина*.

30 Марта 1841 года Илья Петровичъ былъ произведенъ въ капитаны 1 ранга, и плавалъ въ этомъ и въ 1842 году въ Балтійскомъ Морѣ на кораблѣ *Березина*.

23 Декабря 1843 года корабль *Березина*, отчисленный къ порту, былъ замѣненъ кораблемъ *Бріенъ*, который въ свою очередь, поступивши къ порту 9 Августа 1844 года, былъ замѣненъ кораблемъ *Смоленскъ* изъ 18 экипажа.

На этомъ кораблѣ Илья Петровичъ ходилъ въ море въ 1846, 1848 и 1849 годахъ, въ первомъ до Дагерорта, во второмъ до Кеге-бухты, а въ послѣднемъ былъ въ Маломъ Бельтѣ.

Въ продолженіи службы, онъ былъ награждаемъ слѣдующими орденами: Св. Станислава 3 ст. (1834), Св. Георгія 4 кл. за 25 лѣтъ (1841) и Св. Владиміра 4 ст. (1844). Имѣлъ также знакъ безпорочной службы за XXX лѣтъ и медаль за Турецкую войну 1828 и 1829 годовъ.

16 Августа сего 1849 года скончался въ С. Петербургѣ Членъ Общаго Присудствія Морскаго Интендантства, контръ-адмиралъ Александръ Ивановичъ Селивановъ, на 60 году жизни.

Александръ Ивановичъ, родившійся въ 1789 году, воспитывался въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ, въ который опредѣленъ былъ кадетомъ въ 1800 году; произведенный въ 1804 году въ гардемарины, онъ въ сентябрѣ мѣсяцѣ того же года отправился въ Средиземное Море на фрегатѣ *Автройлъ*, подъ команду капитанъ-лейтенанта Баскакова. Чинъ мичмана получилъ онъ 15 февраля 1807 года, 12 дней послѣ сраженія съ крѣпостью Спалатро и Французскими канонерскими лодками. Въ офицерскомъ званіи прослужилъ 42 года съ половиною.

Пробывъ въ Архипелагѣ и Адриатическомъ морѣ до 1810

года, Александръ Ивановичъ поступилъ въ отрядъ, возвратившійся сухимъ путемъ изъ Венеціи чрезъ Австрію и Венгрію въ Россію, и прибылъ въ Кронштатъ 3 Сентября, гдѣ поступилъ въ 3 корабельный экипажъ. Произведенный 11 Января слѣдующаго года въ лейтенанты, находился онъ при проводкѣ изъ С. Петербурга въ Кронштатъ фрегата Полуксъ подъ командою капитанъ-лейтенанта Будакова, а въ 1813 году на томъ же фрегатѣ плавалъ въ Финскомъ Заливѣ и Балтійскомъ Морѣ, былъ въ Данцигѣ и осенью отправился въ Англію, откуда воротился въ Кронштатъ 30 Августа, 1814 года находившись съ февраля по май того же года въ Голландіи, въ десантномъ баталіонѣ капитанъ-лейтенанта Борисова, подъ главнымъ начальствомъ контръ-адмирала Трескина.

Александръ Ивановичъ провелъ 1815 годъ въ Кронштатѣ, а 1816, 17, 18 и 19 годы въ кругосвѣтномъ плаваніи на кораблѣ Россійско-Американской компаніи, Кутузовѣ, подъ начальствомъ капитанъ-лейтенанта Гагемейстера.

1820, 21 и 22 года Александръ Ивановичъ провелъ въ Кронштатѣ въ 25, 15 и 6 экипажахъ. Въ 1823 году онъ ходилъ самъ командиромъ на шлюпѣ *Мирный* въ Финскомъ заливѣ, былъ произведенъ 9 Августа въ капитанъ-лейтенанты; въ 1824 году служилъ на фрегатѣ *Диана* подъ командою капитанъ-лейтенанта Куличкина, плавая по Балтійскому морю.

Отправившись въ 1825 году сухимъ путемъ въ Архангельскъ, онъ въ томъ же году прибылъ моремъ въ Кронштатъ на кораблѣ *Царь Константинъ*, подъ командою капитана 2 ранга Дурасова.

Въ 1826 году Александръ Ивановичъ плавалъ въ Финскомъ заливѣ самъ командиромъ на брикѣ *Ревель*, на которомъ онъ въ слѣдующемъ году отправился въ Средиземное море отряднымъ командиромъ надъ двумя другими бриками: *Охта* и *Усердіе*. Онъ возвратился изъ Архипелага 8 Октября 1828 года. 1829 годъ провелъ въ Кронштатѣ, бывъ назначенъ 25 Іюля командиромъ фрегата *Касторъ*, а 9 Октября командиромъ фрегата *Анна*.

*

Въ 1830 году Александръ Ивановичъ на фрегатѣ Анна, въ отрядѣ капитана 1 ранга Литке, съ 30 апрѣля по 18 сентября, былъ въ Ревелѣ, Копенгагенѣ, у береговъ Исландіи и въ Брестѣ; а въ 1831 году, командуя тѣмъ же фрегатомъ въ чинѣ капитана 2 ранга (который получилъ 1 января), и совершивъ сперва плаваніе съ фрегатомъ Ольга къ Данцигу, отправился потомъ съ отрядомъ, состоявшимъ изъ бриковъ Аяксъ и Парисъ, въ Средиземное море, гдѣ пробылъ въ эскадрѣ вице-адмирала Рикорда почти два года; онъ прибылъ чрезъ Дарданеллы и Черное Море въ Севастополь 8 сентября, откуда, сдавши фрегатъ Анна кап. лейт. Вукотичу, отправился берегомъ въ Кронштатъ.

18 Октября получилъ назначеніе командира фрегата *Диана*.

Въ 1834 году Александръ Ивановичъ, произведенный 22 апрѣля въ капитаны 1 ранга, назначенъ командиромъ 25 флотскаго экипажа и корабля *Красный*, на которомъ онъ въ томъ же году и слѣдующихъ 1835, 36, 37, 38, 40 и 41 плавалъ въ Финскомъ заливѣ и Балтійскомъ морѣ— въ первыхъ двухъ въ дивизіи вице-адмирала Гамельтона, а въ послѣднихъ пяти въ дивизіи вице-адмирала Платера; въ 1842 году назначенъ командиромъ корабля *Кацбахъ*, на которомъ въ 1843 году плавалъ отдѣльно въ Финскомъ заливѣ и Балтійскомъ морѣ и перевозилъ Л. Г. Финскій стрѣлковой баталіонъ въ Свеаборгъ.

Въ томъ же году Александръ Ивановичъ произведенъ 11 августа въ контръ-адмирала съ назначеніемъ командира 3 бригады 2 флотской дивизіи. Въ 1846 и 1847 годахъ контръ-адмиралъ Селвановъ имѣлъ свой флагъ на кораблѣ *Вола* въ дивизіи вице-адмирала Дурасова; 1848 годъ оставался съ бригадою въ Кронштатѣ, а 3 апрѣля 1849 года назначенъ членомъ Общаго присутствія Морскаго Интенданства.

Изъ всего времени, прослуженнаго на морѣ Александромъ Ивановичемъ, приходится на пребываніе въ Средиземномъ Морѣ и трехъ-кратныя плаванія туда и обратно, около

9 лѣтъ. Въ продолженіе службы былъ онъ награжденъ орденами: Св. Георгія 4 кл. за 25 лѣтъ (1832), Св. Станислава 2 ст. (1834,) Св. Владимира 4 ст. (1837) и Св. Владимира 3 ст. (1845); имѣлъ также знакъ безпорочной службы за XL лѣтъ и медали: въ память взятія Парижа 1814 года и за Турецкую войну 1828 и 1829 годовъ.

С М Ъ С Ъ.

Американская арктическая экспедиція для отысканія Сэръ Джона Франклина. Когда пароходъ Европа уходилъ изъ Бостона, тамъ распространился было слухъ, что экспедиція для отысканія сэръ Джона Франклина была отменена и вовсе оставлена; но по другимъ извѣстіямъ изъ Вашингтона, видно, что, напротивъ, тамъ происходитъ дѣятельное приготовленіе для этой экспедиціи, и что она возбуждаетъ большое участіе и соревнованіе между морскими офицерами Соединенныхъ Штатовъ, готовящимися отправиться въ это трудное плаваніе.

Береговая экспедиція для отысканія Сэръ Джона Франклина. Въ одной Канадской газетѣ сказано, что изъ укрѣпленія Симпсонъ на рѣкѣ Мекензи, получены письма отъ 4 октября н. ст.; а за день до этого, 18 человекъ изъ экспедиціи сэръ Джона Ричардсона прибыли туда на зимовку. Никакихъ другихъ извѣстій не получено, кромѣ тѣхъ, какія заключаются въ депешѣ сэръ Джона Ричардсона въ адмиралтейство. Содержаніе этой депеши слѣдующее:

Фортъ Конфиденсъ, Большое Медвѣжье
Озеро, $\frac{4}{16}$ Сент. 1848 г.

«Имѣю честь увѣдомить, что съ гребными судами и людьми, находящимися подъ моимъ начальствомъ, я достигъ морскаго

берега до востока восточной вѣтви рѣки Мекензи 3 августа, и осмотрѣвши тамъ линію берега до рѣки Коппермайнтъ (Мѣдныхъ Рудъ), включая почти все бухты, встрѣчавшіяся на пути, не нашелъ никакихъ слѣдовъ, указывающихъ, чтобы какая-нибудь партія Европейцовъ проходила тамъ, ровню и ни какихъ указаній о кораблекрушеніи судовъ. Мы встрѣтились со многими толпами Эскимосовъ, которые единогласно объявили намъ, что они не видѣли ни какихъ судовъ и никого изъ бѣлыхъ людей; и по дружескому приему, который они намъ сдѣлали, я не сомнѣваюсь въ ихъ услужливости, съ какой встрѣтили бы они всякую партію Европейцовъ, терпящихъ бѣдствіе.

«Отъ Мекензи до мыса Батурста, который мы обогнули 10 августа въ широтѣ $70^{\circ} 37' N$, растительность показываетъ сравнительно лучшій климатъ и мы не видали льду; также Эскимосы, которые въ это время собрались на различныхъ мѣстахъ и островахъ для ловли черныхъ и бѣлыхъ китовъ, извѣстили насъ, что этимъ лѣтомъ, въ продолженіи ихъ двухъ лунъ, они нисколько не видѣли льда. Но когда мы переплыли Франклиновъ Заливъ и обогнули Мысъ Парри, то должны были проходить сквозь многія мѣста наноснаго льду, отъ котораго температура весьма много понижалась, и когда достигли Мыса Бексли, мы нашли проливы Дольфина и Ювіонъ наполненные густымъ стоящимъ льдомъ, который скопился высокими массами у крутыхъ береговъ и сколько мы могли видѣть съ высотъ, покрывалъ совершенно все море до Волластоновой Земли (Wollaston Land).

«Можно сказать, что зима наступила тутъ 23 августа съ внезапной суровостью, и мы еще нѣсколько дней послѣ того встрѣчали морозъ и снѣгъ, шедшій или уже лежавшій на землѣ. Съ этого числа до 3 сентября мы должны были прокладывать себѣ дорогу вокругъ каждой бухты, прорѣзывая ее сквозь сплошной ледъ или переносили наши вещи на себѣ по берегу, смотря по обстоятельствамъ, при чемъ иногда помогали намъ подаваться впередъ не-

большія мѣста открытой воды, тамъ, гдѣ берегъ былъ покатисть. Трудная работа эта исполнялась подъ распоряженіемъ г. Ри (Rae), и должно присовокупить, что его благоразумію, опытности и личнымъ усиліямъ, мы, съ помощью Провидѣнія, обязаны успѣхами, какіе въ состояніи были сдѣлать.

«Основываясь на четырехъ различныхъ посѣщеніяхъ Залива Коронаціи (Coronation Gulf) Франклиномъ, Дизомъ, Симпсономъ и мною, я ожидалъ, что обогнувши Мысъ Крузенштерпъ, мы найдемъ открытое море до рѣки Коппермайнтъ; но плаваніе въ этихъ узкихъ моряхъ такъ не вѣрно, что къ огорченію нашему мы увидѣли весь заливъ совершенно затертый льдомъ и должны были продолжать наши операціи: двиганія шестами, прорѣзыванія льда и пошенія на себѣ тяжестей съ меньшимъ успѣхомъ и съ увеличившимися трудностями по мѣрѣ того, какъ морозъ становился суровѣе, но 3 сентября, когда мы были окончательно остановлены въ Эйс-Ковъ (Ice-Cove), къ сѣверу отъ Мыса Кендалль, новымъ льдомъ, до того сплошнымъ, что не были болѣе въ состояніи раздвигать льдины, между тѣмъ какъ неправильныя формы ледяныхъ массъ, натесненныхъ на утѣсистыя мѣста, не позволяли намъ перетаскивать чрезъ нихъ наши шлюпки. Видя, что нельзя было ожидать скорой перемѣны погоды, и что земля уже была повсюду покрыта снѣгомъ, я, противъ моего желанія, рѣшился оставить суда и начать береговое наше шествіе отъ этого мѣста до Медвѣжьяго Озера (Bear Lake).

«Если бы мы достигли Коппермайнтъ при обыкновенныхъ обстоятельствахъ, какъ я предполагалъ, и спустились бы до Кендалль, мы бы были на 4 дни нетяжелого перехода отъ форта Конфиденсъ, и пользовались бы, сравнительно, разными удобствами, имѣя при себѣ палатки, матеріалы и пр.; но теперь предстояло намъ увеличить тяжесть нашей ноши пропорціонально увеличившемуся разстоянію.

«Каждый человѣкъ снабженъ былъ провизіею на 13 дней,

и сверхъ того несть свое платье, обувь и постельный приборъ, также котлы для варенія нищи, астрономическіе инструменты, амуницію, топоры и переносный ботъ лейтенанта Гекета (Helkett) съ веревками и сетями; мы оставили шлюпки и палатки, и зарывши предварительно основную провизію, вступили поутру 3 сентября въ путь къ Проходу Бека (Buck's Inlet), котораго достигли того же вечера.

Здѣсь случайно нашли мы партію Эскимосовъ, которые оказали намъ весьма важную услугу на слѣдующее утро, переправивши насъ чрезъ глубокую рѣку шириною отъ 300 до 400 ярдовъ, и которая, по ихъ словамъ, имѣетъ такую же ширину на большое протяженіе во внутрь земли; безъ ихъ помощи мы должны бы были потерять много времени на переправу такой большой партіи людей, имѣя для этого одинъ только ботъ лейтенанта Гекета. Рѣка эта была для насъ неизвѣстна и я назвалъ ея въ честь г. Ри, его именемъ. На слѣдующій день, посредствомъ бота Гекета, мы переправились чрезъ рѣку Ричардсонъ, которая не столь широка, и вечеромъ остановились лагеремъ на берегахъ Коппермайнъ.

Я поручилъ Джемсу Гопу, человѣку полу-индійскаго происхожденія, и который былъ въ партіи Диза и Симпсона, встрѣтить насъ въ началѣ Сентября съ двумя охотниками изъ Индейцовъ на Коппермайнъ; но отъ крѣпкихъ вѣтровъ, дувшихъ около того времени когда онъ долженъ былъ пуститься въ путь, онъ опоздалъ недѣлей, и мы со-всѣмъ разлучились миновавши одинъ другаго, какъ полагаемъ, въ день непрерывнаго тумана и снѣга на берегахъ Кендалла.

Вчера, на 13 день нашего путешествія, мы прибыли сюда, имѣя въ три послѣдніе дни проводникомъ одного Индейца, который велъ насъ по тропинкамъ, болѣе удобными, нежели прямой путь.

Ледъ, занесенный такимъ образомъ и затертый въ Заливѣ Коронаціи и въ проливахъ Дольфина и Юніонъ въ такое позднее время года, какъ 3 сентября, и связанный по-

вымъ льдомъ, заставляетъ предполагать, что едва ли въ этомъ году онъ опять очиститъ мѣста для прохода судовъ, и потому я не ожидаю, чтобъ отыскиваемые нами суда могли пройти по этому направленію теперешнимъ лѣтомъ, и полагаю, что они или нашли для себя проходъ въ высшей широтѣ и прямѣ къ западу для входа въ открытое море отъ Мыса Батурста, или предприняли возвратный путь сквозь Ланкастерскій Проливъ. Вышеизложенныя обстоятельства показываютъ, что шлюпки мои не могли приблизиться къ Воластоновой Землѣ, въ это время года бывшей въ особенности негостепривною; но я надѣюсь исполнить это въ слѣдующее лѣто и буду стараться въ слѣдующемъ Іюлѣ мѣсяцѣ послать г. Ри на одной шлюпкѣ и съ лучшими людьми внизъ по Коппермайну, для осмотра прохода между Землями Викторіи и Воластона. Теченіе отъ приливовъ, которое во время полноводія и переменъ идетъ въ Проливахъ Дольфина и Юнионъ со скоростью 3 узловъ въ часъ, приходитъ съ запада изъ Залива Коронаціи и должно первоначально идти отсюда или къ проходамъ, сей часъ упомянутымъ, или къ проходу между Землями Викторіи и Буціи, которые составляютъ единственныя сообщенія между Заливомъ Коронаціи и Проливомъ Ланкастерскимъ съ его продолженіемъ. Въ этомъ отношеніи и также для того, чтобъ помочь партіи, которую сэръ Джемсъ Россъ предполагалъ послать къ Коппермайну по льду, предполагаемая экспедиція г. Ри можетъ быть полезна.

«Такъ какъ мѣсто теперешняго нашего пребыванія не имѣетъ достаточно средствъ для продовольствія и приготовленія всей нашей партіи, и такъ какъ ледъ остается неподвижнымъ въ этомъ озерѣ почти до половины августа, слѣдовательно людямъ, оставленнымъ здѣсь на зиму, было бы невозможно достигнуть Іоркской Факторіи въ такое время, чтобы они могли отправиться въ Англію въ томъ же году, я рѣшился немедленно 13 человекъ Англичанъ отослать вверхъ по Мекензи, вмѣстѣ съ 6 изъ партіи Беля, для прокормленія на зиму рыбнымъ промыс-

ломъ на Островѣ Бигъ (Big Island), лежащемъ на Невольничьемъ Озерѣ (Slave Lake). Я располагаю самъ соединиться съ ними весною, перейдя это озеро по льду и поднявшись по Мекензи, когда она откроется въ маѣ и возьму съ собою остальныхъ людей изъ партіи Англичанъ, которые не нужны были г. Ри въ его лѣтнихъ изысканіяхъ. Г. Ри получилъ инструкцію возвратиться сюда къ концу августа, такъ чтобъ къ этому времени окончить поселеніе и имѣть еще время съ людьми своими подняться по рѣкамъ Мекензи и Слейвъ (Slave River), прежде нежели плаваніе по нимъ прекратится.

«Въ продолженіе нашего морскаго пути мы зарыли провизію на Мысѣ Сепарашенъ (Point Separation), на Мысѣ Батуретъ (Cape Bathurst), на Мысѣ Парри, въ Заливѣ Паслей (Pasley Cove), и на сѣверной сторонѣ Мыса Крузенштерна, и поставили сигнальные знаки, какъ условлено было съ сэръ Джемсомъ Россомъ.

«Г. Ри оказалъ намъ важныя услуги во все время нашей экспедиціи, какъ на берегу, такъ и при пѣшихъ переходахъ людей.»

Пандора и Геральдъ. По извѣстіямъ отъ 8/20 Мая съ Сандвичевыхъ острововъ, тамъ стояли на якорѣ Англійскія суда Пандора и Геральдъ, имѣвшія приказаніе отыскивать въ сѣверномъ Тихомъ Океанѣ сэръ Джона Франклина (ст. Мор. Сбор. Т. II № 7, стр. 490) и оказать помощь, если въ ней будетъ нуждаться безстрашный полярный мореплаватель.

Пароходъ Президентъ. 21 Юля н. ст. въ Кинбору, въ графствѣ Кентскомъ, выброшена была на берегъ бутылка съ небольшимъ клочкомъ бумаги, очевидно на-скоро свернутымъ, и на которомъ написано было обыкновеннымъ карандашомъ извѣстіе о несчастномъ пароходѣ Президентъ. Записка эта, находящаяся теперь въ рукахъ одного частнаго лица, — владѣльца того берега, гдѣ бутылка

была найдена,—извѣщаетъ что гибель парохода и пассажировъ была неизбежна.

Во время страшнаго шторма, въ устьяхъ рѣки Эльбы погибалъ Гамбургскій купеческій брикъ. Наконецъ онъ пошелъ на дно, и несчастный его экипажъ, борясь со смертью и будучи покрываемъ огромными волнами, то исчезалъ въ безднѣ, то снова показывался на поверхности моря. Ночь была темная. Вынырнувшій штурманъ ударился о что-то плывущее и судорожно ухватился за него: то былъ судовой курятникъ, и при этомъ несчастномъ случаѣ—надежда на спасеніе. Послѣ большихъ усилій, удалось штурману вкларкаться на этотъ курятникъ и утвердиться на немъ. Но лишь только успѣлъ онъ овладѣть имъ, какъ подлѣ него показалась рука и голова другаго погибавшаго, старавшагося ухватиться за тотъ же курятникъ. Штурманъ, видя усиліе товарища, съ величайшимъ усердіемъ пособилъ ему взлѣзть на курятникъ. Оказалось, что это былъ его шкиперъ... Черезъ нѣсколько минутъ они убѣдились, что курятникъ не можетъ нести ихъ обоихъ!

— Какъ ты полагаешь, спросилъ старый морякъ, удержимся ли мы оба?

— Не думаю, отвѣчалъ ему штурманъ.

— Такъ одному изъ насъ приходится уступить другому?

— Да, капитанъ!

— Которому же изъ насъ?

— Незнаю капитанъ!...

— Послушай! Ты молодъ и въ силахъ, я уже старъ и не много гожусь на семь свѣтѣ. Но у меня есть жена и трое дѣтей!... Обѣщайся мнѣ, что ты, если спасешься будешь пещись о нихъ.

— Обѣщаюсь капитанъ.

— Такъ дай же мнѣ твою руку!

Штурманъ ее подаль. Въ слѣдъ за тѣмъ шкиперъ упалъ въ воду и пошелъ на дно. Курятникъ приподнялся.

Въ слѣдующее утро полумертвый штурманъ былъ спасенъ.

Вѣрный своему слову, онъ поспѣшилъ въ Гамбургъ и не только отыскалъ тамъ вдову шкипера, но и женился на ней, чтобы тѣмъ выполнить священное обѣщаніе, данное имъ въ глазахъ смерти. Дѣтей же, сдѣлавшихся такимъ образомъ его достояніемъ, онъ воспиталъ съ большимъ попеченіемъ.

Тому нѣсколько лѣтъ, въ одну зпмнюю ночь, при крѣпкомъ вѣтрѣ переправлялся на катерѣ чиновникъ изъ Шлезвига на Ференъ. Катеръ, окруженный льдинами, опрокинулся, и всплывшій чиновникъ, ухватясь за первую попавшуюся ему льдину, счастливо взлѣзъ на нее; но льдина была не велика и вода шла черезъ. Заходящій мѣсяцъ слабо освѣщаль, сквозь темныя тучи, страшную картину борьбы волнъ со льдинами; послѣднія шумно сталкивались и ломались одна о другую. Не было никакой надежды на стороннюю помощь: катеръ потонулъ и гребцы погибли между льдинами. Чиновникъ полагалъ только себя одного въ живыхъ. Вдругъ подлѣ него выглядываетъ изъ воды другой человекъ; онъ въ отчаяніи усиливался схватиться за край той же самой льдины, на которой лежалъ чиновникъ! Въ одно мгновеніе рядъ страшныхъ мыслей пробѣжалъ въ головѣ того, кому первому принадлежала льдина: она едва выноситъ тяжесть только одного человека и очевидно, не можетъ сдержать двухъ; слѣдовательно, нечего и думать пускать товарища къ себѣ на льдину—иначе она потонетъ и погребетъ въ волнахъ обонхъ! Казалось, что и погибавшій замѣтилъ человека на льдинѣ; онъ проговорилъ что-то, похожее на моленіе, но чиновникъ не шевелился. Черезъ нѣсколько минутъ льдина, отъ новой тяжести, наклонилась: другой утопающій, употребя послѣднія усилія ухватился за льдину, и находясь на ней до половины тѣла, казалось, былъ близокъ къ спасенію: уже пальцы рукъ его касались сапоговъ лежащаго!... Вдругъ, чиновникъ, отдернувъ свою

погу, сильно толкнулъ ея въ лице несчастнаго; тотъ соскользнулъ со льдины и съ минуту продержался на водѣ. Въ этотъ ужасный моментъ луна освѣтила страдальца: его глаза были устремлены съ невыразимымъ упрекомъ на своего губителя... Потомъ онъ исчезъ въ волнахъ.

Чиновникъ всю ночь носился на льдинѣ. Къ утру его спасли. Но въ продолженіи многихъ лѣтъ память о блѣдномъ, окровавленномъ лицѣ тревожила сонъ его. Онъ не могъ забыть взглядъ,—тотъ послѣдній взглядъ живаго существа, котораго вынужденъ былъ предать смерти. И что бы онъ ни говорилъ себѣ въ оправданіе, чтобы и самый законъ ни говорилъ въ пользу самосохраненія, голосъ совѣсти во всю жизнь не переставалъ упрекать его въ убійствѣ.

Паденіе молніи. — 1 іюля въ 3 часа по полудни, на военномъ кораблѣ, * паходившемся въ Кронштадтской Военной Гавани, во время грозы, отъ удара молніи загорѣлся топъ гротъ-мачты и огонь быстро распространился внутри дерева до половины мачты; почему, къ прекращенію и спасенію корабля, мачта была тотчасъ-же срублена, и тѣмъ возгорѣніе прекращено. Въ то же время произошло другое возгорѣніе, отъ удара же молніи, на Англійскомъ купеческомъ суднѣ, стоявшемъ на Кронштадтскомъ большомъ рейдѣ: тутъ молнія, ударивъ въ гротъ-стенгу и расколовъ оную и мачту, зажгла паруса, бросилась въ корабельный барказъ, а оттуда въ корабельную палубу, гдѣ приподнявъ три доски, сорвала съ люка три таможенные печати, и наконецъ скрылась чрезъ помпу: возгорѣніе и въ этомъ случаѣ было также прекращено въ скоромъ времени съ помощію брантвахтенной команды и людей, съ близъ стоящихъ судовъ. Такимъ образомъ, оба случая кончились безъ особыхъ несчастныхъ послѣдствій.

Ж. Мин. Внут. Дѣлъ.

* Арсясь.

Улучшеніе въ Протракторъ. Ш. К. Монсѣевъ, въ продолженіи 4 лѣтняго плаванія, на почтовомъ пароходѣ, убѣдился въ преимуществѣ опредѣленія мѣста судна по двумъ угламъ между тремя предметами, противу опредѣленія по пеленгамъ; равно какъ въ удобности и скоромъ нанесеніи опредѣляемаго мѣста на карту, посредствомъ протрактора. Для этого послѣдняго дѣйствія употреблялся протракторъ малаго размѣра, и имѣвшій дѣленіе на мѣди, котораго діаметръ былъ $3\frac{2}{8}$ дюймъ. Отъ частаго употребленія и сыраго воздуха, дѣленія покрылись окисью мѣди и сдѣлались до того неясны, что невозможно было скоро и легко отсчитывать на кругѣ; а потому, заказывая новый протракторъ въ Берлинѣ, г. Монсѣевъ, велѣлъ сдѣлать дѣленіе на серебрѣ и придѣлать микроскопъ, вращающійся около центра по окружности, такъ что весьма удобно и легко можно производить отсчеты на обѣихъ алмаздахъ. Это, по видимому ничтожное, но въ сущности весьма важное улучшеніе въ практическомъ употребленіи протрактора, увеличило его пользу и сберегало время. Такой улучшенный протракторъ сдѣланъ въ Берлинѣ за 34 руб. Сообщая это, г. Монсѣевъ говоритъ, что при двухъ предметахъ онъ предпочитаетъ уголъ между ними и одинъ пеленгъ, двумъ пеленгамъ, вѣроятно тогда когда другой предметъ не могъ быть удобно пеленгуемъ съ мѣста, гдѣ стоитъ компасъ. Подобный случай невольно побуждаетъ насъ снова обратить вниманіе мореплавателей на пеленгаторъ, инструментъ малосложный, весьма практической и удобный, который можетъ замѣнить угломерный инструментъ и пель-компасъ, съ преимуществомъ, какъ въ предъидущихъ случаяхъ, такъ и въ опредѣленіи мѣста по крюсъ-пеленгу.

Пребываніе фрегата Паллада въ Портсмутѣ. Почти ровно черезъ два года фрегатъ нашъ Паллада прибылъ вечеромъ 2 августа изъ Кронштата на Спитгедскій рейдъ. На другой день онъ салютовалъ 17-ю выстрѣлами флагу Адмирала Кеполя, и 15 выстрѣлами—крѣпости (Platform

Battery). Въ то же утро капитанъ Нордманъ (Борисъ Давидовичъ, служащій по особымъ порученіямъ при Начальникѣ Главнаго Морскаго Штаба) сдѣлалъ визитъ Англійскому адмиралу. Въ газетѣ Nautical Standard замѣчаютъ между прочимъ, что Паллада чрезвычайно красивый и стройный фрегатъ (remarkable fine noble-looking frigate), а офицеры на немъ прекрасные, образованные люди.

Черезъ нѣсколько дней Паллада снялась съ якоря въ 4¹/₂ часа по полудни, и, поднявъ Англійскій гюйсъ, салютовала крѣпости изъ 21 орудія, потомъ, поднявъ синий адмиральскій флагъ, салютовала стоявшему на рейдѣ адмиралу. На послѣдній салютъ ей тотчасъ же было отвѣчено съ адмиральскаго корабля Викторіи, и фрегатъ продолжалъ плыть подъ малыми парусами къ выходу, мимо мыса Св. Елены; но, не получая съ крѣпости отвѣта на салютъ, повернулъ оверъ-штагъ и возвратился на рейдъ, гдѣ, пролежавъ, въ тщетномъ ожиданіи отвѣта, около часа въ дрейфѣ, сталъ на якорь. Г. Нордманъ послалъ шлюпку на корабль Сюпербъ (вѣроятно, ближайшій къ фрегату) съ объясненіемъ командиру, что онъ возвратился на рейдъ по причинѣ неполученія съ крѣпости слѣдуемаго отвѣта на салютъ его. Это обстоятельство тотчасъ было передано сигналомъ адмиралу, который немедленно сообщилъ о немъ Вице-Губернатору Лорду Фицкларенсу. По приказанію его, въ 7¹/₂ часовъ вечера, крѣпость отсалютовала фрегату 21-мъ выстрѣломъ. Караульный офицеръ, обязанный доносить о салютахъ, и не извѣстившій о салютѣ Паллады, былъ смѣненъ съ караула. Въ 4 часа утра пріѣзжалъ на фрегатъ адъютантъ Вице-Губернатора, и объяснилъ командиру причину такого упущенія. Паллада вскорѣ снялась съ якоря и пошла къ острову Мадерѣ.

О пароходномъ сообщеніи по восточному берегу Чернаго моря. Желѣзный пакетботный пароходъ «Эльборусъ» началъ съ 1-го ч. минувшаго іюля рейсы свои между

Керчью и городами, крѣпостями и укрѣпленіями Черноморской береговой линіи. На пароходъ этотъ, за удовлетвореніемъ казеннымъ и служебнымъ требованіямъ войскъ, принимаются лица всѣхъ сословій, а равно и грузы для доставленія во всѣ порты Черноморской береговой линіи, съ платою по таксѣ, утвержденной г-мъ Главнокомандующимъ Отдѣльнымъ Кавказскимъ Корпусомъ.—Для пассажировъ на пароходѣ «Эльборусъ» устроены мѣста 3-хъ разрядовъ.—Пароходъ «Эльборусъ» совершаетъ рейсы свои между Керчью и Редутъ-Кале и на пути своемъ посѣщаетъ слѣдующіе порты: Анапу, Новороссійскъ (съ укр. Кабардинскимъ), Геленджикъ; укрѣпленія: Новотроицкое, Тенгинское, Вельяминовское, Лазарева, Головинокое, Навагинское и Св. Духа, Гагры, Пицунду, Бомборы и Сухумъ-Кале.

(Од. В.)

Извлеченіе изъ журнала 74 путѣчнаго корабля Сисой Великій, при плаваніи изъ Архангельскаго порта въ Кронштадтъ, въ 1849 году. Спускъ корабля послѣдовалъ 10 мая; 24-го подняли флагъ по приказу Главнаго Командира.

По совершенномъ разруженіи, имѣя 4000 пудовъ баласту и 2 цѣпныхъ каната, 8-го іюня въ 4 часа утра корабль, на буксирѣ парохода *Полезный*, отправился за баръ и чрезъ 13 часовъ бросилъ якорь на глубинѣ $6\frac{3}{4}$ саж.— При переходѣ бара въ $\frac{1}{2}$ 5 часа вечера, воды на немъ было 7 футовъ; углубленіе ахтеръ-штевня 14 футъ 11 дюймовъ.

Большую частію при умѣренныхъ вѣтрахъ и перемѣнной погодѣ, вооруженіе корабля было окончено 2-го іюля; 3-го, въ присутствіи Главнаго Командира Архангельскаго порта на пароходѣ *Смирный*, при вѣтрѣ отъ N вступилъ подъ паруса для слѣдованія въ Кронштадтъ.

Плаваніе Бѣлымъ Моремъ было большею частію при густомъ туманѣ и противномъ вѣтрѣ; 6-го считая себя у мыса Пулонга, оказалось, по очищеніи тумана, что

находились у рѣчки Пялицы, $14\frac{3}{4}$ мили западнѣе. Погрѣшность произошла отъ теченія.

8-го въ полдень вступили въ Сѣверный Океанъ.—9-го счислимый пунктъ отъ обсервованнаго оказался на SO 69, въ $22\frac{1}{2}$ миляхъ, отъ наимѣня наблюдений для опредѣленія склоненія компаса.

10-го въ виду Нордкапа, еще мѣстами покрытаго снѣгомъ, взята полуночная высота \odot 2° , $1'$, $55''$, по коей опредѣлена широта 71° , $30'$, $58''$, согласная со счислимою.—На его меридианѣ достали дно на 160 саж.; грунтъ иль. Видя постоянно разность до 1-го румба при курсахъ, близкихъ къ параллели, между пель-компасомъ, по которому правили и путевыми, и опытъ сдѣланный кофель-нагельемъ, увѣрили меня, что пель-компасъ долженъ болѣе девировать; почему я приказалъ править по путевымъ компасамъ.—11-го небыло наблюдений.—12-го считая себя въ 70 миляхъ отъ о-ва Андено, около 8-ми часовъ утра увидѣли его въ пасмурности на крамбаль.—Полуденный обсервованный пунктъ показалъ, что мы находимся отъ него на NW 36° въ 20 миляхъ только; погрѣшность въ 50 миляхъ произошла отъ путевыхъ компасовъ въ двое сутокъ.—Курсъ, проложенный по пель-компасу, велъ къ обсервованному пункту и показалъ всю невѣрность путевыхъ; почему и стали править опять по пель-компасу.—При этомъ случаѣ открылась большая погрѣшность въ положеніи мыса Анденеса на Генеральной картѣ (*№* 2.) противу частной (*№* 15.): онъ положенъ сѣвернѣе $15'$, $35''$, и западнѣе $26'$, или 9. 27 итальянскихъ миль по параллели.

14, 15, 16 и 17-го Іюля вѣтръ противный въ 2 риза и маловѣтріе.

18-го въ широтѣ 60° , $54'$, въ началѣ 12 часа ночи видѣли къ NW большой ярко-красной метеорической шаръ, который, при стремительномъ наклонномъ движеніи къ горизонту, увеличиваясь въ свѣтѣ и объѣмѣ, исчезъ въ облакахъ у горизонта, озаривъ его какъ-будто свѣтомъ молніи.

20-го, подходя къ Линдернесу, я располагалъ придти на его видъ, имѣя измѣняющійся вѣтръ отъ N; къ вечеру онъ сталъ отходить къ NW съ пасмурностию; почему, не надѣясь увидѣть Линдернесъ, я спустился на маякъ Ханстгѣльмень, который и открылся около полуночи.—21-го въ полдень обогнули Скагенъ и за штилемъ у Триделена легли на якорь.—22-го прошелъ мимо насъ пароходъ Камчатка.

24-го бросилъ якорь на Гельсингерскомъ рейдѣ, гдѣ противные вѣтры задержали корабль 6 дней.—29-го прошелъ мимо насъ фрегатъ Паллада.—30-го прошли попутнымъ вѣтромъ Зундъ и въ 6 часовъ вечера вступили въ Балтійское Море.

1-го Августа, на высотѣ Фаро, видѣли крейсерующую Дивизию; но подалности немогли различить ея флага.

2-го вступили въ Финскій Заливъ и 3-го бросили якорь у Сескара для окончанія окраски корабля; 8-го пришли на Кронштатскій рейдъ.

И такъ, отъ спуска корабля до отправленія въ море, при двукратномъ вооруженіи и разруженіи, протекло 51 день; въ плаваніи Бѣлымъ Моремъ 5 дней; Океаномъ 12; Скагеракомъ, Категатомъ и Зундомъ, съ 7-ю днями якорныхъ стоянокъ, 10 дней; Балтійскимъ Моремъ и Финскимъ Заливомъ до Сескара или Кронштата, 3 дни.

Весь переходъ до Кронштата могъ бы быть совершенъ въ 31 день, еслибы не останавливались для окончанія окраски у Сескара.

Исключая лавировки въ Бѣломъ и при входѣ въ Нѣмецкое Море, весь путь пользовались умѣренными попутными вѣтрами, имѣя лисели и отъ 6 до 11 узловъ ходу. Вѣтръ большею частию, отходя, упреждалъ перемѣну курсовъ. Изъ числа 250 рекрутъ, невидавшихъ моря, во весь переходъ ни одного не было укачаннаго.

При тяжелыхъ 50 дневныхъ работахъ отъ спуска до отправленія въ море, здоровье экипажа, состоявшаго изъ 844 человекъ, было въ самомъ удовлетворительномъ состояніи. Въ Архангельской Госпитали оставлено только 8

человѣкъ.—Во весь переходъ число больныхъ не превосходило 3-хъ; умерло 2-е отъ нервныхъ горячекъ; у 3-хъ оказались нѣкоторые признаки цынги, но они скоро поправились.—Отправлены, по приходѣ, въ Кронштатскую Госпиталь 3-ри человѣка, одержимые мало-значущими наружными болѣзнями.

Переходъ корабля *Сисой Великій* принадлежитъ къ одному изъ счастливейшихъ. Главное затрудненіе въ плаваніи представляла неизвѣстность дивіаціи компасовъ. Склоненіе ихъ по наблюденіямъ никогда не сходилось съ показанными на картѣ. Океаномъ имѣли склоненіе больше картеннаго около 4°; при вступленіи въ Балтику, при курсѣ къ О-ту, склоненіе было менѣе картеннаго 8°; наконецъ грубыя погрѣшности 9-го и 12-го Іюля показываютъ, что, при отправленіи изъ Архангельска, необходимо нужно опредѣлять дивіацію.—Створные знаки, поставленные у Керенкаго Мыса на Зимнемъ Берегу, совершенно удовлетворили бы въ этой операціи и вмѣстѣ дали хотя одинъ примѣтный пунктъ на этомъ гладкомъ и голымъ берегу.

К.....Въ.

Архангельскъ, Августа 20-го, около полдня заложенъ, по совершеніи молебствія, въ здѣшнемъ Адмиралтействѣ 74-хъ пушечный корабль „*Бородино*“.—Въ слѣдъ за тѣмъ спущенъ съ обычнымъ церемоніаломъ Транспортъ „*Соловецкъ*“, построенный Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Штабсъ-Капитаномъ Рихтеромъ. Транспортъ заложенъ 26-го января нынѣшняго года; длиною по килю 93¼ фута; грузу можетъ поднять до 23 тыс. пуд.—Хорошая погода дозволила многимъ посѣтителямъ видѣть въ одно время заложеніе корабля и благополучной спускъ другаго судна, назначаемаго для подвоза груза къ линейнымъ кораблямъ на взморье, по переводѣ ихъ за баръ. (Арх. В.)

Судовыя работы на англійской эскадрѣ въ Средиземномъ морѣ. Слѣдующая таблица показываетъ время, употребленное экипажами англійскихъ военныхъ судовъ, сто-

явшихъ въ Мальтѣ, въ исходѣ прошлаго Іюля мѣсяца, при дѣйствіи парусами на якорѣ.

Перемѣна марселей:

	Форъ.		Гротъ.		Крюсель.	
	мин.	сек.	мин.	сек.	мин.	сек.
Каледонія . . .	11	20	10	25	8	0
Гоу	15	50	16	0	21	20
Поуэрфуль . . .	11	10	12	20	8	0

Перемѣна нижнихъ парусовъ:

	Фокъ.		Гротъ.		Кливеръ.	
	мин.	сек.	мин.	сек.	мин.	сек.
Каледонія . . .	10	30	10	30	12	0
Гоу	11	10	19	30	20	0
Поуэрфуль . . .	15	0	16	10	19	20

Взятіе двухъ рифовъ:

Каледонія . . .	3	15
Гоу	4	40
Поуэрфуль . . .	3	10

Взятіе всѣхъ рифовъ у марселей и нижнихъ парусовъ:

Каледонія . . .	2	40
Гоу	4	35
Поуэрфуль . . .	3	50

Отвязка парусовъ:

Каледонія . . .	3	40
Гоу	7	50
Поуэрфуль . . .	4	45

Испытаніе англійскаго винтоваго линейнаго корабля Аяксъ. Корабль этотъ, вооруженный 60 пушками, и коего вмѣстительность 1761 тоннъ и машины силою въ 450 лошадей, вышелъ изъ Портемутской гавани 6 августа н. ст. для окончательнаго испытанія качествъ, до отправленія его въ плаваніе. На немъ были погружены всѣ принадлежащія ему тяжести и поставлены мачты. Испытаніе происходило подъ наблюденіемъ капитана Горацио Остина; контръ-адмиралъ Прескоттъ, г.г. Финчамъ,

Муррей и множество другихъ лицъ и морскихъ офицеровъ присутствовали при пробѣ, происходившей въ Стоксъ-Бей у вымѣренной мили. Результатъ ея слѣдующій:

№ Опытовъ.	Время, въ которое пройдена была вымѣренная миля.		Скорость въ узлахъ.	Средняя скорость.	Уменьшенная скорость	Число ходовъ поршня въ минуту.
	мин.	сек.				
Первый.....	8	2	7.468	} 6.8695 } 7.38 } 6.88	} 7.124 } 7.13	46 (a)
Второй.....	9	34	6.271			48 (b)
Третій.....	7	4	8.49			48 (c)
Четвертый..	11	23	5.27			48 (d)

14.254

Средняя скорость (узлы въ часъ) 7.127

футы.

дюймы.

Углубленіе въ водѣ форъ-штевня 21

11 $\frac{1}{2}$

— — — ахтеръ-штевня 23

1 $\frac{1}{2}$

Высота отъ воды нижней кромки среднихъ

портовъ въ нижнемъ декѣ 5

5 $\frac{1}{2}$

(a) Течение было попутное

(b) — и вѣтръ были съ носу

(c) — — — — попутны

(d) — — — — съ носу

Извѣщаютъ, что капитанъ Гендерсонъ будетъ назначенъ командиромъ *Аякса*.

Гребные винты кованаго желѣза. До сего времени обыкновенно дѣлались гребные винты изъ желтой мѣди или чугуна, которые, при всякомъ несовершенствѣ въ нихъ, или при всякомъ несогласіи съ данными формами, бракуются и снова переливаются. Теперь въ мастерской Вуличскаго Адмиралтейства пробуютъ дѣлать гребные винты кованаго желѣза, для избѣжанія всѣхъ вышеска-

занныхъ неудобствъ и ожидаютъ, что испытанія эти будутъ успѣшны. Одинъ изъ такихъ винтовъ уже работается съ помощью Несмитова пароваго молота; одна изъ гребныхъ лопастей его и средняя часть совершенно уже готовы, и когда совсѣмъ присоединится другая лопасть, то весь винтъ будетъ вѣсить $2\frac{1}{2}$ тонна или 50 гундервейтовъ; когда же онъ будетъ совершенно очищенъ и приготовленъ къ употребленію, то вѣсъ его, какъ полагаютъ по вычисленіямъ, будетъ только 35 гундервейтовъ, и онъ будетъ 12 футовъ 8 дюймовъ въ діаметрѣ, а наибольшая ширина его лопастей у оконечностей около 6 футовъ. Говорятъ, что кузнецы и прочіе мастера, работавшіе этотъ винтъ кованаго желѣза, оказали большую смѣлность въ преодоленіи затрудненій при доставленіи лопастямъ кривой формы или погиби, дѣлая это плоскимъ молотомъ, у коего поверхность, производящая ударъ, была 10 дюймовъ въ длину и 8 въ ширину. Они вполне достигли этого, помѣстивши небольшой кусокъ желѣза, привязанный къ длинному желѣзному пруту, между поверхностью молота и лопастью, такъ что съ большимъ удобствомъ могли доставить ей требуемую кривизну.

Новое изобрѣтеніе въ пароходствѣ. Въ началѣ августа этого года, близъ Марсели, въ Vallon-des-Auffe, происходили чрезвычайно любопытные опыты, привлекшіе безчисленное множество зрителей и которые готовятся произвести совершенный переворотъ въ паровомъ плаваніи.

Дѣло состояло въ спускѣ на воду судна, построеннаго совершенно по новой системѣ. Судно это, силою въ 100 лошадей, будетъ безъ кожуховъ; лопасти, укрѣпленные на колесѣ, перпендикулярномъ горизонту, будутъ работать какъ гребки пироги, потомъ должны складываться вдоль по борту и длиною своею пройти въ стѣнѣ судна, чтобъ опять начать прежнее движеніе. Паровые котлы, печи, и машины хотя силою въ 100 лошадей дѣйствительныхъ, займутъ однако не болѣе мѣста, какъ одинъ ку-

бическій метръ. Совершенно особенной постройки кузовъ судна могъ возбудить опасеніе, что оно будетъ недостаточно остойчиво на водѣ; но опыты, бывшіе 4 августа, разсѣяли всѣ предположенія въ этомъ отношеніи. Судно, вполнѣ удачно спущенное въ то утро на воду, названо *le Précurseur*. Строитель его и изобрѣтатель этой новой системы, капитанъ *Siccardy*. Остается еще сдѣлать нѣсколько опытовъ, чтобъ довершить успѣхъ. *Gazette dumidi*.

— Къ этому мы можемъ присовокупить, что года два тому назадъ, французскіе подданные Тессьеръ и Триа, предлагали въ С. Петербургѣ, придуманный ими способъ замѣнять гребныя колеса и ихъ лопасти складными гребками подобнаго же устройства, и которые должны были помѣщаться на водѣ не съ боковъ судна, какъ по системѣ г. Сикарди, но за кормою. Изъ газетной статьи мы не можемъ судить о степени практическаго приспособленія этой мысли на пароходѣ *Прекурсеръ*, но полагаемъ, что едва ли это не будетъ одна изъ ста, болѣе или менѣе неудачныхъ, попытокъ замѣнить обыкновенныя гребныя колеса парохода.

—
Фрегатъ Арrogантъ. (М. Сб. Т. II, стр. 563). Увѣдомляютъ, что фрегатъ этотъ пришелъ изъ Спидгедскаго рейда въ Мальту подъ одними парусами, и что скорость его хода была 11 узловъ.

—
Ретрибушонъ. Въ Вуличскомъ адмиралтействѣ на англійскомъ паровомъ фрегатѣ Ретрибушонъ въ 1680 тоннъ, поставлены новыя машины въ 400 лош. силъ, вмѣсто прежнихъ, которыя были въ 800 силъ.

—
Германскій флотъ. Изъ отчета г. Дуквица, управляющаго морскою частію Германіи въ Бременѣ видно, что морскія силы ея состоятъ нынѣ: изъ 2 фрегатъ—Эккерн-фёрда (бывшій Датскій Гефюнъ) и Дейтчланда (передѣланнаго изъ купеческаго судна); изъ 9 пароходовъ, въ

числѣ которыхъ четыре большіе: Барбаросса, Гамбургъ, Бременъ и Ганза, и 27 кононерскихъ лодокъ, не считая еще 52, построенныхъ въ Голштиніи, Шлезвигѣ и Пруссіи.

На сооруженіе и содержаніе этихъ судовъ употреблено 3,000,000 талеровъ; за тѣмъ остается небольшой запасъ оружія, снарядовъ, угля и судовыхъ принадлежностей.

Морской кладъ. Судно въ 240 тонновъ, по имени *Карлестонъ*, находящееся теперь въ Лондонѣ, было недавно куплено тремя перевозчиками (watermen). Оно употреблялось для перевоза Ньюкестльскаго угля, но по какимъ то неизвѣстнымъ причинамъ владѣльцы рѣшились продать его. Новые покупщики, осматривая его, нашли, что одинъ изъ заднихъ бимсовъ, по звуку, который онъ издавалъ при пробѣ, долженъ быть очень гниль; по этому одинъ изъ покупателей, предложилъ вынуть бимсъ и осмотрѣть его, и когда они исполнили это, то къ величайшему своему удивленію, вмѣсто предполагаемой гнили, нашли въ немъ испанскіе талеры, на сумму простиравшуюся до 16,000 фунтовъ стерлинговъ. По справкѣ оказалось, что судно это, лѣтъ 15 тому назадъ, было употреблено для торговли невольниками и ожидая однажды неминуемаго плѣна, въ торопяхъ оставлено было шкиперомъ и матрозами, которые не имѣли даже времени захватить свое скрытое богатство. Завладѣвшіе этимъ судномъ, нисколько не подозрѣвая о присутствіи на немъ такого сокровища, продали его въ другія руки и наконецъ оно обратилось въ Ньюкестльской угольный транспортъ.

Поправки: № 7 (т. II) на стр. 465, строк. вторая сверху *напеч:* выше верхней его стѣны. *чит.* выше верхней его стѣны; а что-бъ еще болѣе облегчить выходъ излишней водѣ, выжимаемой льдомъ изъ ящиковъ, ежедневно въ отверстіяхъ ящиковъ прокалывали снова.

№ 8 (т. II) на стр. 534, строк. 15 снизу *напеч:* Варгаеву *чит:* Варгаеву (Вардегузу); на стр. 571, строк. втор. сверху *напеч:* Прескота (Prescot) *чит:* Прескотта (Prescott).

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

У КОММИСИОНЕРА П. А. РАТЬКОВА И К^о., НА
НЕВСКОМЪ ПРОСПЕКТЪ, У ПОЛИЦЕЙСКАГО
МОСТА, ВЪ ДОМЪ ГОЛЛАНДСКОЙ ЦЕРКВИ,
ПРОДАЮТСЯ СЛѢДУЮЩИЯ КНИГИ И КАРТЫ:
(ЦѢНЫ СЕРЕБРОМЪ.)

Суцность военныхъ учреждений. Сочиненіе Маршала
Мармона. Въ двухъ частяхъ, перев. съ Французскаго
Штабсъ-Ротмистръ А. Циммерманъ Сиб. 1848 года. Ц.
1 р., Съ перес. 1 р. 25 к. сер.

Содержаніе этой книги: Предисловіе. Ч. 1. *Общая те-
орія военного искусства.* Гл. 1. Опредѣленіе. Гл. 2 Ос-
новныя правила. Гл. 3. Объ основаніи дѣйствій, объ опера-
ціонныхъ линіяхъ и о Стратегіи. Гл. 4. О Тактикѣ. Гл.
5. О боевыхъ движеніяхъ. Ч. 2. *Содержаніе, устройство
и боевое расположеніе войскъ.* Гл. 1. Объ устройствѣ и
боевомъ расположеніи войскъ. Отд. 1. О пѣхотѣ. Отд.
2. О кавалеріи. Гл. 2. Объ Артиллеріи. Гл. 3. О крѣпос-
тяхъ и укрѣпленныхъ лагеряхъ. Гл. 4. О военной адми-
нистраціи. Отд. 1. О способахъ продовольствія войскъ.
Отд. 2. О военныхъ госпиталяхъ. Гл. 5. О военномъ су-
донпроизводствѣ. Ч. 3. *О большихъ и второстепенныхъ
военныхъ дѣйствіяхъ.* Гл. 1. Объ употребленіи различ-
ныхъ родовъ войскъ. Гл. 2. О войнѣ оборонительной и
о войнѣ наступательной. Гл. 3. О движеніи войскъ и ла-
герномъ ихъ расположеніи. Гл. 4. Объ усиленныхъ реког-
носпровкахъ и о предосторожностяхъ, соблюдаемыхъ
при этомъ. Гл. 5. Объ отрядахъ, назначаемыхъ для от-
дѣльнаго дѣйствія. Гл. 6. О сраженіяхъ. Гл. 7. О дѣй-
ствіяхъ полководца послѣ побѣды. Гл. 8. Объ отступле-
ніяхъ. Гл. 9. О ночныхъ атакахъ и внезапныхъ напа-
деніяхъ. Гл. 10. Объ оборонѣ крѣпостей. 7. 4. *Филосо-
фія войны.* Гл. 1. О правахъ солдатъ, и о способахъ къ
ихъ образованію. О прежнихъ и о нынѣшнихъ войнахъ.
Гл. 2. О военныхъ качествахъ и военномъ духѣ въ вой-
скахъ, и о начальствованіи ими. Гл. 3. О качествахъ, не-
обходимыхъ для полководца. Гл. 4. О репутаціи полко-
водцевъ. Заключение.

У него же, Ратькова, принимается подписка на
Морской Сборникъ, а такъ же и на все журналы и газе-
ты, издаваемые въ 1849 году.

Подписная цѣна журнала Морской Сборникъ за годовое изданіе, безъ пересылки и доставки на домъ, 2 руб. 25 коп. сер. За доставку на домъ и за пересылку по почтѣ, прибавляется по 1 руб. 5 коп. на экземпляръ. Подписка принимается: для живущихъ въ С. Петербургѣ: у Книгопродавца Ратькова (на Невскомъ проспектѣ, въ домѣ Голландской церкви); для иногородныхъ—въ С. Петербургской Газетной Экспедиціи. Сверхъ того, для Гг. служащихъ во флотѣ и вообще для всѣхъ живущихъ въ военныхъ портахъ, подписка открыта во всѣхъ портовыхъ инструментальныхъ Камерахъ.

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

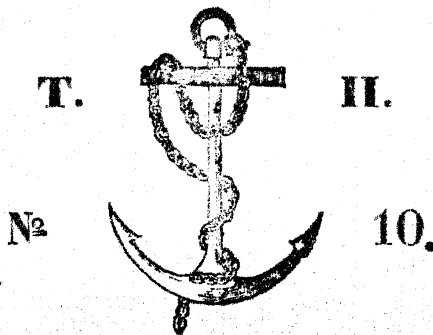
NB. Статьи для напечатанія въ Морскомъ Сборникѣ просятъ доставлять въ Морской Ученый Комитетъ, въ Редакцію Сборника.

Октябрь 1849 г.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕБНАГО КОМИТЕТА.



СОДЕРЖАНИЕ:

Собственноручный Журналъ капитанъ-командора (въ по- слѣдствіи адмирала) С. К. Грейга, въ Чесменскій по- ходъ.....	645.	Новый способъ оконпачивать мореходныя и рѣчныя суда 678. Некрологъ: вице-адм. Андрей Петровичъ Лазаревъ 2-й....	682.
О состояніи пароваго флота въ Англіи.....	660.	— Подполковникъ Алекс. Васильевичъ Ильинъ.....	686.
		Смѣсь	691.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННАЯ ПРОГРАММА ЖУРНАЛА

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ.

1. Краткое обзорніе замѣчательнѣйшихъ изобрѣтеній и опытовъ, по всеѣмъ отраслямъ морскаго искусства.
2. Извѣстія по части военнаго морскаго дѣла; о современномъ состояніи флотовъ и портовъ иностранныхъ; о плаваніи судовъ и эскадръ.
3. Извѣстія о морскихъ экспедиціяхъ, замѣчательныхъ въ военномъ, ученомъ или торговомъ отношеніи.
4. Событія прежнихъ временъ во всеѣхъ флотахъ, краткія историческія статьи, біографіи, некрологи.
5. Извѣстія о необыкновенныхъ происшествіяхъ на морѣ, крушеніяхъ и т. п.
6. Литературныя статьи, имѣющія предметомъ морское дѣло, рассказы, анекдоты и проч.
7. Библіографія. Краткій разборъ замѣчательнѣйшихъ сочиненій по морской части.

Въ случаѣ надобности, будутъ прилагаться къ Сборнику карты, чертежи и рисунки.

Выходитъ 15 числа cadaго мѣсяца.

С - XXXVI - 517

15
1



ИЗДАВАЕМЫЙ ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА

ЖУРНАЛЪ

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

будеть выходить, по прежнему, и въ 1850 году. Програма его и условія времени выхода остаются тѣже, что и въ истекающемъ году; но по изобилію имѣющихся въ виду матеріаловъ, признано нужнымъ увеличить объемъ его, опредѣливъ книжки въ 5-ть листовъ, вмѣсто трехъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, для покрытія увеличивающихся чрезъ то расходовъ на печатаніе, назначается цѣна на 1850 годъ, вмѣсто 2 руб. 25 коп., 3 рубли серебромъ (безъ пересылки).

Затѣмъ мѣста подписки, а равно и плата за годовую пересылку по почтѣ (1 руб. 5 коп. серебромъ) остаются прежнія, какъ означено на оберткѣ Морскаго Сборника.