

МОРСКОЙ
СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

МОРСКИМЪ УЧЕНЫМЪ КОМИТЕТОМЪ.

Томъ XLIV.

№ 11.

НОЯБРЬ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Въ типографіи Морскаго Министерства.

1859.

Печатать дозволяется. С. Петербургъ, 1 Ноября 1859 г.

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

Цензоръ, *П. Новосильскій.*



ОГЛАВЛЕНИЕ

№ 11-го Морского Сборника.

I. ПОСТАНОВЛЕНИЯ И РАСПОРЯЖЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА.

| | <i>Стран.</i> |
|--|---------------|
| Высочайшія приказы по Морскому ведомству | II |
| Высочайшія награды | VIII |
| Пожалованіе иностранными орденами | X |
| Приказы Его Высочества Генераль-Адмирала | XI |
| Циркуляры Инспекторскаго департамента | XIV |

II. ОФИЦАЛЬНЫЯ СТАТЬИ И ИЗВѢСТІЯ.

| | |
|--|----|
| Дѣятельность адмиралтейства въ царствованіе Императора Николая I | 1 |
| Историческій журналъ, веденный при флагманскихъ дѣлахъ Начальника эскадры Средиземнаго моря, въ 1858 и 1859 годахъ | 29 |
| О скрѣпленіи вновь-строющихся судовъ | 47 |
| О нововведеніяхъ на корабль «Гангутъ», по предложенію Вице-Адмирала фонъ-Шанца | 57 |
| Извѣстія о плаваніи нашихъ судовъ за границей: | |
| Продолженіе плаванія корвета «Посадникъ», клиперовъ «Разбойникъ» и «Набздникъ», къ устьямъ Амура | 65 |
| О плаваніи эскадры Средиземнаго моря | 80 |

| | |
|---|----|
| Плаваніе фрегата «Свѣтлана» отъ Портсмута до г. Вилла- франки | 87 |
| Пароходо-фрегатъ «Олафъ» | 88 |
| Движеніе судовъ Сибирской флотиліи | 89 |
| Рапортъ Командира клипера «Джигитъ» | 90 |
| Извѣстія изъ портовъ | 94 |
| Вѣдомость капиталамъ Эмеритальной кассы Морского вѣдомства, къ 1 Октября 1859 г. | 96 |
| Пріемъ пожертвованій на улучшеніе быта Православныхъ поклонни- ковъ въ Палестинѣ | 98 |
| Дополненіе къ извѣстіямъ о плаваніи нашихъ судовъ за границей. | 99 |

III. ЧАСТЬ НЕОФИЦИАЛЬНАЯ.

| | |
|--|-----|
| Корабль «Ретвизанъ». <i>Д. Григоровича</i> | 1 |
| Повздыя по Низовьямъ Дибра (продолженіе). <i>Аванасьева-Чуж- бинскаго</i> | 40 |
| Соображенія объ устройствѣ морскаго воспитанія въ Россіи на но- выхъ началахъ. <i>А. С.</i> | 85 |
| Морское судопроизводство во Франціи. <i>Д. С. С. Гальбова</i> | 101 |
| Отвѣтъ г-ну Перозіо на его «замѣтки на отчетъ Русскаго Обще- ства Пароходства и Торговли за 1858 годъ». <i>А. Е.....а</i> | 112 |
| О вооруженномъ морскомъ нейтралитетѣ (продолженіе). | 140 |
| О возможности соединенія Каспійскаго моря съ Азовскимъ. <i>Д-ра Берштрессера</i> | 171 |
| Система вадъ рѣки Кумо. Лейтенанта <i>Егершельда</i> | 214 |
| Очеркъ исторіи судовъ русскаго флота (продолженіе). <i>Лейт. Зейделя</i> | 247 |

IV. СМБСЪ.

| | |
|--|----|
| Учрежденія для развитія торговаго мореплаванія въ Рижскомъ портѣ. <i>И. Э.а</i> | 1 |
| О свойствахъ нагелей изъ Американской акаціи и о выдѣлкѣ ихъ. Корабельнаго инженера, Капитана <i>Иващенко</i> | 13 |

| | |
|--|----|
| Причины, заставившія Американцевъ отказаться отъ соленія судовъ. | |
| Кор. Инж. Кап. <i>Иващенко</i> | 21 |
| Экспедиція отправленная на поиски Сэра Джона Франклина . . . | 27 |
| Открытие новыхъ доковъ въ Суанси. | 37 |
| Новый аэростатъ. | 42 |
| Извѣстія изъ портовъ | 50 |
| Бѣдствія на морѣ. | 65 |
| Разныя извѣстія | 80 |

V. БИБЛИОГРАФІЯ.

| | |
|--|----|
| 45. Иркутскія губернскія вѣдомости | 1 |
| 46. Русскій Вѣстникъ | 3 |
| 47. Memorie degli avveniment succesi iu Dalmazia dopo la caduta della republica Veneta, di Giovanni Catta- linich | 6 |
| 48. An Assay on the Cause of Rain and its Allied Phe- nomena. В Gy. A. Rowell, Hon. Mem. of Ashmolean Society, Oxford. | 9 |
| Новыя книги. | 10 |

ПРИЛОЖЕНІЯ.

| | |
|-----------------------------|-----|
| Лопманскія замѣтки. | 110 |
|-----------------------------|-----|

Два листа литографированныхъ чертежей къ статьѣ: О скрѣпленіи судовъ.

Литографированная карта къ статьѣ: О возможности соединенія морей Каспійскаго и Азовскаго.

Литографированная карта къ статьѣ: Система водъ рѣки Кумо.

Листъ литографированныхъ чертежей къ статьѣ: Нагели изъ американской акаціи.

Два чертежа на деревѣ въ текстѣ статьи: О просодкѣ судовъ.

Четыре чертежа на деревѣ въ разныхъ извѣстіяхъ.

1.

ПОСТАНОВЛЕНИЯ И РАСПОРЯЖЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА.

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ.

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 261. Въ м. Теплоукъ, Полтавской губ.; 20-го Сентября, 1859.

производятся: *по экзамену*: въ Мичманы: гардемарины Морского Кадетскаго Корпуса: **Мухановъ** и **Бороздна**, съ назначеніемъ въ 8-й Флотскій экипажъ; **Рюминъ**, **Беклешовъ**, **Бриховъ** и **Балиъ** съ назначеніемъ въ 28-й Флотскій экипажъ, — всѣ шесть со старшинствомъ со сверстниками. *За выслугу лѣтъ, и по экзамену*: Флотскихъ экипажей: 8-го, юнкеры: **Евренновъ** и **Столинъ**; 18-го, квартирмейстеръ **Сиршинъ**, въ Прапорщики, съ назначеніемъ во 2-й Ластовый экипажъ.

переводятся: Капитанъ-Лейтенанты, Гвардейскаго экипажа: **Коростовцевъ 2-й**, въ 8-й; **Штакельбергъ 2-й**, въ 26-й и **Жогайскій 4-й** въ 10-й, Флотскіе экипажи; Флотскихъ экипажей: 21-го, **Зиминъ**, въ 1-й Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала экипажъ; 28-го **Беклешевъ 1-й**, въ 24-й Флотскій экипажъ. Лейтенанты: 6-го, **Китаевъ 2-й**; 9-го, **Клокачевъ 2-й** и 26-го, **Орловъ**, — всѣ три

въ Морской Кадетскій Корпусъ; 22-го, **Стронскій 3-й**, въ 11-й и 44-го, **Постниковъ 1-й**, въ 5-й—Флотскіе экипажи; Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Прапорщикъ **Абрашкевичъ 1-й**, въ Корпусъ Инженеръ-Механиковъ.

увольняются въ отпускъ: Флотскихъ экипажей: 4-го, Командиръ экипажа и корабля «Ретвизанъ», Капитанъ 1-го ранга **Баронъ Таубе**, для излеченія болѣзни, на четыре мѣсяца; 7-го, Мичманъ **Кощебу 3-й**, на шесть мѣсяцевъ, по домашнимъ обстоятельствамъ,—оба за границу.

разжаловывается въ рядовые, безъ лишенія дворянства, по Высочайшей конфирмаціи: Корпуса Инженеръ-Механиковъ, Подпоручикъ **Грицко 1-й**, за убійство на поединкѣ Прапорщика Корпуса Флотскихъ Штурмановъ **Шелухина**.

исключается изъ списковъ, *умершій*, Арсенальной № 4-го роты Корпуса Морской Артиллеріи, Штабсъ-Капитанъ **Королевъ**.

№ 262. Въ Одессѣ; 28-го Сентября, 1859.

производятся: 3-го Ластоваго экипажа, Капитанъ **Ивановъ 2-й**, въ Майоры; состоящій по Арсенальнымъ ротамъ Корпуса Морской Артиллеріи, Штабсъ-Капитанъ **Романовъ**, въ Капитаны,—оба съ увольненіемъ отъ службы, первый по домашнимъ обстоятельствамъ, а послѣдній за болѣзнію, съ мундирами и пенсіонами по положенію. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*: 4-го Флотскаго экипажа, юнкеръ **Баронъ Врангель**, въ Мичманы, со старшинствомъ съ 25-го Апрѣля сего года и съ оставленіемъ въ томъ же экипажѣ.

зачисляется на дѣйствительную службу, уволенный для службы на коммерческихъ судахъ, числящійся по флоту, Лейтенантъ **Шульцъ 3-й**, съ назначеніемъ въ 28-й Флотскій экипажъ.

переводится: Лейтенантъ **Галушинъ**, изъ 19-го въ 45-й Флотскій экипажъ.

увольняется въ отпускъ, по домашнимъ обстоятельствамъ 46-го Флотскаго экипажа, Капитанъ-Лейтенантъ **Балтинъ 2-й**, внутри Имперіи и за границу, по первое Марта будущаго 1860 года.

увольняется отъ службы, состоящій по Арсенальнымъ ротамъ Корпуса Морской Артиллеріи, Прапорщикъ **Ирзовецкій**, Подпоручикомъ.

исключается изъ списковъ, *умершій*, 1-го Ластоваго экипажа, Подпоручикъ **Томиловъ**.

№ 263. Въ Царскомъ Селѣ; 19-го Октября, 1859.

производятся, *за стличіе по службу*: изъ Капитановъ 2-го ранга, въ Капитаны 1-го ранга: находящійся въ безсрочномъ отпуску, числящійся по флоту, **Шевандицъ**, со старшинствомъ въ сравненіе съ сверстниками, съ 8-го Сентября сего года, и съ увольненіемъ, по домашнимъ обстоятельствамъ, отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію. Изъ Мичмановъ, въ Лейтенанты: 8-го Флотскаго экипажа, **Недѣльковичъ**, со старшинствомъ, въ сравненіе съ сверстниками, съ 14-го Мая 1856 года. Изъ Капитановъ, въ Майоры: состоящій по Ластовымъ экипажамъ, **Моргуновъ**, съ увольненіемъ отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію. *По экзамену*, въ Прапорщики: кондукторы Корпуса Флотскихъ Штурмановъ: **Алябьевъ**, **Ионовъ**, **Сонинъ**, **Крестьяновъ** и **Мелентьевъ**,—всѣ пять со старшинствомъ въ сравненіе съ сверстниками, съ 11-го Мая сего года, и съ оставленіемъ въ томъ же Корпусѣ.

Отдается старшинство въ настоящемъ чинѣ: Мичманамъ 8-го Флотскаго экипажа: **Евреинову**—съ 25-го Мая и **Этоллину**—съ 18-го Августа сего года.

назначаются: состоящіе по флоту: Дежурный Штабъ-Офицеръ Штаба Главнаго Командира Астраханскаго порта, Капитанъ 1-го ранга **Давыдовъ 1-й**—Командиромъ 46-го Флотскаго экипажа; Капитанъ-Лейтенантъ **Ристерн**—Дежурнымъ Штабъ-Офицеромъ Штаба Главнаго Командира Астраханскаго порта, съ оставленіемъ по флоту; находящійся въ безсрочномъ отпуску, Гвардейскаго экипажа, Лейтенантъ **Наумовъ 1-й**—состоять по флоту, съ оставленіемъ въ безсрочномъ отпуску; Городничій г. Наровчатъ, состоящій по Корпусу Морской Артиллеріи, Подпоручикъ **Говятскій**—Городничимъ же въ г. Саранскъ, съ оставленіемъ по Корпусу.

переводятся: Флотскихъ экипажей, Лейтенанты: 6-го, Воеводскій 5-й, въ 22-й; 8-го, Рыковъ 1-й, въ 15-й; 17-го, Козьминъ, въ 18-й; 32-го, Игнатьевъ 1-й, въ Черноморскую Гардемаринскую роту, съ зачисленіемъ по флоту; 1-го Финского экипажа, Гренквистъ, въ 15-й Флотскій экипажъ; Мичманъ Общій, изъ 24-го въ 29-й Флотскій экипажъ; Смотритель Гельсингфорской Лоцманской дистанціи, Поручикъ Графъ Аршфельтъ, во флотъ Мичманомъ, съ назначеніемъ въ 44-й Флотскій экипажъ.

отчисляется отъ должности, Помощникъ Капитана надъ Кронштадтскимъ портомъ, числящійся по флоту, Капитанъ 1-го ранга Бубновъ 1-й, съ оставленіемъ по флоту.

продолжается срокъ отпуска: 24-го Флотскаго экипажа, Лейтенанту Смагину 2-му, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи, на два мѣсяца.

увольняются въ вѣзсрочный отпускъ: Флотскихъ экипажей: 35-го, Лейтенантъ Оленичъ-Гнененко 1-й; 23-го, Мичманъ Маринъ, — оба съ зачисленіемъ по флоту.

увольняются отъ службы: Флотскихъ экипажей: 5-го, Лейтенантъ Дривъ, Капитанъ-Лейтенантомъ и съ мундиромъ; Мичманы: 5-го, Нязь Путятинъ 3-й, Лейтенантомъ, и 9-го, Колтовской; за болѣзнію: 2-го Ластоваго экипажа, Маіоръ Ирдобеневъ 1-й, Подполковникомъ, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію; Лейтенанты, Флотскихъ экипажей: 36-го, Восейковъ 1-й; по домашнимъ обстоятельствамъ: 38-го, Анимовъ 3-й, — оба Капитанъ-Лейтенантами и съ мундирами; Корпуса Инженеръ-Механиковъ, Поручикъ Сеяниновъ, Штабсъ-Капитаномъ и съ мундиромъ; Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Прапорщикъ Божаповъ; 11-го Рабочаго экипажа, Поручикъ Бондаренко, Штабсъ-Капитаномъ, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію.

исключаются изъ списковъ, умершіе: Флотскихъ экипажей: 40-го, Капитанъ 2-го ранга Коновичъ, 28-го, Лейтенантъ Чернявскій 2-й; Корпуса Флотскихъ Штурмановъ: Подполковникъ Загуляевъ, Штабсъ-Капитанъ Орловъ 1-й, Подпоручикъ Некрасовъ 2-й, Прапорщики: Кузьминъ 1-й и Алексѣевъ 2-й; состоявшій по Адмиралтейству, Маіоръ Крузе и 10-го Рабочаго экипажа, Прапорщикъ Гладышевъ.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 203. Въ м. Теплоукъ, Полтавской губ.; 20-го Сентября, 1859.

производится, *за выслугу лтъ*: Содержатель по Инженерной части, Коллежскій Регистраторъ **Васильевъ**, въ Губернскіе Секретари, со старшинствомъ съ 30-го Августа сего года.

увольняются отъ службы, *за болъзнію*: 6-го Флотскаго экипажа комиссаръ, Провинціальній Секретарь **Трофимовъ**, Губернскій Секретаремъ, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію; Помощникъ Столоначальника Кораблестроительной экспедиціи Черноморскаго Интендантства, Коллежскій Регистраторъ **Языковъ**.

исключается изъ списковъ, *умершій*: Исправляющій должность Содержателя гребнаго флота, чиновникъ 13-го класса **Ладонинъ**.

№ 204. Въ Одессѣ; 28-го Сентября, 1859.

производятся: *за отличіе по службѣ со старшинствомъ*: Изъ Коллежскихъ, въ Статскіе Совѣтники: Правитель Канцеляріи Коммисаріатскаго департамента, **Поливановъ**; изъ Коллежскихъ Ассесоровъ, въ Надворные Совѣтники: Столоначальникъ Инспекторскаго департамента, **Деппъ**,—оба съ 12-го Сентября сего года; Секретарь Канцеляріи Морскаго Министерства, **Чичаговъ**, съ 21-го Марта сего года. Изъ Коллежскихъ Секретарей, въ Титулярные Совѣтники: Строительнаго департамента: Помощникъ Столоначальника, **Чичаговъ**, съ 26-го Августа 1858 года; Младшій Контролеръ, **Шесъ**, съ 21-го Марта сего года; Старшій Помощникъ Бухгалтера Канцеляріи Морскаго Министерства, **Потемнинъ**, съ 14-го Мая сего года. Изъ Губернскихъ, въ Коллежскіе Секретари: Помощникъ Младшаго Бухгалтера Коммисаріатскаго департамента, **Поповъ**, съ 9-го Декабря 1858 года. Изъ Коллежскихъ Регистраторовъ, въ Губернскіе Секретари, Помощникъ Бухгалтера Кораблестроительнаго департамента, **Кузьминъ**, съ 24-го Декабря 1858 года;

въ Провинціальныя Секретари, Содержатель по артиллерійской части, **Катавъ**, съ 7-го Апрѣля сего года.

За выслугу лѣтъ: изъ Коллежскихъ Секретарей, въ Титулярныя Совѣтники: Канцеляріи Командира Севастопольскаго порта: Исправляющій должность Секретаря, **Кржижановскій**, съ 12-го Марта сего года. Изъ Губернскихъ, въ Коллежскіе Секретари: Помощникъ Секретаря, **Стуловъ**, съ 1-го Января 1858 года; Письмоводитель Севастопольскаго Портоваго Казначейскаго Отдѣленія, **Карпачевскій**, съ 27-го Іюня сего года; Помощникъ Секретаря Кригсъ-Коммисарской части при Севастопольскомъ портѣ, **Плигинскій**, съ 3-го Января сего года. Изъ Коллежскихъ Регистраторовъ, въ Губернскіе Секретари: Помощникъ Секретаря Конторы Севастопольскаго порта, **Шевляковъ**, съ 4-го Іюня сего года; Журнальщикъ Штаба Командира Севастопольскаго порта, **Рафинковъ**, съ 11-го Іюня сего года; Письмоводитель Конторы Севастопольскаго Морскаго госпиталя, **Величинъ**, съ 4-го Іюня сего года; Конторы Капитана надъ портами Восточнаго Океана: Помощникъ Секретаря, **Полушкинъ**, съ 7-го Апрѣля сего года; Помощникъ Бухгалтера, **Тирскій**, съ 13-го Іюля 1858 года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*: старшій фельдшеръ 37-го Флотскаго экипажа, **Зайцевъ**, въ Коллежскіе Регистраторы, съ 28-го Іюля сего года, съ оставленіемъ въ прежней должности, съ званіемъ Лекарскаго Помощника.

увольняется отъ службы: Помощникъ литографа Черноморскаго Гидрографическаго Депо, унтеръ-офицеръ **Васильевъ**, за выслугу лѣтъ, съ награжденіемъ чиномъ Коллежскаго Регистратора.

№ 205. Въ Царскомъ Селѣ; 19-го Октябрѣ, 1859.

производятся: *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*: изъ Титулярныхъ Совѣтниковъ, въ Коллежскіе Ассесоры: Старшій Ордinatorъ Кронштадтскаго Морскаго госпиталя, **Танровъ**; Старшій врачъ 5-го Рабочаго экипажа, **Благовѣщенскій**; Младшіе врачи, Флотскихъ экипажей: 1-го, Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала экипажа, **Благосклонскій**,—всѣ три съ 4-го Мая 1858 года; 2-го, **Воге**, съ 20-го Іюля 1858 года; 3-го, **Зайбскій**; 4-го, **Ивановъ**; 7-го, **Зенко**

вичъ; 8-го, Краснопольскій; 10-го, Смирнунтъ; 21-го, Садоновъ; 22-го, Подгурскій; 24-го, Новикъ, — всѣ восемь съ 4-го Мая 1858 года; 1-го Ластоваго экипажа, Фишеръ, съ 15 Іюня 1858 года; врачъ Арсенальныхъ № 2-го и 3-го и Лабораторной № 1-го роты, Соинцевъ, съ 4-го Мая 1858 года. Изъ Коллежскихъ Секретарей, въ Титулярные Совѣтники: Управляющій аптекою Калининскаго Морскаго госпиталя, Провизоръ Бастихъ, съ 10-го Іюля 1858 года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену:* Штаба Командира Сибирской Флотилии и портокъ Восточнаго океана, писарь Сидоровъ, въ Коллежскіе Регистраторы, съ назначеніемъ Письмоводителемъ Морскаго госпиталя въ Николаевскомъ посту.

утверждается въ чинъ Титулярнаго Совѣтника, Младшій врачъ бывшаго 5-го Ластоваго экипажа, нынѣ переведенный въ должность Николаевскаго городского врача, Лекаръ Новиковъ, съ 10-го Марта 1854 года.

переводится, Старшій Учитель Новочеркаской Гимназіи, 9-го класса Филоновъ, въ Морской Кадетскій Корпусъ, Учителемъ.

отчисляется отъ настоящей должности, Старшій чиновникъ особыхъ порученій Коммисаріатскаго департамента, Камеръ-Юнкеръ, Статскій Совѣтникъ Князь Львовъ, съ состояніемъ по Морскому Министерству и съ оставленіемъ въ званіи Камеръ-Юнкера.

увольняется отъ службы, Содержатель по артиллерійской части, Титулярный Совѣтникъ Калашниковъ, по домашнимъ обстоятельствамъ, Коллежскимъ Ассесоромъ, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію.

исключаются изъ списковъ, умершіе: Надворные Совѣтники: Медицинскій Инспекторъ Сибирской Флотилии и портокъ Восточнаго океана, Лепехинъ и Старшій врачъ 27-го Флотскаго экипажа, Давыдовъ; Коммисаръ 10-го Рабочаго экипажа, Коллежскій Регистраторъ Червяковъ и Лекарскій Помощникъ Астраханской Ластовой роты, Коллежскій Регистраторъ Харитоновъ.

ВЫСОЧАЙШИЯ НАГРАДЫ.

Во 12-й день Сентября 1859 года Всемилостивѣйшіе пожалованы.

За отлично-усердную службу.

ОРДЕНАМИ:

Св. Анны 3-й степени.

Начальникъ Отдѣленія Коммисаріатской Экспедиціи Черноморскаго Интендантства, Коллежскій Совѣтникъ **Навроцкій**; Столоначальникъ Медицинскаго департамента Докторъ Медицины Надворный Совѣтникъ **Вавуловскій**; Коллежскіе Ассесоры; Правитель Канцеляріи Инспекторскаго департамента **Штаденъ**; Помощникъ Контролера Черноморской Ревизионной Коммисіи **Плетневъ** и Столоначальникъ Коммисаріатскаго департамента **Пучковъ**.

Св. Станислава 2-й ст., съ Императорской короной.

Статскіе Совѣтники: Начальникъ Отдѣленія Аудиторіатскаго департамента **Владиславлевъ** и Медицинскій Инспекторъ Кронштадтскаго порта Штабъ-Лекарь **Бауреръ**; Коллежскій Совѣтникъ, Правитель Канцеляріи Черноморскаго Интендантства, **Зуевъ**; Главный Казначей Черноморскаго Интендантства, 7-го класса, **Стронскій**; Надворные Совѣтники: Секретарь Инспекторскаго департамента **Копосовъ** и Секретарь Строительнаго департамента **Борисовъ** и Бухгалтеръ Канцеляріи Морскаго Министерства **Романовскій**.

Св. Станислава 2-й ст.

Коллежскіе Совѣтники: Старшій врачъ 33 Флотскаго экипажа, Штабъ-Лекарь **Фортманъ**; Старшій чиновникъ особыхъ порученій Кораблестроительнаго департамента, **Шумовъ**; Начальникъ Отдѣленія Инспекторскаго департамента **Чубинскій** и Библіотекаръ Гидрографическаго департамента **Куччинскій**; Надворный Совѣтникъ, Начальникъ Отдѣленія Кораблестро-

тельной Экспедиции Черноморскаго Интендантства **Статкевскій**; Коллежскіе Ассесоры: Столоначальники: Инспекторскаго департамента, **Ивановъ** и Артиллерійскаго, **Валмасовъ**.

Св. Станислава 3-й ст.

Старшій врачъ 46 Флотскаго экипажа, Коллежскій Ассесоръ **Витте**; Титулярные Совѣтники: Бухгалтеръ Гидрографическаго департамента **Феделовъ**; Столоначальникъ Коммисаріатскаго департамента **Шереметевскій** и Младшій Контролеръ Черноморской Ревизионной Комисіи **Домовъ**.

Въ 27-й день Сентября.

Св. Владимира 3-й ст., съ мечами надъ орденомъ.

Завѣдывающій Морскою частію въ Николаевѣ, Свиты Его Величества Контръ-Адмиралъ **Бутовъ**.

Св. Анны 1-й степени.

Дивизионный Начальникъ Черноморскихъ Флотскихъ экипажей, Вице-Адмиралъ **Вукотичъ**.

Св. Анны 2-й ст., съ Импер. короной и мечами надъ орденомъ.

Командующій 36-мъ Флотскимъ экипажемъ, Капитанъ-Лейтенантъ **Аслабеговъ**.

Св. Станислава 1-й степени.

Контръ-Адмиралъ: состоящій при дивизіи Черноморскихъ флотскихъ экипажей: **Цебриковъ 1-й**, **Варвицкій 1-й** и Капитанъ надъ Севастопольскимъ портомъ **Ключниковъ**.

Св. Станислава 2-й степени.

Капитанъ-Лейтенанты: Исправляющій должность Дежурнаго Штабъ-Офицера Завѣдывающаго Морскою частію въ Николаевѣ, **Повало-Швейковскій**; Дежурный Штабъ-Офицеръ Штаба Командира Севастопольскаго порта **Стаалъ 3-й**; Коллежскіе Ассесоры: Исправляющіе должность Правителей Канцелярій, Завѣдывающаго Морскою частію въ Николаевѣ, **Поповъ** и Штаба Завѣдывающаго Морскою частію въ Николаевѣ **Чуприновскій**.

ДЕНЬГАМИ:

Исправляющему должность Управляющаго Коммисаріатскою Экспедиціею Черноморскаго Интендантства, Капитанъ Лейтенанту **Бальзаму 1-му**—тысячу рублей серебромъ.

МЕДАЛЬЮ.

— Государь Императоръ, вслѣдствіе представленія Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала и по положенію Комитета Министровъ, Всемилостивѣйше изволилъ наградить Севастопольскаго купца **Петра Телятникова**, за построеніе храма и помѣщенія для братіи въ Херсониской обители Св. Владиміра, *золотою медалью съ надписью «за усердіе»*, для ношенія на шеѣ, на Владимірской лентѣ.

ПОЖАЛОВАНІЕ ИНОСТРАННЫМИ ОРДЕНАМИ.

— Его Величество Король Греціи по случаю заключенія конвенціи между Греческимъ Правительствомъ и Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли, пожаловалъ Директору означеннаго Общества, Флигель-Адъютанту флота Капитану 1 ранга **Архасу**, *Командорскій крестъ Греческаго ордена Спасителя*.

Государь Императоръ по всеподданнѣйшему докладу о семь г. Министра Иностранныхъ Дѣлъ, въ 23 день минувшаго Августа, Всемилостивѣйше разрѣшить соизволилъ Флигель Адъютанту **Архасу** принять и носить пожалованный ему орденъ.

— Его Величество Султанъ пожаловалъ Капитанъ - Лейтенантамъ, командирамъ состоящихъ при Константинопольской Миссіи: корвета «Медвѣдь», 6-го Флотскаго экипажа **Чебышеву** и парохода «Ирутъ», 38-го Флотскаго экипажа **Иванову 3-му** свой орденъ *Меджидье 4 степени*.

Государь Императоръ по всеподданнѣйшему докладу о семь, Всемилостивѣйше соизволилъ разрѣшить помннутымъ лицамъ принять и носить пожалованные имъ ордена.

П Р И К А З Ы

Его Императорскаго Высочества

ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛА.

№ 88. Стрѣльна; 19-го Сентября, 1859.

Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: измѣнить 1-е примѣчаніе къ ст. 381 кн. 2-й Свода Морскихъ Уголовныхъ Постановленій, изложивъ оное въ слѣдующемъ видѣ:

Примѣчаніе 1-е. Главные Командиры портовъ и другіе начальники, коимъ равная съ ними власть предоставлена, если по внимательномъ и строгомъ разсмотрѣніи военно-судныхъ и слѣдственныхъ дѣлъ, установленнымъ порядкомъ до нихъ дошедшихъ, признакъ подсудимаго невиннымъ или подлежащимъ къ содержанію въ казематѣ или на гаубтвахтѣ определенное время, къ денежному взысканію, къ штрафу, выговору и другимъ подобнымъ наказаніямъ; въ такомъ случаѣ Главные Командиры и равные имъ по власти начальники, на приведеніе мнѣній своихъ въ исполненіе испрашиваютъ Высочайшаго утвержденія, съ приложеніемъ къ рапортамъ своимъ, на Высочайшее Его Императорскаго Величества Имя, краткихъ извлеченій изъ дѣлъ, по формѣ въ концѣ книги приложенной (прил. IV), съ яснымъ объясненіемъ существенныхъ обстоятельствъ, по которымъ подсудимый преданъ былъ суду, какія по изысканію открылись доказательства, служившія къ обвиненію или оправданію его, къ какому наказанію подсудимый приговоренъ былъ Комисіею военного суда, что полагали по дѣлу экипажный и бригадный командиры, дивизионный или равные ему начальники, и въ заключеніе излагаютъ собственное свое мнѣніе въ полномъ его содержаніи.

Такую Высочайшую волю объявляю по Морскому вѣдомству, къ свѣдѣнію и руководству.

№ 89. Стрѣльна; 26-го Сентября, 1859.

Назначаются: Командиръ лодки «Выстрѣлъ», 26-го Флотскаго экипажа, Капитанъ-Лейтенантъ **Костинъ 1-й**, Командиромъ лодки «Копчикъ»; состоящій при 1-мъ Учебномъ Морскомъ экипажѣ, числящійся

по Адмиралтейству, Капитанъ **Агибинъ**, состоятъ по Ластовымъ экипажамъ, съ оставленіемъ при томъ же экипажѣ.

Переводятся: состоящій по Адмиралтейству, Штабсъ-Капитанъ **Прокосевъ 1-й**, въ 1-й Ластовый экипажъ; состоящій при 2-й Флотской дивизіи, Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Прапорщикъ **Берхъ**, въ Черноморскій флотъ.

Увольняются въ отпускъ: Флотскихъ экипажей, Мичманы: 3-го, **Татариновъ 3-й**, на два мѣсяца; 33-го, **Берхъ**, на четыре мѣсяца; 41-го, **Беклешевъ 3-й**, на два мѣсяца,—все три, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи.

Увольняется для службы на коммерческихъ судахъ: 37 Флотскаго экипажа, Капитанъ-Лейтенантъ **Викорстъ 1-й**, съ зачисленіемъ по флоту.

№ 90. С. Петербургъ; 7-го Октября, 1859.

Назначается: 24-го Флотскаго экипажа, Капитанъ-Лейтенантъ **Шумовъ 2-й**, старшимъ офицеромъ пловучаго дока.

Зачисляется, находящійся для службы на коммерческихъ судахъ, состоящій по Корпусу Флотскихъ Штурмановъ Подпоручикъ **Катугинъ**, на дѣйствительную службу, въ тотъ же Корпусъ.

Увольняются въ отпускъ: Флотскихъ экипажей, Лейтенанты: 5-го, **Князь Путятинъ 2-й**, на четыре мѣсяца; 7-го, **Сатинъ**, на шесть мѣсяцевъ,—оба для излеченія болѣзней; 7-го, **Конаржевскій 1-й**, на четыре мѣсяца; Мичманы: 1-го, **Романовъ**, на четыре мѣсяца; 5-го, **Рыкачевъ**, на четыре мѣсяца; 15-го: **Казнаковъ** и **Воейковъ**, на два и **Тумило-Денисовичъ**, на четыре мѣсяца; 16-го, **Сомовъ**, на три мѣсяца; 17-го, **Рыкачевъ 4-й**, на четыре мѣсяца; 23-го, **Рыкачевъ**, на четыре мѣсяца;—все по домашнимъ обстоятельствамъ, и все одинадцать внутри Имперіи.

№ 91. С. Петербургъ; 10-го Октября, 1859.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по Военно-Сухопутному вѣдомству въ 23-й день минувшаго Сентября, Корпуса Инженеровъ Морской Строительной части, Поручикъ **Потресовъ**, переведенъ въ Военные Инженеры.

Назначаются; Совѣщательный Членъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подполковникъ **Карповскій**, Старшимъ Корабельнымъ Инженеромъ при Астраханскомъ портѣ, вмѣсто Подполковника **Окунова**, который переводится къ С. Петербургскому порту. Числящійся по Адмиралтейству, Штабъ-Капитанъ **Климовъ 1-й**, состоятъ по Ластовымъ экипажамъ.

Переводятся: Исправляющій должность старшаго врача Рабочаго полукэкипажа департамента Корабельныхъ Лѣсовъ, лекаръ **Комаровъ**, младшимъ врачомъ въ 16-й Флотскій экипажъ, со 2-го сего Октября; Младшій врачъ бывшаго 5-го Ластоваго экипажа, лекаръ **Новиковъ**, въ должность Николаевскаго городского врача, съ 3-го минушаго Сентября.

Продолжается срокъ отпуска: 29 Флотскаго экипажа Мичману **Оленичу-Гнененко 3-му**, для излеченія болѣзни, внутри Имперіи, на два мѣсяца.

Увольняются въ отпускъ: 38 Флотскаго экипажа, Мичманъ **Жершавцевъ 1-й**, для излеченія болѣзни, на два мѣсяца, и Корпуса Флотскихъ Штурмановъ, Подпоручикъ **Карачевъ**, по домашнимъ обстоятельствамъ, на четыре мѣсяца,—оба внутри Имперіи.

Увольняется для службы на коммерческихъ судахъ: Морскаго Кадетскаго Корпуса, Капитанъ-Лейтенантъ **Баронъ Угеръ-Штернбергъ 1-й**, съ зачисленіемъ по флоту.

№ 92. С. Петербургъ; 14-го Октября, 1859.

Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: Южный Округъ Морской Строительной части и Хозяйственный Комитетъ того округа упразднить, съ тѣмъ, чтобы командиры инженерныхъ командъ: Николаевской и Севастопольской имѣли непосредственное сношеніе какъ съ мѣстнымъ морскимъ начальствомъ, такъ и съ Строительнымъ департаментомъ.

О таковой Монаршей волѣ объявляю по Морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и руководству.

№ 93. С. Петербургъ; 18-го Октября, 1859.

Назначаются: Числящійся по Адмиралтейству, Капитаны: **Жоргуновъ** и **Федоровъ 1-й**,—оба состоятъ по Ластовымъ экипажамъ.

Переводится Помощник Командира Южного Округа Морской Строительной части, Инженеръ-Подполковникъ **Меншиковъ 1-й**, въ Сѣверный Округъ.

Зачисляется на дѣйствительную службу, находящійся для службы на коммерческихъ судахъ, состоящій по Корпусу Флотскихъ Штурмановъ, Подпоручикъ **Семеновъ 6-й**, въ тотъ же Корпусъ.

Увольняются въ отпускъ, внутри Имперіи, Флотскихъ экипажей: 9-го, Мичманъ **Стевенъ**, для излеченія болѣзни, на четыре мѣсяца; 21-го, Лейтенантъ **Гаддъ 2-й**, на три мѣсяца; 7-го, Мичманъ **Шуратовъ**, на четыре мѣсяца; состоящій по Рабочимъ экипажамъ, Прапорщикъ **Соколовскій**, на пять мѣсяцевъ, — всѣ три по домашнимъ обстоятельствамъ,

ЦИРКУЛЯРЫ ИНСПЕКТОРСКАГО ДЕПАРТАМЕНТА.

№ 148. 18-го Сентября 1859.

Высочайше утвержденнымъ 1-го сего Сентября, въ видѣ опыта на три года, положеніемъ о стрѣлковой офицерской школѣ въ Царскомъ Селѣ, назначено между прочимъ ежегодно къ 1-му Ноября высылать въ эту школу для обученія четырехъ офицеровъ Морского вѣдомства.

Инспекторскій департаментъ, имѣя въ виду, что нѣкоторые §§ сего положенія (преимущественно §§ 9, 24, 26, 29, 59) должны быть приняты къ исполненію и по Морскому вѣдомству, объявляетъ у сего означенное положеніе, къ свѣдѣнію и должному руководству.

ПОЛОЖЕНІЕ О СТРѢЛКОВОЙ ОФИЦЕРСКОЙ ШКОЛѢ.

І. Назначеніе школы.

1) Стрѣлковая офицерская школа содержится для теоретическаго и практическаго ознакомленія пѣхотныхъ офицеровъ со всеми предметами, до ручнаго оружія и стрѣльбы относящимися, въ такой степени, чтобы

обучающіеся въ ней офицеры были приготовлены для занятія должностей командировъ стрѣлковыхъ ротъ, для завѣдыванія въ своихъ частяхъ оружейною частію и вообще для распространенія въ оныхъ правильныхъ познаній стрѣлковаго дѣла.

2) Согласно съ таковымъ назначеніемъ, школа обязана приготовить офицеровъ для стрѣлковой службы: 1) теоретическимъ преподаваніемъ, заключающимся въ чтеніи лекціи о ручномъ оружіи, о стрѣльбѣ и о дѣйствіи стрѣлковъ въ бою, и 2) практическими упражненіями, которыя должны заключаться: а) въ занятіяхъ въ оружейной мастерской и лабораторіи; б) въ осмотрѣ Оружейнаго и Пороховаго заводовъ и Капсюльнаго заведенія; в) въ цѣльной стрѣльбѣ; г) въ упражненіяхъ гимнастики, фехтованія и плаванія, и д) въ обученіи нижнихъ чиновъ.

3) Для содѣйствія школъ выполнять свое назначеніе, постановляется правилами: а) чтобы все, что будетъ доставляемо нашими военными агентами изъ-за границы по части огнестрѣльнаго или холоднаго оружія, — сообщалось Стрѣлковой школѣ, — и б) чтобы Военное министерство и Артиллерійское вѣдомство доставляли въ школу всѣ вновь издаваемыя инструкціи и положенія о ручномъ оружіи и его употребленіи, а также измѣненныя лекала и образцы, въ количествѣ экземпляровъ по числу обучающихся въ школъ офицеровъ.

II. Начальство школы:

4) Стрѣлковая офицерская школа находится подъ попечительствомъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Фельдцейхмейстера и подъ непосредственнымъ руководствомъ и завѣдываніемъ Начальника Штаба Отдѣльнаго Гвардейскаго Корпуса.

5) Права, обязанности и отношенія попечителя школы опредѣляются тою степенью, въ какой они присвоены Командирамъ Отдѣльныхъ Корпусовъ.

6) По истеченіи каждаго учебнаго курса, попечитель школы доставляетъ Военному Министру, для всеподданнѣйшаго Его Императорскому Величеству доклада, подробный отчетъ о состояніи школы и о ходѣ и результатѣ занятій въ продолженіи истекшаго курса.

7) Начальникъ Штаба Отдѣльнаго Гвардейскаго Корпуса завѣдываетъ школою на правахъ начальника дивизіи.

III. Составъ школы

8) Школа состоитъ изъ 2-хъ отдѣловъ: постояннаго и переменяющагося. Число чиновъ по каждому изъ этихъ двухъ отдѣловъ опредѣляется прилагаемою у сего штатною вѣдомостью.

9) Сверхъ того, при школѣ состоятъ въ прикомандированіи: а) Стрѣлковая рота Образцоваго Пѣхотнаго полка, въ полномъ ея составѣ, и б) нижніе чины, присылаемые для обученія отъ войскъ Гвардіи, въ числѣ 76 человекъ, по слѣдующему разсчету:

| | |
|---|----|
| отъ каждаго изъ 12 полковъ по 4 | 48 |
| — каждаго изъ Стрѣлковыхъ баталіоновъ, за исключеніемъ Финскаго, по 4 | 12 |
| — Гвардейскаго экипажа | 4 |
| — Сводной Саперной бригады | 8 |
| — Лейбъ-Гвардіи Конно-Гренадерскаго полка | 2 |
| — — Драгунскаго полка | 2 |

IV. О чинахъ постояннаго отдѣла.

10) Къ постоянному отдѣлу школы принадлежатъ:

Начальникъ школы.

Два Помощника Начальника школы.

Младшій помощникъ по теоретической части.

Преподаватель тактики.

Адъютантъ.

Казначей, онъ же и квартирмейстеръ.

Два оружейныхъ мастера изъ вольнонаемныхъ, — и

Нестроевые нижніе чины разныхъ званій, въ числѣ, показанномъ по штатной вѣдомости.

11) Начальнику школы подчиняются непосредственно всѣ чины постояннаго и переменяющагося отдѣловъ, а также прикомандированные къ школѣ. Права и власть его по завѣдыванію личнымъ составомъ и вообще по управленію школою опредѣляются въ той степени, въ какой присвоены они Полковому Командиру.

12) Направляя дѣйствія всѣхъ чиновъ постоянного отдѣла школы къ тому, чтобы заведеніе это вполнѣ достигало цѣли и видамъ Правительства къ образованію въ стрѣлковомъ дѣлѣ офицеровъ, присылаемыхъ отъ войскъ, Начальникъ школы неуклонно наблюдаетъ, чтобы обучающіеся офицеры съ наибольшею для себя пользою усваивали преподаваемые въ школѣ предметы и знаніемъ оныхъ были приготовлены въ такой степени, чтобы могли служить хорошими руководителями по стрѣлковой части въ тѣхъ войскахъ, куда они должны возвратиться.

13) Начальникъ школы, освобождаемый отъ обязанности непосредственнаго преподаванія какой-либо одной исключительной отрасли стрѣлковаго дѣла, слѣдитъ за преподаваніемъ всѣхъ вообще предметовъ и наблюдаетъ, чтобы чтеніе лекцій и практическія занятія, дополняя одни другія, имѣли соотвѣтственное и правильное теченіе въ общемъ объемѣ курса школы.

14) Обязанности непосредственнаго преподаванія въ школѣ возлагаются на двухъ помощниковъ. Изъ нихъ одинъ, по теоретической части, читаетъ лекціи о ручномъ оружіи и руководитъ занятіями въ оружейной мастерской и лабораторіи; другой по практической части, обучаетъ цѣльной стрѣлбѣ, гимнастикѣ и фехтованію, а также руководитъ обученіемъ нижнихъ чиновъ.

15) Младшій помощникъ назначается для содѣйствія и пособія помощнику по теоретической части и заступаетъ его мѣсто въ случаѣ отсутствія или болѣзни. Въ его вѣдѣніи находится все оружіе и образцы, принадлежащіе школѣ.

16) Теоретическія правила о дѣйствіи стрѣлковъ и вообще войскъ въ бою преподаются командируемымъ для сего въ школу офицеромъ Генеральнаго Штаба.

17) Адъютантъ и казначей (онъ же и квартирмейстеръ) завѣдываютъ каждый дѣлопроизводствомъ и отчетностію по предметамъ, соотвѣтствующимъ ихъ назначенію. Казначей наблюдаетъ, кромѣ того, за исправнымъ содержаніемъ имущества школы, всѣхъ ея хозяйственныхъ способовъ и самаго помѣщенія.

18) Начальникъ школы и всѣ штабъ и оберъ-офицеры постоянного отдѣла назначаются Высочайшими Приказами, по представленіямъ попечителя школы, за исключеніемъ офицера-преподавателя тактическихъ правилъ, который командируется отъ Генеральнаго Штаба.

19) Мастерские назначаются въ школу по распоряженію Его Импе-

РАТОРСКАГО Высочества Генераль-Фельдцейхмейстера, а писаря по сношенію Начальника Штаба Отдѣльнаго Гвардейскаго Корпуса съ Инспекторскимъ департаментомъ.

20) Штабъ и оберъ-офицеры постоянного отдѣла числятся въ тѣхъ частяхъ, изъ коихъ поступать въ школу, только по спискамъ, не занимая въ оныхъ штатныхъ вакансій.

Они сохраняютъ обмундированіе по формѣ означенныхъ частей, равно пользуются по линіи этихъ частей и производствомъ на вакансіи въ слѣдующіе чины.

Командируемый же для преподаванія тактики офицеръ остается къ комплектъ Генеральнаго Штаба.

21) Нижніе чины постоянного отдѣла, сохраняя также форму обмундированія тѣхъ частей, изъ коихъ поступать, въ списочномъ состояніи оныхъ уже не полагаются.

22) Сверхъ исчисленныхъ въ предъидущихъ параграфахъ чиновъ постоянного отдѣла, въ школу командируются для показанія правилъ гимнастики и фехтованія помощники учителей отъ Отдѣльнаго Гвардейскаго Корпуса.

V. О чинахъ перечняющагося отдѣла.

23) Перемѣняющійся отдѣлъ школы составляютъ офицеры, присылаемые въ одну отъ войскъ для изученія стрѣлковаго дѣла.

24) Ежегодно высылаются офицеры отъ войскъ для обученія въ школѣ, въ слѣдующемъ числѣ:

а) Пѣхотныхъ полковъ:

| | число |
|--|-------|
| Гвардейскаго Корпуса: отъ каждой дивизіи 2, а отъ всѣхъ трехъ | 6 |
| Гренадерскаго и 6-ти Армейскихъ Корпусовъ по 2 отъ каждой дивизіи, а всего отъ 3-хъ Гренадерскихъ и 18-ти Пѣхотныхъ. | 42 |

б) Резервныхъ баталіоновъ:

| | |
|---|----|
| Резервныхъ дивизій 6-ти Армейскихъ Корпусовъ по 2 отъ каждой, а отъ всѣхъ 6-ти. | 12 |
| Резервной Кавказской дивизіи. | 2 |

в) *Стрѣлковыя баталіоны:*

| | |
|--|----|
| Лейбъ-Гвардіи: Его Величества, Царскосельскаго и Императорской Фамиліи, по 1-му отъ каждаго, а отъ всѣхъ | 3 |
| 3-хъ Гренадерскихъ и 18-ти Стрѣлковыхъ, по 1-му отъ каждаго, а отъ всѣхъ | 21 |
| 4-хъ Учебныхъ, по 1-му отъ каждаго, а отъ всѣхъ | 4 |
| Резервныхъ: 1 и 2-го Сводныхъ и Кавказскаго, по 1 отъ каждаго, а отъ всѣхъ. | 3 |

г) *Саперныя баталіоны:*

| | |
|--|---|
| Саперныхъ бригадъ: Сводной, 1 и 2-й, по 1 отъ каждой бригады, а отъ всѣхъ. | 3 |
|--|---|

д) *Линейныя баталіоны:*

| | |
|---|---|
| Отъ 2 Кронштадтскихъ | 1 |
| — Оренбургскихъ первыхъ 6-ти номеровъ | 2 |
| — Сибирскихъ | 2 |
| — Линейныхъ Восточной Сибири | 1 |
| — Финляндскихъ | 1 |

е) *Пѣхотныя войска Кавказской Арміи:*

| | |
|--|---|
| Каждаго изъ 5-ти отдѣловъ по 1, а отъ всѣхъ. | 5 |
|--|---|

ж) *Кавалерійскія полковъ:*

| | |
|---|---|
| Лейбъ-Гвардіи Конно Гренадерскаго и Драгунскаго, отъ обоихъ | 1 |
| Драгунскихъ полковъ 7-ми Легкихъ Кавалерійскихъ дивизій, по 1 отъ каждой дивизіи, а отъ всѣхъ | 7 |

Такимъ образомъ, всего въ школъ должно быть обучающихся офицеровъ 116

Сверхъ того, отъ Флотскихъ Экипажей, по назначенію Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала опредѣляется, имѣть въ школъ 4-хъ офицеровъ, съ содержаніемъ отъ Морскаго вѣдомства.

Примѣчаніе. Резервная Кавказская дивизія командируетъ въ Офицерскую школу опредѣленное число офицеровъ только по возвращеніи съ Кавказа, тажъ какъ по нахожденію при Кавказской Арміи

она должна назначать офицеровъ для образованія въ стрѣлковомъ дѣлѣ въ Кавказскую стрѣлковую школу.

25) Какъ по разчету, изложенному въ предъидущемъ параграфѣ, ежегодно отправляются въ школу офицеры, одинъ отъ каждыхъ двухъ полковъ, а отъ Саперныхъ и Линейныхъ баталіоновъ по 1 отъ нѣсколькихъ баталіоновъ, то Начальствующія лица, отъ которыхъ зависитъ назначеніе въ школу офицеровъ, обязываются соблюдать въ ежегодномъ выборѣ ихъ, очередь между полками и баталіонами.

26) Назначаемые для обученія въ школѣ избираются изъ оберъ-офицеровъ, прослужившихъ не менѣе 2-хъ лѣтъ во фронтѣ, не ограничиваясь чинами и руководствуясь исключительно извѣстною и совершенною готовностію, со стороны избранныхъ, заняться съ пользою изученіемъ предметовъ, преподаваемыхъ въ школѣ, а также условіемъ достаточныхъ способностей къ усвоенію познаній въ стрѣлковомъ дѣлѣ.

27) Офицеры должны быть присылаемы изъ войскъ въ школу, согласно разчету, ко времени начатія учебнаго курса, не ожидая для отправленія ихъ особаго распоряженія.

Если же, по особому распоряженію, разчетъ числу офицеровъ для отправленія на наступающій курсъ долженъ подлежать измѣненію, или новый учебный курсъ предполагается начать ранѣе или позже установленнаго срока, то объ этомъ объявляется по войскамъ въ циркулярѣ Инспекторскаго департамента, по полученіи на сей предметъ благовременнаго увѣдомленія отъ начальства школы.

28) Обучающіеся офицеры, рапортующіеся во время нахождения въ школѣ большими два мѣсяца и болѣе, отчисляются отъ оной и по выздоровленія отправляются, по распоряженію Инспекторскаго департамента, въ свои части.

Офицеры эти, какъ равно и тѣ, кои могутъ быть возвращены въ свои части по недостатку вниманія къ своимъ обязанностямъ, другими офицерами впредь до начала слѣдующаго учебнаго курса уже не замѣщаются.

29) Бытность обучающихся офицеровъ въ Стрѣлковой офицерской школѣ вносится въ формулярные о службѣ ихъ списки.

30) По окончаніи учебнаго курса, трое изъ способнѣйшихъ офицеровъ, съ утвержденія Военнаго Министра, оставляются въ оной еще на одинъ годъ для завѣдыванія обучающимися офицерами.

Для этого все обучающиеся офицеры дѣлятся на три равныя отдѣленія, съ тѣмъ, что на завѣдывающихъ оными возлагается наблюдать за точнымъ выполненіемъ служебныхъ обязанностей обучающимися офицерами, содѣйствовать имъ ближайшими указаціями и руководствомъ въ усвоеніи теоретическихъ познаній, въ правильномъ и успѣшномъ примѣненіи ихъ къ дѣлу, а также руководить ихъ при обученіи нижнихъ чиновъ подъ завѣдываніемъ помощника по практической части.

31) Завѣдывающіе офицерскими отдѣленіями въ числѣ обучающихся не считаются и потому назначеніе въ школу офицеровъ для обученія должно производиться въ полномъ числѣ, независимо отъ оставляемыхъ въ школѣ.

32) По истеченіи годичнаго срока, завѣдывающіе офицерскими отдѣленіями возвращаются въ свои части и на мѣсто ихъ оставляются въ школѣ другіе три офицера изъ прошедшихъ послѣдній учебный курсъ.

33) Завѣдывающіе офицерскими отдѣленіями, на одинаковомъ основаніи съ обучающимися, принадлежатъ къ перемѣняющемуся отдѣлу школы и потому числятся въ комплектѣ своихъ частей.

34) Находясь въ школѣ, офицеры перемѣняющагося состава обязаны участвовать въ общемъ обѣденномъ столѣ вмѣстѣ съ офицерами постояннаго отдѣла.

35) Въ школѣ могутъ заниматься, по желанію, изученіемъ стрѣлковаго дѣла офицеры, не принадлежащіе къ перемѣняющемуся отдѣлу, но безъ права на содержаніе, офицерамъ школы присвоенное.

Допущеніе таковыхъ офицеровъ дѣлается съ разрѣшенія Его Императорскаго Высочества Попечителя школы, но не иначе какъ въ отношеніи тѣхъ только, пребываніе коихъ въ школѣ не отвлекаетъ ихъ отъ исполненія служебныхъ обязанностей въ своихъ частяхъ, какъ напр. офицеровъ, находящихся въ безсрочномъ и срочномъ отпускахъ (послѣдніе только въ продолженіи разрѣшеннаго отпуска), числящихся по роду войскъ безъ должностей и т. п.

VI. О чинахъ, прикомандированныхъ къ школѣ.

36) Стрѣлковая рота Образцоваго Пѣхотнаго полка и нижшіе чины войскъ Гвардіи, высылаемые въ школу по расчету, изложенному въ параграфѣ 9, состоятъ въ прикомандированіи къ школѣ для предостав-

ленія обучающимся въ оной офицерамъ способовъ къ обученію нижнихъ чиновъ и передачі имъ правилъ стрѣлковаго дѣла, равно и для производства при школѣ фронтовыхъ стрѣлковыхъ занятій.

Изъ этихъ же нижнихъ чиновъ употребляются знающіе дѣло для обученія плаванію.

37) Нижніе чины войскъ Гвардіи прикомандировываются къ школѣ на два года, съ тѣмъ, что ежегодно половина ихъ отправляется въ свои частіи и смѣняется другими.

38) Нижніе чины войскъ Гвардіи, какъ равно и высылаемые въ перемѣняющійся составъ Стрѣлковой роты Образцоваго Пѣхотнаго полка, должны быть избираемы непремѣнно изъ грамотныхъ.

39) Въ случаѣ убыли Командира Стрѣлковой роты Образцоваго Пѣхотнаго полка и его Помощника, вакансіи ихъ замѣщаются, по представленію Начальника школы, другими офицерами изъ числа находящихся въ перемѣняющемся отдѣлѣ школы, или Образцоваго полка.

40) Убыль кадровыхъ нижнихъ чиновъ Стрѣлковой роты пополняется назначеніемъ нижнихъ чиновъ перемѣщающагося состава этой роты, также по представленію Начальника школы.

VII. Учебная часть школы.

41) Учебная часть школы управляется Учебнымъ Совѣтомъ, который составляютъ: Начальникъ школы, 2 Помощника и офицеръ Генеральнаго Штаба, преподающій правила тактики.

Младшій Помощникъ по теоретической части есть дѣлопроизводитель Совѣта.

42) Учебный Совѣтъ изыскиваетъ и обсуждаетъ мѣры, служащія къ соотвѣтственному, съ назначеніемъ школы, направленію преподаванія стрѣлковаго дѣла и, на этомъ основаніи, улучшаетъ методу обученія, составляетъ и рассматриваетъ программы теоретическихъ и практическихъ занятій, равно согласуетъ между собою преподаванія разныхъ отраслей стрѣлковаго дѣла, по отношенію къ общей цѣли полного и равносторонняго образованія офицеровъ по всемъ предметамъ стрѣлковой службы.

43) Одобренныя Учебнымъ Совѣтомъ программы утверждаются для принятія ихъ къ руководству Попечителемъ школы, который списокъ

съ одобренныхъ имъ программъ доводить чрезъ Военнаго Министра до Высочайшаго Государа Императора свѣдѣнія.

44) Къ обязанности Учебнаго Совѣта относится также опредѣленіе соответственнаго употребленія денежныхъ суммъ, ассигнуемыхъ на снабженіе школы учебными руководствами и пособиями.

45) Учебный курсъ въ Стрѣлковой офицерской школѣ начинается съ 1-го Ноября и продолжается одинъ годъ.

46) Въ зимнее и начало весенняго времени, именно съ 1-го Ноября по 15-е Апрѣля, обучающимся офицерамъ читаются лекціи о ручномъ оружій и о дѣйствіи стрѣлковъ въ бою.

На первый предметъ назначается 3 лекціи въ недѣлю, а на 2-й предметъ одна лекція въ недѣлю; каждая лекція продолжается 1½ часа.

47) Въ тотъ же періодъ времени обучающіеся офицеры занимаются а) черченіемъ, — одинъ или два раза въ недѣлю; б) изученіемъ, не менше 2-хъ разъ въ недѣлю, исправленія и починки оружія; в) изученіемъ способа правильнаго приготовленія патроновъ, для чего назначается время свободное отъ другихъ занятій.

При лабораторныхъ занятіяхъ офицеры сами изготовляютъ назначаемое для каждаго изъ нихъ количество патроновъ, начиная съ отливки пуля до укладки приготовленныхъ патроновъ въ пачки.

48) За тѣмъ въ свободное отъ лекцій и техническихъ занятій часы, офицеры занимаются обученіемъ нижнихъ чиновъ, подъ руководствомъ Помощника Начальника школы по практической части: 1) теоріи стрѣльбы и обращенію съ оружіемъ; 2) изготовленію патроновъ; 3) прикладкѣ съ разбиваніемъ капсулей; 4) гимнастикѣ, — и 5) фехтованію.

49) Цѣльною стрѣлбою, въ зимнее и начало весенняго времени, офицеры и нижніе чины занимаются исподоволь и преимущественно для поѣрки на дѣлѣ теоретическихъ правилъ и пристрѣлки ружей.

50) Апрѣль мѣсяцъ обучающіеся офицеры употребляютъ для осмотра Пороховаго Завода и Капсюльнаго Заведенія, а также знакомятся на Сестротрѣцкомъ Оружейномъ Заводѣ съ производствомъ оружейнаго дѣла.

51) Время съ 1-го Мая по 15-е Августа употребляется исключительно для практическихъ упражненій: 1) въ цѣльной стрѣлбѣ; 2) въ глазомѣрномъ опредѣленіи разстояній; 3) въ примѣненіи къ мѣстности и маневрированіи малыми частями, и 4) въ искусствѣ плаванія.

52) Всякое ученье съ примѣненіемъ къ мѣстности дѣлается по пред-

положенію и офицеры, командовавшіе частями, обязаны представлять Начальнику школы описаніе маневра, съ приложеніемъ плаза.

53) Подробное распредѣленіе ежедневныхъ занятій и назначеніе для нихъ времени предоставляется Начальнику школы.

У III. Испытаніе офицеровъ и возвращеніе ихъ въ свои части.

54) Въ весеннее время преподаватели производятъ частныя, каждый по своему предмету, испытанія, дабы повтореніемъ пройденнаго подготовить офицеровъ къ практическимъ занятіямъ.

55) Общее теоретическое испытаніе производится съ 15-го Сентября по 15-е Октября.

На этомъ испытаніи каждый офицеръ долженъ: а) отвѣтить отчетливо на данный ему одинъ изъ билетовъ по программѣ и на всѣ предлагаемые по программѣ изустные вопросы; б) представить чертежи и на доскѣ объяснить способъ черченія по назначенной темѣ; в) изготовить патронъ по назначенной системѣ и распредѣлить ходъ данной ружейной починки, осмотра, или приѣма дашной части ружья, и г) представить составленные имъ извлеченія пройденнаго курса, какъ источники, по коимъ долженъ будетъ передавать другимъ усвоенныя свѣдѣнія.

56) Въ Августѣ мѣсяцѣ предъ теоретическимъ испытаніемъ производятся офицерамъ школы испытанія: а) въ продолженіе первой половины мѣсяца—въ глазомѣрномъ опредѣленіи разстояній, въ примѣненіи къ мѣстности и въ искусствѣ плаванія, и б) во второй половинѣ мѣсяца—въ цѣльной стрѣльбѣ.

57) Годичныя испытанія производятся Экзаменною Коммисією, состоящею изъ Начальника школы, 3-хъ Помощниковъ, Преподавателя тактики; кромѣ того, въ эту Коммисію командуются четыре члена, изъ коихъ одинъ отъ Военнаго министерства, другой отъ Артиллерійскаго вѣдомства по назначенію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Фельдцейхмейстера, третій отъ Начальства Стрѣлковыхъ баталіоновъ, по назначенію Его Велико-Герцогскаго Высочества Инспектора оныхъ, и четвертый отъ Гвардейскаго Корпуса, по назначенію Командира сего Корпуса.

Независимо этихъ лицъ, могутъ быть приглашаемы Начальствомъ

школы для присутствованія на испытаніяхъ и другія лица, специально свѣдущія въ предметахъ, относящихся къ стрѣлковому искусству.

58) Предсѣдатель Экзаменной Коммисіи избирается и назначается по усмотрѣнію Его Императорскаго Высочества Попечителя школы.

59) По степени оказанныхъ на испытаніяхъ успѣховъ въ предметахъ теоретическаго знанія стрѣлковаго дѣла, обучающіеся въ школѣ офицеры дѣлятся на 2 разряда:

Къ 1 му разряду относятся офицеры, оказавшіеся по испытаніи усвоившими стрѣлковое дѣло во всѣхъ его видахъ въ отличной степени.

Прочіе затѣмъ, съ успѣхами удовлетворительными, относятся ко 2-му разряду, а не оказавшіе успѣховъ въ удовлетворительной степени—къ разрядамъ не причисляются, о чемъ и показывается въ формулярныхъ спискахъ.

60) Опредѣленіе степени достоинства успѣховъ на испытаніяхъ и отнесеніе, смотря по онымъ, офицеровъ къ тому или другому разряду дѣлается Экзаменною Коммисіею.

61) По окончаніи испытаній, обучающіеся офицеры возвращаются въ свои части, причемъ причисленные по успѣхамъ къ 1-му разряду—удостоиваются къ наградѣ слѣдующими чинами, и при отправленіи въ свои части снабжаются отъ Учебнаго Совѣта Школы особыми свидѣтельствами, которыя вносятся въ формулярные ихъ списки.

62) Обучающіеся офицеры во время нахождения въ школѣ и въ продолженіе года по возвращеніи въ свои части не могутъ быть увольняемы ни въ продолжительные отпуска, ни отъ службы, и исключеніе изъ сего допускается только въ случаѣ тяжелой и неизлечимой болѣзни.

Равно воспрещается назначать ихъ въ своихъ частяхъ въ должности адъютантовъ, казначеевъ и квартирмейстровъ впредь до того, пока не прибудетъ въ часть другой офицеръ, обучавшійся въ школѣ.

63) Нижніе чины, состоящіе прикомандированными въ школѣ, при выпускѣ изъ оной въ свои войска награждаются: а) Унтеръ-офицеры, заслужившіе по успѣхамъ достоинство стрѣлковъ 1-го разряда, — галуною нашивкою вдоль плечеваго погона, — и б) Рядовые, приобрѣтшіе достоинство стрѣлковъ того же разряда, — галуномъ вокругъ обшлаговъ на рукавахъ мундира; но если, кромѣ искусства мѣткой стрѣлбы, достойны и по всѣмъ другимъ отношеніямъ унтеръ-офицерскаго званія, то производятся, взаменъ того, въ унтеръ-офицеры.

IX. СОДЕРЖАНІЕ, ПОМѢЩЕНІЕ И ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ЧАСТЬ ШКОЛЫ.

64) Чины школы довольствуются жалованьемъ и столовыми деньгами, какъ показано въ штатной вѣдомости.

65) Начальнику школы и всѣмъ штабъ и оберъ-офицерамъ постояннаго и перемѣщающагося отдѣловъ, жалованье производится по усиленнымъ окладамъ.

66) Усиленный окладъ жалованья офицерамъ перемѣняющагося отдѣла производится со дня прибытія въ школу и по день исключенія изъ оной въ свои части.

Примѣчаніе. Офицеры сего отдѣла при отправленіи обратно къ своимъ частямъ удовлетворяются жалованьемъ за Сентябрь и Октябрь мѣсяцы.

67) Всѣмъ штабъ и оберъ-офицерамъ, какъ постояннаго, такъ и перемѣняющагося отдѣловъ, квартирные деньги во время пребыванія въ школѣ производятся по чинамъ, съ прибавкою половины оклада къ тому, который определенъ приказомъ по Военному вѣдомству отъ 23-го Марта 1858 года за № 69.

68) Всѣ офицеры, назначенные изъ войскъ для обученія въ школу, получаютъ на проѣздъ въ оную и на обратное отправленіе въ свои части прогоныя деньги изъ Коммисаріата, по чинамъ и по положенію.

69) Таковыя же деньги отпускаются для проѣзда офицерамъ, посылаемымъ на Оружейный и Пороховой заводы и, сверхъ того, во время нахождения на сихъ заводахъ производятся имъ отъ Коммисаріата порціонныя деньги въ сутки: штабъ-офицерамъ — по 1 руб., а оберъ-офицерамъ — по 50 к. сер.

70) Чины кадроваго и перемѣняющагося состава Стрѣлковой роты Образцоваго Пѣхотнаго полка, а также нижніе чины, прикомандированные къ школѣ отъ войскъ Гвардіи, получаютъ все содержаніе по положенію и штатомъ тѣхъ частей, отъ коихъ въ прикомандированіи къ школѣ находятся.

Примѣчаніе. Требованіе и производство коммисаріатскаго довольствія на чиновъ, прикомандированныхъ къ школѣ, остается на обязанности Образцоваго Пѣхотнаго полка и полковъ и баталіоновъ Гвардіи; требованіе же провіантскаго довольствія на упомянутыхъ чиновъ возлагается на Начальство школы.

71) На содержаніе школы отпускаются ежегодно деньги на слѣдующія надобности:

Отъ Коммисаріатскаго вѣдомства:

| | |
|---|--------|
| На приобрѣтеніе книгъ, журналовъ и учебныхъ пособій | 600 р. |
| На приобрѣтеніе учебныхъ принадлежностей для нижнихъ чиновъ | 200 » |
| На класныя принадлежности и на канцелярскіе припасы | 500 » |
| На принадлежности для плаванія | 50 » |
| На постройку мишеней | 400 » |
| На содержаніе мастерской, запасные матеріалы, приобрѣтеніе мастерскихъ инструментовъ и припасовъ и на рабочую одежду. | 500 » |
| На наемъ служителей | 800 » |
| На перевозочныя средства | 200 » |
| На столовую, пекарную и кухонную посуду для нижнихъ чиновъ постоянного отдѣла школы и прикомандированныхъ | 84 » |
| На канцелярскія принадлежности для Стрѣлковой роты Образцоваго полка. | 36 » |

Отъ Артиллерійскаго вѣдомства:

| | |
|---|----------|
| На фехтовальное оружіе и принадлежности. | 250 р. |
| На выдачу премій нижнимъ чинамъ за стрѣльбу | 45р.80к. |
| На приобрѣтеніе новыхъ образцовъ инструментовъ и приборовъ | 250 р. |
| На смазку принадлежащаго школѣ заручнаго оружія и состоящаго въ музеумѣ—деньги по арсенальному положенію. | |

Отъ Инженернаго вѣдомства:

| | |
|---|--------|
| На ремонтъ и возобновеніе мебели | 250 р. |
| На освѣщеніе классовъ, аудиторіи и т. п. | 50 » |
| 72) Учебные артиллерійскіе припасы: порохъ, свинець и капсюли, а также деньги на патронную бумагу и на обсаиваніе патроновъ, начальство школы требуетъ изъ С. Петербургской мѣстной лабораторіи | |

въ слѣдующей ежегодной пропорціи: на каждаго обучающагося офицера 650 боевыхъ патроновъ.

На каждаго обучающагося стрѣлка патроновъ: 100 холостыхъ, 350 боевыхъ и, кромѣ того, 50 капсюлей для обученія спуска курка съ разбиваніемъ капсюля.

73) Помѣщенія школы состоятъ изъ аудиторіи, зала для черченія, бібліотеки, музеума для храненія коллекцій оружія, помѣщенія для офицерскихъ ружей, оружейной мастерской, съ помѣщеніемъ для оружейнаго мастера, столарной, слесарной, кузницы, и лабораторіи.

Порохового погреба для артиллерійскихъ припасовъ не отводится и они хранятся въ отпускаемыхъ школѣ зарядныхъ ящикахъ, а частію въ пороховомъ гробѣ Л. Гв. Гусарскаго полка.

Порядокъ и чистота всѣхъ помѣщеній школы поддерживаются вольными служителями, для найма которыхъ отпускаются школѣ особая сумма въ размѣрѣ, определенномъ 7⁴ параграфомъ.

74) Хозяйственная часть школы управляется Хозяйственнымъ Комитетомъ, состоящимъ изъ 4 членовъ.

Въ члены сего Комитета назначаются одинъ изъ Помощниковъ Начальника школы, Младшій Помощникъ, Казначей и одинъ изъ 3-хъ офицеровъ, завѣдывающихъ офицерскими отдѣленіями; старшій изъ членовъ есть вмѣстѣ съ тѣмъ и Предсѣдатель Комитета.

Всѣ члены, независимо участія въ Хозяйственномъ Комитетѣ, продолжаютъ оставаться и при прямыхъ по ихъ должностямъ обязанностяхъ.

75) Хозяйственный Комитетъ школы руководствуется правилами Хозяйственныхъ Комитетовъ, учрежденныхъ въ видѣ опыта въ нѣкоторыхъ полкахъ Гвардіи.

76) Школѣ присвоивается печать съ Государственнымъ гербомъ, двумя на-крестъ-сложенными ружьями и съ круговою надписью. «Печать Офицерской Стрѣлковой Школы».

**ШТАТНАЯ ВѢДОМОСТЬ О ЧИСЛѢ ЧИНОВЪ, КАКОЕ ПОЛАГАЕТСЯ ВЪ СТРЕЛКОВОЙ
ОФИЦЕРСКОЙ ШКОЛѢ.**

| Званіе чиновъ. | Число чиновъ. | Годовой окладъ содержаія серебромъ каждому. | | | |
|---|---------------------|---|--------------------------|------------|----|
| | | Жалованья. | | Столовыхъ. | |
| | | Рубли. | К. | Рубли. | К. |
| а.) Постоянный отдѣлъ: | | | | | |
| Начальникъ Школы, Генераль- Маіоръ. (Можеть быть и Полковникъ.) | 1 | | | 1401 | » |
| Помощниковъ Начальника Школы, изъ Штабъ-Офицеровъ или Капитановъ: | 1 | } По теоретической части. | } По практической части. | 560 | 40 |
| | | | | 560 | 40 |
| Младшій Помощникъ по теоретической части, Капитанъ. (Можеть быть Штабсъ-Капитанъ.) | 1 | | | 280 | 20 |
| Преподаватель тактики, Штабъ или Оберъ-Офицеръ Генеральнаго Штаба. | (а) 1 | | | 300 | » |
| Адъютантъ, Поручикъ. | 1 | | | 138 | » |
| Казначей, онъ же Квартермистръ Поручикъ. (Адъютантъ и Казначей могутъ быть до чина Капитана включительно.) | 1 | | | 138 | » |
| Итого . . . | 7 | | | | |
| Нестроевыхъ чиновъ: | | | | | |
| Вольнонаемныхъ оружейныхъ мастеровъ: { старшій. | 1 | 800 | | | |
| { младшій. | 1 | 600 | | | |
| Нижнихъ чиновъ: | | | | | |
| Писарей: { старшихъ. | 2 | 27 | 45 | | |
| | { младшихъ. | 4 | 16 | 20 | |

По чинамъ изъ условнаго оклада.

(а) Основной окладъ жалованья офицеру Генеральнаго Штаба производится по штату Генеральнаго Штаба, и затѣмъ по штату школы получаетъ сумму, причитающуюся до условнаго оклада.

| Званіе чиновъ. | Число чиновъ. | Годовой окладъ содержанія серебромъ каждому. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------------------------|--|----|---------------------|----|--------------------------------|----|------------------------------|-----|------------------|---|-------------------|---|----------------------|----|---|----|--|--|
| | | Жалованья. | | Столовыхъ. | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Рублн. | К. | Рублн. | К. | | | | | | | | | | | | | | |
| Лаборантисловъ, унтеръ - офицерскаго званія: <table style="display: inline-table; vertical-align: middle; margin-left: 10px;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding-left: 5px;">старшій .</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding-left: 5px;">младшихъ.</td> </tr> </table> | } | старшій . | } | младшихъ. | 1 | 98 | 10 | | | | | | | | | | | | |
| } | старшій . | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| } | младшихъ. | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | 42 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Рисовальщикъ унтеръ-офицерскаго званія | 1 | 42 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Мастеровыхъ: <table style="display: inline-table; vertical-align: middle; margin-left: 10px;"> <tr> <td style="font-size: 4em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding-left: 5px;">оружейниковъ</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 4em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding-left: 5px;">ложниковъ</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 4em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding-left: 5px;">слесарей</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 4em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding-left: 5px;">кузнецъ</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 4em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding-left: 5px;">токарь</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 4em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding-left: 5px;">столяръ</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 4em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding-left: 5px;">плотниковъ</td> </tr> </table> | } | оружейниковъ | } | ложниковъ | } | слесарей | } | кузнецъ | } | токарь | } | столяръ | } | плотниковъ | 10 | 8 | 70 | | |
| | } | оружейниковъ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | } | ложниковъ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | } | слесарей | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | } | кузнецъ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | } | токарь | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | } | столяръ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| } | плотниковъ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | 8 | 70 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | 8 | 70 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | 8 | 70 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | 8 | 70 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | 8 | 70 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | 8 | 70 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Кашеваръ | 1 | 4 | 95 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Хлѣбобѣецъ | 1 | 4 | 95 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <hr/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Итого нестроевыхъ нижнихъ чиновъ | 36 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| б.) Перемѣняющійся отдѣлъ: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Завѣдывающихъ отдѣленіями обучающихся офицеровъ, Оберъ-Офицеровъ | 3 | По чи- намъ пзѣ усилен- наго ок- лада. | | 138 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Обучающихся Оберъ-Офицеровъ, присылаемыхъ отъ <table style="display: inline-table; vertical-align: middle; margin-left: 10px;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding-left: 5px;">Военно-сухопутнаго вѣдомства .</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding-left: 5px;">Морскаго вѣдомства</td> </tr> </table> | } | | | | | Военно-сухопутнаго вѣдомства . | } | Морскаго вѣдомства | 116 | | | | | | | | | | |
| } | Военно-сухопутнаго вѣдомства . | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| } | Морскаго вѣдомства | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | Содержаніе производится отъ Морскаго вѣдомства. | | | | | | | | | | | | | | | | | |

ПРИМЪЧАНІЯ:

1) Оклады жалованья и столовыхъ денегъ показаны за исключеніемъ указанныхъ вычетовъ: на госпиталь, медикаменты, въ пенсіонный и invalidный капиталы и въ Эмеритальную кассу.

2) Провіантъ и приварочныя деньги нестроевымъ нижнимъ чинамъ постоянного отдѣла школы, кромѣ деньщиковъ, производится одинаково съ нижними чинами войскъ Отдѣльнаго Гвардейскаго Корпуса, въ размѣрѣ, установленномъ приказомъ по Военному вѣдомству отъ 30 Мая 1859 года за № 128.

3) Всѣмъ чинамъ школы, сверхъ содержанія, въ семь штатѣ и положенія о школѣ показаннаго, производится и все прочее довольствіе, существующими законоположеніями определенное.

4) Деньщики штабъ и оберъ-офицерамъ назначаются на основаніи постановленія, объявленнаго въ приказѣ по Военному вѣдомству отъ 26-го Мая 1859 года за № 123.

№ 149. 19-го Сентября, 1859.

Инспекторскій департаментъ объявляетъ при семь по Морскому вѣдомству, доставленное Коммисаріатскимъ департаментомъ постановленіе Адмиралтействъ-Совѣта отъ 2-го сего Сентября ст. 21 338, касательно того, изъ какихъ окладовъ слѣдуетъ выдавать чинамъ деньги на подъемъ при отправленіи на судахъ въ заграничное плаваніа.

Къ № 149. Адмиралтействъ-Совѣтъ, вслѣдствіе представленія Коммисаріатскаго департамента Морскаго Министерства, по журналу отъ 2-го Сентября 1858 г. ст. 21 338, въ поясненіе § а., положенія Высочайше утвержденнаго въ 19 дань Мая 1858 г., о выдачѣ чинамъ, на судахъ состоящимъ, денегъ на подъемъ при отправленіи въ заграничныя плаванія, постановилъ, для руководства на будущее время:

1-е) Что подъ годовымъ окладомъ жалованья, назначеннымъ, по положенію, къ выдачѣ чинамъ на подъемъ, при отправленіи на судахъ въ заграничное плаваніе, слѣдуетъ разумѣть только первоначальное жалованье, получаемое лицомъ по штату или особому назначенію или определенію, безъ включенія въ сіе жалованье какихъ бы то ни было денежныхъ прибавокъ, получаемыхъ лицами за службу.

и 2-е) Что нижнимъ чинамъ, переводимымъ изъ одного званія въ другое, съ сохраненіемъ высшаго, получаемого ими оклада жалованья, согласно Высочайшему повелѣнію, объявленному въ циркулярѣ Инспекторскаго департамента отъ 23 Апрѣля 1833 г. № 193, слѣдуетъ выдавать на подъемъ деньги изъ получаемого ими оклада, а не изъ присвоеннаго званію, въ которомъ состоятъ, такъ какъ и получающимъ за отказъ отъ производства въ офицеры $\frac{1}{3}$ и $\frac{2}{3}$ прапорщичьяго жалованья, деньги на подъемъ выдаются изъ сихъ послѣднихъ окладовъ, а не по званію, ими дѣйствительно носимому.

№ 150. 22-го Сентября, 1859.

Инспекторскій департаментъ объявляетъ при семъ по Морскому вѣдомству, доставленное Кораблестроительнымъ департаментомъ положеніе Адмиралтействъ-Совѣта, отъ 2-го Сентября № 21 342, относительно отпуска на суда ремонтныхъ денегъ для поддержанія на нихъ позолоты.

Къ № 150. Въ разрѣшеніе представленія Кораблестроительнаго департамента № 9254, относительно отпуска на суда ремонтныхъ денегъ для поддержанія позолоты, Адмиралтействъ-Совѣтъ журналомъ 2-го сего Сентября № 21 342, положилъ: ремонтныя деньги на позолоту отпускать на пороходы: «Гремящій», «Камчатка», «Олафъ», «Грозящій» и «Рюрикъ» по тридцати пяти рублей серебромъ на каждый, а на яхту «Штандартъ» по двести рублей серебромъ въ годъ; на позолоту же походныхъ церквей, гдѣ таковыя состоятъ на судахъ, отпускать ежегодно по пяти рублей, если судно назначено въ кампанію.

№ 151. 23-го Сентября, 1859.

Инспекторскій департаментъ дѣлаетъ извѣстнымъ по Морскому вѣдомству, прилагаемое при семъ объявленіе Коммисаріатскаго департамента, о правилахъ требованія добавочныхъ квартирныхъ денегъ.

Къ № 151. Во избѣжаніе затрудненій, встрѣчаемыхъ при отпускѣ добавочныхъ квартирныхъ денегъ, положенныхъ чинамъ Морскаго вѣдомства Высочайше утвержденнымъ въ 15 день Іюня 1859 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, Коммисаріатскій департаментъ Морскаго министерства, въ дополненіе къ циркуляру Инспекторскаго департамента того

же Министерства отъ 19 Августа текушаго года № 137, имѣть честь объявить по Морскому вѣдомству, для свѣдѣнія и руководства: что чины Морскаго вѣдомства, уволенные для службы на коммерческихъ судахъ, вышедшіе въ отставку, перешедшіе въ другія вѣдомства, наследники лицъ, умершихъ на службѣ, съ требованіями своими объ отпускѣ добавочныхъ квартирныхъ денегъ, если таковыя будутъ слѣдовать имъ за какое либо время 1858 и 1859 года, должны обращаться въ тѣ команды, въ которыхъ состояли на службѣ до увольненія на коммерческія суда, или въ отставку и въ другія вѣдомства, а умершіе родители, мужья или родственники до дня смерти, или же представляли бы въ Коммисаріатскій департаментъ удостовѣренія отъ Командировъ тѣхъ командъ, что выдача квартирныхъ денегъ дѣйствительно имъ слѣдуетъ и что отъ командъ таковыхъ денегъ требовано на нихъ не будетъ. При чемъ обозначать по какому именно чину слѣдуютъ въ выдачу добавочныя квартирныя деньги.

№ 152. 29-го Сентября, 1859.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, по положенію 10 сего Сентября ст. 21 351, постановилъ: такъ какъ Высочайше утвержденная 25 Апрѣля 1856 г. табель, опредѣляя кондукторамъ 1-го класса и изъ дворянъ столовыя деньги по двадцати руб. сер. на первую шестимѣсячную кампанію, не дѣлаетъ исключенія изъ сего правила для таковыхъ же кондукторовъ Корпуса Инженеръ-Механиковъ, то въ довольствіи столовыми деньгами кондукторовъ Корпуса Инженеръ-Механиковъ руководствоваться точною силою приведенной Высочайше утвержденной таблицы.

О такомъ положеніи Адмиралтействъ-Совѣта Инспекторскій департаментъ имѣть честь объявить по Морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и руководству.

№ 153. 29-го Сентября, 1859.

По приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, Инспекторскій департаментъ объявляетъ симъ по Морскому вѣдомству, къ свѣдѣнію и руководству, что при составленіи по Морскому вѣдомству формулярныхъ списковъ о службѣ офицеровъ изъ финляндскихъ уроженцевъ, должны быть показываемы финляндскими дворянами только тѣ, которые представляютъ свидетельства Финляндскаго Рыцарскаго Дома

о дворянскомъ ихъ происхожденіи, такъ какъ въ Финляндіи только такіа лица считаются дворянами, которые записаны по означенному дому.

№ 154. 30-го Сентября, 1859.

Его Императорское Высочество Генераль-Адмираль повелѣть изволилъ, чтобы на будущее время, ходъ (pitch) винта, назывался *шагъ* винта, для отличія отъ слова ходъ, —выражающаго движеніе самаго судна, и для избѣжанія случающихся отъ того повтореній одного и того же слова.

О таковой волѣ Его Императорскаго Высочества, сообщенной Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ, Инспекторскій департаментъ имѣеть честь объявить по флоту, для свѣдѣнія и руководства.

№ 155. 30-го Сентября, 1859.

Его Императорское Высочество Генераль-Адмираль, согласно съ Высочайшимъ повелѣніемъ, послѣдовавшимъ по Военно-сухопутному вѣдомству, приказаль уволить по всему Морскому вѣдомству нижнихъ чиновъ въ домовый отпускъ по 15 Марта 1860 года, на слѣдующихъ основаніяхъ:

Изъ полныхъ Флотскихъ экипажей по 12 человѣкъ.

Изъ кадровыхъ экипажей и прочихъ командъ по расчету, съ каждой тысячи человѣкъ, по 12 человѣкъ.

№ 156. 3-го Октября, 1859.

Его Императорское Высочество Генераль-Адмираль приказать изволилъ: нижнимъ чинамъ флота, при исполненіи обязанностей службы, при палахахъ, непременно быть въ круглыхъ шляпахъ.

№ 158. 8-го Октября, 1859.

Назначается: Корпуса Инженеръ-Механиковъ, Прапорщикъ Абрашкевичъ 1-й, въ 3-ю Флотскую дивизию.

Перемѣщаются: Младшій Контролеръ Строительнаго департамента,

Титулярный Совѣтникъ **Мессъ**, Старшимъ чиновникомъ особыхъ порученій при Кораблестроительномъ департаментѣ, съ 4-го сего Октября. Младшіе врачи: бывшаго 5-го Ластоваго экипажа, Коллежскій Ассесоръ **Райнишъ**, во 2-й; Флотскихъ экипажей, Титулярные Совѣтники: 35-го, **Павлицкій**, въ 12-й и 43-го, **Поповъ**, въ 9-й, Флотскіе экипажи. Лекари: 9-го, **Квицинскій**, въ 3-ю роту 3-го Ластоваго экипажа. Младшіе Ординаторы Кронштадтскаго Морскаго госпиталя: **Жуковскій**, въ Ижорскій Морской госпиталь,—все пять тѣми же званіями; **Сикорскій**, Младшимъ врачомъ въ 6-й Рабочій экипажъ,—все шесть съ 30-го минувшаго Сентября.

№ 159. 9-го Октября, 1859.

Инспекторскій департаментъ объявляетъ по Морскому вѣдомству, что нижніе чины, подлежащіе увольненію отъ службы по сокращенному сроку, на основаніи приказа Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, отъ 12 прошлаго Сентября № 84, должны быть уволены по общему постановленію, къ 1-му Января 1860 года.

№ 160. 10-го Октября, 1859.

Инспекторскій департаментъ дѣлаетъ извѣстнымъ по Морскому вѣдомству, прилагаемое объявленіе Гидрографическаго департамента, объ означеннн створной линіи маяковъ, находящихся на Николаевской батарее (*Кроншлотъ*):

Къ № 160. Отъ Гидрографическаго департамента Морскаго министерства, къ свѣдѣнію мореплавателей, посѣщающихъ Кронштадтскій портъ, симъ объявляется что для отличія находящагося на Николаевской батарее (*Кроншлотъ*) западнаго или нижняго маяка отъ другихъ Кроншлотскихъ зданій, по створной линіи этого маяка, съ восточнымъ или верхнимъ маякомъ упомянутой же батареи, проведена, на западной вѣншей сторонѣ стѣнки Кроншлота, отъ верхней ея грани до воды, бѣлая полоса, длиною въ 18, а шириною въ 6 англійскихъ футъ, и сверхъ того западная сторона нижняго маяка окрашена такою же бѣлою краскою.

№ 161. 12-го Октября, 1859.

Инспекторскій департаментъ, усматривая изъ донесеній начальниковъ командъ Морскаго вѣдомства, что нѣкоторые изъ нихъ увольняютъ ниж-

нихъ чиновъ въ отставку ранѣ Декабря мѣсяца, считаетъ необходимымъ объявить, что на точномъ основаніи 1-го § первой части Положенія 14-го Августа 1856 года, увольненіе нижнихъ чиновъ въ отставку, за выслугу обязательнаго числа лѣтъ, должно быть производимо не ранѣ какъ къ 1-му Января каждаго года, къ которому будетъ истекать срокъ выслуги.

№ 163. 14-го Октября, 1859.

Инспекторскій департаментъ объявляетъ при семъ по Морскому вѣдомству, доставленныя изъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета правила, относительно испытанія въ пробномъ плаваніи принимаемыхъ въ казну механизмовъ.

Къ № 163. Для отвращенія затрудненій, встрѣчаемыхъ при испытаніи совершенной готовности и дѣйствія механизмовъ, въ пробномъ плаваніи, изготовляемыхъ какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ заводахъ, Кораблестроительный Техническій Комитетъ, по журналу своему, отъ 3-го Октября 1859 г. № 1241, утвержденному Его Высокопревосходительствомъ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, имѣетъ честь объявить къ непремѣнному исполненію по Морскому вѣдомству, что: по окончательной установкѣ механизма на судно, когда о томъ извѣщено будетъ отъ заводчика, Командиръ судна, съ заводскимъ механикомъ, долженъ, кромѣ пробы въ гавани, производить еще (если понадобится) по силѣ § 210 Морскаго Устава, нѣсколько непродолжительныхъ рейсовъ на рейдѣ, независимо отъ служебныхъ назначеній судна, чтобы совершенно осмотрѣться, и послѣ того уже, съ удостовѣренія заводчика о готовности механизма къ окончательному испытанію, увѣдомлять Кораблестроительный Техническій Комитетъ для назначенія Коммисіи, въ такое время, чтобы въ случаѣ замѣчанія Коммисіи о какихъ либо неисправностяхъ, оставалась еще возможность заводчику успѣть устранить ихъ прежде отправленія судна въ дальнее плаваніе. При этомъ однако же, со стороны Командира должно быть сдѣлано предварительное удостовѣреніе въ томъ, что механизмъ на ввѣренномъ ему суднѣ снабженъ всѣмъ требуемымъ по контракту.

II.

ОФИЦІАЛЬНЫЯ СТАТЬИ И ИЗВѢСТІЯ.

ДѢЯТЕЛЬНОСТЬ АДМИРАЛТЕЙСТВЪ

ВЪ ЦАРСТВОВАНІЕ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ I.

Для комплектованія Балтійскаго флота и снабженія Астраханскаго порта и Камчатки судами, съ 1825 по 1852 годъ включительно (когда у насъ строились собственно только парусныя военныя суда и колесныя пароходы), дѣятельностію всѣхъ Адмиралтействъ нашихъ въ С. Петербургѣ, Кронштадтѣ, Архангельскѣ, Астрахани и въ Камчаткѣ, было построено:

| | |
|---|----|
| Три-дечныхъ 100 пуш. кораблей | 4 |
| Дву-дечныхъ 84 пуш. кораблей | 11 |
| » 74 пуш. кораблей | 29 |
| Фрегатова: большаго размѣра (44—52 пуш.) | 25 |
| въ томъ числѣ 1 винтовой. | |
| » малаго размѣра (для Морскаго Кадетскаго Корпуса и Учебнаго Морскаго Экипажа) | 7 |
| Бриговъ (20 пуш.) | 34 |

| | |
|---|----|
| Транспортовъ (отъ 250 до 650 тон.) | 39 |
| Шкунъ | 21 |
| Пароходо-фрегатовъ (240—400 силъ) | 8 |
| Пароходовъ малыхъ (30—100 силъ) | 20 |
| Гребныхъ канонерскихъ лодокъ, іолю, канонерскихъ ботовъ, пловучихъ батарей и бомбардирскихъ лодокъ | 76 |
| Маячныхъ судовъ | 4 |
| Яхтенныхъ судовъ | 14 |
| Требакъ | 2 |
| Корабельныя камели | 1 |
| Разныхъ портовыхъ грузовыхъ судовъ и ботовъ | 52 |

Возобновлено тимберовкой.

а) Въ Кронштадтскихъ докахъ:

| | |
|---|----|
| Три-дечныхъ 100 пуш. кораблей | 3 |
| Дву-дечныхъ 84 пуш. кораблей | 8 |
| » 74 пуш. кораблей | 11 |
| Фрегатовъ большаго размѣра | 9 |
| Фрегатъ (Морскаго Кадетскаго Корпуса) | 1 |
| Корветъ | 1 |
| Бриговъ | 6 |
| Пароходо-фрегатовъ | 3 |

б) Въ С. Петербургѣ, на элингахъ:

| | |
|---|----|
| Фрегатовъ (Морскаго Кадетскаго Корпуса) | 3 |
| Бриговъ | 7 |
| Транспортъ | 1 |
| Шкуна | 1 |
| Тендеровъ | 2 |
| Пароходовъ малаго размѣра | 4 |
| Яхтенныхъ судовъ | 4 |
| Маячное судно | 1 |
| Гребныхъ канонерскихъ лодокъ и іолю | 9 |
| Разныхъ портовыхъ грузовыхъ судовъ | 20 |

Строеніе и тимберованіе всѣхъ исчисленныхъ судовъ, въ каждомъ Адмиралтействѣ производилось ежегодно, въ слѣдующей постепенности:

Въ 1825 году.**Заложены:**

Въ С. Петербургъ: на Охтенской верфи: 74 пуш. корабль «Александръ Невскій, 16 пуш. бриги: «Моллеръ», «Сенявинъ» и 12 пуш. яхта «Дружба».

Въ Архангельскъ: пароходъ «Спѣшный».

Спущены на воду:

Въ С. Петербургъ: въ Главномъ Адмиралтействѣ, 84 пуш. корабль «Гангудъ», заложанный въ 1822 году.

На Охтенской верфи: 24 пуш. фрегатъ «Россія», заложанный въ 1824 году, и транспортъ «Кроткій», заложанный въ 1824 году.

Въ 1826 году.**Заложены:**

Въ С. Петербургъ: въ Главномъ Адмиралтействѣ— 110 пуш. корабль «Императоръ Александръ I».

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 84 пуш. корабль «Императрица Александра» и маячное судно.

На Охтенской верфи: 74 пуш. корабль «Великій Князь Михаилъ», 20 пуш. бриги: «Усердіе» и «Охта».

Въ Архангельскъ: 44 пуш. фрегаты: «Марія», «Ольга» и «Александра».

Спущены на воду:

Въ С. Петербургъ: на Охтенской верфи: 74 пуш. корабль «Александръ Невскій», заложанный въ 1825 году; 20 пуш. бриги: «Моллеръ» и «Сенявинъ», заложены въ 1825 г.; яхта «Дружба», заложанная въ 1825 году.

Въ Архангельскъ: двѣ шкуны «№ 1» и «№ 2», заложены въ томъ же году, и пароходъ «Спѣшный», заложанный въ 1825 г.

Сверхъ того построены еще: *при Ижорскихъ заводахъ* пароходъ «Ижора», заложенный въ 1824 году, и на *Лодейнопольской верфи*: 10 канонерскихъ лодокъ, заложенные въ 1826 году.

Въ 1827 году.

Заложены:

Въ С. Петербургъ: въ Главномъ Адмиралтействѣ: 110 пуш. корабль «Императоръ Петръ I» и 44 пуш. фрегатъ «Елисавета».

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 84 пуш. корабль «Эмгейтенъ» и 44 пуш. фрегатъ «Екатерина».

На Охтенской верфи: 74 пуш. корабль «Арсисъ», 44 пуш. фрегатъ «Княгиня Ловичъ», 24 пуш. фрегатъ «Надежда», 20 пуш. бриги: «Телемакъ» и «Улиссъ».

Въ Архангельскъ: 74 пуш. корабли: «Кацбахъ» и «Кульмъ».

Спущены на воду:

Въ С. Петербургъ: въ Главномъ Адмиралтействѣ, 110 пуш. корабль «Императоръ Александръ I», заложенный въ 1826 году.

Въ Новомъ Адмиралтействѣ—84 пуш. корабль «Императрица Александра», заложенный въ 1826 году.

На Охтенской верфи: 74 пуш. корабль «Великій Князь Михаилъ», заложенный въ 1826 году; 20 пуш. бриги: «Охта» и «Усердіе», заложенные въ 1826 г.

Въ Архангельскъ: 44 пуш. фрегаты: «Марія», «Ольга» и «Александръ» заложенные въ 1826 году.

Въ Астрахани: 12 пуш. бриги: «Эриванъ», «Абаст-Абадъ», «Сардаръ-Абадъ» и «Таврисъ», и 8 пуш. «Міана».

Кромѣ сего построены еще: въ *Охотскъ*—транспортъ «Николай»; въ *Иркутскъ*—транспортъ «Ермакъ»; *при Александровскомъ литейномъ заводѣ*—пароходъ «Надежда», заложенный въ томъ же году; и на *Лодейнопольской верфи*:—10 канонерскихъ лодокъ, заложенные въ 1827 году.

Въ 1828 году.

Заложены:

Въ С. Петербургъ: въ Главномъ Адмиралтействѣ: 110 пуш. корабль «Св. Георгій Побѣдоносець» и 44 пуш. фрегатъ «Принцъ Оранскій».

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 84 пуш. корабль «Полтава» и 44 пуш. фрегатъ «Нева».

На Охтенской верфи: 74 пуш. корабль «Бріентъ», 44 пуш. фрегатъ «Анна», 20 пуш. бриги: «Парисъ», «Гекторъ» и «Аякъ».

Въ Архангельскъ: 74 пуш. корабли: «Лѣсной» и «Нарва», 44 пуш. фрегатъ «Венусъ» и транспортъ «Двина».

Въ Свеаборгъ: 14 пуш. шкуна «Снѣгъ».

Спущены на воду:

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 84 пуш. корабль «Эмгейтень», заложанный въ 1827 году; 44 пуш. фрегатъ «Екатерина», заложанный въ 1827 году, и маячное судно, заложное въ 1826 году.

Въ Главномъ Адмиралтействѣ: 44 пуш. фрегатъ «Елисавета», заложанный въ 1827 году.

На Охтенской верфи: 74 пуш. корабль «Арсисъ», заложанный въ 1827 году; 44 пуш. фрегатъ «Княгиня Ловичъ» заложанный въ 1827 году; 24 пуш. корпусный фрегатъ «Надежда», заложанный въ 1827 году; 20 пуш. бриги: «Телемакъ» и «Улиссъ», заложены въ 1827 году; пароходы: «Опытъ», «Охта» и «Нева», заложены первый въ 1827 г., а два послѣднихъ въ 1828 году.

Въ Кронштадтъ: 20 пуш. бригъ «Фениксъ» и 14 пуш. шкуна «Радуга», заложены въ 1828 году, и одна канонерская лодка, заложная въ 1827 году.

Въ Архангельскъ: 74 пуш. корабли: «Кацбахъ» и «Кульмъ», заложены въ 1827 году.

Въ Астрахани: 8 пуш. бриги: «Туркманчай», «Арбедиль»

и «Джеванбулакъ», заложенные въ 1827 году; парходы: «Кура» и «Араксъ», заложенные въ 1827 году.

Сверхъ того построено: на *Лодейнопольской верфи*: 10 канонерскихъ лодокъ, заложенные въ 1828 году.

Въ 1829 году.

Заложены:

Въ *С. Петербургъ*: въ Главномъ Адмиралтействѣ: 44 пуш. фрегаты: «Юнона» и «Помона».

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 74 пуш. корабль «Смоленскъ», 44 пуш. фрегатъ «Церера» и маячное судно.

На Охтенской верфи: 74 пуш. корабль «Березина»; 44 пуш. фрегатъ «Беллона» и 12 пуш. люгера: «Ораніенбаумъ» и «Петергофъ».

Въ *Архангельскъ*: 74 пуш. корабли: «Бородино» и «Красной».

Введенъ въ докъ для тимберовки.

Въ *Кронштадтъ*: 74 пуш. корабль «Прохоръ».

Спущены на воду:

Въ *С. Петербургъ*: въ Главномъ Адмиралтействѣ: 110 пуш. корабли: «Императоръ Петръ I» и «Св. Георгій Побѣдоносецъ», заложенные, первый въ 1827 г. а послѣдній въ 1828 году; 44 пуш. фрегатъ «Принцъ Оранскій», заложенный въ 1828 году. (*)

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 84 пуш. корабль «Полтава», заложенный въ 1828 г.; 44 пуш. фрегатъ «Нева», заложенный въ 1828 году.

На Охтенской верфи: 74 пуш. корабль «Бріенъ», 44 пуш. фрегатъ «Анна», 20 пушечн. бриги: «Аякъ», «Парисъ» и «Гекторъ», заложены всѣ въ 1828 г.; 12 пуш. люгера: «Ораніенбаумъ» и «Петергофъ», заложенные въ 1829 году.

(*) Фрегатъ «Принцъ Оранскій» «впослѣдствіи названъ «Король Нидерландскій».

Въ *Архангельскѣ*: 74 пуш. корабли: «Лѣсной» и «Нарва», 44 пуш. фрегатъ «Венусъ» и 30 пуш. транспортъ «Двина», заложенные всѣ въ 1828 году.

Въ *Астрахани*: транспорты: «Донъ» и «Донецъ», заложенные въ 1829 году.

Въ *Свеаборгѣ*: 14 пуш. шкуна «Снѣгъ», заложенная въ 1828 году.

Сверхъ того построено: въ *Охотскѣ*: транспортъ «Камчатка», заложенный въ 1828 году; на *Лодейнопольской верфи*: 14 пуш. шкуны: «Стрѣла», «Гонецъ», «Вихрь» и «Молнія», заложенные въ 1829 году; 10 канонерскихъ лодокъ, заложенныхъ въ томъ же году.

Въ 1830 году.

Заложены:

Въ *С. Петербургѣ*: въ Главномъ Адмиралтействѣ: 20 пуш. бригъ «Патроклъ».

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 84 пуш. корабль «Нетронь-Меня».

На *Охтенской верфи*: 20 пуш. бригъ «Диомидъ», 12 пуш. люгера: «Нева» и «Стрѣльна», 16 пуш. шкуна «Градъ», 12 пуш. тендеръ «Лебедь», 200 сильный пароходъ «Геркулесъ», 8 пуш. требака «Тосна».

Въ *Архангельскѣ*: 74 пуш. корабль «Память Азова» и 44 пуш. фрегатъ «Касторъ».

Спущены на воду:

Въ Главномъ Адмиралтействѣ: 44 пуш. фрегаты «Юнона» и «Помона», заложенные въ 1829 г.

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 74 пуш. корабль «Смоленскъ», 44 пуш. фрегатъ «Церера» и маячное судно, заложенные всѣ въ 1829 году.

На *Охтѣ*: 74 пуш. корабль «Березина», заложенный въ 1829 году; 44 пуш. фрегатъ «Беллона» и требака «Тосна», заложенные: первый въ 1829 г., а послѣдняя въ 1830 году.

Въ Новой Голландіи: канонерскія іолы: «Мойка» и «Фонтанка», и требака «Нарова», заложенные въ 1830 году.

Въ Архангельскѣ: 74 пуш. корабли: «Бородино» и «Красной», заложенные въ 1829 году.

Сверхъ того построено: *На Лодейнопольской верфи*: 10 канонерскихъ лодокъ, заложенные въ 1830 г.

Выведёнъ изъ дока.

Въ Кронштадтѣ: оконченный тимберовкою 74 пуш. корабль «Прохоръ», введенный въ докъ въ 1829 году.

Въ 1831 году.

Заложены:

Въ *Санктпетербургѣ*: въ Главномъ Адмиралтействѣ: 44 пуш. фрегатъ «Прозерпина» и транспортъ «Либава».

На Охтенской верфи: 52 пуш. фрегатъ «Паллада», 90 сил. пароходъ «Александрія» и транспортъ «Виндава».

Въ *Архангельскѣ*: 74 пуш. корабль «Орель», 44 пуш. фрегатъ «Амфитрида» и транспортъ «Соломбала».

Введены въ докъ для тимберовки:

Въ Кронштадтѣ: 74 пуш. корабль «Иезекииль», 44 пуш. фрегаты: «Ольга» и «Марія».

Спущены на воду:

Въ *С. Петербургѣ*: Въ Главномъ Адмиралтействѣ 20 пуш. бригъ «Патрокль», заложенный въ 1830 г., и 3 пуш. канонерская лодка, заложенная въ 1830 году.

На Охтѣ: 20 пуш. бригъ «Диомидъ», 16 пуш. шкуна «Градъ», 12 пуш. тендеръ «Лебедь», 14 пуш. люгеръ «Стрѣльна», 12 пуш. яхта «Нева» и 20 силн. пароходъ «Геркулесъ», заложенные всѣ въ 1830 году.

Въ Архангельскѣ: 74 пуш. корабль «Память Азова» и 44 пуш. фрегатъ «Касторъ», заложенные въ 1830 году, и транспортъ «Кола», заложенный въ 1831 г.

Въ 1832 году.**Заложены:**

Въ С. Петербургѣ: въ Главномъ Адмиралтействѣ: 44 пуш. фрегатъ «Діана».

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 84 пуш. корабль «Владиміръ» и одна канонерская лодка.

На Охтенской верфи: 74 пуш. корабль «Фершампенуазъ», одна канонерская и одна бомбардирская лодки.

Въ Архангельскѣ: 74 пуш. корабль «Остроленка».

Спущены на воду:

Въ С. Петербургѣ: Въ Главномъ Адмиралтействѣ: 44 пуш. фрегатъ «Прозерпина» и транспортъ «Либава», заложенные въ 1831 г. и 3 канонерскія лодки, заложенные въ томъ же году.

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 74 пуш. корабль «Нетронь-Меня», заложенный въ 1830 году.

На Охтенской верфи: 44 пуш. фрегатъ «Паллада», и пароходъ «Александрія» заложенные въ 1831 году, и транспортъ «Виндава», заложенный въ 1831 году.

Въ Новой Голландіи: 3 канонерскія лодки, изъ обдѣланныхъ на Охтенской верфи членовъ, заложенные въ томъ же году.

Въ Архангельскѣ: 44 пуш. фрегатъ «Амфитрида», транспортъ «Соломбала» и судно для подъема изъ воды якорей, заложенные всѣ въ 1831 г.

Въ Астрахани: транспортъ «Эмба».

Въ Кронштадтѣ: выведенъ изъ дока, тимберованный 74 пуш. корабль «Иезекіиль», введенный въ докъ въ 1831 году.

Въ 1833 году.**Заложены:**

Въ С. Петербургѣ: въ Новомъ Адмиралтействѣ. 84 пуш. корабль «Лефортъ», 20 пуш. бригъ «Казарскій» и одинъ канонерскій іоль.

На Охтенской верфи: 44 пуш. фрегатъ «Аврора», 20 пуш. бригъ «Агамемнонь», 24 пуш. фрегатъ «Вѣрность» и 16 пуш. шкуна «Дождь».

Въ *Архангельскѣ*: 20 пуш. бриги: «Пріамъ» и «Филоктетъ» и транспортъ «Гапсаль».

Спущены на воду:

Въ Главномъ Адмиралтействѣ: 44 пуш. фрегатъ «Діана», заложенный въ 1832 году.

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 84 пуш. корабль «Владиміръ» канонерская лодка, заложенные въ 1832 году, и канонерскій іоль, заложенный въ 1833 году.

На Охтѣ: 74 пуш. корабль «Фершампенуазъ», заложенный въ 1832 г. и 4 грузовыхъ бота, заложенные въ томъ же году.

Въ Новой Голландіи: 6 грузовыхъ ботовъ и дозорная лодка.

Въ *Архангельскѣ*: 74 пуш. корабль «Орель», заложенный въ 1831 году; транспорты: «Онѣга» и «Мезень» и судно подъ чистительную машину.

Въ *Астрахани*: транспортъ «Черепаша».

Въ Кронштадтѣ: выведены изъ дока, тимберованные 44 пуш. фрегаты: «Ольга» и «Марія».

Въ 1834 году.

З а л о ж е н ы :

Въ *С. Петербургѣ*: въ Главномъ Адмиралтействѣ: 24 пуш. фрегатъ «Постоянство» и 5 пуш. пловучая батарея «Гремящая».

На Охтенской верфи: 24 пуш. фрегатъ «Отважность» и 75 сильн. пароходъ «Мирный».

На Галерномъ Островкѣ: камели, для проводки большихъ кораблей.

Въ *Архангельскѣ*: 74 пуш. корабль «Лейпцигъ», 44 пуш. фрегатъ «Мельпомена», 20 пуш. бригъ «Несторъ», и транспортъ «Волховъ».

ВВЕДЕННЫ ВЪ ДОКЪ ДЛЯ ТИМБЕРОВКИ:

Въ Кронштадтѣ: 84 пуш. корабль «Гангудъ», 74 пуш. корабль «Великій Князь Михайль» и 20 пуш. бригъ «Усердіе».

СПУЩЕНЫ НА ВОДУ:

Въ *С. Петербургѣ*: Въ Главномъ Адмиралтействѣ: 24 пуш. корпусный фрегатъ «Постоянство» и пловучая батарея «Гремящая», заложенные въ томъ же году.

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 20 пуш. бригъ «Казарскій», заложенный въ 1833 году.

На Охтенской верфи: 24 пуш. фрегаты: «Вѣрность» и «Отважность», заложенные первый въ 1833 г. а послѣдній въ 1834 году; 20 пуш. бригъ «Агамемнонъ» и 16 пуш. шкуна «Дождь», заложенные въ 1833 году; 3 пуш. канонерская лодка и бомбардирская лодка, заложенные въ 1832 году.

Въ Новой Голландіи: 2 пуш. гребная шкуна и 1 пуш. дозорная лодка.

Въ *Архангельскѣ*: 74 пуш. корабль «Остроленка», заложенный въ 1832 г.; 20 пуш. бриги: «Пріамъ» и «Филоктеть», и транспортъ «Гапсаль», заложенные въ 1833 году.

Въ *Астрахани*: транспортъ «Ураль».

Въ *Иркутскѣ*: транспортъ «Иркутскъ».

ВЪ 1835 ГОДУ.

ЗАЛОЖЕНЫ:

Въ *С. Пешербургѣ*: въ Главномъ Адмиралтействѣ: 20 пуш. бриги: «Палинуръ» и «Антеноръ», транспортъ «Ока» и 240 сильн. пароходъ «Богатырь».

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 84 пуш. корабль «Вола» и транспортъ «Молога».

На Охтенской верфи: 74 пуш. корабль «Константинъ» пассажботъ «Павлинъ» и два грузовыхъ бота.

Въ *Кронштадтѣ*: лоцъ-судно «Тритонъ».

Въ Архангельскѣ: 16 пуш. шкуна «Метеоръ», и транспортъ «Печора».

ПОДНЯТЫ НА ЭЛИНГЪ ДЛЯ ТИМБЕРОВКИ:

Въ С. Петербургѣ: на Охтенской верфи: яхта «Дружба» и люгеръ «Петергофъ».

ВВЕДЕНЫ ВЪ ДОКЪ ДЛЯ ТИМБЕРОВКИ:

Въ Кронштадтѣ: 44 пуш. фрегатъ «Екатерина» и 24 пуш. фрегатъ «Надежда», 20 пуш. бригъ «Охта» и 16 пуш. бригъ «Коммерстраксъ» (*).

СПУЩЕНЫ НА ВОДУ:

Въ С. Петербургѣ: въ Главномъ Адмиралтействѣ: 20 пуш. бриги: «Палинуръ» и «Антеноръ» и транспортъ «Ока», заложенные въ томъ же году.

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 84 пуш. корабль «Лефортъ», заложенный въ 1833 году, и транспортъ «Молога», заложенный въ 1835 году.

Въ Новой Голландіи: 4 пуш. голландскій канонерскій ботъ и девять 2 пуш. канонерскихъ лодокъ, заложенные въ 1835 году.

На Галерномъ Островѣ: корабельныя камели заложенныя въ 1834 году.

На Охтѣ: 44 пуш. фрегатъ «Аврора», заложенный въ 1833 г., пароходъ «Мирный» и два одномачтовыхъ бота.

Въ Архангельскѣ: 20 пуш. бригъ «Несторъ» и транспортъ «Волховъ», заложенные въ 1833 году.

Въ Астрахани: 12 пуш. бригъ «Баку», транспортъ «Терекъ» и пароходъ «Астрабадъ», заложенные въ томъ же году.

(*) Взять въ плѣнъ отъ Шведовъ въ 1808 г.

ВЫВЕДЕНЫ ИЗЪ ДОКА:

Въ Кронштадтѣ: построенное лоцъ-судно «Тритонъ», Тимберованные: 74 пуш. корабль «Великій Князь Михайлъ», 20 пуш. бриги: «Усердіе» и «Охта».

Въ 1836 году.

ЗАЛОЖЕНЫ:

Въ С. Петербургѣ: въ Главномъ Адмиралтействѣ: 60 сильн. пароходы: «Поспѣшный» и «Быстрый».

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 120 пуш. корабль «Россія» (въ каменномъ элингѣ).

На Охтенской верфи: 12 пуш. тендеръ «Снапопъ».

ПОДНЯТЬ НА ЭЛИНГЪ ДЛЯ ТИМБЕРОВКИ.

Въ С. Петербургѣ: люгеръ «Ораніенбаумъ».

ВВЕДЕНЪ ВЪ ДОКЪ ДЛЯ ТИМБЕРОВКИ.

Въ Кронштадтѣ: пароходъ «Проворный».

СПУЩЕНЫ НА ВОДУ:

Въ С. Петербургѣ: въ Главномъ Адмиралтействѣ: пароходъ «Богатырь», заложенный въ 1835 году.

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: понтонъ, для затвора устья каменнаго корабельнаго элинга.

На Охтѣ: пассажботы «Павлинъ» и «Пеликанъ» и тимберованные: люгеръ «Петергофъ» и яхта «Дружба».

Въ Архангельскѣ: 74 пуш. корабль «Лейпцигъ» и 44 пуш. фрегатъ «Мельпомена», заложенные въ 1834 году, 16 пуш. шкуна «Метеоръ» и транспортъ въ 300 тоннъ «Печора», заложенные въ 1835 году.

Въ Охотскѣ: — транспортъ «Охотскъ».

ВЫВЕДЕНЫ ИЗЪ ДОКА.

Въ Кронштадтѣ: тимберованные 24 пуш. фрегатъ «Надежда» и пароходъ «Проворный».

Въ 1837 году.

Заложены:

Въ *С. Петербургъ*: въ Главномъ Адмиралтействѣ—60 сильн. пароходъ «Усердный».

На Охтенской верфи—32 сильн. пароходъ «Скорый».

Въ *Архангельскъ*: 74 пуш. корабль «Ретвизанъ», транспорты: «Пинега» и «Свирь», 16 пуш. бригъ «Новая-Земля» и 60 сильн. пароходъ «Полезный».

Поднять на элингъ для тимберовки.

Въ *С. Петербургъ*. на Охтенской верфи, пароходъ «Ижора».

Введены въ докъ для тимберовки.

Въ *Кронштадтъ*: корабли: 110 пуш. «Императоръ Александръ I», 84 пуш. «Императрица «Александра», 74 пуш. «Кацбахъ» и «Арсисъ» и 44 пуш. фрегатъ «Принцъ-Оранскій».

Спущены на воду:

Въ *С. Петербургъ*: въ Главномъ Адмиралтействѣ: пароходы: «Поспѣшный» и «Быстрый», заложены въ 1836 году.

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 84 пуш. корабль «Вола», заложены въ 1835 году.

На Охтѣ: 74 пуш. корабль «Константинъ», заложены въ 1835 году и 12 пуш. тендеръ «Снапопъ», заложены въ 1836 году.

Въ Новой Голландіи—голландскій канонерскій ботъ.

На Галерномъ Островкѣ—маячное судно.

Въ *Астрахани*: транспорты: «Кура» и «Кума» и два эмбенскихъ бота.

Выведены изъ дока:

Въ *Кронштадтъ*: тимберованные: 74 пуш. корабль «Гангудъ», введенный въ докъ въ 1834 г.; 44 пуш. фрегатъ «Екатерина» и 16 пуш. бригъ «Коммерстраксъ», введенные въ докъ въ 1835 году.

Въ 1838 году.**Заложены:**

Въ С. Петербургъ: въ Главномъ Адмиралтействѣ: 44 пуш. фрегаты: «Беллона» и «Елисавета», названные потомъ «Цесаревичъ» и «Цесаревна» и 12 пуш. тендеръ «Ученикъ». На Охтенской верфи: 24 пуш. фрегатъ «Успѣхъ».

Введенъ въ докъ для тимберовки.

Въ Кронштадтъ: 42 пуш. фрегатъ «Венусъ».

Спущены на воду:

Въ С. Петербургъ: въ Новой Голландіи — два бота малой конструкции.

На Охть: тимберованные: парохоль «Ижора» и люгеръ «Ораніенбаумъ».

Въ Архангельскъ: шкуны: «Новая Земля» и «Шпицбергенъ».

Въ Астрахани: 8 пуш. бригъ «Ардонъ».

Въ Иркутскъ: транспортъ «Иртышъ».

Въ 1839 году.**Заложены:**

Въ С. Петербургъ: на Охтенской верфи, 74 пуш. корабль «Выборгъ».

Въ Архангельскъ: 74 пуш. корабль «Финландъ», транспорты: «Мста» и «Тверь».

Введенъ въ докъ для тимберовки.

Въ Кронштадтъ: 74 пуш. корабль «Кульмъ».

Спущены на воду:

Въ С. Петербургъ: въ Главномъ Адмиралтействѣ: парохоль «Усердный», заложанный въ 1837 году.

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 120 пуш. корабль «Россія», заложенный въ 1836 году.

На Охтѣ: 24 пуш. фрегатъ «Успѣхъ» и пароходъ «Скорый», первый заложенъ въ 1838 г. а послѣдній въ 1837 году.

Въ Архангельскѣ: 74 пуш. корабль «Ретвизанъ», транспорты: «Пинега» и «Свирь» и 16 пуш. бригъ «Новая Земля», заложенные всѣ въ 1837 году.

Въ Астрахани: 12 пуш. бригъ «Араксъ», заложенный въ 1838 году; 4 пуш. пинкъ и два датскихъ бота, заложенные въ 1838 году.

Выведены изъ дока:

Въ Кронштадтѣ: тмберованные корабли: 110 пуш. «Императоръ Александръ» I, и 84 пуш. «Императрица Александра», фрегаты: 44 пуш. «Принцъ Оранскій» и 42 пуш. «Венусъ»; первые три введены въ докъ въ 1837 г. а послѣдній въ 1838 году.

Въ 1840 году.

Заложены:

Въ С. Петербургѣ: въ Новомъ Адмиралтействѣ, 84 пуш. корабль «Андрей».

Въ Архангельскѣ: 74 пуш. корабль «Ингерманландъ», транспорты: «Волга» и «Тверца».

Спущены на воду:

Въ С. Петербургѣ: въ Новой Голландіи, два бота малой конструкціи, заложенные въ 1837 году.

Въ Кронштадтѣ: — затворный понтонъ.

Въ Архангельскѣ: 74 пуш. корабль «Финландъ» и транспортъ «Мста», заложенные въ 1839 г.

Въ 1841 году.

З а л о ж е н ы :

Въ С. Петербургъ: На Охтенской верфи, маячное судно.

В в е д е н ы в ъ д о к ъ д л я т и м б е р о в к и :

Въ Кронштадтѣ: 84 пуш. корабль «Фрейтенъ», 74 пуш. корабль «Смоленскъ», 44 пуш. фрегатъ «Церера», 20 пуш. бригъ «Диомидъ», 12 пуш. тендеръ «Лебедь» и 200 силън. пароходъ «Геркулесъ».

С п у щ е н ы н а в о д у :

Въ С. Петербургъ: въ Главномъ Адмиралтействѣ: 44 пуш. фрегаты: «Цесаревичъ» и «Цесаревна», и тендеръ «Ученикъ», заложенные въ 1338 году.

На Охтѣ; 74 пуш. корабль «Выборгъ», заложенный въ 1839 году.

Въ Архангельскѣ: транспортъ «Тверь», заложенный въ 1839 году.

Въ Астрахани: пароходъ «Кама», заложенный въ 1840 году.

Въ 1842 году.

З а л о ж е н ы :

Въ С. Петербургъ: въ Главномъ Адмиралтействѣ: 20 пуш. бриги: «Улиссъ» и «Аякъ».

На Охтенской верфи: 20 пуш. бригъ «Парисъ» и 300 силън. пароходъ «Отважный».

Въ Архангельскѣ: 74 пуш. корабль «Ингерманландъ» и 44 пуш. фрегатъ «Константинъ».

С п у щ е н ы н а в о д у :

Въ С. Петербургъ: на Охтѣ: маячное судно, заложенное въ 1841 году.

Въ Новой Голландіи — три грузовыхъ бота.

Въ *Архангельскѣ*: 74 пуш. корабль «Ингерманландъ» (*), транспорты: «Волга» и «Тверца» и пароходъ «Полезный», заложенные первые три въ 1840 г., а послѣдній въ 1837 году.

Въ *Астрахани*: — транспортъ «Дербентъ», заложенный въ 1839 году.

Въ *Охотскѣ*—транспортъ «Куриль», заложенный въ 1839 году.

Выведены изъ дока:

Въ *Кронштадтѣ*, тимберованные: 74 пуш. корабли: «Кацбахъ», «Арсисъ» и «Кульмъ», введенные въ докъ первые два въ 1837 г., а послѣдній въ 1839 году.

Въ 1843 году.

Заложены:

Въ *С. Петербургѣ*: въ Главномъ Адмиралтействѣ: 400 силн. пароходъ «Смѣлый» и 16 пуш. шкуна «Стрѣла».

Въ Новомъ Адмиралтействѣ—300 силн. пароходъ «Храбрый» (въ каменномъ элингѣ).

На *Охтенской верфи*—400 силн. пароходъ «Грозящій».

Въ *Архангельскѣ*: 16 пуш. шкуна «Полярная Звѣзда». и 60 силн. пароходъ «Смирный».

Спущены на воду:

Въ *С. Петербургѣ*, въ Главномъ Адмиралтействѣ: 20 пуш. бриги: «Улиссъ и Аяксъ», заложенные въ 1842 году.

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 84 пуш. корабль «Андрей».

На *Охтенской верфи*: 20 пуш. бригъ «Парисъ», и пароходо-фрегатъ «Отважный», заложенные въ 1842 году.

Выведены изъ дока:

Въ *Кронштадтѣ*: тимберованные: 20 пуш. бригъ «Дюмидъ», 12 пуш. тендеръ «Лебедь» и пароходъ «Геркулесъ», введенные въ докъ въ 1842 году.

(*) Погибъ въ томъ же году у Норвежскихъ береговъ, на пути изъ Архангельска въ Кронштадтъ.

Въ 1844 году.**Заложены:**

Въ С. Петербургъ: на Охтенской верфи: 24 пуш. фрегатъ «Надежда» и два лоцъ-судна «Нептунъ» и «Сирена».

Въ Архангельскъ:—74 пуш. корабль «Нарва».

Введены въ докъ для тимберовки:

Въ Кронштадтъ: 74 пуш. корабль «Березина» и 52 пуш. фрегатъ «Паллада».

Спущены на воду:

Въ С. Петербургъ: въ Главномъ Адмиралтействѣ: пароходо-фрегатъ «Смѣлый», заложный въ 1843 году.

Въ Новомъ Адмиралтействѣ: 84 пуш. корабль «Андрей» и пароходъ фрегатъ «Храбрый», заложныя первый въ 1840 г., а второй въ 1843 г.

На Охтѣ: пароходо-фрегатъ «Грозящій», заложный въ 1843 году.

Въ Новой Голландіи—ботъ малой конструкціи.

Въ Архангельскъ: 74 пуш. корабль «Ингерманландъ», 44 пуш. фрегатъ «Константинъ», шкуна «Полярная Звѣзда» и пароходъ «Смирный», заложныя первые два въ 1842 году, а послѣдніе въ 1843 году.

Въ Охотскъ:—транспортъ «Гижига».

Выведены изъ дока:

Въ Кронштадтъ, тимберованныя: 74 пуш. корабль «Смоленскъ» и 44 пуш. фрегатъ «Щерера», введенныя въ докъ въ 1842 году.

Въ 1845 году.**Заложены:**

Въ С. Петербургъ: въ Новомъ Адмиралтействѣ, 84 пуш. корабль «Красной» (въ каменномъ элингѣ).

ПОДНЯТЬ НА ЭЛИНГЪ:

На Охтенской верфи, для тимберовки, 24 пуш. фрегатъ «Постоянство».

СПУЩЕНЫ НА ВОДУ:

Въ С. Петербургѣ: на Охтѣ: 24 пуш. корпусный фрегатъ «Надежда», и лоцъ-суда «Нептунъ» и «Сирена», заложенные въ 1844 году.

На Галерномъ островкѣ: тимберованные два грузовыхъ бота, пасская лодка и пять канонерскихъ лодокъ.

Въ Архангельскѣ шкуна—«Радуга».

ВЪ 1846 ГОДУ.

ЗАЛОЖЕНЫ:

Въ С. Петербургѣ: на Охтенской верфи, 52 пуш. фрегатъ «Архимедъ», съ винтовымъ двигателемъ.

Въ Архангельскѣ;—74 пуш. корабль «Иезекииль».

ПОДНЯТЫ НА ЭЛИНГЪ ДЛЯ ТИМБЕРОВКИ:

Въ С. Петербургѣ: на Охтенской верфи, 24 пуш. фрегатъ «Вѣрность».

На Галерномъ островкѣ—24 пуш. фрегатъ «Отважность».

Въ Главномъ Адмиралтействѣ—12 пуш люгеръ «Стрѣльна».

ВВЕДЕНЫ ВЪ ДОКЪ ДЛЯ ТИМБЕРОВКИ:

Въ Кронштадтѣ: 84 пуш. корабль «Полтава» и 74 пуш. корабль «Бріенъ».

СПУЩЕНЫ НА ВОДУ:

Въ С. Петербургѣ: на Охтѣ, тимберованный 24 пуш. корпусный фрегатъ «Постоянство».

На Галерномъ островкѣ: тимберованный пароходъ «Мирный», грузовой ботъ и островская лодка.

Въ Архангельскѣ: 74 пуш. корабль «Нарва» и транспортъ «Кемь», заложенные первый въ 1844 г., а послѣдній въ 1846 году.

ВЫВЕДЕНЫ ИЗЪ ДОКА:

Въ Кронштадтѣ; тимберованные: 84 пуш. корабль «Эмгейтенъ» и 52 пуш. фрегатъ «Паллада», введенные въ докъ, первый въ 1842 году, а второй въ 1844 году.

Въ 1847 году.

ЗАЛОЖЕНЫ:

Въ С. Петербургѣ, на Охтенской верфи, 12 пуш. яхта «Дружба».

Въ Архангельскѣ, 74 пуш. корабль «Память Азова».

ВВЕДЕНЫ ВЪ ДОКЪ ДЛЯ ТИМБЕРОВАНІЯ:

Въ Кронштадтѣ: 110 пуш. корабль «Св. Георгій Побѣдоносецъ» и 240 силн. пароходъ «Богатырь».

СПУЩЕНЫ НА ВОДУ:

Въ С. Петербургѣ: въ Новомъ Адмиралтействѣ, 84 пуш. корабль «Красной», заложный въ 1845 г.

На Охтѣ—тимберованный 24 пуш. фрегатъ «Вѣрность».

На Галерномъ островкѣ—тимберованный 24 пуш. фрегатъ «Отважность».

Въ Кронштадтѣ— шкуна «Опытъ».

Въ Архангельскѣ—74 пуш. корабль «Иезекииль», заложный въ 1846 году.

ВЫВЕДЕНЪ ИЗЪ ДОКА.

Въ Кронштадтѣ, тимберованный 74 пуш. корабль «Березина», введенный въ докъ въ 1844 году.

Въ 1848 году.

ЗАЛОЖЕНЫ:

Въ С. Петербургѣ: въ Новомъ Адмиралтействѣ, 84 пуш. корабль «Прохоръ».

На Охтенской верфи: 12 пуш. люгера «Нева» и «Ораніенбаумъ».

Въ Архангельскѣ—74 пуш. корабль «Сысой Великій».

Введены въ докъ для тимберованія:

Въ Кронштадтѣ: 74 пуш. корабль «Фершампенаузъ», 44 пуш. фрегатъ «Амфитрида» и 20 пуш. бригъ «Палинуръ».

Спущены на воду:

Въ С. Петербургѣ: въ Главномъ Адмиралтействѣ, шкуна «Стрѣла», заложена въ 1843 г.

На Охтѣ: винтовой фрегатъ «Архимедъ», заложены въ 1846 году, и яхта «Дружба», заложена въ 1847 г.

Въ Новой Голландіи—ботъ малой конструкціи.

На Галерномъ островкѣ: грузовая баржа и грузовое судно, въ замѣнъ пасскихъ лодокъ.

Въ Архангельскѣ: 74 пуш. корабль «Память Азова», заложены въ 1847 г. и шкуна «Александра».

Въ Главномъ Адмиралтействѣ—тимберованный люгеръ «Стрѣльна».

На Галерномъ островкѣ—тимберованныя 4 канонерскія лодки.

Выведены изъ доковъ:

Въ Кронштадтѣ, тимберованные: 84 пуш. корабль «Полтава», 110 пушечный корабль «Св. Георгій Побѣдоносецъ» и пароходо-фрегатъ «Богатырь»; суда эти были введены въ докъ: первый въ 1846 г., а послѣдній въ 1847 году.

Въ 1849 году.

Заложены:

Въ С. Петербургѣ: въ Главномъ Адмиралтействѣ—12 пуш. тендеръ «Копчикъ».

На Охтенской верфи—400 силн. пароходъ «Гремящій».

Въ Архангельскѣ: 74 пуш. корабль «Бородино» и транспортъ «Соловецкъ».

ПОДНЯТЫ НА ЭЛИНГЪ ДЛЯ ТИМБЕРОВКИ:

Въ С. Петербургъ: въ Главномъ Адмиралтействѣ, 16 пуш. шкуна «Метеоръ».

На Охтенской верфи: 20 пуш-бриги: «Агамемнонь» и «Моллеръ».

ВВЕДЕНЫ ВЪ ДОКЪ ДЛЯ ТИМБЕРОВАНИЯ:

Въ Кронштадтъ: 110 пуш: корабль «Императоръ Петръ I 84 пушечн. корабли: «Императрица Александра» и «Негронь меня» и 30 пуш. корветъ «Князь Варшавскій» (купленный въ Филадельфіи въ 1830 году).

СПУЩЕНЫ НА ВОДУ:

Въ С. Петербургъ: люгера «Ораніенбаумъ» и «Нева», заложенные въ 1846 году.

На Галерномъ островкѣ: грузовое судно, въ замѣнъ пасскихъ лодокъ, 2 пуш. канонерская лодка и 2 канонерскихъ іола; тимберованный: пароходъ «Поспѣшный».

Въ Архангельскъ: 74 пуш. корабль «Сысой Великій» и транспортъ «Соловецкъ», заложенные первый въ 1848 г., а послѣдній въ 1849 г.

ВЫВЕДЕНЫ ИЗЪ ДОКОВЪ:

Въ Кронштадтъ, тимберованные: 74 пуш. корабли: «Бринь» и «Фершампенуазъ», введенные въ докъ первый въ 1846 г., а второй въ 1848 г.

Въ 1850 году.

ЗАЛОЖЕНЫ:

Въ С. Петербургъ, на Охтенской верфи, 80 силън. пароходъ (желѣзный) «Графъ Вронченко».

*Въ Архангельскѣ—*74 пуш. корабль «Вилагошъ».

ВВЕДЕННЫЯ ВЪ ДОКЪ ДЛЯ ТИМБЕРОВАНІЯ:

Въ *Кронштадтѣ*: 84 пуш. корабль «Владиміръ», 74 пуш. корабль «Великій Князь Михайль», 44 пуш. фрегатъ «Аврора» и 20 пуш. бригъ «Антеноръ».

СПУЩЕНЫ НА ВОДУ:

Въ *С. Петербургѣ*: на Охтенской верфи, пароходъ «Графъ Вронченко» (железный), котораго корпусъ привезенъ въ частяхъ съ Камско-Воткинскихъ заводовъ, и заложенъ въ томъ же году.

Въ Главномъ Адмиралтействѣ—шкунъ «Метеоръ» (тимберованная).

На Галерномъ островкѣ: пароходъ «Быстрый» и маячное судно (тимберованные).

На Охтѣ: бригъ «Агамемнонъ» (тимберованный).

Въ *Архангельскѣ*, 74 пуш. корабль «Бородино», заложенный въ 1849 г.

ВЫВЕДЕННЫЯ ИЗЪ ДОКОВЪ:

Въ *Кронштадтѣ*, тимберованные: 44 пуш. фрегатъ «Амфирида», 20 пуш. бригъ «Палинуръ», 110 пуш. корабль «Императоръ Петръ I», 84 пуш. корабль «Петронъ меня» и 30 пуш. корветъ «Князь Варшавскій», введенные въ докъ: первые два въ 1848 г., а послѣдніе три въ 1849 г.

ВЪ 1851 ГОДУ.

ЗАЛОЖЕНЫ:

Въ *С. Петербургѣ*: въ Новомъ Адмиралтействѣ, 84 пуш. корабль «Орелъ» (обращенъ въ винтовой).

На Охтенской—верфи: транспортъ «Двина».

Въ *Архангельскѣ*: 52 пуш. фрегатъ «Діана» и 44 пуш. фрегатъ «Палканъ» (послѣдній съ винтовымъ двигателемъ).

ВВЕДЕНЫ ВЪ ДОКЪ ДЛЯ ТИМБЕРОВАНІЯ:

Въ *Кронштадтъ*: 84 пуш. корабль «Лефорть», 44 пуш. фрегатъ «Касторъ» и 20 пуш. бригъ «Филоктеть».

СПУЩЕНЫ НА ВОДУ:

Въ *С. Петербургъ*: въ Новомъ Адмиралтействѣ—84 пуш. корабль «Прохоръ», заложенный въ 1848 году.

На Охтѣ—пароходо-фрегатъ «Гремящій», заложенный въ 1849 году.

На Галерномъ островкѣ—канонерскій іоль.

На Охтѣ—тимберованный люгеръ «Петергофъ», заложенный въ 1850 году.

На Галерномъ островкѣ—тимберованный транспортъ «Молога».

Въ *Архангельскъ*—74 пуш. корабль «Вилагошъ», заложенный въ 1850 году.

ВЫВЕДЕНЫ ИЗЪ ДОКА:

Въ *Кронштадтъ*, тимберованные: 84 пуш. корабли «Императрица Александра» и «Владиміръ», 44 пуш. фрегатъ «Аврора» и 20 пуш. бригъ «Антеноръ», введенные въ докъ: первый въ 1849 г., а послѣдніе въ 1850 году.

ВЪ 1852 ГОДУ.

ЗАЛОЖЕНЫ:

Въ *С. Петербургъ*: въ Новомъ Адмиралтействѣ (въ каменномъ элингѣ) 46 пуш. фрегатъ «Аскольдъ» (съ винтовымъ двигателемъ).

Въ *Архангельскъ*—транспортъ «Гапсаль».

ВВЕДЕНЫ ВЪ ДОКЪ ДЛЯ ТИМБЕРОВКИ И ОБРАЩЕНІЯ
ВЪ ВИНТОВЫЕ:

Въ *Кронштадтъ*: 74 пуш. корабли «Константинъ» и «Выборгъ».

СПУЩЕНЫ НА ВОДУ:

Въ С. Петербургѣ, въ Главномъ Адмиралтействѣ: тендеры «Копчикъ» и «Снапопъ».

ВЫВЕДЕНЫ ИЗЪ ДОКА:

Въ Кронштадтѣ, тимберованные: 84 пуш. корабль «Лефорть» и 74 пуш. корабль «Великій князь Михаилъ», начатые тимберовкою первый въ 1850, а послѣдній въ 1851 г.

Такимъ образомъ оказывается, что наибольшая дѣятельность Адмиралтействъ, въ минувшее царствованіе, была съ 1827 до 1833 года; особенно же въ 1827, 28, 29 и 30 годахъ, когда являлось вдругъ отъ семи до десяти новыхъ линейныхъ судовъ въ годъ (по 4 и по 6 кораблей, по 3 и по 4 фрегата), въ томъ числѣ приходило изъ Архангельскаго Адмиралтейства по три судна, а прочія строились въ С. Петербургѣ. Въ то же время построено весьма много бриговъ, транспортовъ, шкунъ, гребныхъ канонерскихъ лодокъ и нѣсколько пароходовъ. Первые пароходы у насъ явились въ 1826 году: въ С. Петербургѣ «Ижора» и въ Архангельскѣ «Спѣшный». Впослѣдствіи же (съ 1833 г.), когда флотъ укомплектовался достаточнымъ числомъ новыхъ боевыхъ судовъ, и оставалось только поддерживать его замѣною нѣкоторыхъ, отжившихъ свой вѣкъ, прежнихъ кораблей, новыми, или поправкою состарѣвшихся; то ежегодное число новыхъ построекъ уменьшилось противу прежняго, а вмѣстѣ съ тѣмъ начали производиться въ Кронштадтѣ тимберовки кораблей и фрегативъ. Однаковъ изъ Архангельска почти ежегодно поступало по одному новому 74 пуш. кораблю, кромѣ постройки малыхъ судовъ (бриговъ, транспортовъ), а въ Петербургѣ, въ это время, выходило изъ Адмиралтействъ по одному кораблю чрезъ одинъ, два и три года, и построено пять фрегативъ, пять пароходо-фрегативъ, большее число бриговъ, транспортовъ, и нѣсколько яхтъ, малыхъ пароходовъ, канонерскихъ лодокъ и юль.

Кронштадтскіе доки, кромѣ тимберовки судовъ, вышеисчисленныхъ, постоянно заняты были: 1) производствомъ обшивки мѣдью построенныхъ судовъ (для чего введено было въ доки: кораблей всѣхъ трехъ ранговъ, 45, фрегатовъ 24, бриговъ, шкунъ, корветовъ, транспортовъ и пароходовъ—все-го 19 судовъ); 2) осмотромъ и исправленіемъ судовъ (которыхъ находилось для того въ докахъ: кораблей 38, фрегатовъ 21, корветовъ, бриговъ, шкунъ, транспортовъ, пароходовъ и проч. малыхъ судовъ 55); 3) обращеніемъ въ блокшифы, пяти кораблей и трехъ фрегатовъ; наконецъ 4) разобраніемъ старыхъ, негодившихся для службы судовъ.

Въ заключеніе присовокупить слѣдуетъ, что сверхъ построенныхъ въ Адмиралтействахъ приобрѣтены еще, въ минувшее царствованіе, покупкою изъ заграницы и заказамъ на частныхъ верфяхъ, слѣдующія суда:

Въ 1830 году: корветъ «Князь Варшавскій,» купленный въ Филадельфіи, и транспортъ «Америка»—купеческое американское судно, купленъ во время пребыванія его съ грузомъ въ Кронштадтѣ.

Въ 1834 году яхта «Костя».

Въ 1838 году пароходы «Невка», и «Ладога», куплены въ Англіи.

Въ 1840 году пароходо-фрегатъ «Камчатка», построенъ по заказу въ Америкѣ; транспортъ «Або» построенный на Абоской частной верфи.

Въ 1843 году шкуна «Опытъ,» построенная на частной Абоской верфи.

Въ 1844 году пароходъ «Волга».

Въ 1845 году пароходы: «Тарки», «Куба» и «Владиміръ», куплены въ Англіи; «Ленкорань» (*) въ Голландіи и «Фонтанка» въ Швеціи.

Въ 1846 году яхта «Королева Викторія» куплена въ Англіи.

(*) Пароходы «Тарки,» «Куба» и «Ленкорань» доставлены изъ-за границы въ частяхъ и окончательно собраны въ Асграхани.

Въ 1847 году шкуны «Тарантуль» и «Змѣя» и бота «Скорпионъ» и Муравей,» построенные на Абоской частной верфи.

Въ 1848: пароходъ «Астрабадъ,» построенъ на Воткинскомъ заводѣ; яхта «Волна» куплена въ Англии; транспортъ «Байкаль» построенъ въ Гельсингфорсѣ; шкуна «Александра» куплена отъ Князя Лобанова-Ростовскаго.

Въ 1849 году шкуны «Комаръ» и «Муха» построены на Абоской верфи.

Въ 1851 году пароходъ «Александрія» построенъ по заказу въ Англии.

Въ 1852 году: пароходъ фрегатъ «Олафъ» построенъ въ Финляндіи и пароходъ «Ястребъ» купленъ въ Англии.

ИСТОРИЧЕСКІЙ ЖУРНАЛЪ

ВЕДЕННЫЙ ПРИ ФЛАГМАНСКИХЪ ДѢЛАХЪ НАЧАЛЬНИКА ЭСКАДРЫ
СРЕДИЗЕМНАГО МОРЯ, ВЪ 1858 И 1859 ГОДАХЪ.

Во исполненіе приказанія Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Генераль-Адмирала, объявленнаго въ приказѣ Главнаго Командира Кронштадтскаго порта отъ 5 Августа 1858 года № 493, *изготовить къ Сентябрю мѣсяцу фрегатъ «Громобой» и пароходъ «Рюрикъ» къ отправленію въ Средиземное море*, суда эти находились 29 Сентября на маломъ Кронштадтскомъ рейдѣ въ полной готовности отправиться по назначенію. Того же числа на фрегатъ прибылъ назначенный по Высочайшему повелѣнію Начальникомъ эскадры Средиземнаго моря, Свиты Его Величества Контръ-Адмираль Истоминъ, со штабомъ своимъ, состоящимъ: изъ Дежурнаго Штабъ-Офицера Капитана 2 ранга Горковенко, Старшаго офицера Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Подполковника Подосенова и флагъ-офицера Лейтенанта Можайскаго, и въ ночь подняли на фрегатѣ контръ-адмиральскій флагъ.

30 числа въ 11 часовъ утра Государь Императоръ и Великій Князь Генераль-Адмираль изволили осчастливить фрегатъ своимъ посѣщеніемъ и пожелать благополучнаго пути.

2 Октября по сигналу съ Кронштадтскаго телеграфа, фрегатъ и пароходъ развели пары, но вскорѣ по причинѣ засвѣжѣвшаго противнаго вѣтра отъ SW съ дождемъ, по сигналу съ фрегата, пары на обоихъ судахъ прекратили. Къ утру 3 Октября вѣтеръ нѣсколько стихъ и въ 8 часовъ фрегатъ и пароходъ снялись съ якоря подъ парами; въ тоже

время вышелъ изъ гавани подъ парами винтовой транспортъ «Артельщикъ», назначенный сопровождать фрегатъ до Ревеля и принять тамъ съ него комиссію, отправленную Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ для удостовѣренія въ продолженіе перехода въ исправности фрегатской машины, для окончательнаго приѣма механизма отъ заводчика.

По выходѣ на большой рейдъ и по отвѣтѣ на салюты крѣпости и брантвахты, пароходу «Рюрикъ» былъ сдѣланъ сигналъ итти въ Киль; во исполненіе чего пароходъ далъ полный ходъ, обошелъ фрегатъ, отсалютовалъ адмиральскому флагу и чрезъ нѣсколько часовъ скрылся изъ виду; фрегатъ же при 10 фунтахъ пару и 42 оборотахъ винта подвигался впередъ по $4\frac{1}{2}$ узла.

За Толбухинымъ маякомъ былъ встрѣченъ идущій изъ Архангельска транспортъ «Ока», который при подъемѣ своихъ позывныхъ вымпеловъ салютовалъ по уставу.

4-го числа утромъ, при подходѣ къ южной оконечности Гогланда, лопнуло въ машинѣ кольцо эксцентрика, почему прекративъ пары, поставили трисели и легли вдоль острова; по замѣнѣ же сломаннаго кольца запаснымъ, убрали паруса и продолжали курсъ подъ парами, взявъ по сѣверную сторону Гогланда. 5 Октября въ 9 часовъ утра, послѣ 49 часоваго плаванія, въ продолженіе коего ходъ измѣнялся въ соразмѣрности съ силою вѣтра отъ $1\frac{3}{4}$ до $6\frac{5}{8}$ узловъ, прибыли въ Ревель.

Пополнивъ запасъ угля и передавъ на транспортъ «Артельщикъ» членовъ комиссіи, фрегатъ на другой день около полдня снялся съ якоря и подъ парами вышелъ западнымъ проходомъ съ Ревельскаго рейда.

Пройдя меридіанъ Суропа, поставили марсели, брамсели и фокъ и не прекращая паровъ, при ровномъ вѣтрѣ отъ N шли до 10 узловъ. Въ $\frac{1}{2}$ 10 ч. вечера прошли меридіанъ Дагерорда и вступили въ Балтійское море. 8 числа, подходя къ траверзу Эландскаго маяка, по свѣжести вѣтра отъ OSO, прекратили пары и подняли винтъ; утромъ 9 Октября, пройдя

мерилантъ Дарсерорда, развели пары, а въ 3 часа по полудни стали на якорь на Кильскомъ рейдѣ, гдѣ нашли пароходо-фрегатъ «Рюрикъ».

12 Октября прибыли въ Киль на пароходо-фрегатѣ «Гремящій», въ сопровожденіи парохода «Олафъ», Ихъ Императорскія Высочества Государь Генераль-Адмираль и Великая Княгиня Александра-Іосифовна и изволили посѣтить фрегатъ и слушать на ономъ обѣдню. Въ тотъ же день фрегатъ и пароходъ оставили Киль.

Вступивъ въ Большой Бельтъ, около полуночи, за темнотою стали у острова Лангеманда на якорь, а на другой день, съ разсвѣтомъ, снялись и въ слѣдствіе сдѣланнаго пароходу «Рюрикъ» сигнала: «итти въ Ниццу», того же числа съ нимъ разлучились.

Слѣдуя подъ парами, фрегатъ въ 2 часа по полудни обогнулъ Скагенъ и вступилъ въ Скагерракъ. 14-го числа вѣтръ вдругъ засвѣжѣлъ отъ SW, берега покрылись мрачностью; 15-го сила вѣтра постоянно увеличивалась и ночью, по временамъ, доходила до степени шторма, почему воспользовавшись появленіемъ 16 числа утромъ норвежскаго лопмана, спустились въ Христіанзандъ.

Пополнивъ здѣсь издержанный уголь, 18 числа утромъ, при благоприятной погодѣ, вышли въ море.

Во время кратковременнаго пребыванія въ Христіанзандѣ, имѣли случай оказать жителямъ содѣйствіе въ потушеніи вспыхнувшаго въ городѣ пожара, посылкою части команды съ бранспойтами и другими пожарными инструментами.

Переходъ Нѣмецкимъ моремъ, по случаю тихаго противнаго вѣтра и постояннаго тумана сдѣлали подъ парами, а вступивъ 21 числа вечеромъ въ Англійскій каналъ и получивъ попутный вѣтеръ отъ NO, прекратили пары и подняли винтъ. 22-го, подходя къ Шербургу, развели пары, приняли выѣхавшаго къ намъ на встрѣчу лопмана и подъ его проводкою вошли на Шербургскій рейдъ.

Во время десятидневной стоянки на Шербургскомъ рейдѣ, произвели на фрегатѣ, при содѣйствіи порта, слѣдующія не-

обходимыя исправленія и работы: обшили цинковымъ желѣзомъ деревянныя перегородки въ машинной и въ коридорѣ гребнаго вала полъ и стѣны; карлинсы съ трехъ сторонъ кругомъ дымовой трубы обложили желѣзными ящиками наполненными пескомъ; сдѣлали двѣ паровыя трубы съ кранами на случай возгорѣнія угля въ угольныхъ ящикахъ; поставили новый индикаторъ съ приводомъ и перемѣнили манометры и вакууметръ; сдѣлали упорку у донки; исправили стопоръ у винта; перемѣнили переговорный рупоръ; отлили четыре свинцовыхъ груза въ добавокъ къ предохранительному клапану; сдѣлали восемь болтовъ для секторовъ эксцентриковъ; взяли изъ порта три мѣдныхъ пружины для счетной машины, четыре стальные пружины съ приборомъ въ запасъ для цилиндровъ, кожаный шлангъ въ 200 футовъ длиною для машинной пожарной трубы и двѣ мѣдныя рѣшетчатыя коробки къ всасывающимъ трубкамъ отъ трионныхъ помпъ. Прибывшимъ изъ Англїи мастеромъ Боне доставлены и придѣланы переговорныя гуттаперчевыя трубы.

По окончанїи всѣхъ этихъ работъ, 1 Ноября вышли изъ Шербурга подъ парами, а на другой день, получивъ съ утра попутный ровный SO, подняли винтъ и поставили паруса; въ тотъ же день около полдня, прошли меридіанъ маяка Уэсана и вступили въ Океанъ. 3 Ноября вѣтеръ засвѣжѣлъ до того, что принуждены были взять у марселей 4-й рифъ и хотя на другой день нѣсколько стихло, но 5 числа вѣтеръ, зайдя къ SW, снова задулъ съ прежнею силою доходившею по временамъ до степени шторма. Ноября 6-го совершенно стихло; на фрегатѣ развели пары и не прекращали ихъ до самаго Кадикса. 7-го въ полдень прошли мысъ Финистеръ; 10-го обогнули мысъ С. Вицентъ и 11-го въ 2 часа по полудни стали фертоингъ на Кадикскомъ рейдѣ. На другой день размѣнялись салотомъ съ крѣпостью и съ стоявшимъ на рейдѣ Англїйскимъ фрегатомъ *Euryalus*, на коемъ находился, въ званїи мичмана, 2-й сынъ Англїйской Королевы, Принцъ Алфредъ.

Постоянно свѣжіе вѣтры и огромная океанская зыбь ва-

лившая на совершенно открытій рейдъ, съ добавкою прилива и отлива ставившихъ фрегатъ поперегъ волненія, дѣлали стоянку на рейдѣ весьма безпокойною. Фрегатъ постоянно былъ подверженъ сильной боковой качкѣ, розмахи отъ которой доходили по временамъ до 15° въ каждую сторону. Ноября 18, вѣтеръ до того постоянно дувшій изъ SW четверти, перешелъ вечеромъ къ WNW и до того засвѣжѣлъ, что у плехта лопнула цѣпь на 75 саженьяхъ, раздробило чугунный клюзъ и всю ночь принуждены были дѣйствовать парами въ помощь даглистовому канату. Утромъ 19 числа вырвало рымъ у канатнаго стопора, разогнуло гакъ у другаго и оба передніе битенга дали движеніе. Всѣ эти неблагопріятныя обстоятельства препятствующія нагрузкѣ, а также подъемъ потеряннаго якоря, задержали фрегатъ въ Кадиксѣ до 23 Ноября. Выйдя въ этотъ день около полдня съ Кадикскаго рейда подъ парами, въ исходѣ 8 часа вечера вошли въ Гибралтарскій проливъ, а въ полночь вступили въ Средиземное море.

До 29 Ноября имѣя перемѣнные тихіе противные вѣтры, продолжали плаваніе подъ парами; 29 числа получивъ попутный вѣтеръ, пары прекратили, а 1 Декабря опять развели и подъ парами пришли 2-го числа въ полдень на Виллафранкскій рейдъ, гдѣ нашли стоящихъ на якорѣ: корабль «Ретвизанъ», фрегатъ «Палканъ», корветъ «Баянъ» и, за молодой, пароходъ «Рюрикъ».

4 Декабря въ 10 часовъ вечера прибылъ на фрегатъ «Громобой» Его Императорское Высочество Государь Генераль-Адмиралъ со свитою и эскадра по сигналу съ фрегата «Громобой» снялась съ якоря подъ парами. По выходѣ изъ Виллафранкской бухты, суда эскадры построились въ линію баталіи, по предварительному порядку: впереди шелъ фрегатъ «Громобой», за нимъ «Ретвизанъ», потомъ «Палканъ» и въ концѣ линіи корветъ «Баянъ»; пароходъ «Рюрикъ» держался на лѣвомъ траверзѣ фрегата. Въ полночь подняли на фрегатѣ «Громобой» флагъ Генераль-Адмирала.

Пройдя послѣдовательно маяки: Камаратъ, Титанъ и Паркероль, въ исходѣ 11 часа утра, 5 Декабря, эскадра вошла на Тулонскій рейдъ, подъ проводкою высланныхъ на французскомъ военномъ пароходѣ лопмановъ. При приближеніи къ рейду фрегата «Громобой», крѣпость салютовала 21 выстрѣломъ, вслѣдъ за тѣмъ произвела тотъ же салютъ стоящая на рейдѣ французская эскадра, состоявшая изъ одного тридечнаго корабля, подъ флагомъ вице-адмирала Роменъ-де-Фоссе, четырехъ дву-дечныхъ кораблей, изъ коихъ одинъ подъ флагомъ контръ-адмирала Журьенъ-де-ла-Гравьера, двухъ фрегатовъ и трехъ пароходовъ. Во время салюта французскія суда разцвѣтились флагами, поднявъ русскіе флаги на гротъ-брамъ-стенгахъ, а при проходѣ фрегата, стояшіе по реямъ люди кричали ура. На произведенный салютъ отвѣтствовано было съ фрегата «Громобой» ровнымъ числомъ выстрѣловъ съ подъемомъ французскаго флага. Лишь только фрегатъ сталъ на якорь, начальственные лица съ флота и изъ города явились представиться Государю Великому Князю; за тѣмъ Его Высочество соизволилъ посѣтить Префекта и Командующаго флотомъ.

6 Декабря съ разсвѣтомъ Государь Генераль-Адмиралъ отправился на пароходѣ «Рюрикъ», подъ флагомъ, въ Марсель, откуда изволилъ возвратиться ночью 11 числа, и на другой день переѣхать на «Громобой», на которомъ въ то же время подняли флагъ Генераль-Адмирала, а на пароходѣ «Рюрикъ» оный спустили. Во время отсутствія Его Высочества принято на фрегатъ «Громобой» изъ адмиралтейства баласту 2500 пудовъ и съ фрегата «Палканъ» 400 пуд. Въ полночь на 12 число эскадра снялась съ якоря, за исключеніемъ фрегата «Палканъ», оставленнаго для ввода въ докъ и исправленія оказавшихся въ немъ по освидѣтельствованію комисіи, поврежденій, а также для пополненія недостающихъ матеріаловъ по вооруженію. При проходѣ фрегата «Громобой» мимо французской эскадры, всѣ суда оной освѣтились фалшфейерами по всѣмъ нокамъ рей.

13 Декабря эскадра возвратилась на Виллафранкскій рейдъ и Его Высочество изволилъ съѣхать на берегъ.

15 Декабря послучаю сильно засвѣжѣвшаго вѣтра отъ NW, по сигналу съ флагманскаго фрегата, на судахъ эскадры спустили брамъ-стенги въ ростры, а потомъ и нижнія реи.

16-го числа утромъ корветъ «Баянъ» отправился по приказанію Его Высочества съ Камергеромъ Головиннымъ въ Неаполь.

17-го въ 5 часу вечера Государь Генераль-Адмираль съ Великою Княгинею Александрою Іосифовною и Великимъ Княземъ Николаемъ Константиновичемъ изволили прибыть на фрегатъ «Громобой»; вскорѣ за тѣмъ пришелъ на рейдъ Сардинскій военный пароходъ, съ котораго пріѣхалъ на фрегатъ къ Ихъ Высочествамъ Принцъ Кариньянскій. Въ 9 часовъ вечера фрегатъ «Громобой» и корабль «Ретвизанъ» вышли подъ парами съ Виллафранкскаго рейда для слѣдованія въ Геную; пароходъ, же «Рюрикъ» остался, согласно даннаго ему приказанія, въ распоряженіи Великой Княгини Екатерины Михайловны, для первоза Ея Высочества въ Чивитта-Веккію. Сардинскій пароходъ сопровождалъ отрядъ до самой Генуи и при входѣ, на другой день, отряда въ Генуезскій заливъ, прислалъ на фрегатъ «Громобой» офицера для проводки его на рейдъ. При входѣ фрегата «Громобой» за молу, стоявшіе тамъ винтовые фрегаты: Американскій *Wabash* и Сардинскій *Vittore Emanuele* салютовали Генераль-Адмиральскому флагу по 21 выстрѣлу и разцвѣтились флагами. Его Высочество въ тотъ же день изволилъ посѣтить оба фрегата и адмиралтейство, а на другой день вечеромъ отрядъ оставилъ Генуезскій рейдъ.

Выйдя изъ Генуи подъ парами и парусами, отрядъ направился вдоль Италіанскаго берега, прошелъ въ виду маяковъ: Тино и Ливорно и, слѣдуя Піомбинскимъ проходомъ, миновалъ послѣдовательно острова: Паймаіола, Чербола, Монте-кристо, Джигліо, Палмарола и Понза и потомъ взялъ курсъ на Палермо. 22-го, съ разсвѣтомъ, открылся островъ Устика, за тѣмъ о-въ Сицилія, а въ 10 часовъ утра отрядъ прибылъ

на Палермскій рейдъ. Войдя за молу, фрегатъ и корабль стали подлѣ возвратившагося изъ Неаполя корвета «Баянъ» фертоингъ и ошвартовались съ кормы. Ихъ Высочества того же числа изволили оставить фрегатъ и переѣхать съ своимъ дворомъ въ Оливуцу.

25 Декабря Ихъ Высочества изволили слушать на фрегатѣ «Громобой» литургію и по окончаніи оной принимали поздравленія отъ командировъ и офицеровъ судовъ эскадры. 28 числа задулъ жестокій NO, продолжавшійся съ переменною силою, съ шквалами и дождемъ до 30 числа. Волненіе хлестало чрезъ стѣнку, а огромная зыбь, заходившая за молу, производила сильную боковую качку. На всѣхъ судахъ были спущены брамъ-стенги и стенги, а на корветѣ «Баянъ» и нижнія рей; на фрегатѣ же «Громобой» и кораблѣ «Ретвизанъ» спустить рей не было возможности по весьма близкому между судами разстоянію; кормовые швартовы были усилены, но совсѣмъ тѣмъ лопались одинъ за другимъ, даже взятый съ фрегата на молу цѣпной канатъ лопнулъ въ соединяющей скобѣ. Были минуты весьма критическія, именно въ ночь на 29 число, когда вырвало нѣсколько паловъ, а на крѣпость остальныхъ нельзя было надѣяться. Въ эту ночь разбило на рейдѣ австрійское купеческое судно, сорванное съ якорей и брошенное на берегъ, и тогда какъ ни съ брантвахты ни съ берега не было предпринято ничего для спасенія погибающей команды, катеръ съ корабля «Ретвизанъ», презирая явную опасность, спасъ всѣхъ до одного человѣка. На другой день, при такой же погодѣ, шлюпка съ корвета «Баянъ» молодецки подала кабельтовъ влетѣвшему съ моря неаполитанскому корвету, который безъ этой быстрой помощи подвергся бы неминуемой опасности попасть на отмель.

Въ эти дни Его Высочество, не смотря на дождь, вѣтръ и затруднительное сообщеніе по молѣ, неоднократно приѣзжалъ на молу, чтобы лично удостовѣриться въ положеніи судовъ. 30 числа погода стихла. 31-го, для дня рожденія Его Величества Короля Неаполитанскаго, суда эскадры разцвѣти-

лись флагами и произвели салютъ 21 выстрѣлъ, на который съ неаполитанскаго корвета отвѣчали равнымъ числомъ.

Въ новыи годъ Ихъ Высочества изволили присутствовать на фрегатѣ «Громобой» при литургіи и молебствіи, послѣ коего произведенъ былъ положенный по уставу салютъ и суда разцвѣтились флагами; за тѣмъ Ихъ Высочества принимали поздравленія и изволили посѣтить корабль «Ретвизанъ» и корветъ «Баянъ». Послѣ полудня пришелъ съ моря англійскій военный клиперъ *Vigilant*.

6 Января, послѣ литургіи и водоосвященія, происходило освященіе знаменъ. 7 числа корветъ «Баянъ» отправился съ депешою отъ Его Высочества къ нашему посланнику въ Грецію, получивъ приказаніе зайти на возвратномъ пути на о-въ Мило и привезти отъ туда для судовъ эскадры лощмановъ для плаванія по «Архипелагу».

11 Января присоединился къ эскадрѣ пароходъ «Рюрикъ».

15-го пришелъ съ моря австрійскій военный пароходъ *Elisabeth* съ Эрцъ-герцогомъ Вильгельмомъ, и простоявъ двое сутокъ отправился обратно.

19-го пришелъ изъ порта Пирей на соединеніе съ эскадрою корветъ «Медвѣдь», вслѣдствіе полученнаго имъ по телеграфу приказанія Его Высочества.

21 Января Государь Генераль-Адмираль изволилъ отправиться на пароходѣ «Рюрикъ» въ Мессину, для осмотра находившагося тамъ корабля «Синопъ», и возвратился отъ туда 23 числа. 26-го прибылъ къ эскадрѣ, по исполненіи даннаго порученія, корветъ «Баянъ», а 1 Февраля пришелъ изъ Тулона «Палканъ», и такимъ образомъ всѣ суда эскадры Средиземнаго моря соединились на Палермскомъ рейдѣ. Но какъ по существующимъ въ портахъ Неаполитанскаго Королевства правиламъ, въ нихъ не должно находиться одновременно болѣе четырехъ военныхъ судовъ той же чужестранной націи, то фрегатъ «Палканъ» и корветъ «Медвѣдь» были отправлены на другой день въ Мессину.

Во все время нахождения эскадры на Палермскомъ рейдѣ, ежедневно, кромѣ праздничныхъ дней, при благоприятной

погодѣ, производилось на судахъ, по сигналу съ флагманскаго фрегата, парусное и артиллерійское ученье: утромъ съ 9 до 11 часовъ, послѣ обѣда съ 3 до 5, а также ученье на шлюпкахъ.

6 Февраля Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ съ Великою Княгинею Александрою Иосифовною изволили переѣхать на фрегатъ «Громобой» и тогоже числа фрегатъ, сопутствуемый кораблемъ «Ретвизанъ», вышелъ съ палермскаго рейда подъ всѣми парусами. Пароходу «Рюрикъ» приказано остаться ждать фельдъегеря и по прибытіи его немедленно идти на соединеніе съ эскадрою въ Мальту; корветъ «Баянъ» оставленъ по случаю открывшейся у него течи. 7 числа утромъ, подойдя къ маяку Фаро развели пары, взяли лоцмановъ, и войдя въ Мессинскій проливъ, около полдня бросили якорь на Мессинскомъ рейдѣ, гдѣ нашли фрегатъ «Палканъ» и корветъ «Медвѣдь».

10 го числа «Палканъ» и «Медвѣдь» были отправлены впередъ въ Сиракузы съ приказаніемъ слѣдовать подъ парусами, а 11-го перешли тудаже и остальные суда подъ парами. 12-го числа съ разсвѣтомъ эскадра вышла съ Сиракузскаго рейда и слѣдуя подъ парами и парусами въ 7 часовъ утра прошла параллель мыса Пассаро и взяла курсъ на Мальту. Около полдня открылся островъ, а въ началѣ 3-го, эскадра построившись въ линію баталіи, вошла на Валеттскій рейдъ при неумолкаемомъ салютѣ Генераль-Адмиральскому флагу, сперва крѣпости, потомъ городской батареи, вслѣдъ затѣмъ адмиральскаго корабля и наконецъ всѣхъ прочихъ судовъ англійской эскадры. Фрегатъ «Громобой» расположился возлѣ портоваго тре-дечнаго корабля подъ флагомъ контръ-адмирала Кодрингтона, а прочіе суда эскадры бросили якоря подлѣ судовъ англійской эскадры, состоявшей изъ кораблей: *Marlborough*, подъ флагомъ вице-адмирала Феншау, *Conqueror* и *Alfred* подъ ординарными вымпелами; тутъ же находился нашъ корабль «Цесаревичъ» зашедшій въ Мальту для исправленія оказавшихся поврежденій, послѣ выдержаннаго имъ шторма. На произведенные салюты, съ фрегата «Гро-

мобой» было отвѣтствовано: крѣпости 21 выстрѣломъ, а адмиралу 15. При съѣздѣ Великаго Князя на берегъ крѣпость и флотъ вторично произвели салютъ и люди на всѣхъ англійскихъ судахъ разошлись по реямъ. 15-го присоединился къ эскадрѣ пароходо-фрегатъ «Рюрикъ».

19-го числа эскадра вышла изъ Мальты для слѣдованія въ Палермо. По выходѣ съ рейда подъ парами, сигналомъ приказано было кораблю «Ретвизанъ» и фрегату «Палканъ» прекратить пары и вступить подъ паруса, а пароходу «Рюрикъ» отдѣлиться отъ эскадры и идти по назначенію.

21-го въ полночь фрегатъ «Громобой» прибылъ на Палермскій рейдъ, а на другой день перешелъ за молу, гдѣ стояли корветъ «Баянъ», пароходъ «Рюрикъ» и англійскій военный пароходъ *Scourge*; прочія суда эскадры прибыли въ Палермо: фрегатъ «Палканъ» 25 Февраля, корабль «Ретвизанъ» 8 Марта.

На первой недѣли великаго поста Ихъ Императорскія Высочества изволили говѣть и пріобщаться съ тайнъ на фрегатѣ «Громобой», также говѣли офицеры и команда на всѣхъ судахъ эскадры.

4 Марта пароходъ «Рюрикъ» отправился въ Чивитта-Веккію для состоянія при Его Величествѣ Король Прусскомъ, находившемся въ Римѣ.

8 Марта эскадра окончательно оставила Палермо и перешла подъ парами въ Неаполь; по приходѣ куда въ тотъ же вечеръ Ихъ Высочества изволили переѣхать съ фрегата на берегъ въ приготовленный для нихъ дворецъ. По неимѣнію въ военной гавани достаточно мѣста для помѣщенія всѣхъ судовъ, въ ней расположились только фрегатъ «Громобой» и корветъ «Баянъ», введенный потомъ въ докъ велѣдствіе значительно-усилившейся на немъ течи, открывшейся съ самага выхода корвета изъ Кронштадта; корабль же «Ретвизанъ» и фрегатъ «Палканъ» отправились въ Кастель-а-маре.

28-го числа пароходо-фрегатъ «Рюрикъ» присоединился къ эскадрѣ, а 6 Апрѣля отправился съ Его Величествомъ Королемъ Прускимъ; того же числа прибыли изъ Кастель-а-маре

корабль «Ретвизанъ» и фрегатъ «Палканъ». Утромъ слѣдующаго дня эскадра оставила Неаполь и зайдя на сутки въ Кастель-а-маре, направилась въ Мессинскій проливъ подъ парами. Не доходя 15 миль до маяка Фаро, встрѣтила до того свѣжій противный сирокко, что суда, имѣя полный ходъ, нисколько не подвигались впередъ и принуждены были лавировать подъ парами и триселями. 9 Апрѣля вечеромъ, эскадра прибыла на Мессинскій рейдъ, гдѣ встрѣтивъ праздникъ Св. Пасхи, въ самое Свѣтлое Воскресеніе вышла подъ парами для слѣдованія въ Пирей. 14-го числа эскадра обогнувъ мысъ Матапанъ вступила въ Архипелагъ, а 15-го въ 3 часа пополудни бросила якорь на Пирейскомъ рейдѣ. На рейдѣ находились французскіе фрегатъ *Ротон*, подъ флагомъ контръ-адмирала Клаво, корветъ и пароходъ; англійскій и греческій корветы и нѣсколько мелкихъ судовъ. Суда эти при появленіи генераль-адмиральскаго флага салютовали по 21 выстрѣлу, на что съ фрегата «Громобой» отвѣчали равнымъ числомъ; на рейдѣ находился также корветъ «Медвѣдь».

Вскорѣ по приходѣ эскадры прибылъ на фрегатъ «Громобой» Его Величество Король Греческій, съ которымъ Ихъ Высочества изволили отправиться на берегъ. При пріѣздѣ и отѣздѣ Его Величества всѣ стоявшіе на рейдѣ суда произвели салюты, поставили людей по рямямъ и разцвѣтились флагами.

Эскадра простояла въ Пирей до 24 Апрѣля, въ этотъ день Ихъ Высочества съ Ихъ Величествами Королемъ и Королевою изволили прибыть на фрегатъ и за тѣмъ эскадра и корветъ «Медвѣдь» снялись съ якоря и вышли изъ Пирея подъ парами, сопровождаемые паровою королевскою яхтою, на которой Ихъ Величества, по съѣздѣ съ фрегата «Громобой» въ заливъ, изволили отправиться обратно.

По выходѣ изъ Саламинскаго залива, корветъ «Медвѣдь», по сдѣланному ему съ флагманскаго фрегата сигналу «идти по назначенію», отсалютовавъ отдѣлился отъ эскадры для слѣдованія въ Константинополь; отрядъ же, продолжая идти

подъ парами и ставя по временамъ паруса, миновалъ 25-го утромъ траверсъ мыса Андонисъ, 26-го прошелъ острова: Фалконеръ, Милло и Христіанію, 27-го острова Кандію и Кази, а 28-го бросилъ якорь на Яфскомъ рейдѣ.

Двухнедѣльная стоянка у Яффы не смотря на то, что суда стояли въ совершенно открытомъ морѣ, была самая спокойная. Въ продолженіе оной Ихъ Императорскія Высочества изволили совершить поѣздку въ Іерусалимъ, а также, съ разрѣшенія Государя Генераль-Адмирала, посѣтили святыя мѣста всѣ гг. офицеры и большая часть команды судовъ эскадры.

Оставивъ фрегатъ «Палканъ» въ Яффѣ для перевоза Патріарха Іерусалимскаго въ Смирну, отрядъ снялся 11 Мая вечеромъ съ якоря и къ утру слѣдующаго дня прибылъ въ Бейрутъ. Пополнивъ здѣсь запасъ угля, фрегатъ «Громобой» съ Ихъ Императорскими Высочествами отправился 14-го числа въ Родось, назначивъ кораблю «Ретвизанъ», оставленному въ Бейрутѣ для догрузки угля, рандеву Смирна.

17-го числа, подходя къ острову Родосу, встрѣтили корветъ «Баянъ», съ котораго приняли фельдъегеря и назначивъ корвету рандеву Хіосъ, зашли на два часа въ Родось, а 18-го послѣ полдня стали на якорь у острова Патмоса; 19 Мая перешли къ острову Самось, 20-го бросили якорь у острова Хіосъ, обозрѣвъ на пути Чесменскій заливъ.

Находившійся у Хіоса корветъ «Баянъ» былъ отправленъ съ депешами отъ Его Высочества въ Дарданеллы, а фрегатъ, снявшись 22-го числа съ разсвѣтомъ съ якоря, въ тотъ же день прибылъ въ Смирну. При появленіи на рейдѣ генераль-адмиральскаго флага, стоявшіе на ономъ суда: французскій фрегатъ *Ротоне*, турецкій бригъ и фрегатъ «Палканъ» салютовали 21 выстрѣломъ и поставили людей по реямъ.

23-го числа, по прибытіи корабля «Ретвизанъ», фрегатъ «Громобой» оставилъ Смирну и въ сопровожденіи компанейскаго парохода *Владиміръ* отправился въ Константинополь. Оставшимся на рейдѣ судамъ эскадры приказано было: ко-

раблю «Ретвизанъ» ожидать возвращенія фрегата «Громобой», а фрегату «Палканъ» слѣдовать по готовности въ Россію и передать, по прибытіи въ Мессину, такое же приказаніе находящемуся тамъ пароходу «Рюрикъ».

24-го числа принявъ у острова Тенедоса съ корвета «Баянъ» фельдъегеря и приказавъ корвету идти въ Смирну и дожидаться тамъ фрегата, вошли около полдня, подъ парами и парусами, при попутномъ ровномъ W вѣтрѣ, въ Дарданельскій проливъ, а въ 6 часовъ вечера, пройдя параллель мыса Узунъ-Фенеръ, вступили въ Мраморное море. При проходѣ Фрегата «Громобой» мимо Дарданельской крѣпости, сія послѣняя салютовала 21 выстрѣломъ и получила равный отвѣтъ.

На другой день утромъ у входа въ Босфоръ встрѣтилъ Его Высочество на пароходѣ «Прутъ» нашъ повѣренный въ дѣлахъ въ Константинополѣ Князь Лобановъ-Ростовскій, для принятія коего остановили ходъ, затѣмъ фрегатъ, сопровождаемый пароходами «Прутъ» и *Владиміръ*, вошелъ въ Босфоръ и противъ Топханы бросилъ якорь, отвѣтивъ на салютъ корвета «Медвѣдь» сигналомъ. Вскорѣ послѣ того Ихъ Высочества изволили отправиться для свиданія съ Султаномъ въ Кіоскъ, гдѣ пробывъ около часу возвратились на фрегатъ. При съѣздѣ и возвращеніи Ихъ Высочествъ фрегатъ салютовалъ по 21 выстрѣлу, а стоящіе по реямъ люди кричали ура: также салютовала генераль-адмиральскому флагу и англійская винтовая канонерская лодка. Во время нахождения Ихъ Высочествъ на берегу, фрегатъ размѣнялся салютами съ крѣпостью. 26-го числа съ разсвѣтомъ фрегатъ «Громобой» перешелъ къ мѣстечку Эмергянъ, гдѣ Ихъ Высочества изволили съѣхать въ приготовленный для нихъ дворецъ. Въ тотъ же день Его Величество Султанъ посѣтилъ Ихъ Высочества; при проѣздѣ его были отданы съ фрегата всѣ подобающія почести.

2 Іюня Ихъ Императорскія Высочества посѣтивъ фрегатъ, изволили переѣхать на пароходъ *Владиміръ*, на которомъ тотчасъ же подняли генераль-адмиральскій флагъ, а на

Фрегатъ контръ-адмиральскій. Въ тотъ же день фрегатъ снялся съ якоря и отправился въ Смирну, куда прибылъ 6-го числа съ разсвѣтомъ, совершивъ путь частию подъ парами, а частию подъ парусами.

Принявъ въ Смирнѣ уголь и сдѣлавъ необходимые запасы провизіи и прочаго, суда эскадры оставили 9-го числа Смирну и согласно полученнаго отъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала приказанія, отправились: фрегатъ «Громобой» и корабль «Ретвизанъ» въ обратный путь въ Россію, а корветъ «Баянъ» на станцію въ Пирей.

Вышедши изъ Смирнскаго залива подъ парами, фрегатъ и корабль взяли курсъ между островами Хиосъ и Ипсара; 10-го числа около полдня вступили въ проливъ Дора; прошли между островами Зеа и Макрониси и миновавъ траверзъ острова Св. Георгія, который оставили въ правой рукѣ, взяли курсъ на мысъ Сантъ-Анжело, что на южной оконечности Мореи. Пройдя его 11-го числа утромъ и оставивъ островъ Цериго въ лѣвой сторонѣ, направились на мысъ Матапанъ, а пройдя его меридіанъ перемѣнили курсъ на NWtW. 12-го числа утромъ прекратили пары, подняли винтъ и вступили подъ паруса; 13-го же на ночь, по случаю совершеннаго штиля, опять развели пары и подъ парами прибыли 15-го Іюня въ Мессину, гдѣ были поставлены въ карантинъ.

Пополнивъ запасъ угля, фрегатъ и корабль не дождавшись окончанія срока карантина, на другой же день вышли подъ парами изъ Мессины. 17-го утромъ прошли меридіанъ Палермо, 18-го прекратили пары, подняли винты и вступили подъ паруса; 19-го въ полночь прошли меридіанъ Кагліари, получили попутный SO и имѣли ходу до $10\frac{1}{2}$ узловъ; къ вечеру 21-го числа совершенно стихло, и суда, проштильвавъ трое сутокъ, 24-го развели пары; 25-го вечеромъ прошли меридіанъ мыса де-Гате; на слѣдующій день вступили въ Гибралтаръ, а 27-го утромъ бросили якорь на Кадикскомъ рейдѣ, гдѣ нашли испанскую эскадру, состоящую изъ двудесяти корабля, фрегата, корвета и нѣсколькихъ пароходовъ.

Не смотря на то, что со дня выхода судовъ изъ Смирны прошло около трехъ недѣль и что отъ испанскаго консула въ Смирнѣ имѣлось свидѣтельство о благополучномъ состояніи страны относительно народнаго здравія, въ Кадиксѣ не только не допустили суда имѣть сообщеніе съ берегомъ, но даже отказали закончить карантинъ начатый въ Мессинѣ; обстоятельство это и постоянно дувшіе свѣжіе вѣтра, препятствовавшіе доставленію изъ города угля, воды и провизіи, задержали суда на рейдѣ до 4 Іюля. Выйдя въ этотъ день съ Кадикскаго рейда подъ парами, отрядъ, слѣдуя по назначенію, прошелъ 5-го числа вечеромъ меридіанъ мыса С-тъ Вицентъ, 6-го утромъ получивъ попутный вѣтеръ прекратилъ пары, 7-го прошелъ параллель Лиссабона, 8-го около полночи миновалъ параллель Финистера и 9-го утромъ вступилъ въ Бискайскую бухту. 10-го числа къ вечеру совершенно заштилѣло и отрядъ, прождавъ безуспѣшно двое сутокъ переменъ погоды, 12-го развелъ пары. 13-го числа суда прошли меридіанъ мыса Уэсана и слѣдуя Англійскимъ каналомъ, на другой день послѣ полдня, бросили якорь на Шербургскомъ рейдѣ.

Получивъ здѣсь по телеграфу приказаніе Его Высочества Государя Генераль-Адмирала, немедленно итти въ Портсмуть и ожидать тамъ Его Высочество, отрядъ съ расвѣтомъ слѣдующаго дня снялся съ якоря и перешелъ въ Портсмуть. При входѣ на рейдъ адмиральскій фрегатъ салютовалъ крѣпости 21 выстрѣломъ и рейдовому кораблю, на коемъ былъ поднятъ адмиральскій флагъ — 17-ю и получилъ тотчасъ же равный отвѣтъ. На рейдѣ находился англійскій флотъ состоявшій изъ 6 кораблей, (изъ коихъ два подъ контръ-адмиральскими флагами,) четырехъ фрегатъ и двухъ пароходовъ, и фрегатъ «Палканъ» прибывшій сюда изъ Гавра, вслѣдствіе полученнаго имъ по телеграфу приказанія.

25-го Іюля по случаю дня рожденія Принца Алфреда, суда отряда, по приглашенію главнаго командира порта—принять участіе въ празднествѣ, произвели въ полдень вмѣстѣ съ англійскою эскадрою салютъ и подняли на всѣхъ трехъ брамъ-

стенъгахъ національные флаги. Въ тотъ же день въ 6 часовъ вечера изволилъ прибыть, на фрегатѣ «Свѣтлана», Его Императорское Высочество Государь Генераль-Адмиралъ.

27 Юля для рожденія Ея Величества Государыни Императрицы Маріи Александровны со всѣхъ стоящихъ на рейдѣ судовъ, какъ нашихъ такъ и англійскихъ, былъ произведенъ въ полдень салютъ, послѣ чего суда разсвѣтились флагами.

30-го числа Его Высочество изволилъ произвести отряду парусное ученіе и по окончаніи онаго, сигналомъ съ фрегата «Громобой» изъявилъ свое удовольствіе.

1 Августа эскадра оставила Портсмутъ: фрегатъ «Громобой» и корабль «Ретвизанъ» отправились въ Киль, а фрегатъ «Палканъ» въ Гавръ.

Слѣдуя каналомъ подъ парами и парусами съ попутнымъ вѣтромъ, фрегатъ «Громобой» и корабль «Ретвизанъ» прошли 2-го числа утромъ меридіанъ маяка Донженесъ, миновали около полдня траверзъ маяка Зюйдъ-Форландъ и вступивъ въ Нѣмецкое море, прекратили пары. Войдя 6 Августа въ Скагеракъ, заштилѣли и потому развели пары. 7-го утромъ встрѣтили фрегатъ «Генераль-Адмиралъ»; послѣ полдня вошли въ Категатъ; 8-го числа утромъ вступили въ Большой Бельтъ, а 9 Августа прибыли въ Киль. 11 Августа присоединился къ эскадрѣ фрегатъ «Палканъ». 15-го съ разсвѣтомъ отрядъ оставилъ Киль и слѣдуя подъ парами и парусами, въ 6 часовъ вечера прошелъ меридіанъ Дарсерорда и вступилъ въ Балтійское море.

17-го вечеромъ на параллели острова Фарэ встрѣтился отрядъ Контръ-Адмирала Нордмана.

18-го вошли въ Финскій заливъ и встрѣтивъ у Пакерорда эскадру Вице-Адмирала Фонъ-Шанца, передали ему депешни.

Въ ночь на 19-е числа подходя къ острову Гогланду, корабль «Ретвизанъ» ночнымъ сигналомъ далъ знать, что имѣетъ недостатокъ въ топливѣ, почему кораблю приказано было вступить подъ паруса; фрегаты же продолжая идти

подъ парами прибыли 19-го числа вечеромъ на Кронштадтскій рейдъ.

21-го Ея Императорское Высочество Государыня Великая Княгиня Александра Іосифовна изволила посѣтить фрегатъ «Громобой», а 23-го корабль «Ретвизанъ» и фрегатъ «Палканъ».

28-го Государь Императоръ изволилъ произвести судамъ отряда Высочайшій смотръ, и въ тотъ же день спустили на фрегатъ «Громобой» контръ-адмиральскій флагъ.

За тѣмъ суда эскадры, по осмотрѣ ихъ Дивизионнымъ Начальникомъ, вошли послѣдовательно въ гавань, именно: корабль «Ретвизанъ» 2 Сентября, фрегатъ «Громобой» 3-го, фрегатъ «Палканъ» и корветъ «Баянъ» 4-го, и кончили кампанію.



О СКРѢПЛЕНІИ ВНОВЬ-СТРОЮЩИХСЯ СУДОВЪ.

Чтобы придать вновь-строющимся большимъ военнымъ судамъ, какъ на примѣръ фрегату «Олеѣ», больше крѣпости, Вице-Адмиралъ фонъ-Шанцъ предложилъ мѣры, на которыя Кораблестроительный Техническій Комитетъ, вмѣстѣ съ гг. инженерами строителями С. Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ, сдѣлалъ свои замѣчанія.

Нижеизложенные 15 пунктовъ заключаютъ предложеніе В.-А. фонъ-Шанца, а подъ каждымъ изъ нихъ изложено мнѣніе Техническаго Комитета (*).

1) Крѣпить сколько возможно большее число бимсовъ съ кильсономъ, такимъ же способомъ, какъ это дѣлается въ Соединенныхъ Штатахъ и на французскихъ корабляхъ (Черт.1), или какъ будетъ удобнѣе. Отъ взаимной связи бимсовъ съ кильсономъ, кницы меньше страдаютъ при сильной качкѣ, отчего и пазы не могутъ такъ скоро отрываться отъ ватервейсовъ, какъ безъ этой связи.

1) Способъ скрѣпленія бимсовъ одного дека съ другимъ и съ кильсономъ, введенный на американскихъ и французскихъ военныхъ судахъ, полезно вводить и при нашемъ судостроеніи, но съ тѣми примѣненіями, какия, во время строенія, окажутся болѣе выгодными.

2) На «Олеѣ» всѣ бимсы предназначено крѣпить съ бортомъ, сверхъ висячихъ желѣзныхъ книць французскаго образца, еще желѣзными наугольниками. Въ замѣнъ сихъ послѣднихъ, я бы предложилъ деревянные кницы, которыя распо-

(*) Последнее шрифтомъ болѣе мелкимъ.

ложить дюйма на два отъ привального бруса, какъ для свободнаго прохода воздуха, такъ и для пропитанія клямсовъ солью. Извѣстно, что лежація деревянные кницы не могутъ мѣшать дѣйствию артиллерии.

2) По чрезвычайной затруднительности добыванія изъ нашихъ оскудѣвшихъ лѣсовъ, деревянныхъ книць, необходимость заставляетъ замѣнять ихъ желѣзными, и металлъ этотъ, по свойству своему, позволяетъ дѣлать кницы всѣхъ возможныхъ формъ и размѣровъ, необходимыхъ для достиженія желаемой крѣпости.

3) Что же касается до принятыхъ у насъ французскихъ желѣзныхъ висячихъ книць, то я полагаю, что онѣ уступаютъ употребляемымъ понынѣ простымъ кницамъ, потому что въ желѣзѣ, расположенномъ на ребро, въ ихъ воротахъ, не можетъ существовать эластичности.

3) Это замѣчаніе противорѣчитъ предположенію, изъясненному въ 1 пунктѣ, такъ какъ предложенный выше способъ скрѣпленія бимсовъ съ кильсономъ (черт. 1), имѣетъ цѣлю уменьшить движеніе бимсовъ у стѣны; а этому именно и должна противодействовать собственно не эластичность книць, которая по сему во французскихъ кницахъ составляетъ преимущество ихъ предъ прежними желѣзными кницами, подвергавшимися обыкновенно разгибу и перелому отъ движенія бимсовъ во время боковой катки судна.

4) Я полагаю бы полезнымъ, въ замѣнъ употребляемаго у насъ по сіе время способа соединять бимсы съ привальнымъ брусомъ, — сдѣлать это замкомъ, изображеннымъ на чертежѣ 2. Извѣстно, что нѣкоторыя коммерческія суда въ 500 тоннъ, построенныя вовсе безъ книць, но на которыхъ бимсы соединены съ привальнымъ брусомъ, подобнымъ замкомъ и двумя болтами, — плаваютъ около мыса Горна. Подобнымъ же образомъ и на нашихъ клиперахъ, бимсы соединены съ привальнымъ брусомъ, и по этому имѣютъ весьма не значительное число книць.

4) Если привальный брусъ придѣляется по системѣ Сеппингса, т. е. къ клямсу, то предполагаемый замокъ (зубъ) полезень, какъ замѣняющій употребляемые при этой системѣ чугунные коксы, по два въ конецъ бимса и въ привальный брусъ, которые доставляютъ скрѣпление не менѣе надежное противу предлагаемаго замка. Когда же привальный брусъ придѣляется прямо къ набору (безъ клямса), то предлагаемый зубъ придется, во многихъ мѣстахъ, врѣзывать въ бимсъ такъ близко къ самому концу, что во время движеній судна, легко можетъ отколоть этотъ конецъ. При томъ же, для выдѣлки въ привальныхъ брусьяхъ предлагаемыхъ замковъ, понадобится употребить на эти члены дерева значительно большихъ размѣровъ, пріобрѣтеніе которыхъ и безъ того уже нелегко.

5) Что же касается до возраженія, что замокъ этого рода требуетъ болѣе тщательной пригонки, чѣмъ при другихъ способахъ у насъ употребляемыхъ, то съ этимъ я согласенъ; но какая польза строить суда безъ тщательной пригонки, если лопанье желѣзныхъ книць и отрываніе ватервейсовыхъ пазовъ, отъ сильной качки, можно приписать невѣрной пригонкѣ частей, составляющихъ корпусъ судна.

5) Ни кто не станетъ отвергать, что бесполезно строить суда безъ тщательной пригонки замковъ и другихъ связей корпуса, и всякій строитель, трудящійся для усовершенствованія судостроенія, постоянно стремится выполнять это весьма важное условіе.

6) Употребивъ таковыя способы крѣпленія вновь строящихся судовъ и связавъ сколько можно большее число бимсовъ съ килемъ, все-таки не возможно утверждать, что бока ихъ, обременные тяжелою артиллеріею, нисколько не будутъ расходиться при жестокой качкѣ. Но если это случилось и при такомъ крѣпленіи, то можно спросить: что же еще прибавить къ оному? Прочитавъ же извлеченіе изъ рапортовъ командира фрегата «Аскольдъ», не трудно было бы отвѣчать на подобный вопросъ; я говорилъ уже, что какими бы, употребляемыми по сіе время у насъ, мѣрами ни

крѣпить строющіяся изъ нашего мягкаго лѣса суда, все-таки невозможно, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, удержать бока ихъ въ неизмѣняемомъ положеніи, и по этому, мнѣ кажется,—слѣдовало бы попробовать на таковыхъ судахъ, какъ фрегатъ «Олего», крѣпить бока между собою противъ всѣхъ русленей, такъ чтобы они не могли измѣнить своего положенія, не разорвавъ совсѣмъ эту связь. Вотъ какъ я полагалъ бы это сдѣлать: всѣ бимсы противъ русленей или большую часть изъ нихъ, пропустить внаружу, подобно кожуховымъ бимсамъ на колесныхъ пароходахъ. Концы эти пропустить во всю ширину соответствующихъ русленей и, для лучшаго вида, уменьшить ихъ толщину отъ борта снизу (черт. 3, 4, 5 и 6).

6) Чрезъ пропущеніе бимсовъ сквозь стѣну, ослабится продольная связь корпуса, которая важна не менѣе поперечной, особливо въ верхнихъ поясахъ, наиболѣе подверженныхъ напряженію отъ дѣйствія силъ, стремящихся произвести переломъ корабля, такъ что бортъ, изрѣзанный и портами и вырубками для сквозныхъ бимсовъ, будетъ гораздо слабѣе. При томъ же, устройство предполагаемаго поперечнаго скрѣпленія у русленей, если бы только могло быть сдѣлано крѣпко, доставило бы мѣстныя только твердыя точки,—что весьма вредно для общей эластичности всего борта—этого неизбежнаго свойства въ корпусѣ всякаго мореходнаго судна и особенно, когда длина судовъ значительно увеличивается противу прежняго. Что же касается до вышеприведеннаго указанія на донесенія командира фрегата «Аскольдъ», то причины поврежденій, происшедшихъ на этомъ фрегатѣ, не выясненныхъ съ точностію въ упомянутыхъ донесеніяхъ,—требуютъ техническаго обследованія съ соображеніемъ всѣхъ тѣхъ неблагоприятныхъ для крѣпости фрегата обстоятельствъ, каковымъ онъ подвергался во время всего своего плаванія.

7) Всѣ эти концы бимсовъ крѣпить съ бортомъ, съ боковъ, двумя лежащими желѣзными кницами, и настлавъ на нихъ руслени, связать съ бортомъ еще стоячими желѣзными кницами, т. е. каждый нокъ одною кницею. При такомъ крѣпленіи боковъ фрегата, не предстояло бы надобности въ полномъ

числѣ разнаго рода крѣпленій, употребляемыхъ обыкновенно въ русленяхъ, какъ то: горизонтальныхъ болтовъ, проходящихъ на сквозь русленей и ватервейсовъ, или типлетсовъ.

7) Эти наружныя кницы (стоячія и лежачія), вмѣстѣ съ чугунными полушнами и самыми ногами бимсовъ, прибавятъ у каждаго борта, на верху надводной части, лишняго вѣсу до 500 пудовъ, который, увеличивая надводный боковой моментъ судна, весьма вреденъ для крѣпости.

8) Само собою разумѣется, что пропущенные внаружу бимсы должны, кромѣ упомянутаго скрѣпленія, сохранить и все ихъ внутреннее, а также, предположенный выше, замокъ въ привальномъ брусьѣ. Такимъ образомъ, всѣ концы бимсовъ противъ русленей, будутъ скрѣплены шестью кницами и въ добавокъ замкомъ. Если предполагать противъ форъ-русленей 8, противъ гротовыхъ 9 и у бизань-русленей 5 бимсовъ, то имѣлось бы съ каждой стороны 22 бимса, скрѣпленныхъ такимъ образомъ. Этимъ прибавилось бы къ обыкновенному крѣпленію, въ совокупности съ обѣихъ сторонъ, еще 132 кницы.

8) Тщательная пригонка такихъ бимсовъ, и при томъ на закраину привальнаго бруса—неудобоисполнима. Что же касается до внутренняго укрѣпленія такихъ бимсовъ кницами, то при этомъ главные воротовые болты желѣзныхъ висячихъ книць, какъ равно и наугольниковъ, не могутъ служить съ пользою для своей цѣли, потому что они, проходя близко къ бокамъ бимса, придутся у самаго края вырубки, сквозь которую пропущенъ конецъ бимса. Такимъ образомъ всѣ неисчисленныя здѣсь прибавочныя кницы, не только не увеличатъ скрѣпленія, но напротивъ, при ослабленномъ въ тѣхъ мѣстахъ бортьѣ, онѣ, излишнимъ своимъ вѣсомъ, будутъ еще болѣе вредить крѣпости надводной части.

9) Если на «Олегѣ» принять будетъ этотъ способъ, то можно было бы изготовленные уже бимсы распилить пополамъ и наставить ихъ въ срединѣ.

9) Распиленные бимсы будутъ неблагонадежны для службы, потому что замки для соединенія съ отпиленными концами предполагаемой наставки въ срединѣ, придется почти подъ орудіями, гдѣ эта слабая часть не можетъ поддерживаться пиллерсомъ.

10) Что ватервейсовыя пазы на «Камчаткѣ», какъ и вообще на колесныхъ пароходахъ, не расходятся, приписываю кожуховымъ бимсамъ, скрѣпленнымъ надлежащимъ образомъ снаружи и снутри. На «Камчаткѣ», оба эти бимса связаны 32 деревянными кницами, изъ коихъ большія прикрѣплены къ борту и бимсамъ 19-ю и 20-ю болтами. Пропущенные же подъ руслени бимсы, дѣйствовали бы и на «Олегѣ», я полагаю, совершенно какъ кожуховые на колесныхъ пароходахъ. Чтобы менѣе прорѣзывать наборъ и наружную обшивку, пропуская снаружу концы бимсовъ, лучше было бы кницы ихъ, съ внутренней стороны набора, дѣлать съ заплечиками, оставляя въ нихъ отъ этого мѣста, столько дерева, чтобы удобно было крѣпить кницы, какъ съ боку, такъ и сверху. Еще лучше было бы сдѣлать эти ноки изъ дуба, а средину бимсовъ изъ сосны, т. е. какъ обыкновенно дѣлаютъ кожуховые бимсы. Способы однако можно придумать и другіе, но необходимость прибавочной поперечной связи на большихъ военныхъ судахъ, каковъ напримѣръ фрегатъ «Олець», и именно около русленей, мнѣ кажется (неоспоримо) очевидна. Чтобы замѣнить поясъ у наружной обшивки въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ пропущены бимсы, я бы положилъ снаружи по борту на ноки бимсовъ по одному поясу изъ дуба, шириною и толщиною прорѣзанной обшивки, и далъ бы этому поясу футъ 10 больше длины самыхъ русленей. Поясъ этотъ могъ бы служить первою отъ борта доскою русленевой настилки, и его слѣдовало бы крѣпить съ ватервейсомъ, какъ на чертежахъ 3 и 4.

10) На пароходахъ при незначительномъ числѣ вырубокъ въ стѣнахъ для кожуховыхъ бимсовъ, скрѣпленіе около нихъ усилить легко; но на корабляхъ и фрегатахъ, чрезъ подобныя вырубкі (которыхъ по вышепри-

веденному счету—будетъ по 22 на каждой сторонѣ), окажется столько перерубленныхъ шпангоутовъ и толстыхъ поясьевъ наружной надводной обшивки (гдѣ наиболѣе осязательно дѣйствіе силъ, стремящихся производить переломъ), что образовавшіяся отъ того весьма слабыя мѣста стѣнъ, между такими вырубками и портами, содѣлаютъ всякое крѣпленіе предлагаемыхъ *сквозныхъ* бимсовъ недействительнымъ, а между тѣмъ нарушится взаимная связь борта и по продолжному направленію.

11) Въ добавокъ къ этому крѣпленію, я бы клалъ въ гонь-декъ, на всѣ бимсы, отъ одного борта до другаго, по одной помогѣ изъ полоснаго желѣза, толщиною въ $2\frac{1}{2}$ дюйм. и шириною 4 дюйма (черт. 7). Стоячимъ вѣтвямъ этихъ помогъ, я далъ бы длины полутора футами больше толщины ватервейсовъ, а лежащимъ на бимсахъ вѣтвямъ, такую длину, чтобы ихъ можно было, между собою, на срединѣ соединить. Вороты у этихъ помогъ не требуютъ такого образованія, какъ у кницъ или у наугольниковъ, потому что, при сильныхъ боковыхъ размахахъ, сила на вороты въ помагахъ, будетъ дѣйствовать иначе, нежели какъ дѣйствуетъ она на первые. Пока ватервейсы не положены на мѣста, слѣдуетъ помощи эти крѣпить сквозь наборъ и наружную обшивку, и къ бимсамъ, вѣзывая обѣ вѣтви на $1\frac{1}{2}$ дюйм. въ бимсы и въ наборъ, и потомъ уже, пригнавъ ватервейсы аккуратно къ помагамъ, крѣпить первые. Ежели взять въ соображеніе, что лежація вѣтви, будучи соединены между собою на срединѣ и скрѣплены еще настоящимъ образомъ къ бимсамъ, а стояція вѣтви къ набору и наружной обшивкѣ, и находятся при томъ между наборомъ и ватервейсами, — то ясно, что пока самые ватервейсы не станутъ отходить отъ набора, то и бока судна не могутъ расходиться, такъ какъ разрывная сила не можетъ значительно ломать вороты такихъ помогъ, а будетъ дѣйствовать болѣе всего на крѣпленіе ихъ къ бимсамъ. Но если взять въ расчетъ предполагаемое крѣпленіе боковъ судна и на открытой батарее около русленей, то надобно полагать, что потребовалась бы огромная сила, дабы бока могли подаваться, въ особенности если

судно будетъ пропитано солью, сохраняющею болты въ деревѣ въ постоянно одинаковомъ положеніи (т. е. въ одинаковой тугости), потому что не достигая послѣдняго ни какимъ другимъ средствомъ, мнѣ кажется, не возможно придумать крѣпленія для этого достаточнаго на судахъ, построенныхъ вообще изъ слабаго дерева.

11) Устройство предлагаемыхъ желѣзныхъ полосъ по бимсамъ, во всю длину ихъ (отъ одного борта до другаго) съ загнутыми по стѣнамъ концами подъ ватервейсомъ, и называемыхъ помогами — не доставитъ скрѣпленію бимсовъ съ борти ожидаемой помощи, потому что полосы эти, находясь по направленію длины бимсовъ, не подлежащихъ растяженію, — будутъ лежать на нихъ напрасно, а между тѣмъ вѣсомъ своимъ, который составляетъ на одной только палубѣ до 2500 пудовъ, — чрезвычайно увеличатъ вѣсъ надводной части. Что же касается до замѣчанія о дѣйствіи боковыхъ размаховъ на ворота этихъ помогъ, то сила такихъ размаховъ не представляется причинъ дѣйствовать на нихъ иначе, нежели на кницы или наугольники; вся разница будетъ въ томъ, что силы, стремящіяся согнуть кницы, будутъ въ тоже время, разгибать, воротъ помощи и обратно. Но для противодѣйствія такимъ силамъ, дѣйствіе двухъ болтовъ, проходящихъ чрезъ загнутые по набору концы помогъ, будетъ и въ такомъ случаѣ достаточно, когда горизонтальная полоса по бимсу продолжится не болѣе того, сколько нужно ея для закрѣпленія тремя болтами. Однакожъ плоскоконечные болты, употребляемые въ кораблестроеніи, не мало соответствуютъ по мнѣнію Комитета цѣли — скрѣпленія бимсовъ для противодѣйствія означеннымъ выше силамъ; а принявши въ расчетъ еще и то, что бимсы скрѣпляются съ бортомъ весьма многими болтами, посредствомъ нарубныхъ поясець или карлицевъ, какъ у насъ принято, — должно надѣяться, что все видѣтъ такое скрѣпленіе бимсовъ со стѣнами будетъ вполне достаточно.

12) На возраженіе, что пропущенные внаружу концы отъ бимсовъ будутъ скоро гнить, не худо замѣтить, что у кожуховыхъ бимсовъ на удостоенныхъ въ негодность двухъ парходахъ «Смѣлый», и «Храбрый», пропущенные внаружу концы у борта находились въ совершенно здоровомъ состояніи.

12) Какъ бы мало ни было движеніе бимсовъ, во всякомъ случаѣ, въ гнѣзда ихъ будетъ проникать мокрота, вѣрная спутница преждевременной гнилости бимсовъ и самаго набора подъ ними.

13) Я уже говорилъ, что способы крѣпленія можно выдумать различные и потому предлагаю одинъ, въ замѣнъ пропуска самыхъ бимсовъ внаружу: способъ этотъ, надобно полагать, будетъ дешевле и бимсъ будетъ меньшей тяжести, потому что при немъ не требуется ни составныхъ бимсовъ, ни значительнаго прорѣзыванія набора.

Положивъ бимсы на мѣста, беру желѣзо буквы **Т** подлежащихъ размѣровъ, скажемъ, въ 5 дюйм. Отъ этого желѣза на 9 футъ отрублю висячую часть буквы **Т**—то есть стоячую ея вѣтвь; отрубленную часть пропущу плашмя снаружки сквозь обшивку и наборъ, такъ, чтобы снаружки обшивки осталось желѣзо **Т** длиною въ ширину русленя. Плоскую часть (т. е. съ отрубленной висячей вѣтвью), крѣплю сверху бимса по срединѣ, а съ наружною частію этого желѣза поступлю точно также, какъ сказано о нокахъ пропущенныхъ бимсовъ. Такъ какъ желѣзо **Т** слѣдуетъ снаружи вогнуть плотно къ борту, чтобы оно прилегало сколь можно вѣрнѣе къ обшивкѣ, то въ этихъ мѣстахъ слѣдуетъ вѣзати въ обшивку на подлицо желѣзныя планки.

13) Крѣпость такого рода связей бимсовъ со стѣнами будетъ зависетьъ отъ тѣхъ только болтовъ, которыми прикрѣплены будутъ къ бимсамъ эти полураспиленные полосы угловаго желѣза; такъ что скрѣпленіе наружной части этихъ полосъ будетъ не пропорціонально внутреннему. По этому, употребленіемъ плоскоконечныхъ болтовъ для скрѣпленія бимсовъ, какъ принято въ кораблестроеніи, скорѣе достигается желаемая цѣль, ибо этотъ толстый болтъ, проходя сквозь стѣну и будучи благонадежно заклепанъ снаружи, вполне соответствуетъ силѣ тѣхъ болтовъ, которыми прикрѣпленъ плоскій конецъ его.

14) При этомъ способѣ, полагаю, полезно употребить типлетсы, которые можно скрѣпить весьма удобно къ висячей

вѣтви желѣза Т. Ихъ не нужно дѣлать обхватывающими руслена сверху и снизу, какъ это обыкновенно дѣлается.

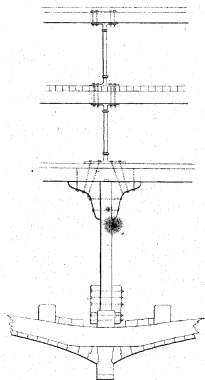
14) Мѣста бимсовъ не всегда могутъ придтись тамъ, гдѣ слѣдуетъ быть типлетсамъ и потому предположеніе это неудобноисполнимо.

15) Радовали меня также поясы, или помощи желѣзные, которыя на фрегатѣ «Генераль-Адмиралъ», положены по бимсамъ діагонально около мачтъ и колодезя, и несмотря на то, что польза отъ нихъ не можетъ быть такая, какъ отъ предлагаемыхъ мною поперегъ судна; покрайней мѣрѣ видно, что идея таже, и что въ Соединенныхъ Штатахъ серіозно смотрятъ на сохраненіе боковъ громадныхъ военныхъ судовъ въ нормальномъ положеніи.

15) Введенныя на фрегатѣ «Генераль-Адмиралъ» діагональныя желѣзныя полосы по бимсамъ около мачтъ не бесполезны для большихъ судовъ.

ЧЕРТЕЖИ КЪ СТ. О КРЪПЛЕНИИ СУДОВЪ.

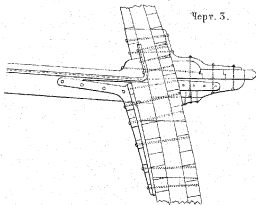
Черт. 1.



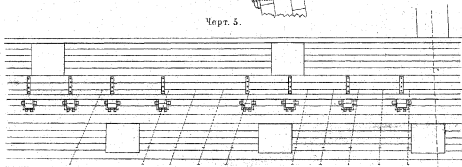
Черт. 2.



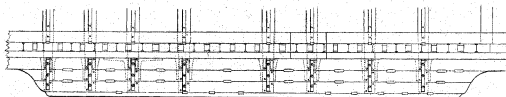
Черт. 3.



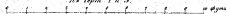
Черт. 5.



Черт. 4.



Въ черт. 1 и 3.



Въ черт. 2 и 5.



О НОВОВВЕДЕНІЯХЪ НА КОРАБЛѢ «ГАНГУТЬ»,
ПО ПРЕДЛОЖЕНІЮ ВИЦЕ-АДМИРАЛА ФОНЪ-ШАНЦА.

Нововведенія, сдѣланныя на кораблѣ
 «Гангутъ».

Отзывъ объ нихъ командира корабля по
 испытаніи въ кампаніи 1858 года.

1) Ретирадные порта въ гонъ-декѣ сдѣланы цѣлые, открывающіеся, на петляхъ, къ верху, и изъ двухъ равной толщины досокъ, соединенныхъ между собою заклепками, проходящими насквозь обѣихъ досокъ и заклепанными на кольца. Въ скрѣпленіе такого рода портовъ, не входитъ ни одного гвоздя, и не имѣется употребляемыхъ подшивныхъ досокъ. На стоячихъ и нижнихъ косякахъ каждаго порта имѣются мѣдные наугольники во всю ширину четверти, въ которую входитъ портъ, когда онъ бываетъ затворенъ; такого рода наугольники весьма сохраняютъ кромки портовъ и не требуется при нихъ конопатить порта, когда въ нихъ поддаетъ, — ибо внутреннимъ сторонамъ науголь-

Въ гавани, задраенные такимъ образомъ порта были пробованы бранспойтами и течи не оказалось; также во время качки и волненія, которое поддавало въ порта, черезъ нихъ течи не было; порта отворяются легко, ихъ не косить и не имѣя подшивныхъ досокъ, кромки всѣ цѣлы; также не требуется, чтобъ открывая порта, выколачивать ихъ, что необходимо при открываніи портовъ безъ подобнаго приспособленія.

никовъ дано такое направленіе, что когда въ нихъ входитъ портъ и когда его задраиваютъ, то кромками своими онъ совершенно плотно прилегаетъ къ наугольникамъ, и чѣмъ сильнѣе задраивать, тѣмъ портъ будетъ плотнѣе, ибо онъ сдѣланъ втулкою, т. е. внутренняя плоскость порта нѣсколько менѣе наружной.

2) Во всѣхъ портахъ по гонь-деку, на стоячихъ косякахъ, сдѣланы чугунные наугольники съ такою же цѣлью, какая имѣлась и на ретирадныхъ; но какъ самые порта не передѣланы, ибо четверти были сдѣланы ранѣе этого устройства, то результаты испытанія оказались менѣе удовлетворительны.

3) Шпринговая подушка, съ горизонтальнымъ шкивомъ въ 22 дюйма въ діаметрѣ, сдѣлана въ констапельской на срединѣ, нѣсколько впереди передняго ахтерштевня, такимъ образомъ, что на той же подушкѣ и шкивѣ могутъ тянуться шпринги съ обѣихъ сторонъ; подушка служитъ для тяги шпринга съ противоположной стороны той, на которой дѣйствуетъ артиллерія,

Подавалась незначительная течь, когда порта были задрены; но несравненно удобнѣе задраивать и открывать ихъ нежели безъ сего приспособленія; кромки и конопатки не ломаются, когда поддаетъ въ порта; не требуется выколачивать портъ при открываніи: слѣдуетъ только слегка толкнуть его и онъ свободно поднимается.

При употребленіи, шпринговая подушка и все ея устройство оказались чрезвычайно удобными.

или для поворота корабля, когда на одной сторонѣ тянуть прямой кабельтовъ, а на другой боковой; кабельтовъ идущій изъ за борта въ клюзъ, проходитъ въ помянутомъ шкивѣ на подушкѣ и потомъ, чтобы отвести его къ срединѣ корабля, идетъ чрезъ чугунный полушкивъ, вставленный въ концѣ канатной кормовой краспицы, отсюда тянется или на шпилѣ или въ ручную, что одинаково удобно.

4) Марсы сдѣланы круглые, имѣющіе краспицы противъ каждой стеньгъ-ванты; лонгосалинги и краспицы между собою связаны и скрѣплены болтами, и отдѣльно отъ марсовъ, надѣваются на топы мачтъ и крѣпятся винтами; марсы короче штатныхъ на 17 дюймовъ, задняя же ширина равна ширинѣ штатнаго марса.

5) На бушпритѣ, для краговъ ватеръ и фока штаговъ, вмѣсто употребляемыхъ планокъ набиваемыхъ на бушпритъ, чтобы не скользили по немъ краги, сдѣланы по обѣ стороны бушприта, дубовые брусья въ 10 дюймовъ толщиною, въ коихъ прорѣзаны дыры, чрезъ которыя конца-

Таковые марсы крѣпче штатныхъ и во всѣхъ случаяхъ весьма удобны.

Брусья надежнѣе планокъ; весьма удобны какъ тѣмъ, что дѣлаютъ общую связь для всѣхъ краговъ, такъ и тѣмъ еще, что для людей весьма удобно по брусьямъ ходить на утлегаръ и далѣе.

ми проходятъ краги и, обхватывая бушпритъ, задраиваютъ обыкновеннымъ способомъ.

6) Бушпритъ имѣетъ эзельгофтъ не въ отвѣсѣ прирѣзанный, но въ наугольникъ съ бушпритомъ.

7) Ватеръ - бакштаги не имѣютъ краговъ, но основаны въ окованные чугунные юферсы, соединенные шалнеромъ съ болтами, проходящими насквозь бушприта, и заклепанными на противоположной его сторонѣ.

8) Нижніе ванты, стеньгъ-ванты, ватеръ-штаги, ватеръ-бакштаги, фордуны, всѣ стеньгъ-штаги, шлюпочные бакштаги и бизань-штагъ тянутся талрепами по чугуннымъ юферсамъ.

9) На нижнихъ реяхъ, вмѣсто употребляемыхъ малыхъ планокъ и въ 6 дюймовъ шкивовъ, чрезъ которые тянутся марса-шкоты, сдѣланы шкивы въ 11 дюймовъ, съ соответственными ему надежными планками.

10) Для упора шпоромъ утлегаря, сдѣлана на бушпритѣ надѣлка, въ которую утлегарь входитъ шипомъ; отъ на-

В.-А. Шанцъ полагаетъ, что прирѣзанный такимъ образомъ эзельгофтъ, крѣпче утверденъ на бушпритѣ; испытать же сего, случая я не имѣлъ.

Тяга ватеръ - бакштаговъ весьма удобна; такое устройство даетъ бушприту чистый видъ; относительно же прочности полагаю, что это зависитъ отъ желѣза употребляемаго для оковки юферсовъ, а также и болтовъ; имѣемые же оказались весьма надежными.

Тяга весьма скорая. чрезвычайно удобна и, полагаю, что таковое приспособленіе весьма надежно.

Съ увеличеніемъ шкива, тяга легче и планки несравненно надежнѣе.

Устройство это чрезвычайно удобно при убираніи утлегаря, весьма надежно и несложно.

дѣлки идутъ двѣ желѣзныя полосы по сторонамъ утлегаря, имѣющіе въ концахъ четырехугольныя дыры, чрезъ которыя и чрезъ шпоръ утлегаря закладывается желѣзный шлатовъ.

11) Для подвѣшиванія якорныхъ цѣпей подъ бимсы, на гонъ-декѣ, сдѣланы въ родѣ вилки желѣзныя скобы, которыя, обхватывая цѣпь, надѣваются, имѣющимися въ концахъ дырами, на два штыра вбитые въ бимсъ.

12) Въ оперъ-декѣ ставни ретирадныхъ портовъ сдѣланы на петляхъ и имѣютъ, какъ всѣ другія, портъ-шкентели.

13) Форъ и гротъ-трисели сдѣланы совершенно плоскіе.

Согласно приказанія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ Кораблестроительный Департаментъ просилъ Кронштадтское Общее Собраніе, разсмотрѣть предложенныя Вице-Адмираломъ Шанцомъ нововведенія и представить свое мнѣніе.

Кронштадтское Общее Собраніе по обсужденіи предложенныхъ нововведеній положило:

Это устройство чрезвычайно удобно, имѣетъ видъ весьма опрятный, не требуетъ значительнаго количества ворсы, употребляемой каждый разъ для подвѣшиванія канатовъ.

Весьма полезно имѣть эти порта всегда готовые, на случай надобности къ употребленію; устроенные такимъ образомъ, они скоро закрываются какъ и всѣ другіе.

На паровыхъ судахъ, такіе трисели весьма удобны тѣмъ, что могутъ стоять даже при $3\frac{1}{2}$ румбахъ отъ вѣтра, когда судно идетъ подъ парами, что значительно увеличиваетъ ходъ при надобности держать круто къ вѣтру.

1) Признать полезнымъ и вполне одобрить новое устройство ретирадныхъ портовъ гонъ-дека, изъ двухъ одинаковой толщины досокъ, соединенныхъ между собою заклепками, проходящими насквозь обѣихъ досокъ и заклепанныхъ на кольца, а также и мѣдные наугольники на стоячихъ и нижнихъ косякахъ этихъ портовъ.

2) Дѣлать чугунные наугольники во всѣхъ остальныхъ портахъ гонъ-дека, Общее Собраніе находитъ неудобнымъ, по причинѣ крѣпленія ихъ винтами въ торцы поясьевъ наружной обшивки, и вреднымъ въ военное время, по ихъ осколкамъ.

3) Шпринговую подушку, Общее Собраніе признаетъ вполне полезною и совершенно своей дѣли соответствующею.

4) Марсы предложенные Вице-Адмираломъ фонъ-Шанцемъ, Общее Собраніе, безъ предварительныхъ испытаній одобрить не можетъ, потому, что на кораблѣ «Гангутъ» и фрегатѣ «Громобой», они были наложены посредствомъ крановъ. Такъ какъ въ предложенномъ марсѣ, для перемѣны лопнувшей крацеицы, необходимо отдавать всѣ ванты и приподнимать марсѣ, то, по возвращеніи этихъ судовъ, предложить командирамъ, испытать возможно-ли спустить и поднять марсѣ судовыми средствами.

5) Дубовые брусья на бушпритѣ для краговъ ватеръ-штаговъ, Общее Собраніе считаетъ бесполезными и служащими только отягощеніемъ бушприту. Мнѣніе командира относительно выгоды этихъ брусевъ, что они доставляютъ общую связь всѣмъ крагамъ, Общее Собраніе не раздѣляетъ, полагая, что эта общая связь во время боя, скорѣе вредна чѣмъ полезна.

6) Эдельгофты, перпендикулярные бушприту признаны удобнѣе прежнихъ, потому что на нихъ требуется менѣе толстыхъ дерева.

7) Предложенную г. Шанцомъ основу ватеръ-бакштаговъ, посредствомъ пропущенныхъ насквозь бушприта желѣзныхъ болтовъ, Общее Собраніе не одобряетъ, ибо взятые такимъ образомъ ватеръ-бакштаги, за шейки болтовъ, тянутся по-

перегъ болтовъ подь прямымъ угломъ, отчего они (если не сломаются), должны непременно согнуться и тѣмъ самымъ продавить мягкое сосновое дерево бушприта, въ коемъ таковыхъ болтовъ, на короткомъ пространствѣ, заколачивается четыре.

8) При введеніи, по волѣ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, чугуновыхъ юферсовъ вообще, Общее Собраніе находить должнымъ допустить тягу означенныхъ въ этомъ § предметовъ посредствомъ чугуновыхъ юферсовъ.

9) Увеличеніе шкивовъ марса-шкотовъ на нижнихъ реяхъ, какъ облегчающее работу, признано полезнымъ, но оно требуетъ, чтобы ноки реевъ имѣли четырехъ-гранный видъ.

10) Надѣлка на бушпритѣ, въ которую входитъ шипомъ утлегарь, признана удобною.

11) Якорныя цѣпи всегда подвѣшивались подь бимсы, а для этой цѣли, разумѣется, желѣзо удобнѣе пеньки.

12) Портъ-шкентеля ретирадныхъ портовъ оперъ-дека признаны полезными.

13) Общее Собраніе, не отвергая пользы совершенно плоскихъ парусовъ, полагаетъ однако, что для триселей неизмѣющихся гиковъ, совершенно плоская поверхность не можетъ быть удобна, а потому, прежде испытаній по этому предмету, не можетъ допустить употребленіе триселей безъ выгиба.

Кораблестроительный департаментъ со своей стороны, находитъ относительно нововведенія, № 9, что тяга отъ увеличенія *постояннаго* шкива, не можетъ быть легче, ибо всякій *подвижной* блокъ увеличиваетъ силу тяги, а *неподвижный* служитъ для уменьшенія тренія; посему діаметръ шкива *подвижнаго* блока полезно увеличивать; діаметръ же шкива *неподвижнаго* блока или неподвижной планки, на ноки рея, неизмѣетъ никакого вліянія на силу: размѣръ его долженъ быть таковъ, чтобы трось, тянущійся чрезъ него, не терся о дерево и чтобы шкивъ, свободно вертятся, не затруднялъ тяги треніемъ, которое было бы безъ него весьма сильно; посему шкивы въ нокахъ нижнихъ реевъ и дѣлають толсто-

ходными. Имѣя это въ виду и принявъ въ основаніе, что планки марса-шкотовъ никогда не отрывались и безъ предлагаемаго г. Вице-Адмираломъ фонъ-Шанцомъ утолщенія, нѣтъ и причины обременять нокъ большею тяжестью; къ тому же Общее Кронштадтское Собраніе находить, что ноки реевъ должны быть при этомъ четырехъ-гранные, что весьма некрасиво.

Представляя все вышеизложенное на благоусмотрѣніе высшаго начальства, Кораблестроительный департаментъ испрашивалъ разрѣшенія: на допущеніе одобренныхъ Кронштадтскимъ Собраніемъ предложеній Вице-Адмирала фонъ-Шанца подъ № № 1, 3, 6, 8, 10, 11 и 12, на судахъ нашего флота, но въ такомъ только случаѣ, если того пожелаютъ командиры оныхъ.

На это послѣдовала слѣдующая собственноручная резолюція Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала: *Подобнаго рода нововведенія въ штатъ вносить неудобно, но надо дозволить командирамъ принимать то, что на опытѣ и общимъ мнѣніемъ признано хорошимъ. Посему это описаніе, съ отзывомъ командира и мнѣніемъ Общаго Собранія, напечатать въ Сборникъ, для возбужденія полемики.*

ИЗВѢСТІЯ О ПЛАВАНІИ НАШИХЪ СУДОВЪ ЗА ГРАНИЦЕЙ.

Продолженіе плаванія корвета «Посадникъ», клиперовъ «Разбойникъ» и «Наѣздникъ», къ устьямъ Амура.

I.

Рапортъ командира корвета «Посадникъ».

Спитгедскій рейдъ; 24 Сентября, 1859 г.

Выждавъ въ Копенгагенѣ болѣе благопріятныхъ обстоятельствъ, чѣмъ какія были въ равноденственные числа, — 12 Сентября въ 2 часа пополудни, при маловѣтріи отъ W, корветъ «Посадникъ» подъ парами снялся съ якоря. Въ 6 часовъ подойдя къ Гельсинору, для перемѣны лоцмана, я салютовалъ крѣпости Кронборгъ 21 выстрѣломъ, и немедленно получилъ отвѣтъ на свой салютъ, равнымъ числомъ выстрѣловъ. Наступившій туманъ съ дождемъ и множество штилевавшихъ судовъ, принудили меня итти малымъ ходомъ до Ангольтскихъ маяковъ, которые и открылись въ часъ пополудни, а къ разсвѣту увидѣли и Тринделенъ. Въ это время подулъ брамсельный SW, и я вступилъ подъ паруса, но паровъ не прекращалъ до полдня, выжидая чтобъ туманъ нѣсколько очистился. Подъ лиселями и парами корветъ бѣжалъ по 10 узловъ. 13-го, въ полдень, когда уголь съ палузы издержали, я прекратилъ пары.

Вѣтеръ, отшедшій къ S, дозволилъ мнѣ въ Скагерракѣ лежать въ бейдевиндѣ. Къ вечеру совершенно стихло, но барометръ сильно падалъ. Желая скорѣе миновать Скагерракъ, я приказалъ поднять пары, и шелъ такъ до утра, надѣясь открыть Хандсгольменъ, но туманъ и дождь не позволяли видѣть берега.

14 Сентября въ 10 ч. утра я прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса, продолжая 14-е и 15-е числа плаваніе въ Скагерракъ подъ парусами. Находя необходимымъ опредѣлиться съ точностію до вступленія въ Нѣмецкое море, я въ 3 часа пополудни 15 числа развелъ пары и, закрѣпивъ паруса, сталъ держать ближе къ берегу подъ парами, бросая лотъ. Въ часъ пополудни 16 числа увидѣвъ маякъ Хандсгольменъ, я немедленно прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса, при сдѣлавшемся тогда вѣтрѣ отъ S. При опредѣленіи своего мѣста по этому маяку, оказалось, — что въ двое сутокъ корветъ отнесло теченіемъ на 30 миль къ О и на 10 миль къ N. Поутру 16 Сентября корветъ вступилъ въ Нѣмецкое море.

Съ вечера 16-го, при замѣтномъ пониженіи барометра, задуть SW, продолжавшійся 17 и 18 числа; при огромномъ волненіи, размахи доходили при боковой качкѣ до 35° по кренометру; корветъ держался подъ одними зарифленными марсеями, со спущенными брамъ-стенгами. Вѣтеръ этотъ и волненіе меня много обрадовали; они дали мнѣ твердую увѣренность въ исправномъ состояніи корвета.

Съ 19 числа постоянно перемѣнявшіеся, большою частью западные, вѣтра подвигали насъ весьма медленно.

23 Сентября при штилѣ, корветъ, съ утра вступилъ подъ пары, и къ вечеру вошелъ въ Англійскій каналъ. Мы проходили Эюйдъ-Форландскій маякъ въ 8 ч. вечера; погода въ это время была превосходная; блистаніе звѣздъ, сіяніе луны, множество судовъ съ цвѣтными огнями, живописный видъ береговъ Англи, освѣщеніе Дувра и яркіе разноцвѣтные огни маяковъ—обворожили бы всякаго; видъ былъ такъ очарователенъ, что не смотря на розданныя командъ койки, — всѣ были на верху, и какъ офицеры, такъ и матросы, не могли достаточно налюбоваться чудеснымъ зрѣлищемъ.

Въ полночь сдѣлался О, я прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса, и уже не разводя паровъ—подъ парусами же, 24 Сентября въ 3 часа пополудни благополучно бросилъ якорь на Спитгедскомъ рейдѣ, гдѣ засталъ эскадру Контръ-Адмирала Нордмана.

На здѣшнемъ рейдѣ я засталъ также англійскій корабль *Mars* и фрегатъ *Emphion*, а въ гавани—корабль *Victory*, подъ флагомъ Адмирала Боульса, и яхту *Victoria and Albert*. Завтра я буду производить салютъ и сдѣлаю визиты,—а 27 числа, если обстоятельства будутъ продолжаться благопріятныя, отправлюсь въ Брестъ.

Избравъ этотъ послѣдній портъ отходнымъ пунктомъ изъ Европы, какъ самый удобный для выхода въ Океанъ,—я желаю дать командѣ трехъ-недѣльный отдыхъ; хотя здоровье нижнихъ чиновъ и находится въ самомъ лучшемъ положеніи, но я почти отъ самага Кронштадта не видалъ солнца, и постоянно имѣлъ свѣжіе вѣтры и волненіе, такъ что съ самага вооруженія корвета команда не отдохнула какъ слѣдуетъ; и выходя въ Океанъ, гдѣ предстоитъ дѣлать огромные переходы, я увѣренъ въ необходимости запастись свѣжими силами людей и вытянуть такелажъ не торопясь. Въ Портсмутѣ я зашелъ единственно для того чтобъ взять вещи, которыя были заказаны для насъ въ Англии и которыя мнѣ предложено здѣсь купить,—а именно: штандартъ-компасъ, цвѣтные фонари, клеенки, камины, нѣкоторые инструменты, карты, книги и проч. вещи, которыхъ покупка во французскихъ портахъ представляетъ много невыгодъ. Что же касается до провизіи, то она здѣсь такъ дорога, что я намѣренъ приобрести ее во Франціи, гдѣ она гораздо дешевле. Въ настоящее время состояніе барометра и погоды самое лучшее, и лунныя ночи дѣлаютъ плаваніе въ Каналѣ весьма удобнымъ. Въ продолженіе послѣдняго мѣсяца здѣсь, почти все время, дули западныя вѣтры, и по увѣреніямъ лоцмановъ, теперь можно рассчитывать на восточныя. Я надѣюсь, что двухъ-дневное наше здѣсь пребываніе нисколько незамедлитъ дальнѣйшаго плаванія корвета, а между тѣмъ сократитъ намъ издержки на перевозку вещей во Францію и избавитъ отъ заочныхъ покупокъ. Войдя сюда подъ парусами, я надѣюсь также и выйти отсюда. Если въ эти дни погода измѣнится, то я всѣ мои надобности исправлю здѣсь и уже не пойду въ Брестъ.

Исправленій ни по машинѣ, ни по рангоуту, ни по корпусу — я совершенно никакихъ не имѣю, благодаря заботливости Кронштадтскаго порта и трудамъ офицеровъ корвета; съ самаго выхода изъ Кронштадта не лопнула ни одна снасть, не сломалась ни одна вещь.

На Копенгагенскомъ рейдѣ наканунѣ дня моего ухода, я къ величайшему моему прискорбію, по требованію Генеральнаго Консула, долженъ былъ послать на вооруженномъ катерѣ старшаго офицера корвета принять мѣры увѣщанія, если бы то оказалось возможнымъ, къ приведенію въ повиновеніе команды яхты *Вьтка*, принадлежащей г. Мятлеву. По распросамъ сдѣланнымъ на яхтѣ оказалось, что случай, подобный нынѣшнему, у нихъ повторяется не въ первый разъ; что команда не производя ни какихъ буйствъ, нехочетъ работать, потому что шкиперъ объявилъ имъ наканунѣ, что будетъ дѣлать съ нихъ за разныя неисправности денежный штрафъ, чего имъ заранѣе объявлено не было, и кромѣ того имѣютъ другія жалобы на шкипера. Не желая терять времени, я передалъ это дѣло оставшемуся въ Копенгагенѣ командиру транспорта «Нѣманъ». Очень прискорбно, если на этой яхтѣ будутъ повторяться подобныя произшествія въ Средиземномъ морѣ. Иностранцы смотрятъ на суда нашего Яхтъ-Клуба какъ на военныя.

Брестъ; 4 Октября 1859 г.

Присылка изъ Лондона пьедестала для штандартъ-компаса, покупка нѣкоторыхъ картъ и расчеты съ консуломъ, задержали меня въ Портсмутѣ лишнихъ два дня, и я только лишь 31 Сентября въ 5 часовъ вечера, съ вѣренными мнѣ корветомъ, при штиль, подъ парами, снялся съ якоря со Спитгедскаго рейда.

Пройдя Екатерининскій маякъ на островѣ Вайтѣ, я прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса. Пользуясь отливомъ и маловѣтріемъ отъ OSO и стараясь по совѣтамъ лонмана, скрываться во время приливовъ въ мѣста менѣе подверженныя теченію и, напротивъ, выходя при отливѣ, — я не смотря

на тихость вѣтра, въ сутки плаванія пришелъ на видъ маяка Стартъ. 1 Сентября, съ разсвѣтомъ, вѣтеръ отъ OSO началъ свѣжѣть и окончательно обратился въ свѣжій SO. Высадивъ лоцмана на рыбацкое судно, я легъ прямо на островъ Уэсанъ поперегъ пролива; корветъ бѣжалъ подъ марселями и нижними парусами въ галфиндъ по 10 и 10 $\frac{1}{2}$ узловъ. Въ 7 часовъ вечера мы увидали Уэсанскій маякъ и начали его огибать. Огромное волненіе и все свѣжѣвшій вѣтеръ, принудили меня взять два рифа у марселей. Сдѣлавшійся съ полночи приливъ, обозначившійся страшными океанскими волнами отъ SW, въ мигъ перебившими старое восточное волненіе, — много покровительствовалъ въ лавировкѣ корвета за островомъ. Въ 6 часовъ утра мы уже открыли маяки, Св. Матѳея, а также на мысахъ Ра и Кермованъ и на островѣ Сень, и какъ вѣтеръ въ это время зашелъ къ O, т. е. сдѣлался совершенно противный для входа въ Брестъ, то я и нашелся вынужденнымъ закрѣпить паруса и вступить подъ пары. Противъ вѣтра и волненія при 45 фунт. пару, корветъ подвигался по 4 $\frac{1}{2}$ узла. Съ разсвѣтомъ я увидѣлъ къ югу отъ корвета, миляхъ въ двухъ, купеческій французскій бригъ, выражавшій всѣ знаки бѣдствія, т. е. люди стояли на вантахъ, махали шляпами, флагъ былъ приспущенъ до половины, другой флагъ привязанъ къ фокъ-вантамъ и бригъ лежалъ въ дрейфѣ. Я немедленно къ нему спустился. При опросѣ оказалось, что ночью бригъ сидѣлъ на рифѣ Pont des Chats, съ котораго былъ сброшенъ волненіемъ; воды въ трюмѣ было 9 футь и она все прибывала, потому что команда (состоявшая изъ 4 человекъ) такъ утомилась у помпы, что почти совсѣмъ немогла работать. Я сей часъ же отправилъ на бригъ мичмана фонъ-Шанца съ 12 человекъ матросъ и помпу Доугтона; въ то же время, взявъ бригъ на буксиръ, пошелъ въ Брестъ. Противъ свѣжаго вѣтра и волненія корветъ выгрѣбалъ по 3 $\frac{1}{2}$ узла. Меня поразило какъ мало буксиръ отнял ходу у корвета.

Подведя бригъ къ порту и спустивъ катера дабы отбуксировать его въ рѣку, я въ 1 часъ и 20 минутъ благополу-

чно положилъ якорь на Брестскомъ рейдѣ. Здѣсь засталъ нашу Средиземскую эскадру, и французскую эскадру адмирала Жюрень де ла Гравьера. Сія послѣдняя, недавно только возвратилась сюда изъ Средиземнаго моря на зимовку, но на дняхъ получена депеша, чтобъ ей ежеминутно быть готовой отправиться обратно въ Средиземное море.

Французы оказываютъ намъ полное свое вниманіе; безпрестанные обѣды и балы, которые они даютъ нашимъ офицерамъ, составляютъ рядъ празднествъ.

Имѣя намѣреніе простоять здѣсь около двухъ недѣль, я хочу спустить стеньги, фундаментально перетянуть весь такелажъ и осмотрѣться въ машинѣ.

II.

Рапорты Командира клипера «Разбойникъ».

Мандалъ; 16 Сентября, 1859 г.

12 Сентября въ осьмомъ часу утра клиперъ «Разбойникъ» снялся съ малаго Копенгагенскаго рейда подъ парами; былъ тихій попутный вѣтеръ, мы поставили паруса, но паровъ не прекращали. Въ полдень, пройдя створъ Никкоговедскихъ маяковъ, спустили лопмана.

Хотя вѣтеръ дулъ попутный, но было такъ пасмурно, что мысъ Куленъ увидѣли только на траверсѣ; зная по опыту неправильность Категатскихъ теченій и испытавъ гибельныя ихъ послѣдствія, я продолжалъ плаваніе подъ парами.

Ходъ подъ парами, и парусами былъ около 7 узловъ; теченія не замѣчено. Ангольтскій пловучій маякъ увидѣли только за 2 мили и пришли вплотъ къ нему; отсюда взяли курсъ на Тринделенъ. Ночью погода нѣсколько прояснилась, и маяки открывались какъ слѣдовало по счисленію. Въ $\frac{1}{2}$ 11-го прошли на траверсѣ пловучій Кобберъ-грундскій маякъ, а въ полночь миновали Тринделенъ.

13-го, въ 4 часа утра, вошли въ Скагерракъ. Обогнувъ Скагенъ въ 7 миляхъ, легли въ бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ, не прекращая паровъ. Ровный марсельный вѣтеръ мѣнялся

отъ SSW до WSW, потому около полудни закрѣпили марсели, и подъ триселями и парами лежали въ крутой бейдевиндѣ, желая придти на видъ Хандсгольмена.

Утромъ видѣли подъ вѣтромъ подъ парами и триселями клиперъ «Наѣздникъ», вышедшій изъ Копенгагена двумя часами раньше насъ.

Послѣ полудни установился свѣжій марсельный SW. Закрѣпивъ всѣ паруса пошли прямо противъ вѣтра, со скоростью отъ 4 до 2 узловъ. Въ 6 часовъ вечера опять поставили триселя и форъ-стенги-стаксель, не прекращая паровъ. Всю ночь шелъ дождь, и вѣтеръ свѣжѣлъ постоянно, заходя по немногу къ W; мы лежали лѣвымъ галсомъ въ бейдевиндѣ на NW.

14-го, въ 6 часовъ утра, прекратили пары. Вѣтеръ все продолжалъ свѣжѣть отъ SW, и мы приготовились штормовать подъ зарифленными триселями. Въ 10 часу утра увидѣли идущій отъ Норвежскаго берега подъ гротомъ въ три рифа и кливеромъ лодманскій ботикъ, который скоро присталъ къ клиперу; лодманъ объявилъ мнѣ, что надо ожидать шторма. Видя увеличивающуюся силу вѣтра и низко упавшій барометръ, я и самъ ожидалъ того же, и потому принялъ предложеніе лодмана провести клиперъ въ Мандалъ, отъ котораго мы находились въ 25 миляхъ. Вѣтеръ туда былъ попутный и потому мы, не разводя паровъ, пошли подъ парусами, и въ 2 часа пополудни бросили якорь въ бухточкѣ совершенно закрытой со всѣхъ сторонъ высокими скалами. Здѣсь нашелъ я до 30-ти коммерческихъ судовъ укрывавшихся отъ свѣжаго вѣтра.

Для прохода Категатомъ и Скагерракомъ я взялъ въ Копенгагенѣ сколько могъ угля на палубу, а потому теперь угольные ямы почти еще полны; здѣсь я возьму его еще пудовъ 600, т. е. сколько могу помѣстить въ ящики.

Принявъ уголь и взявъ для команды свѣжее мясо и зелень на два дня, сего дня съ разсвѣтомъ снимаюсь съ якоря для слѣдованія по назначенію.

На клиперѣ все благополучно; больной одинъ.

Плимутъ; 26 Сентября 1859 г.

16 Сентября въ 8 часовъ утра я вышелъ изъ Мандаля подъ парами, при маловѣтріи; въ 9 часовъ отпустилъ лоцмана. Въ морѣ, получа тихій попутный вѣтеръ, продолжалъ идти подъ парами, чтобъ удалиться отъ берега. Около полдня увидѣли къ О-ту отъ насъ клиперъ «Наѣздникъ» подъ парами, который лежалъ другимъ курсомъ и скоро скрылся изъ виду. Въ 3 часа пополудни прекратили пары и пошли подъ всеми парусами, при брамсельномъ вѣтрѣ изъ SO четверти. Вѣтеръ свѣжѣлъ. Къ 8 часамъ вечера мы остались подъ марселями въ два рифа, зарифленными триселями и фокъ-стакселемъ, а ночью вогнало въ гротъ-марсель. При сильномъ вѣтрѣ, жестокой качкѣ и проливномъ дождѣ мы прекрасно убрались съ парусами. Конечно закрѣпили ихъ не щегольски и на уборку парусовъ употребили болѣе часу, но главное все было закрѣплено надежно. По окончаніи работъ команда получила по чаркѣ водки невзачетъ. Смѣю замѣтить, что при новой увеличенной парусности комплектъ команды малъ, но для дальняго плаванія увеличить его не возможно по недостатку помѣщенія. Намъ слѣдуетъ заранѣе убавлять парусовъ и при свѣжѣющемъ вѣтрѣ убираться ранѣе, чѣмъ того требуетъ сила вѣтра.

17 го вѣтеръ перешелъ въ SW-ю четверть и дулъ попеременно или очень свѣжій или самый тихій и притомъ часто мѣнялся, такъ что три дня, не имѣя ровнаго вѣтра, лавировка была безуспѣшна: выберешься на вѣтеръ на одномъ галсѣ, но вѣтеръ переменится и все пропало. Погода была дождливая; однако почти каждый день мы имѣли обсервации и счисленіе велось превосходно. Полуденный пунктъ 17, 18 и 19-го приходился почти на томъ же мѣстѣ; мы очень мало подвигались впередъ.

Ночью съ 17 на 18 вѣтеръ скрѣпчалъ до унтеръ-зеильнаго. Клиперъ спокойно лежалъ подъ штормовымъ стакселемъ, форъ и гротъ триселями въ два рифа. Качка была покойная и плавная, хотя довольно большая; ударовъ волнъ не было,

нѣсколько не поддавало даже и брызгъ было мало. Одна волна вкатилась на бакъ отъ неопытности рулевого. Размахи были до 27° подъ вѣтеръ и до 10° на вѣтеръ.

Въ полночь съ 18 на 19-е совершенно заштигло. Прощилъвавъ ночь, утромъ развели пары; когда они были готовы, задулъ вѣтерокъ, пары прекратили, но не надолго. Къ вечеру опять стихло; подняли пары, подъ которыми пришли утромъ 20-го на Сѣверную оконечность Догеръ-банки; здѣсь прекратили пары и подняли винтъ.

Съ 20 до 23-го лавировали при свѣжихъ переменныхъ вѣтрахъ отъ SW, и почти всѣ дни при значительномъ волненіи. Утромъ 23 были на нижней оконечности Догеръ-банки. Вѣтеръ стихъ; наканунѣ не имѣли обсервацій; по горизонту была пасмурность. Развели пары и пошли по лоту. Повѣрили счисленіе обсерваціями, оно опять оказалось совершенно вѣрно. 24-го взяли курсъ къ Галоперу; тихимъ ходомъ двигались по лоту. Погода была такъ пасмурна, что пройдя пловучій маякъ въ 4 миляхъ, не видали его. Вѣтеръ сдѣлался попутный, но продолжали итти подъ парами, безпрестанно бросаю лотъ. Въ 2 часа открылся пловучій сѣверный Гудвинсандскій маякъ въ 5 миляхъ. Въ это время совершенно прояснѣло.

Такъ какъ я нѣсколько знакомъ съ Англійскимъ каналомъ, плаваніе которымъ въ ясную погоду и для паруснаго судна не представляетъ ни какого затрудненія, то не хотѣлъ брать лоцмана, не смотря на безпрестанно пристававшіе къ клиперу лоцманскіе бота. Лоцмана лихо приставали и при семи узлахъ ходу немедленно выскакивали на клиперъ. Всѣ они запрашивали за проводку очень дорого, потому не желая расходовать казенныя деньги безъ всякой нужды, я прошелъ весь Каналь безъ лоцмана, тѣмъ съ большею увѣренностію, что намъ отпущенъ превосходный его атласъ, англійскаго изданія. При попутномъ вѣтрѣ я продолжалъ итти подъ парами и парусами, пока не прошелъ меридіанъ банки Варнъ, противъ Фолькстауна. Ходъ простирался до 10 узловъ. На меридіанѣ Донженеса, въ 6 часовъ вечера, прекратилъ пары; но чтобъ въ случаѣ нужды имѣть машину въ своемъ распо-

ряженіи какъ можно скорѣе, я не прекращалъ огня въ печахъ и не подымалъ винта, а только разобшилъ его. При ходѣ подъ парусами отъ 5 до 7 узловъ, винтъ дѣлалъ отъ 24 до 31 оборотовъ и если уменьшалъ ходъ, то не болѣе какъ на $\frac{1}{2}$ узла. Впродолженіе ночи мы пришли на видъ острова Вайта.

25-го въ 7 часовъ утра заштилъо; тотчасъ же сообщили винтъ, подняли пары и пустили машину въ ходъ. Въ 6 часовъ вечера, подходя къ мысу Портланду, я взялъ лоцмана для входа на Плимутскій рейдъ. Еслибъ это было днемъ, то я взялъ бы лоцмана только при входѣ въ портъ, но какъ мнѣ предстояло или входить ночью не будучи обезпечену что навѣрное получу лоцмана, или продержаться ночь въ Каналѣ, то я предпочелъ взять лоцмана, не смотря на то, что за это не трудное плаваніе ему слѣдуетъ по таксѣ 14 фунтовъ.

26 Сентября въ 7 часовъ утра положилъ якорь на Плимутскомъ рейдѣ.

Сего дня ночью, подходя къ Плимуту случилось несчастіе въ машинѣ. Машинисту Семену Никитину, одному изъ лучшихъ подручныхъ, смазывавшему эксцентрики, оторвало первые суставы двухъ пальцевъ правой руки. Немедленно слѣлана перевязка судовымъ медикомъ и раненый по мнѣнію его находится въ безопасномъ положеніи; однако не имѣя лазарета, ни мѣста, гдѣ бы я могъ помѣстить больнаго удобно, я отослалъ его въ здѣшній городской гражданскій госпиталь, на время стоянія здѣсь клипера. Если рана будетъ обѣщать благополучный исходъ, то непременно возьму его уходя въ море. За тѣмъ на клиперѣ все благополучно; кромѣ раненаго больныхъ нѣтъ.

Во время перехода, не доходя Догеръ-банки, при большой качкѣ клипера, на неправильномъ спорномъ волненіи, опрѣснительный аппаратъ сильно напугалъ меня, вода получалась соленая. Осмотрѣвъ, сколько то позволяетъ система устройства нашего холодильника, не найдено ни какого поврежденія. Тутъ я очень пожалѣлъ что не успѣли изготovitъ для клипера опрѣснительный аппаратъ Тона, котораго главное пре-

имущество доступность всѣхъ частей его для осмотра и возможность исправленія судовыми средствами, тогда какъ нашъ аппаратъ не только невозможно исправить своими средствами, даже врядъ ли удастся отыскать поврежденіе. Къ счастью съ моимъ аппаратомъ была фальшивая тревога. Разведя на другой день огонь подъ камбузомъ опять получили хорошую прѣсную воду. Соленость же ея наканунѣ произошла, я полагаю, единственно отъ большой качки, — вѣроятно соленая вода изъ камбуза вмѣстѣ съ паромъ попадала въ прїемную паровую трубку. Въ настоящее время я совершенно спокоенъ; но ни что не можетъ ручаться, не лопнетъ ли одна изъ трубокъ холодильника и въ этомъ случаѣ врядъ ли можемъ мы исправить ее своими средствами въ морѣ.

Во время этой же качки замѣтно увеличивалась прибыль воды въ трюмѣ, доходило до 10 дюймовъ въ продолженіе 12 часовъ, но потомъ течь уменьшилась и въ настоящее время прибываетъ по 5 дюймовъ въ сутки. Эта прибыль была и прошлаго года, тоже послѣ большой качки въ Ботническомъ заливѣ. Нынѣшнюю весну, при самомъ тщательномъ осмотрѣ клипера въ докѣ, въ немъ не найдено ни одного пропуска, ни малѣйшей небрежности въ подводной части; слѣдовательно прибыль воды ни сколько меня не безпокоитъ. Осмотрѣвъ, вездѣ гдѣ можно видѣть въ морѣ, не замѣчено ни гдѣ мѣста течи; но все таки я здѣсь выгружу весь трюмъ и подробно осмотрю всю подводную часть изнутри.

Все остальное на клиперѣ совершенно исправно, бушпритный эзелгофтъ не отходить, манометры установлены и дѣйствуютъ хорошо; однако я предполагаю провѣрить ихъ здѣсь на какомъ нибудь береговомъ заводѣ. Машина находится въ отличномъ состояніи.

На Плимутскомъ рейдѣ нашли эскадру Англійскаго канала, состоящую изъ винтовыхъ 3 кораблей и 5 фрегатомъ, турецкій двухдечный корабль, который здѣсь ставитъ машину, бразильскій парусный корветъ *Bahiana* и три маленькіе голландскіе винтовые корвета *K. A. Koopman*, *Vesuvius* и *Renier Cla-*

usen; послѣдніе два меньше моего клипера и идутъ на станцію на Яву.

Здѣсь я предполагаю пробить около двухъ недѣль, чтобъ хорошенько осмотрѣться, собрать нѣкоторыя свѣдѣнія для дальнѣйшаго плаванія отъ людей бывалыхъ, пополнить запасъ угля и провизіи.

Плимутъ; 29 Сентября 1859 г.

Вечеромъ въ день прихода порученнаго мнѣ клипера на Плимутскій рейдъ, у меня загорѣлся уголь, но заливъ былъ безъ всякихъ послѣдствій.

Когда машина въ ходу, температура въ трубкахъ угольныхъ ящиковъ значительно возвышается, иногда доходитъ до 40°. До сихъ поръ это возвышеніе температуры оставалось безъ послѣдствій. 26-го Сентября утромъ прийдя на рейдъ и прекратя пары, температура была сравнительно довольно низка, именно 28°. Постоянно наблюдая за температурою угля, въ 6 часовъ вечера, вахтенный начальникъ донесъ мнѣ, что въ одной изъ температурныхъ трубъ термометръ показываетъ 42°. Тотчасъ же начали разгребать уголь во всѣхъ ямахъ. Въ 1/2 7-го изъ всѣхъ ямъ пошелъ дымъ. Въ это время уже замѣтили мѣсто откуда больше шелъ дымъ. Это было подлѣ той самой температурной трубы въ которой замѣчено повышеніе температуры. Въ 7 часовъ показались искры. Тотчасъ же направлены туда пипки двухъ переносныхъ помпъ и лили воду ведрами изъ-за борта; дымъ сначала увеличился, а чрезъ полчаса совсѣмъ прекратился. Перестали заливать, но разгребали всю ночь. Въ угольныхъ ящикахъ температура 22°, а въ трубкѣ около которой произошло воспламененіе температура хотя понизилась, но всю ночь оставалась 36°.

При потушеніи огня соблюдены совершенная тишина и порядокъ; такъ что бывшій въ это время на клиперѣ съ образцами провизіи консульскій агентъ, узналъ о возгорѣніи угля только по прекращеніи работы. Старшій офицеръ распоряжался авраломъ тихо и спокойно, остальные офицеры

находились по своимъ мѣстамъ. Команда быстро безъ слова бросалась куда приказывали; все производилось какъ будто на ученьѣ.

По прекращеніи пожара поставленъ виндзеель въ носовой угольный люкъ, а въ кормовые—вентилаторы, средніе люки закрыты, такъ что въ угольныхъ ящикахъ образовалось правильное и быстрое теченіе воздуха.

Возгорѣніе угля, по моему мнѣнію, могло произойти отъ двухъ причинъ: Паровые котлы на «Разбойникъ» и «Наѣздникъ» обложены свинцомъ на войлокѣ, но не покрыты сверхъ свинца парусиною, какъ это дѣлается на другихъ судахъ. Такимъ образомъ между котлами и переборкою угольныхъ ящиковъ уничтоженъ одинъ худой проводникъ теплорода. Можетъ быть это способствуетъ воспламененію угля. Хотя я не очень вѣрю въ эту догадку, но такъ какъ въ самый короткій промежутокъ времени воспламененіе случилось, именно на двухъ судахъ не имѣющихъ парусинной обшивки на котлахъ, то я обошью здѣсь котлы парусиною, употребивъ на это свои брезенты.

Вторая причина, гораздо болѣе вѣроятная—это дурное качество угля отпущеннаго намъ въ Кронштадтѣ и Ревелѣ. По циркуляру Инспекторскаго департамента за № 252 приказано отпускать на суда мелкій уголь, и Командирамъ запрещено браковать его, Кромѣ опасности, которой этимъ подвергаются суда, мелкій уголь отпускаемый намъ есть совершенная потеря для казны. Занимая напрасно дорогое мѣсто въ угольныхъ ящикахъ и увеличивая грузъ судна и нечистоту—этотъ угольный порошокъ, брошенный въ печи, немедленно проваливается чрезъ колосники и выкидывается за бортъ вмѣстѣ съ мусоромъ. Еслибъ, по несчастію, онъ непроваливался въ поддувалы, то было бы еще хуже: расплавившись, онъ залилъ бы колосники, что случилось не однократно на переходѣ моемъ изъ Кронштадта до Копенгагена. Между тѣмъ этотъ мелкій уголь могъ бы съ пользою быть употребленъ въ кузницахъ, на заводахъ и т. п. Невыгоду отпуска дурнаго угля на суда можно видѣть изъ того, что угля отпущеннаго мнѣ въ Крон-

штадтѣ и въ Ревелѣ расходовалось въ часъ 40 пудъ,—по 13 фунтовъ на силу, а угля принятаго въ Копенгагенѣ—по 32 пуда т. е. по $10\frac{1}{2}$ фунтовъ на силу.

Другихъ причинъ воспламененія угля я не могу найти: въ Копенгагенѣ мною принятъ превосходный Валлійскій уголь, въ хорошую погоду и совершенно сухой. При погрузкѣ его оставшіяся уголь принятый въ Россіи хотя и былъ пригребень ближе къ топкамъ, но все же часть его могла остаться до сихъ поръ. Въ Мандалѣ я принялъ небольшое количество угля, всего 600 пудовъ, такого же дурнаго какъ и въ Кронштадтѣ, но онъ былъ положенъ тако близко къ топкамъ и такъ отдѣльно отъ остальнаго, что вышелъ въ первую же разводку и никакъ не могъ попасть къ мѣсту воспламененія угля.

27-го и 28-го температура около мѣста возгорѣнія понижалась весьма медленно, потому я рѣшился выгрузить весь остатокъ и черезъ посредство консула обмѣнять его на хорошій уголь.

Сего дня уголь весь выгруженъ. Въ ящикахъ не видно ни какихъ слѣдовъ возгорѣнія, ни течи. Только около температурной трубы гдѣ было возгорѣніе видны небольшіе потоки чрезъ трубу сверху. Приняты мѣры чтобъ эта течь не сообщалась углю.

Хотя случай этотъ и не представляетъ ни какой важности, но я доношу объ немъ, чтобъ не скрылось ни малѣйшее происшествіе, случившееся на порученномъ мнѣ клиперѣ.

По прибытіи въ Плимутъ, я писалъ въ Лондонъ Лейтенанту Пешурову, чтобъ онъ приискалъ водолазный аппаратъ для клипера. Сего дня получилъ отвѣтъ отъ Лейтенанта Колокольцова, что аппаратъ стоитъ 150 фунтовъ стерлинговъ. Не рѣшаясь заплатить такую большую сумму, я тотчасъ же спросилъ разрѣшенія телеграфомъ; по полученіи отвѣта общу его г. Колокольцову.

Аппаратъ съ клипера прошлаго года переданъ на «Опричникъ» передъ отправленіемъ его на Амуръ и не былъ принятъ въ Кронштадтѣ по неимѣнію въ наличіи.

Я началъ выгружать трюмъ для осмотра. Въ то же время пользуясь хорошею погодою перетягиваю ванты и штаги. Потомъ приму уголь и добавлю провизію. Надѣюсь не позже 15-го Октября быть совершенно готовымъ къ выходу въ море.

III.

Рапорты Командира клипера «Навздинкъ».

Христіанзансъ; 13 Сентября, 1859 г.

Снявшись съ якоря съ Копенгагенскаго рейда 12 Сентября въ 6 часовъ утра, вѣтренный мнѣ клиперъ быстро прошелъ Категатъ; на другой день въ 3 часа по полуночи обогнули Скагенъ; но къ вечеру въ этотъ же день вѣтеръ засвѣжѣлъ, согнавши клиперъ на три румба отъ курса. Мы лавировали всю ночь, но ничего не выиграли; между тѣмъ вѣтеръ усиливался и барометръ падалъ, почему я въ 6 часовъ утра рѣшился спуститься въ Христіанзандъ, отъ котораго находился въ 22 миляхъ; развелъ къ 7 часамъ паръ и въ 10 часовъ бросилъ якорь на Христіанзандскомъ рейдѣ. На клиперѣ все обстоитъ благополучно.

Портсмутъ; 25 Сентября 1859 г.

Плаваніе вѣтреннаго мнѣ клипера отъ Христіанзанда до Портсмута было не такъ удачно какъ отъ Ревеля до Копенгагена. Изъ Христіанзанда я вышелъ 16 Сентября въ 6 часовъ утра, подъ парами, при ясномъ небѣ, высокомъ барометрѣ и тихомъ вѣтрѣ отъ N; наканунѣ было новолуніе, и потому я полагалъ, что этотъ вѣтеръ устоится, вмѣсто дувшихъ здѣсь очень долго свѣжихъ SW.

Предположенія мои однакоже не оправдались; въ 4 часу пополудни, когда я находился въ разстояніи 50 миль отъ маяка Окс-э и поднялъ винтъ, вѣтеръ перешелъ къ S, по томъ SW и продулъ отъ этихъ румбовъ до полночи 24-го, когда я находился въ 115 миляхъ отъ Голопера. Этотъ вѣтеръ два раза вгонялъ насъ во всѣ рифы и разводилъ огромное волненіе.

Съ полночи 24 сдѣлался N, потомъ SO, и мы скоро прошли за меридіанъ Донженеса; но тутъ насъ согнало съ настоящаго румба, почему въ 6 ч. утра 25-го я развелъ паръ; а въ $\frac{1}{2}$ 5 пополудни, при маловѣтріи отъ W, бросилъ якорь на Спитгедскомъ рейдѣ.

Здѣсь я возьму отъ Консула освѣтительный приборъ для главнаго компаса и цвѣтные фонари высланные для клипера изъ Лондона, запасусь провизіей, и въ первыхъ числахъ Октября постараюсь отправиться далѣе.

На клиперѣ все обстоитъ благополучно; команда весела; не смотря на неизбѣжную при свѣжихъ вѣтрахъ мокроту на верхней и сырость въ жилой палубѣ, больныхъ на этомъ переходѣ былъ 1, легкою простудою. Какъ только позволяютъ обстоятельства мы занимаемъ людей переключками по росписанію и непродолжительными но основательными ученьями.

Оттуда же; 6 Октября, 1859 г.

Въ продолженіе стоянки на здѣшнемъ рейдѣ, я нагрузился провизіей, углемъ, получилъ изъ Лондона цвѣтные фонари, установилъ главный компасъ и купилъ карты, которыя не были отпущены изъ Гидрографическаго департамента.

Доставленная мнѣ провизія отъ здѣшняго консула весьма хороша и стоитъ не дорого, какъ напримѣръ ромъ, за ведро 3 руб. 60 копѣекъ.

Команда вся безъ исключенія перебивала на берегу.

Вѣреннѣйшій мнѣ клиперъ былъ совершенно готовъ сняться съ якоря 4 Октября, но крѣпкій SW не дозволилъ выйти изъ Портсмута ранѣе сегодня.

О ПЛАВАНІИ ЭСКАДРЫ СРЕДИЗЕМНАГО МОРЯ.

Рапортъ Начальника эскадры, Контръ-Адмирала Нордмана.

Спитгедскій рейдъ; 20 Сентября, 1859 г.

Послѣ семи-дневнаго пребыванія на Кильскомъ рейдѣ, окончивъ запасы провизіи по заграничному положенію, угля и обмундировавъ четверть всей команды къ предстоящему

осеннему плаванію непромокаемымъ платьемъ,—эскадра, по совершенной готовности, 29-го Августа съ разсвѣтомъ, вышла въ море.

Штиль, бывшій на рейдѣ, при выходѣ къ маяку Булькъ перешелъ въ тихій SW вѣтеръ; почему, отпустивъ лоцмановъ, и немедленно прекративъ пары, поставили паруса; сначала подъ лисеями съ обѣихъ при 9 узловъ ходу, а потомъ при постоянно заходившемъ вѣтрѣ къ W и NW—подъ марсеями въ два рифа, вошли въ Большой Бельтъ. Но послѣ полдня усилившійся вѣтеръ, сдѣлавшись совершенно противнымъ, съ внезапно нашедшею пасмурностью, заставилъ во время сильного швала, по указанію лоцмана, не соглашавшагося вести далѣе, стать на якорь подъ вѣтромъ острова Лангеланда по Ю-ю его сторону.

На другой день, 30 Августа, очистившійся горизонтъ, хотя и при томъ же свѣжемъ противномъ вѣтрѣ, позволилъ съ разсвѣтомъ сняться съ якоря подъ парами. При сильномъ теченіи и вѣтрѣ, облегчая по возможности дѣйствіе машинъ, косыми парусами, отрядъ въ продолженіе всего дня подвигался впередъ весьма медленно; находившіе порывы съ густою мрачностью задерживали плаваніе еще болѣе. Пройдя Ниборгъ, къ ночи укрылись за островомъ Рамс-э хорошо защищающимъ отъ свѣжаго NW.

При сопровождавшихъ насъ обстоятельствахъ, желая скорѣе выбратъ изъ Категата—все плаваніе до маяка Хирт-гольмень отрядъ сдѣлалъ подъ парами.

2 Сентября, съ разсвѣтомъ, подойдя къ Скагену и получивъ попутный вѣтеръ, вступили подъ паруса, и за тѣмъ, когда вѣтеръ сталъ стихать,—имѣя въ виду сдѣланный уже расходъ топлива и еще предстоявшее осеннее плаваніе Англійскимъ каналомъ, я рѣшился зайти въ Христіансандъ.

Опредѣлясь въ полдень по маяку Окс-э и получивъ лоцмановъ,—къ вечеру бросили якорь на этомъ рейдѣ.

Между прочими городскими властями привѣтствовавшими насъ при приходѣ, явился ко мнѣ тамошній Капитанъ надъ портомъ Норвежець, камергеръ, капитанъ-лейтенантъ Фа-

бриціусъ, бывшій въ 1846 году флагъ-офицеромъ при контръ-адмиралѣ Нурденшильдѣ командовавшемъ Шведскою эскадрою изъ 11 вымпеловъ, присланною въ Кронштадтъ съ Принцемъ Оскаромъ. Имѣвъ приказаніе состоять при томъ же Адмиралѣ на фрегатѣ *Дезире*, во время нахождения нашихъ двухъ дивизій на маневрахъ подъ командою Адмирала Беллинггаузена, мнѣ было весьма пріятно встрѣтить стараго знакомаго. Шведскіе военные моряки съ особымъ удовольствіемъ вспоминаютъ то высокое вниманіе, которое имъ было оказано въ Россіи. Они жили въ Петергофѣ, гдѣ приглашались на всѣ празднества. Въ Петербургѣ были имъ отведены комнаты въ Зимнемъ дворцѣ, и по волѣ Государя Императора развозили ихъ въ придворныхъ экипажахъ, для указанія всего достопримѣчательнаго въ столицѣ.

Капитанъ Фабриціусъ, желая мнѣ показать кругъ своей дѣятельности, свезъ меня въ свой миниатюрный портъ. 21 канонерская лодка старыхъ образцовъ, 12 іолей и 6 особыхъ большихъ ботовъ, — вотъ все что было въ портѣ. Бота эти вооружаются ежегодно въ Декабрѣ мѣсяцѣ, и подъ управленіемъ военныхъ офицеровъ, идутъ на станцію къ Лофоденскимъ островамъ и вдоль всего берега, для присмотра за порядкомъ рыбной ловли, гдѣ рыбаки выѣзжая тысячами, оспариваютъ другъ у друга право ловить сельдей. По словамъ Фабриціуса, время вооруженія и снаряженія этихъ судовъ, есть праздникъ для Христианзанда, въ который всѣ приморскіе жители выходятъ на набережную любоваться своимъ флотомъ.

Образцовый порядокъ, въ какомъ всѣ суда эти хранятся и сберегаются, не можетъ не броситься въ глаза. Они сохраняются въ тщательно построенныхъ, двухъ-этажныхъ деревянныхъ сараяхъ. Суда акуратно выкрашены масляною краской; всѣ принадлежности, до малѣйшихъ подробностей, при нихъ на мѣстѣ; каждый замокъ имѣетъ свой ключъ; тенты и проч., какъ новые; даже сигнальные флаги, привязанные одинъ къ другому, сушатся на вѣтрѣ. Этотъ сквозной вѣтерокъ нашъ покровитель, сказалъ Фабриціусъ, ему мы мно-

го обязаны за сохраненіе этихъ принадлежностей.—А съ котораго года суда эти? спросилъ я его. «Съ 1815».—А флаги, когда сшиты? «Съ 40 годовъ». Могу увѣрить, что все имѣло новый видъ, и въ случаѣ вооруженія, Контора надъ портомъ не будетъ обременена многими рапортами. Портъ ежегодно свидѣтельствуется довѣреннымъ лицомъ изъ Адмиралтейства Христіаніи.

Съ возможною поспѣшностію, въ двое сутокъ нагрузившись углемъ, 5 Сентября, съ свѣжимъ NO, отрядъ вышелъ въ море. Сначала ходъ судовъ былъ до 9 узловъ, корветъ несъ лисели, корабль и фрегатъ марсели и изрѣдка фокъ и брамсели. Пользуясь свѣжимъ попутнымъ вѣтромъ я приказалъ, въ первый разъ, переменить гротъ-марсель; это было исполнено, но не щегольски.

Съ полуночи 6-го, вѣтеръ, перейдя въ SO четверть, началъ по немногу стихать и скоро обратился въ штиль; къ 5 часамъ утра 7 числа развели пары, между тѣмъ отъ SW пошли полоски, и уже въ 7 часовъ утра, по свѣжести вѣтра, снова принуждены были прекратить пары, поставить марсели въ два рифа и лечь на лѣвый галсъ. Къ 8 часамъ взяли третій рифъ; къ полдню вѣтеръ стихая и отходя къ NW, позволилъ, поворотивши черезъ фордевиндъ, лечь настоящимъ курсомъ,—ходъ доходилъ до 8 узловъ, но не надолго; къ вечеру, стихая, опять перешелъ къ SW; не предвидя попутнаго вѣтра при бывшемъ состояніи погоды я велѣлъ развести пары.

8 Сентября, послѣ полуденныхъ обсервацій, увидѣли Галоперь. Въ это время, корветъ показалъ, что имѣетъ надобность на короткое время прекратить пары и переменить воду отъ избытка накопившейся въ котлахъ соли. Падавшій барометръ и мрачность по горизонту позволяли думать, что вѣтеръ скрѣпчаетъ къ ночи, и какъ въ Каналѣ для свѣжаго NW нѣтъ закрытаго рейда лучше чѣмъ Маргетскій, то я приказалъ рандеву маякъ Нордъ-форландъ; въ 10 часу вечера стали на якорь въ виду маяка на рейдѣ Маргетъ.

Съ полуночи 9 Сентября вѣтеръ дѣйствительно засвѣжѣлъ

до того — что для облегченія якорныхъ цѣпей развели пары. Съ разсвѣтомъ увидѣли и корветъ на якорѣ съ спущенными брамъ-стѣнками, но гораздо южнѣе и далѣе отъ берега.

Этотъ вѣтеръ продержалъ насъ въ Маргетѣ до 12-го числа; во всѣ послѣдніе дни купеческія суда, шедшія изъ Канала на Фордевиндъ и имѣвшія марсели во всѣ рифы, еще болѣе убѣждали въ силѣ дувшаго тамъ вѣтра; кругомъ на рейдѣ стояло множество судовъ, также выжидавшихъ переменъ.

Если бы я не воспользовался въ Нѣмецкомъ морѣ моментами тихаго вѣтра и не употребилъ бы паровъ, то намъ непремѣнно предстояло выдержать сильный штормъ отъ SW, господствовавшаго въ это время. По газетамъ и словамъ лодмановъ было множество несчастій въ Каналѣ, да и мы прошли мимо срубленной мачты судна, погибшаго на Маргетскомъ рейдѣ.

Во время нашей трехдневной стоянки на якорѣ, проходили иногда мимо насъ англійскія зарифленныя яхты, всѣ со спущенными стѣнками; пассажиры на нихъ всячески старались показать намъ свое вниманіе, спускомъ флаговъ, привѣтами и криками ура.

11 Сентября, при отошедшемъ къ NW вѣтрѣ, я снялся съ якоря; но, подходя къ Гудвинсандской банкѣ — густой туманъ заставилъ насъ снова возвратиться. Корветъ пошелъ сѣвернымъ проходомъ — Доурсами, но также укрылся въ Дилѣ. Наконецъ на 12-е начало стихать.

Снявшись съ разсвѣтомъ, 13-го числа, только послѣ полноты бросили якорь на Сентъ-Еленскомъ рейдѣ; а поутру перешли на Спитгедскій рейдъ. Переговоривъ предварительно о взаимныхъ салютахъ, сначала салютовали національному Британскому флагу и получивъ равный отвѣтъ, салютовали адмиральскому — на кораблѣ *Victory*.

Во время девятидневной стоянки на якорѣ въ Спитгедѣ, постоянно дули весьма свѣжіе вѣтры, а дождь преслѣдовалъ насъ, можно сказать, почти отъ Кронштадта, такъ что до сего времени не имѣли случая обсушиться какъ слѣдуетъ.

Во время моего нахождения въ Лондонѣ, посѣтилъ фре-

гать начальникъ порта адмиралъ Боульсъ, вице-адмиралы Алекс. Дундасъ и Ратрей, послѣдніе во время артиллерійскаго ученья. Парусное ученье по причинѣ дурной погоды могли сдѣлать только три раза.

Катанье на шлюпкахъ производилось молодыми офицерами и гардемаринами съ удовольствіемъ, тѣмъ болѣе, что съ щегольскимъ покроемъ парусовъ, наши шлюпки ни въ чемъ не уступали англійскимъ.

Съ нами на рейдѣ стояли 80 пуш. корабль *Mars*, 31 пуш. фрегатъ *Aurion*, тотъ самый, который въ 1855 году 9 Іюня при смѣлой его рекогносцировкѣ къ острову Стура-Виллинг-э, подъ выстрѣлами нашихъ батарей на Сандгамѣ былъ такъ удачно обстрѣленъ, что по этому пути уже ни одно англійское военное судно въ послѣдствіи не проходило, да и фрегатъ значительно потерпѣлъ. Я былъ на немъ, но вся команда собрана вновь. Съ того времени тамъ нѣтъ ни одного изъ прежде служившихъ, командиръ же его капитанъ Кій находится въ китайскихъ водахъ гдѣ командуетъ кораблемъ. Корветъ *Sio* готовился въ Китай; корветъ *Pearl*—пришелъ съ моря, фрегатъ же *Arrogant* выходилъ изъ гавани, и нѣсколько часовъ ходилъ по рейду, вѣроятно пробовалъ свою машину,

Слѣдя весьма внимательно за всѣми работами на этихъ судахъ, нельзя было замѣтить ничего отличительнаго; суда готовились въ море и имѣли въ виду, какъ и мы, учиться и практиковаться въ морскомъ дѣлѣ.

Машины на кораблѣ «Гангутъ» и корветѣ «Воль» въ порядкѣ, на фрегатѣ же «Илья-Муромецъ», при переходѣ изъ Христіанзанда въ Портсмутъ, оказалось, что подушка, на которой лежитъ упорный подшипникъ гребнаго вала, дала движеніе. Распоряженіемъ командира фрегата, оная скрѣплена въ Портсмутѣ мастеровыми съ вольной верфи къ 23 числу сего мѣсяца. Подробности о семъ изложены въ донесеніи старшаго механика Поручика Бѣляева, съ приложеніемъ объяснительнаго чертежа (*).

(*) Донесеніе и чертежъ переданы въ Технической Комитетъ.

Обученіе гардемаринъ морскому дѣлу идетъ весьма серьезно. Подъ надзоромъ корпусныхъ офицеровъ они ведутъ свое счисленіе, дѣлаютъ обсерваціи, чему весьма способствуетъ хорошее ихъ снаряженіе изъ Корпуса—картами, инструментами, хронометрами, секундными часами и пель-компасами, и что въ этотъ разъ весьма счастливо, что преподаватели сами знаютъ теорію хорошо и читаютъ гардемаринамъ лекціи, которыя съ удовольствіемъ и пользою можетъ слушать всякой офицеръ. Между прочими теоретическими задачами, на фрегатѣ «Илья-Муромецъ», ими вычислено водоизмѣщеніе, мѣста для центра величины и метацентра и составленъ грузовой размѣръ фрегата. По практической части принимаютъ они участіе во всѣхъ расписаніяхъ, какъ по управленію парусами, артиллеріи, такъ и по изученію машинъ. Ихъ учатъ всему охотно и я увѣренъ что общій результатъ успѣховъ по всѣмъ частямъ будетъ хорошъ; большая часть изъ гардемаринъ, сдѣлавшись однажды офицерами, будутъ опираться на пріобрѣтенныя познанія и случаи испытанныя ими въ этомъ походѣ. За поведеніемъ гардемаринъ слѣдятъ весьма строго, и до сего времени не доведенъ до меня ни одинъ случай, который могъ бы дать мнѣ причину быть недовольнымъ.

Больныхъ на эскадрѣ въ настоящее время 7 человекъ, болѣе наружными болѣзнями; умершихъ 1—на фрегатѣ «Илья-Муромецъ», отъ апоплексическаго удара.

— По донесенію Контръ-Адмирала Нордмана отъ 24 Сентября, эскадра въ этотъ день вышла со Спитгедскаго рейда для слѣдованія въ Брестъ.

— Отъ 26 Сентября, изъ Бреста, Контръ-Адмиралъ Нордманъ донесъ, что эскадра перешла на Брестскій рейдъ благополучно. Скрѣпленіе подушки подъ упорнымъ подшипникомъ на фрегатѣ «Илья-Муромецъ», сдѣланное въ Портсмутѣ, оказалось совершенно удовлетворительнымъ и машина въ полномъ порядкѣ.

— Телеграфической депешей изъ Бреста отъ 10 Октября, нашъ консулъ увѣдомилъ, что эскадра Контръ-Адмирала Нордмана сего числа оставляетъ Брестъ для слѣдованія по назначенію; на пути зайдетъ въ Кадиксъ.

— Телеграфической депешей изъ Бреста отъ 14 Октября, Контръ-Адмиралъ Нордманъ увѣдомилъ, что по выходѣ съ Брестскаго рейда, фрегатъ «Илья Муромецъ», находясь въ 80 миляхъ отъ Уэсана, былъ застигнутъ вихремъ, причемъ потерялъ фока-рей. Фрегатъ возвратился въ Брестъ.

— Нашъ консулъ въ Брестѣ увѣдомилъ по телеграфу что фрегатъ «Илья Муромецъ» по исправленіи поврежденія, ушелъ въ море 17 Октября.

ПЛАВАНІЕ ФРЕГАТА «СВѢТЛАНА» ОТЪ ПОРТСМУТА ДО Г. ВИЛЛА- ФРАНКИ.

(Изъ рапорта Командира).

Получивъ предписаніе отъ нашего чрезвычайнаго посла въ Лондонѣ, Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Брунова, отправиться немедленно въ Геную и состоять тамъ въ распоряженіи нашего посланника, 4 Сентября въ 5 часовъ пополудни, я съ ввѣреннымъ мнѣ фрегатомъ снялся съ якоря и отправился по назначенію. Плаваніе отъ Портсмута до Кадикса, куда зашелъ для пополненія израсходованнаго количества угля, было совершено при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ; въ продолженіе перехода, въ ночи съ 4 на 5 Сентября, имѣлъ попутный N вѣтеръ, причемъ подъ всѣми парусами и парами въ 4 котлахъ, фрегатъ шелъ по 11 узловъ, а при легкихъ порывахъ до 12; когда же вѣтръ стихалъ, то ходъ подъ парами, среднимъ числомъ, былъ $10\frac{1}{2}$ узловъ, Какъ только позволяли обстоятельства, то въ помощь машинѣ немедленно ставили паруса, уменьшая число котловъ и топковъ. Во время всего плаванія не имѣлъ слишкомъ большой зыби, но на высотахъ Бискайской бухты NO зыбь была нѣсколько чувствительна, причемъ фрегатъ имѣлъ размахи доходящіе до 20° , спокойные и плавные. 8 Сентября въ 5

часовъ по полудни сталъ на якорь, на Кадикскомъ рейдѣ, совершивъ переходъ отъ Портсмута въ пять сутокъ. Вольныхъ на фрегатѣ нѣтъ; течи въ подводной части судна не замѣчено. Пополнивъ израсходованное количество угля, 12 Сентября въ 7 часовъ утра, вышелъ изъ Кадикса и, слѣдуя по назначенію, отправился въ Геную, гдѣ сталъ на якорь 16 Сентября. Имѣя приказаніе совершить переходъ съ возможною скоростію, шелъ подъ парами. Въ продолженіе этого перехода все время былъ штиль и только изрѣдка противное маловѣтріе.

4 Октября, пишетъ Капитанъ-Лейтенантъ Пузино, «я имѣлъ счастье представиться Ея Императорскому Величеству Государынѣ Императрицѣ Александрѣ Феодоровнѣ и получить приказаніе быть готовымъ 5 Октября слѣдовать съ Ея Величествомъ на Виллафранкскій рейдъ. Въ назначенный день, около 9 часовъ по полудни Государыня Императрица изволила прибыть на фрегатъ въ сопровожденіи Его Величества Сардинскаго Короля и наследнаго Принца. Въ 10½ часовъ ночи, когда Король и Принцъ уѣхали на берегъ, фрегатъ снялся съ якоря и отправился по назначенію. Въ продолженіе перехода былъ легкій противный вѣтеръ и весьма незначительная зыбь; ночью фрегатъ имѣлъ тихій ходъ, дабы удары винта не могли беспокоить Высокую путешеницу, съ разсвѣтомъ же пошли полнымъ ходомъ и въ 11 часовъ утра 6 Октября прибылъ на Виллафранкскій рейдъ благополучно. Ея Величество Государыня Императрица изволила отправиться въ Ниццу».

Пароходъ-фрегатъ «Олафъ».

— Изъ донесенія Капитана 1 ранга Веймарна видно, что онъ съ ввѣреннымъ ему пароходомъ, на пути изъ Копенгагена въ Средиземное море, 20 Сентября зашелъ на Тексельскій рейдъ, по случаю крѣпкаго вѣтра и поврежденія въ котлахъ.

— Нашъ вице-консулъ въ Амстердамѣ донесъ отъ 23 Сентября, что по требованію командира парохода «Олафъ» былъ отправленъ къ нему инженеръ и мастеравые съ здѣшняго пароходнаго завода Ванъ-Флиссингена; кромѣ того нашъ консульскій агентъ въ Гельдерѣ предложилъ Капитану Веймару свои услуги и содѣйствіе.

— По свѣдѣніямъ полученнымъ въ министерствѣ Иностранныхъ дѣлъ, пароходъ «Олафъ» исправляетъ свои поврежденія въ машинѣ, при помощи вольныхъ мастеровъ съ пароходнаго завода г. Ванъ-Флиссингена и коронныхъ машинистовъ, и будетъ готовъ продолжать назначенное ему плаваніе не ранѣе какъ черезъ пять недѣль считая отъ 28 Сентября. Бывшіе на пароходѣ 4 пѣвчихъ, 2 хлѣбника и печникъ, для доставленія въ Ниццу въ мѣстопробываніе Ея Величества Государыни Императрицы Александры Феодоровны, отправлены туда берегомъ, черезъ Парижъ и Марсель.

Движеніе судовъ Сибирской флотилии.

Военный Губернаторъ Приморской области Восточной Сибири и портовъ Восточнаго Океана, Контръ-Адмиралъ Казакевичъ, отъ 24 Юля сего года изъ Николаевска донесъ, что 21 Юля прибылъ въ Николаевскъ клиперъ «Опричникъ», изъ отряда Флигель-Адъютанта Капитана 1 ранга Попова.

Командиръ клипера Капитанъ-Лейтенантъ Федоровскій донесъ, что онъ по приказанію Начальника отряда посланъ въ Николаевскъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ доставилъ строевой рапортъ г. Флигель-Адъютанта Попова о состояніи эскадры въ Нагасаки. Кромѣ строеваго рапорта, свѣдѣній о причинахъ, почему эскадра осталась въ Нагасаки не имѣю. На клиперѣ «Опричникъ» необходимо исправленіе лѣваго котла, въ которомъ во время перехода оказалась течь, почему клиперъ этотъ остается въ Николаевскѣ.

РАПОРТЪ КОМАНДИРА КЛИПЕРА «ДЖИГИТЬ» (*).

Капитанъ-Лейтенантъ Майдель изъ Хакодате, отъ 21 Мая сего года доноситъ: Выжлавъ прихода на Шангайскій рейдъ пакетбота съ почтою изъ Европы, я 31 Декабря съ ввѣреннымъ мнѣ клиперомъ снялся съ якоря и 1 Января 1859 г. вышелъ изъ рѣки Ян-це-Кіангъ.

Имѣя порученіе консула передать на фрегатъ «Аскольдъ» пакеты и нижнихъ чиновъ фрегатской команды находящихся на ввѣренномъ мнѣ клиперѣ, которые въ Хакодате были оставлены по болѣзни, я 4 Января вошелъ на рейдъ Нагасаки, гдѣ засталъ фрегатъ «Аскольдъ» и клиперъ «Стрѣлокъ». Пополнивъ издержанный на переходъ уголь, 9 Января я снялся съ Нагасакскаго рейда, а 11-го прошелъ подъ парами Корейскій проливъ. При входѣ въ Японское море клиперъ вступилъ подъ паруса и 19 Января съ разсвѣтомъ вошелъ въ Сангарскій проливъ, и въ тотъ же день сталъ на якорь на Хакодатскомъ рейдѣ.

Во время пребыванія клипера въ Хакодате съ 19 Января до 11 Марта, дурная погода и морозы доходившіе иногда до 8° препятствовали производить частыя ученія и потому команду занимали болѣе такелажными работами.

11 Марта «Джигить» отправился въ заливъ Св. Ольги. 15 Марта, послѣ благополучно выдержаннаго шторма, клиперъ уже находился въ проливѣ, ведущемъ въ Тихую пристань, свободномъ отъ льда, гдѣ и сталъ на якорь. Принявъ морскую провизію съ корвета «Воевода», 17 Марта поутру я пошелъ обратно въ Хакодате, котораго достигъ на другой день благополучно. Съ 18 Марта до 10 Мая съ ввѣреннымъ мнѣ клиперомъ я простоялъ на Хакодатскомъ рейдѣ, не имѣя никакихъ порученій отъ нашего консула. Весеннія погоды во время этой стоянки дали возможность про-

(*) Послѣднее донесеніе Капитанъ-Лейтенанта Майделя было помѣщено въ М. Сборникѣ въ Апрѣльской книжкѣ, оф. част. стр. 302.

сушить и провѣтрить всѣ трюмы и выкрасить весь клиперъ; нижніе чины въ это время были обучаемы стрѣльбѣ въ цѣль изъ штуцеровъ и револьверовъ, для чего Японцами отведено было мѣсто на берегу; команду занимали также дѣйствіемъ у орудій, парусными ученіями съ управленіемъ на гребныхъ судахъ.

10 Мая я получилъ предписаніе консула отправиться вмѣстѣ съ состоящимъ при консульствѣ Лейтенантомъ Назимовымъ для осмотра бухты Ніагата лежащей на западномъ берегу острова Нипонъ, гдѣ по трактату Японское правительство обязалось открыть съ 1 Января 1860 г. удобный портъ. Если же портъ Ніагата не представитъ желаемыхъ удобствъ, то консулъ предложилъ мнѣ искать болѣе удобный портъ нѣсколько далѣе къ югу или ближе къ сѣверу. Въ слѣдствіе этого я съ вѣренными мнѣ клиперомъ 10 Мая снялся съ якоря. Идя вдоль западнаго берега острова Нипонъ 11 числа прошелъ между надводными каменьями Битернъ и берегомъ острова Нипонъ. По пеленгамъ означенныхъ каменьевъ, найдено положеніе ихъ сходно съ тѣмъ, какъ они положены на англійской картѣ 1857 года. 12 Мая въ 2¹/₂ часа по полудни подошли къ острову Ава-Сима; имѣя въ этотъ день обсервованный пунктъ, удалось опредѣлить положеніе этого острова: оно найдено въ широтѣ 38° 19' N, долготѣ 139° 14' O отъ Гринича; на картахъ же Крузенштерна и на англійской картѣ 1857 года, островъ этотъ означенъ гораздо южнѣе. Того же числа я сталъ на якорь въ бухтѣ Ніагата. 13 числа пришелъ на этотъ рейдъ голландскій военный корветъ *Balli*, который проходя островъ Ава-Сима опредѣлилъ его въ широтѣ 38° 31' N, долготѣ 139° 17' O отъ Гринича. 12 и 13 Мая съ клипера занялись промѣромъ рейда Ніагата, устья рѣки и обсервациями. По окончаніи работъ и по осмотрѣ мѣстности оказалось слѣдующее: портъ Ніагата лежитъ въ широтѣ 37° 59' N, долготѣ 139° 10' O отъ Гринича; рейдъ его защищенъ только отъ южнаго и восточнаго вѣтра матерымъ берегомъ; всѣмъ же прочимъ вѣтрамъ совершенно открытъ, и даже островъ Садо не можетъ быть защитой отъ западнаго

вѣтра по дальнему своему разстоянію (болѣе 20 италіанскихъ миль). Глубина на рейдѣ уменьшается быстро отъ 20 до 10 сажень, а затѣмъ постепенно уменьшается до $2\frac{1}{2}$ сажень, послѣ чего круто подымается баръ въ 6 футъ глубины, который совершенно преграждаетъ входъ въ рѣку; за баромъ глубина рѣки 4 и 5 сажень. Грунтъ на рейдѣ хорошъ—черная земля. Городъ Ніагата обширенъ и искрещенъ судоходными каналами. Въ рѣкѣ и въ главномъ каналѣ большое количество джонокъ, что заставляетъ предполагать дѣятельную торговлю этого города. Рейдъ незащищаемый отъ господствующихъ осенью и зимою сильныхъ NW вѣтровъ Японскаго моря, я полагаю, можетъ быть посѣщаемъ въ эти времена года только паровыми судами или и парусными, но которыя имѣютъ хорошія качества для лавировки; такія суда должны будутъ при свѣжѣющемъ NW вѣтрѣ отходить за островъ Садо, гдѣ могутъ укрываться за его высокими берегами; въ лѣтнее же время портъ этотъ будетъ доступенъ всѣмъ судамъ.

13 Мая клиперъ перешелъ къ бухтѣ Ао-Сима-Яма, лежащей отъ Ніагаты къ NW въ 6 миляхъ; но рейдъ здѣсь найденъ такъ же открытъ и рѣка, впадающая въ эту бухту, имѣетъ баръ глубиною 7 футъ. Не найдя по близости порта Ніагата рейда для удобной стоянки судовъ, я того же 13 числа отправился съ вѣтреннымъ мнѣ клиперомъ въ заливъ Тояма.

14 Мая осмотрѣлъ западный и южный берегъ этого залива, но при всѣхъ селеніяхъ раскинутыхъ по берегу, рейды открыты сѣвернымъ вѣтрамъ. У города Тояма я сталъ на якорь также на открытомъ рейдѣ и промѣръ, сдѣланный въ рѣкѣ, показалъ, что баръ въ 7 футовъ преграждаетъ входъ въ рѣку. Этотъ портъ не представляетъ ни какихъ преимуществъ въ морскомъ отношеніи передъ портомъ Ніагата. Напротивъ, я полагаю, что при сильныхъ сѣверныхъ вѣтрахъ, судну будетъ гораздо труднѣе отходить отъ Тояма чѣмъ отъ Ніагата.

Выйдя 15 Мая изъ залива Тояма я слѣдовалъ по сѣверную сторону острова Садо. 17 Мая находясь въ полдень въ широтѣ $37^{\circ} 2' N$, долготѣ $139^{\circ} 40'$, усмотрѣнъ былъ островъ на румбѣ NW. Такъ какъ на картахъ имѣющихся на кли-

перѣ не означено въ этой широтѣ и долготѣ никакого острова, то подойдя къ нему ближе и отыскавъ бухту на SO-й его сторонѣ, я вошелъ туда и сталъ на якорь на 9 саженьяхъ, грунтъ коралль. Немедля были посланы гребныя суда для промѣра залива и для описи острова: онъ оказался въ широтѣ $39^{\circ} 8' 35''$ N, долготѣ $139^{\circ} 42' 50''$ O отъ Гринича. Рейдъ залива хотя можно считать закрытымъ отъ всѣхъ господствующихъ вѣтровъ Японскаго моря, но грунтъ не представляетъ надежной якорной стоянки. Жители называютъ этотъ островъ *Тоби-Сима*; на картахъ Крузенштерна и на англійской картѣ 1857 г. онъ означенъ въ широтѣ $39^{\circ} 24'$ N, долготѣ отъ Гринича къ O-ту $138^{\circ} 53'$. Командиръ голландскаго корвета *Balli* сообщилъ мнѣ, что онъ, по счисленію, проходилъ мѣсто, гдѣ означенъ на картахъ островъ *Табу-Сима*, днемъ, въ ясную погоду, въ 6 миляхъ, но острова не видалъ. Имѣя предписаніе консула поспѣшить возвращеніемъ въ Хакодате, я не продолжалъ изслѣдованій и снявшись съ якоря 18-го въ полдень, пошелъ въ Сангарскій проливъ и 19 Мая сталъ на якорь на Хакодатскомъ рейдѣ.

Въ настоящее время на ввѣренномъ мнѣ клиперѣ оказалось необходимымъ переѣнить нѣсколько трубокъ въ котлахъ машины, что будетъ окончено на дняхъ, средствами имѣющимися при клиперѣ. Каменный уголь, который доставляется въ Хакодатѣ Японцами, весьма дурень.

Въ продолженіе кампаніи, съ 17 Октября до сего времени, состояніе здоровья команды весьма удовлетворительно; болѣзни были легкія наружныя и простуды. Въ Шанхаѣ я лишился одного матроса, который умеръ скоропостижно.



ИЗВѢСТІЯ ИЗЪ ПОРТОВЪ.

КРОНШТАДТЪ.

Съ 25 Сентября по 25 Октября, въ теченіе мѣсяца, пришло къ Кронштадтскому порту коммерческихъ судовъ:

| | ПАРОВЫХЪ. | ПАРУСНЫХЪ. |
|---------------------------|-----------|------------|
| Англійскихъ | 30 | 37 |
| Бельгійскихъ | » | 1 |
| Бременскихъ | 2 | 1 |
| Ганноверскихъ | » | 2 |
| Голландскихъ | 4 | 7 |
| Датскихъ | » | 7 |
| Любскихъ | 12 | » |
| Мекленбургскихъ | 4 | » |
| Норвежскихъ | » | 5 |
| Ольденбургскихъ | » | 1 |
| Прусскихъ | 5 | 3 |
| Русскихъ | 28 | 9 |
| Французскихъ | 4 | 2 |
| Шведскихъ | 7 | 2 |

Итого 96 паров. 77 парусн.

Всего же съ начала навигаціи, по 25 Октября, пришло судовъ: паровыхъ 620, парусныхъ 1943, итого 2563.

По 25 Октября ушло изъ Кронштадта 2241 судно.

РЕВЕЛЬ.

(Изъ донесенія Генерал.-Лейт. Барона Врангеля).

9 Октября, въ 9 часовъ утра, усмотрѣно было съ сѣвернаго Екатеринтальскаго маяка, что Ревельстейнскій пловучій маякъ идетъ подъ парусами къ Ревелю; тотчасъ же мною послана была къ нему на встрѣчу винтовая шкуна «Вѣха», а въ 2 часа пополудни, на буксирѣ этой шкуны, маячное судно приведено въ Ревельскую гавань благополучно.

Командиръ пловучаго маяка, Корп. Штурмановъ Подпоручикъ Дорофѣевъ, донесъ мнѣ, что 8 Октября, въ 2¹/₂ часа пополудни, при крѣпкомъ SO, ввѣренный ему маякъ вдругъ понесло и стало забрасывать носъ подъ вѣтеръ; при этомъ оказалось, что нижній желѣзный круглый рымъ фертоингова вертлюга лопнулъ, почему командиръ приказалъ изготовить бизань, а между тѣмъ накрыть вездѣ глухіе люки, ибо маякъ, поставленный поперѣгъ волненія, получилъ такую сильную боковую качку, что черпалъ бортами; по поднятіи же кливера и бизани, стали править бейдевиндъ на лѣвый галсъ на SSW; въ то же время пошелъ сильный снѣгъ со вьюгою, такъ что на самое близкое разстояніе нельзя было видѣть предметовъ. Къ сумеркамъ вьюга прекратилась; маячное судно держало постоянно бейдевиндъ, потому что при малѣйшей попыткѣ итти другимъ курсомъ, качка доходила до опасности. Къ 10 часамъ вечера вѣтръ скрѣпчалъ до степени шторма, а при такихъ обстоятельствахъ нельзя было изготовить другихъ парусовъ. Маячное судно находилось въ это время около меридіана Сурупа. Къ 2 часамъ пополуночи 9 Октября, пользуясь интервалами порывистаго вѣтра, переходившаго къ N, изготовленъ былъ форъ-трисель; съ 3 часовъ вѣтръ сталъ слабѣе дую отъ румбовъ NW до NNW, а въ 7 часовъ стихъ на столько, что командиръ могъ рѣшиться спуститься въ Ревель, отъ пункта въ широтѣ 50° 41' N, долготѣ 24° 30' O отъ Гринича; пройдя параллель острова Вульфа, маячное судно, взятое на буксиръ винтовою шкуною «Вѣха», приведено въ Ревельскую гавань.

По донесенію командира пловучаго маяка, съ якорями оставлено: 1¹/₂ дюймаго даглискова каната 85 сажень, а плехтоваго, въ 1¹/₄ дюйма, 72 сажени. Къ подъему якорей я приму всѣ средства.

— Телеграфической депешей изъ Ревеля, отъ 15 Октября Генераль-Лейтенантъ Баронъ-Врангель увѣдомилъ, что пловучій маякъ отведенъ на свое мѣсто и поставленъ фертоингъ; освѣщеніе маяка продолжается по прежнему.

ВЪ Д

НОСТЬ

КАПИТАЛАМЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ МОРСКАГО

УПРАВЛЕНІЯ, КЪ 1-МУ ОКТЯБРЯ 1859 ГОДА.

СУММА ЭМЕРИТАЛЬНОГО КАПИТАЛА МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА:

Въ деньгахъ

Въ билетахъ:

Кредитныхъ установлений

Коммисіи Погашенія Долговъ

Акціями Россійско-Американской Компаніи

Квитанціи Главнаго Общества Россійскихъ Железныхъ дорогъ, выданныя до полученія облигацій

Итого

(*) Билеты Государственнаго Заемнаго Банка на сумму 551247 р. 47 к., отосланы въ Банкъ для размѣна на 4% непрерывно-доходнымъ билетами

Всего

| Оставалось къ 1-му Сентября. | | Поступило въ Сентябрь. | | Итого. | | Истрасходовано въ Сентябрь. | | Въ остаткѣ къ 1-му Октября. | |
|------------------------------|--------------------------------|------------------------|--------------------------------|-----------|------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| Руб. | Коп. | Руб. | Коп. | Руб. | Коп. | Руб. | Коп. | Руб. | Коп. |
| 46 251 | 88 ¹ / ₄ | 25 625 | 48 ¹ / ₄ | 71 877 | 37 | 851 | 96 ¹ / ₄ | 71 025 | 40 ¹ / ₄ |
| 551 247 | 47 | » | » | 551 247 | 47 | 551 247 | 47 | » | » |
| 825 000 | » | » | » | 825 000 | » | » | » | 825 000 | » |
| 7 650 | » | » | » | 7 650 | » | » | » | 7 650 | » |
| 000 000 | » | » | » | 1 000 000 | » | » | » | 1 000 000 | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | 1 903 675 | 40 ¹ / ₄ |
| | | | | | | | | 551 247 | 47 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | 2 454 922 | 8 ¹ / ₄ |

Примѣчанія: 1) Наличныя деньги Эмеритальной кассы хранятся и съ
2) Всѣ принадлежащіе Эмеритальной кассѣ билеты, облигаціи и прочія
ежемесячно Завѣдывающимъ Эмеритальною кассою и гг. Директорами Ка
саны на имя кассы.

дѣлствуются съ суммами Коммисаріатскаго департамента.


хранятся въ особомъ сундукѣ, въ общей кладовой и свидѣлствуются
дирія и департаментовъ Морскаго Министерства. Всѣ эти бумаги запи

ПРИЕМЪ ПОЖЕРТВОВАНІЙ

НА УЛУЧШЕНІЕ БЫТА

ПРАВОСЛАВНЫХЪ ПОКЛОННИКОВЪ ВЪ ПАЛЕСТИНѢ.

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



ДОПОЛНЕНИЕ КЪ ИЗВѢСТІЯМЪ
О ПЛАВАНІИ НАШИХЪ СУДОВЪ ЗА ГРАНИЦЕЙ (*).

Рапортъ Начальника Средиземской эскадры, Контръ-Адмирала
Нордмана.

Брестъ; 17 Октября, 1859 г.

Послѣ 14-ти дневнаго пребыванія въ Брестѣ и полученія отъ г.г. командировъ судовъ вѣреннаго мнѣ отряда донесенія о готовности выйти въ море, 10 Октября около полудня отрядъ снялся съ якоря и подъ парами вышелъ въ океанъ. Когда огни Сенскихъ маяковъ скрылись я приказалъ прекратить пары и подъ марселями въ 2 рифа вступить подъ паруса. Въ продолженіе всей слѣдующей ночи вѣтеръ безпрестанно измѣнялся, то могли лечь по настоящему курсу на W, то сгоняло на S. До полночи корабль и корветъ показывали мѣста свои фалшфейерами, но послѣ сего ихъ не было видно. Съ разсвѣтомъ въ 7 часовъ утра я приказалъ поворотить оверштагъ на лѣвый галсъ, имѣя въ виду этимъ курсомъ скорѣе соединиться съ отставшими кораблемъ и корветомъ. Въ это время увидѣли на горизонтѣ, равно съ нами на вѣтрѣ, трехъ-мачтовое судно и полагая что это былъ корабль, легли къ нему контръ-галсомъ, имѣя марсели въ 2 рифа, фокъ и гротъ. Стоя подлѣ вахтеннаго начальника Лейтенанта Колтовскаго, я обратилъ его вниманіе на небольшое весьма низкое облако, приказавъ тотчасъ же встать на грот-агитовы. Не прошло и двухъ минутъ послѣ сего, какъ саже-

(*) Всѣ эти свѣдѣнія получены въ Редакцію уже поупечатаніи отдѣла о плаваніи судовъ и потому помѣщены здѣсь въ видѣ дополненія.
Прим. Редакц.

няхъ въ 200 отъ фрегата на вѣтрѣ заклубилась вода и образовавшійся вихрь, кружась, понесся прямо на фрегатъ. Успѣли взять гротъ на гитовы и отдать марса-фалы, но фрегатъ сильно накрѣнило съ наполненными марселями. Всѣ реи согнулись въ лучекъ; вихрь измѣнивъ свое направленіе и ударивъ съ носу, на секунду обстенилъ форъ-марсель и фокъ, вырвалъ фока-галсъ-боканецъ, и переломилъ фока-рей и формарса-рей, буквально какъ лучинки. Сейчасъ-же взяли у гротъ-марселя третій рифъ, но вѣтеръ стихъ и фрегатъ остался на прежнемъ галсѣ. Сломанныя рангоутныя деревья были тотчасъ же спущены, паруса приведены въ порядокъ и изъ ростеръ вынутъ запасный марса-рей, дабы замѣнить фока-рей, итти безъ коей дальше, находясь въ 80 миляхъ отъ порта, я считалъ рискованымъ. Между тѣмъ, рѣшившись снова войти въ Брестъ, я приказалъ изготавить машину. Въ этотъ разъ, при спускѣ винта, какъ и прежде иногда случилось, онъ долго не ложился на мѣсто. Всѣ возможныя предосторожности были взяты; ретивый механикъ Томсонъ, 2½ часа возился съ этою работою и уже отказался отъ всего, какъ рѣшили—съ цѣлью замѣтить, гдѣ и въ какомъ именно мѣстѣ задѣваетъ рама—вымазать подъ нею густымъ саломъ; полагаю, въ двадцатый разъ уже спустили винтъ, какъ онъ, случайно, легъ на свое мѣсто.

По мнѣнію старшаго механика на фрегатѣ, это происходитъ отъ излишка въ разстояніи между подъемной и мертвой рамами, почему во время хода судна и большой качки, винтъ, уклоняющійся то въ ту, то въ другую сторону, бываетъ трудно направить.

Во все время этой работы фрегатъ подъ триселями, гротъ-марселемъ и крьюиселемъ тихо шелъ впередъ на N0tN.

Около полдня увидѣли на вѣтрѣ корветъ на лѣвомъ галсѣ, а вскорѣ и корабль на правомъ. Сблизившись съ ними я сдѣлалъ телеграфъ—«рандеву Кадиксъ и Ницца; итти по назначенію»,—показавъ что фрегатъ идетъ въ Брестъ. Это было 11 Октября въ 2 часа пополудни, въ широтѣ 47° 27', дол-

готѣ 5° 40' W. Въ слѣдъ за этимъ вѣтеръ отошелъ къ N, корабль и корветъ легли настоящимъ румбомъ.

Къ ночи подойдя на видъ Уэсана и продержавшись тамъ до разсвѣта, пошли ко входу, безъ лоцмана, до самаго маяка Матъе; 12 Октября во 2 часу по полудни пришли на Брестскій рейдъ.

Предупредительная услужливость морскихъ начальственныхъ лицъ явилась со всѣхъ сторонъ; тогчасъ же пріѣхалъ адмиралъ Жюрьенъ де-ла-Гравьеръ; отъ морскаго префекта вице-адмирала Пельона былъ присланъ адъютантъ, портовый инженеръ и разные мастеровые; всевозможныя услуги были предложены съ большимъ участіемъ; сломонныя части рангоута отбуксированы въ портъ, и 13-го въ полдень я долженъ былъ уже получить отвѣтъ отъ префекта: когда именно поспѣютъ новыя реи.

13-го съ утра задулъ сильнѣйшій штормъ сначала отъ SO, а потомъ перешелъ къ W,— почему сообщеніе съ берегомъ было прекращено. Барометръ понизился до 28, 79. Фрегаты бросилъ 2 якоря и имѣя надобность осмотрѣть форъ-стенггу, спустил нижніе реи и стеньги. Бретонцы не запомнятъ подобной бури лѣтъ за десять.

15 Октября фрегатъ, принявъ отъ порта новыя реи, поднялъ ихъ на мѣсто, и я сего числа послѣ 4 дневной стоянки на здѣшнемъ рейдѣ, отправился въ море, для соединенія съ прочими судами моего отряда.

Рапорты командира клипера «Навздинокъ».

Пилмуть; 7 Октября, 1859 года

Съ Портсмутскаго рейда, я вышелъ 6 Октября съ разсвѣтомъ; вѣтеръ дулъ въ то время отъ OSO, потомъ SO, довольно свѣжо, и клиперъ подъ всѣми парусами шелъ до высоты Портланда по 8 и 8½ узловъ. Но тамъ вѣтеръ сдѣлался W, пошла большая зыбь и барометръ началъ падать, почему опасаясь чтобъ засвѣжѣвшій вѣтеръ не заставилъ снова зайти въ Портсмуть я спѣшилъ подъ парами уйти бо-

лѣе къ W. Въ 5 часовъ я уже находился около Единстонскаго маяка и прекратилъ паръ. За тѣмъ совсѣмъ заштилѣло, сдѣлалось чрезвычайно облачно, временно находилъ туманъ, зыбь отъ W не улегалась, а барометръ продолжалъ падать. Я держался до полдня, но видя всѣ признаки крѣпкаго W и имѣя передъ собою еще около 140 миль, которыя нужно сдѣлать противъ вѣтра, я рѣшился зайти въ Плимутъ, чтобы не издержать много угля. Предположенія мои оправдались; въ 3 часа когда мы бросили якорь въ Плимутъ, уже дулъ свѣжій WNW и барометръ падалъ постепенно.

Плимутъ; 16 Октября, 1859 года.

По прибытіи ввѣреннаго мнѣ клипера въ Плимутъ, я узналъ о возгорѣннн угля на клиперѣ «Разбойникъ»; часть его угля была принята въ Ревелъ, также какъ и весь мой уголь, лежавшій въ низу боковыхъ и во всемъ заднемъ угольномъ ящикѣ; почему въ предупрежденіе такого обстоятельства у меня на клиперѣ, я рѣшился остаться на нѣсколько дней чтобъ замѣнить новымъ, старій уголь, взявъ послѣдній въ мѣшки на палубу.

Работа эта по тѣснотѣ нашихъ ямъ и ихъ люковъ очень медлительна, и потому я не могъ изготавиться къ походу ранѣе какъ 13' Октября утромъ. Но въ этотъ день я имѣлъ несчастіе потерять вельботъ, раздавленный «Разбойникомъ», котораго подрейфовало на ввѣренный мнѣ клиперъ, причеиъ я долженъ былъ перемѣнить мѣсто оставивъ якорь съ 75 саженьяи каната, и которыхъ не могу поднять до сихъ поръ, — такъ перепутались канаты обонхъ клиперовъ.

Подробности этого неприятнаго обстоятельства заключаются въ слѣдующемъ: съ утра 23 Октября барометръ чрезвычайно падалъ; въ полдень NO вѣтеръ, сопровождаемый сильнымъ дождемъ, перешелъ къ O и скрѣпчалъ до степени шторма. Закрытій отъ волненія и вѣтра высокимъ восточнымъ берегомъ Плимутскаго залива я весьма покойно стоялъ съ 65 саженьяи каната, на глубинѣ 6 сажень. Впереди меня въ довольно большомъ разстояніи стоялъ клиперъ «Разбой-

никъ»; но въ 4 часа сильнымъ порывомъ вѣтра его подрейфовало, при чемъ отдавъ другой якорь онъ задержался у меня передъ носомъ. Отойти отъ него въ это время я иначе не могъ какъ расклепавъ свой дагликсъ, на которомъ стоялъ, и котораго канатъ шелъ прямо подъ клиперъ «Разбойникъ». А уйти съ однимъ якоремъ на средину рейда, куда этотъ штормъ загналъ съ моря очень много судовъ, а не рѣшался, не потому что грунтъ въ другомъ мѣстѣ хуже держитъ, но потому, что, въ случаѣ неудачной отдачи якоря, я могъ бы навалить на другое судно. Третій же 35 пудовый нашъ якорь готовится уже тогда, когда нѣтъ одного изъ становымъ якорей. Въ 5 часовъ по полудни вдругъ стихло и «Разбойникъ» началъ подтягивать канаты. Но, также вдругъ, вѣтеръ перешелъ къ W и мы начали чрезвычайно быстро сближаться; теченіе въ это время пошло отъ WNW. Все это было такъ неожиданно, такъ быстро, что еслибъ я имѣлъ въ то время уже готовый паръ, то расклепавъ канатъ даже моментально, и давъ въ тоже время ходъ машинѣ, я только прибавилъ бы поврежденій и себѣ и клиперу «Разбойникъ».

Разойдясь съ «Разбойникомъ» я перешелъ на правую его сторону; но канаты наши перепутались, отчего мы все таки были очень близко другъ къ другу. Поэтому я расклепалъ свой канатъ и ушелъ ближе къ брекватеру, гдѣ вытравилъ 70 сажень канату и изготовилъ, на мѣсто оставленнаго мною, третій якорь. Во все продолженіе ночи WSW, WNW и потомъ NW дули настоящимъ штормомъ; я имѣлъ 25 фунтовъ пару и отдавъ запасный якорь держалъ его на пяткѣ чтобы не терять время на отдачу его, въ случаѣ еслибы представилась въ томъ необходимость.

Мой вельботъ по несчастію такъ сломанъ, что починка его едва ли возможна; его нужно тимберовать, но на клиперѣ нѣтъ мѣста для этого, а здѣсь просятъ дороже чѣмъ стоитъ новая хорошая шлюпка и назначаютъ очень большой срокъ работъ; къ тому же я нашелъ здѣсь новую ясневую пятерку, съ мѣднымъ крѣпленіемъ, за 100 рублей серебромъ, весьма

легкую на ходу и для подъема, и поднимающую груза болѣе нашихъ вельботовъ, а потому я рѣшился купить ее.

Другихъ поврежденій у меня нѣтъ, кромѣ того, что сегодня оказалось нужнымъ перемѣнить три болта въ камбузѣ; я надѣюсь что къ утру эта работа будетъ кончена.

КОРАБЛЬ «ГАНГУТЪ».

Телеграфической депешей изъ Ферроля, отъ 23 Октября, Командиръ корабля «Гангутъ», Капитанъ 1 ранга Дюгамель донесъ, что онъ съ ввѣреннымъ ему кораблемъ 22 Октября зашелъ въ Ферроль, по случаю показавшейся течи въ ахтерштевнѣ, вслѣдствіе крѣпкихъ вѣтровъ.

ФРЕГАТЪ «СВѢТЛАНА».

Командиръ фрегата «Свѣтлана», донесъ по телеграфу изъ Ниццы, отъ 25 Октября: «по приказанію Ея Императорскаго Величества сегодня отправляюсь съ фрегатомъ въ Тулонъ, въ распоряженіе Ихъ Высочествъ Герцогинь Лейхтенбергскихъ».

III.

ЧАСТЬ НЕОФИЦИАЛЬНАЯ.

КОРАБЛЬ «РЕТВИЗАНЪ.»

(Годъ въ Европѣ и на европейскихъ моряхъ.)

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

ОТЪ ПЕТЕРБУРГА ДО НИЦЦЫ.

Глава I (*).

Что заставило автора переменить почву мирнаго сельскаго конопляника на корабельную налубу.— Визиты.— Кронштадтъ.— «Ретвизанъ» и кунеческая гавань.— Морская поговорка.— Винтъ съ флюсомъ.— Поэтическія мечты вызванныя созерцаніемъ Кронштадта.— Таинственный подводный врагъ.— Докъ снова принимаетъ «Ретвизанъ» въ своя отеческія объятія.— На рейдѣ.— Проводы.— Лейтенантъ В*.— На «Ретвизанъ» оказывается знаменитый Италіанецъ.— Первые впечатлѣнія на ютъ и на бакѣ.— Очевидность прогресса.— Корабельные звуки.— О. Р. Ш*.— Поварь турецкаго посланника.— Гогландъ.— Ревель.— Ретвизанская каютъ-компанія.— Море.

Въ первыхъ числахъ Мая 1858 года, авторъ этихъ походовъ, столько же сухопутныхъ, какъ вы увидите, сколько

(*) Первая глава путешествія г. Григорѣвича прислана въ Рел. М. Сб. въ Сентябрѣ. Вотъ причина почему она является въ свѣтъ послѣ второй главы, напечатанной въ майской книжкѣ. *Пр. редакц.*

и мореходныхъ,—смиренно проживалъ въ одномъ изъ самыхъ глухихъ, отдаленнѣйшихъ уголковъ Россіи, когда неожиданно получено было имъ письмо такого содержания:

—«Корабль «Ретвизанъ» сымается съ якоря пятнадцатаго Мая съ тѣмъ чтобы отправиться на годичное плаваніе въ Средиземное море. Предупреждаю: корабль уходитъ изъ Кронштадта 15 числа *навѣрное* (последнее слово было дважды подчеркнуто); примите же ваши мѣры и Бога ради не опоздайте....»

Письмо было отъ одного изъ моихъ литературныхъ товарищей.

Дня два спустя я сидѣлъ въ вагонѣ желѣзной дороги и стремительно летѣлъ въ Петербургъ.

Но здѣсь, читатель, заинтересованный не столько конечно личностію автора, сколько странностію новыхъ отношеній литературы къ кораблямъ и экспедиціямъ, скажетъ вѣроятно: «съ какой же стати литератору писать другому литератору о такомъ предметѣ? Корабль, сколько намъ до сихъ поръ извѣстно,—самъ по себѣ;—литераторъ также самъ по себѣ; первый составляетъ неотъемлемую принадлежность морскаго министерства; второй, сколько извѣстно, не принадлежитъ никакому вѣдомству и министерству; связи между ними никогда не существовало; рѣшительно нѣтъ ничего общаго.... Общее въ томъ развѣ, что корабль строится изъ дуба, тогда какъ перо литератора добывается изъ гуся или выбивается изъ стали.....»

Все это, прибавлю я съ своей стороны, — какъ нельзя болѣе справедливо.

Вотъ въ чемъ дѣло однакожъ и какъ все это случилось.

Мѣсяцевъ за шесть до описываемыхъ событій, въ домѣ одного литератора говорили о превосходныхъ статьяхъ г. Шестакова въ Морскомъ Сборникѣ.

— Кстати о моряхъ и мореходахъ, сказалъ П*, хозяинъ дома,—нынѣшній годъ снова назначены морскія экспедиціи, даже цѣлыхъ три: одна на Амуръ, другая въ Пирей въ Грецію, третья въ Средиземное море; морское министер-

ство не шутя начинает вести дѣла свои *en grand!*.... Знаете ли также, что на каждую изъ этихъ экспедицій приглашаются литераторы? я знаю это изъ самыхъ достовѣрныхъ источниковъ; меня просили даже узнать нѣтъ-ли желающихъ.... Не хотите ли, господа? Стоитъ сказать «да»—я передамъ объ этомъ кому слѣдуетъ, и дѣло рѣшено! Не угодно ли, напримѣръ, кому нибудь на Амуръ?...

— Слишкомъ ужъ что-то далеко... отозвались присутствующіе.

— Ну такъ въ Пирей, въ Грецію...

— На сколько времени?

— Не знаю навѣрное, ... кажется на годъ....

— Слишкомъ неопредѣленно...

— Ну такъ въ Средиземное море...

— На сколько времени?

— На годъ! — всего только на одинъ годъ, господа! сказалъ П* нѣсколько даже умиленнымъ голосомъ; — такой экспедиціи у насъ еще не было; это собственно не столько сухая, скучная экспедиція, сколько пикникъ.

— Какъ пикникъ?

— Да, пикникъ! Мнѣ говорилъ объ этомъ одинъ господинъ, которому дѣло знакомо какъ собственная ладонь; начать съ того: корабль, — одинъ изъ лучшихъ судовъ нашего флота; на немъ восемьсотъ человѣкъ экипажа и восемьдесятъ четыре пушки... но впрочемъ, для васъ, я полагаю, это вовсе не интересно; главное то, что корабль зайдетъ поочередно во всѣ порты Европы; изъ Кронштадта онъ отправится въ Копенгагенъ, оттуда въ Шербургъ (замѣтьте: рукой только подать до Парижа!), — потомъ пойдутъ въ Кадиксъ; въ Кадиксъ вѣрно воспользуются случаемъ и съѣздить въ Севилью; тамъ въ Ниццу, Геную....

Я сталъ внимательно прислушиваться.

— Изъ Генуи, подхватилъ П* замѣтивъ мой взглядъ и преимущественно обращаясь ко мнѣ, — изъ Генуи пойдутъ въ Чивитта-Веккіо (замѣтьте: опять рукой подать до Рима!),

изъ Рима въ Неаполь, изъ Неаполя въ Сицилію.... Вы увидите Палермо, Сиракузы, Мессину....

Я сдѣлался еще внимательнѣе.

— Повторяю вамъ, господа, продолжалъ П* замѣтно воодушевляясь,—все это, въ общей сложности составитъ очаровательнѣйшую, поэтическую прогулку какую когда либо приводилось дѣлать человѣку!.... Не будь у меня на рукахъ дѣйствительно серьезныхъ дѣлъ по журналу, не будь я связанъ теперешними обстоятельствами,—я бы ни на секунду не призадумался... Вотъ вы Г*, примолвилъ онъ неожиданно становясь передо мною,—вы, который слушаете теперь съ такимъ вниманіемъ,—скажите на милость, отчего бы вамъ напримѣръ не поѣхать? Вы, съ тѣхъ поръ какъ я васъ знаю,—а это очень давно,—вы не перестаете мечтать и говорить о путешествіяхъ за границу, вы такъ страстно порывались всегда въ Италію;—вотъ случай! другаго такого случая никогда уже не встрѣтится!...

— Все это очень хорошо, промолвилъ я,—но нельзя же вдругъ...

— Въ чемъ же остановка? нетерпѣливо перебилъ П*.

— Желательно было-бы знать прежде всего, продолжалъ я, — съ какою цѣлію пригласятъ меня на корабль? Чего тамъ отъ меня потребуютъ? что имѣется при этомъ въ виду? Что лежитъ въ основаніи этой экспедиціи по Средиземному морю?...

—Цѣль экспедиціи мнѣ не знакома, возразилъ П*;—но дѣло не въ этомъ; дѣло въ фактѣ, а фактъ тотъ, что вамъ представляется удивительный случай ѣхать въ Средиземное море и побывать въ Италиі которую вы такъ любите. Чтожъ касается собственно до цѣли съ какой приглашаютъ въ экспедицію литератора,—цѣль самая простая, естественная: вы поѣдете на томъ же основаніи какъ Гончаровъ ѣздилъ въ Японію,—съ тою разницею однакожъ, что Гончаровъ плавалъ три года, испытывалъ всевозможныя невзгоды, бури, штормы, и проч.—съ вами ничего этого не случится... Средиземное море сравнительно съ другими морями и океанами,

это салонъ, гостинная; оно отъ нихъ отличается столько же изяществомъ и прелестью своихъ формъ, сколько утонченною деликатностію обращенія... Обязательства ваши въ отношеніи къ морскому министерству будутъ заключаться въ слѣдующемъ: изощряйте вашу наблюдательность, и передавайте на бумагу какъ можно болѣе правдиво и живописно ваши впечатлѣнія. Статьи ваши будутъ печататься въ Морскомъ Сборникѣ; цѣль этого изданія вамъ извѣстна: цѣль,—польза которая непосредственно истекаетъ изъ правды,—той правды которой мы до сихъ поръ такъ боялись! Зная направленіе журнала, вамъ тѣмъ болѣе легко будетъ удовлетворить его требованія, что сами вы всегда раздѣляли его убѣжденія...

— Дѣйствительно все это очень соблазнительно, сказалъ я.

— Еще бы! радостно воскликнулъ П*,—главное, такого случая уже болѣе не повторится;—ловите его, дорогой другъ; ловите, говорю вамъ;—ловите!! присовокупилъ онъ разгораясь и убѣдительно размахивая руками.

— Чтожъ, я не прочь... вырвалось у меня невольно.

— По обыкновенію своему, Г* не шутя начинаетъ кажется увлекаться, сказалъ посмѣиваясь одинъ изъ собесѣдниковъ,—о! велика ты твердость воли и несокрушимая сила убѣжденій!! вспомните однакожъ, господа, зачѣмъ часъ тому назадъ явился сюда Г*? Онъ явился питая въ душѣ твердое, непоколебимое намѣреніе уѣхать въ свое захолустье, въ свой конопляникъ, какъ выражается П*,—съ тѣмъ чтобы прожить тамъ безвыѣздно годъ и писать романъ....

— Скажи пожалуста, перебилъ П* раздражаясь,—какое тебѣ дѣло до этого?

— Дѣла нѣтъ ни какого....

— Изъ чего же ты горячишься и хлопочешь? продолжалъ П*.

— А ты изъ чего горячишься и хлопочешь? спросилъ собесѣдникъ.

— Я убѣждаю Г* ѣхать, имѣя въ виду его же собственную пользу; я знаю какъ онъ любитъ путешествовать и хочу

чтобы онъ увидѣлъ Италію... Оставь пожалуйста Г* увлекаться сколько ему угодно...

— Но Г* такъ охотно соглашается потому только, что понятія не имѣеть о морѣ; бьюсь объ закладъ, Г* кромѣ какъ на картинкахъ не видалъ даже моря?...

— Почти что такъ...

— Вы не плавали даже по Финскому заливу дальше Петергофа?...

— Нѣтъ...

— Не видали даже въ глаза линейнаго корабля?

— Нѣтъ!

— Я вижу только, вижу, что на сколько мнѣ хочется чтобы Г* ѣхалъ на кораблѣ, на столько тебѣ этого не хочется, перебилъ П*—повторяю тебѣ: изъ чего ты хлопочешь?

— А я повторяю: изъ чего ты хлопочешь?

— Я уже сказалъ, что убѣждаю Г* имѣя въ виду исключительно его пользу...

— Не вѣришь-ли ты также въ его влеченье къ морю?.. смѣясь перебилъ собесѣдникъ;—взгляни на него: взглядъ этотъ долженъ убѣдить тебя съ разу въ его неспособности къ морскимъ похождениямъ; у него нѣтъ морскихъ ногъ,—это очевидно, и сверхъ того,—это мое убѣжденіе,—онъ въ сильнѣйшемъ градусѣ долженъ быть подверженъ морской болѣзни... Г* думаетъ вѣроятно, что море, по которому онъ собирается странствовать, тоже что море ржи и конопляника, которое описываетъ онъ въ своихъ романахъ...

— Не думаю... возразилъ я, невольно настраиваясь подъ общій веселый ладъ,—если на то пошло, я скажу вамъ, что постоянно, всегда, чувствовалъ большое влеченіе къ морю.

— Гдѣ это?.. не въ Тульской ли губерніи?...

— Именно...

— Этого только не доставало!

— Берусь даже доказать это.

— Долго будетъ продолжаться доказательство?

— Нѣтъ, всего минутой.

— Доказывайте!

— Извольте: если хотите знать, море, или вода, все равно, начали увлекать меня съ самаго дѣтства: лѣтъ четырехъ, переѣзжая на лодкѣ чрезъ большую рѣку, я повисъ на рулѣ,—оборвался и упалъ въ воду; лѣтъ тринадцати, купаюсь въ Петергофѣ, я хотѣлъ сѣсть верхомъ на одно изъ бревенъ, которыми обнесено мѣсто для купанья,—перевалился на другую сторону,—и пошелъ ко дну какъ камень; лѣтъ двадцати, стоя на плотѣ на рѣчкѣ Смедвѣ, я поскользнулся и прямехонько шлепнулся въ воду; далѣе, когда я вступилъ уже въ зрѣлыя лѣта,—и это засвидѣтельствуетъ присутствующіи здѣсь П*,—я съ особеннымъ удовольствіемъ ѣздилъ къ нему въ Ораніенбаумъ на дачу и тамъ, по цѣлымъ днямъ, съ утра и до вечера прогуливался по берегу Финскаго залива,—и какъ еще прогуливался:—не выпуская изъ рукъ зрительной морской трубы!.. Все это ясно кажется говорить въ пользу моего влеченія къ водѣ... Но если мало вамъ такихъ доказательствъ,—я заключу тѣмъ что совершенно соглашаюсь съ П* и готовъ самымъ серьезнымъ образомъ принять приглашеніе морскаго министерства!

— Не можетъ быть, воскликнули всѣ въ одинъ голосъ.

— Серьезно...

— И вы не шутите? спросилъ П*, подпрыгивая отъ восхищенія.

— Нисколько.

— Bravo! закричалъ П*, открывая мнѣ свои объятія.

Мы обнялись и тутъ же разразились самымъ неистовымъ смѣхомъ какой выходилъ только изъ груди человѣческой.

Разговоръ этотъ имѣвшій отъ начала до конца шуточный характеръ, рѣшилъ однакожъ тѣмъ не менѣе мою судьбою покрайней мѣрѣ на годъ.

На другой же день получилъ я форменную, офиціальную бумагу; морское министерство приглашало меня идти въ Средиземное море и просило письменнаго согласія въ случаѣ если я согласенъ.

Случись все это дня черезъ два или три,—я бы по всей

вѣроятности отказался; — тѣмъ бы конечно дѣло и кончилось. Но послѣ вчерашняго разговора мысли настроены были къ путешествіямъ; къ тому же доводы П* живо еще представлялись памяти и подогрѣвали воображеніе. — Я подписалъ бумагу.

Начало плаванія назначено было къ Маю будущаго года; былъ тогда Январь мѣсяць; въ ожиданіи будущаго странствія, я отправился въ свое захолустье, — гдѣ и прожилъ до той минуты пока не получилъ письма выставленнаго въ началѣ главы.

Сколько я себя помню, — меня постоянно преслѣдуетъ страхъ не успѣть ко времени, преслѣдуетъ мысль, что я непременно опоздаю на свиданіе или не явлюсь къ назначенному сроку. На этомъ основаніи я всю жизнь мою явлюсь на вечера прежде чѣмъ тамъ зажгутъ свѣчи и лампы, — явлюсь на желѣзную дорогу часа за два до отправленія, — на свиданье назначенное пріятелемъ, въ то время, когда пріятель спитъ еще крѣпкимъ сномъ, и т. д. Можете судить что случилось со мною, при полученіи этого письма.

— «Сегодня пятое число, говорилъ я суется какъ чловѣкъ запертой въ комнатѣ въ такую минуту когда кругомъ раздаются крики «пожаръ!», — «Ретвизанъ» сымается съ якоря пятнадцатаго; остается всего слѣдовательно десять дней... Десять дней! — и въ это время надо успѣть доѣхать до Москвы, пріѣхать въ Петербургъ, успѣть сдѣлать кой какія распоряженія и необходимыя дорожныя покупки...»

Дней пять спустя я подъѣзжалъ уже къ Петербургу.

Первымъ дѣломъ моимъ было броситься въ дрожки и поскакать въ Адмиралтейство.

При входѣ въ главныя ворота этого зданія, — я почувствовалъ однакожь, что надо поневолѣ укротить порывы своего нетерпѣнія и охладиться. Я увидѣлъ себя въ положеніи чловѣка попавшаго неожиданно въ страну совершенно незнакомую, — точно въ другой міръ какой-то.

Вправо шла галлерей со сводами, которая тянулась безконечно и казалось пропадала въ неизвѣстности; на лѣ-

во точно въ зеркалѣ отражалась такая же точно перспектива; тамъ и сямъ сновали люди въ фуражкахъ и курткахъ со свѣтлыми пуговицами.

— Скажите пожалуста, обратился я къ первому встрѣтившемуся туземцу,—гдѣ здѣсь можно узнать о корабляхъ которые отправляются изъ Кронштадта въ заграничное плаваніе?..

— Не могу знать! возразилъ туземецъ вытягиваясь по швамъ.

Онъ очевидно былъ изъ Русскихъ;—меня это значительно ободрило; я поочередно началъ обращаться съ моимъ вопросомъ къ каждому, кто только попадался на встрѣчу.

Отвѣтъ былъ неизмѣнно одинъ и тотъ же.

Не знаю сколько пришлось бы бродить по этому лабиринту, еслибъ не выручилъ офицеръ; онъ очень обязательно объяснилъ мнѣ, что такія справки получаютъ въ инспекторскомъ департаментѣ находящемся въ томъ же зданіи.

Инспекторскій департаментъ найти было не очень трудно: языкъ доведетъ до Кіева, говорить пословица.

—Кого надо? спросилъ меня часовой приставленный къ дверямъ инспекторскаго департамента.

—Генерала! сказалъ я на обумъ.

Часовой обомлѣлъ и вытянулся; я вступилъ въ комнату наполненную офицерами, просителями и писарями.

—Что вамъ угодно? спросилъ одинъ изъ офицеровъ.

Я рассказалъ ему въ чемъ дѣло; онъ передалъ меня на руки адъютанту, который выслушалъ меня наклонивъ набокъ голову; послѣ этого, адъютантъ передалъ меня на руки полковнику, который также выслушалъ меня наклонивъ набокъ голову; затѣмъ полковникъ передалъ меня другому адъютанту и я введенъ былъ куда слѣдуетъ.

Но увы! въ инспекторскомъ департаментѣ рѣшительно ничего не было извѣстно о срокѣ ухода «Ретвизана». Я узналъ только, что «Ретвизанъ» дѣйствительно существуетъ, узналъ, что «Ретвизанъ» точно, не шутя идетъ въ Средиземное море; мнѣ показали даже списокъ гг. офицеровъ назначенныхъ на

«Ретвизанъ»; но когда корабль сымается съ якоря,—на это инспекторскій департаментъ не могъ дать никакого отвѣта.

—Нельзя-ли узнать покрайней мѣрѣ гдѣ живетъ капитанъ «Ретвизана»? спросилъ я какъ бы по вдохновенію.

—«Капитанъ, думалъ я, долженъ же знать что нибудь опредѣлительное объ этомъ предметѣ; иначе быть не можетъ»..

Было бы проще конечно отправиться прежде всего къ П* и справиться, на чемъ основывалъ онъ письмо свое; но когда ужъ человѣкъ сбить разъ съ толку и засуетится,—ему свойственнѣе еще больше запутываться и усложнять дѣло; простые способы,—вѣдь это нѣкоторымъ образомъ яйцо Колумба; они обыкновенно послѣдними приходятъ въ голову.

Адресъ капитана былъ тотчасъ же мнѣ доставленъ.

—«Теперь одиннадцать часовъ, подумалъ я, спускаясь съ лѣстницы департамента,—кронштадтскій пароходъ отходить въ двѣнадцать; мнѣ остается ровно столько времени чтобы не опоздать на пристань.

Въ двѣнадцать часовъ пароходъ отвалилъ отъ набережной Васильевскаго острова, а въ два приставалъ къ Кронштадту.

Я никогда прежде не бывалъ въ Кронштадтѣ; къ сожалѣнію, на этотъ разъ, я ничего не могу сказать вамъ объ этомъ городѣ; дулъ сильный вѣтеръ и такъ какъ въ Кронштадтѣ приходится проѣзжать сначала большую немощеную площадь, потомъ длинную улицу въ которой вымощена одна только половина,—вѣтеръ держалъ въ воздухѣ такую страшную тучу пыли, что надо было избрать одно что нибудь: или открыть глаза и ослѣпнуть; или зажмурить глаза и не видать Кронштадта; я рѣшился на послѣднее. Я открылъ глаза тогда только, когда извозчикъ остановился у подъѣзда капитанской квартиры.

Подымаюсь по лѣстницѣ, звеню; выходитъ человѣкъ съ бѣлокурыми завитками на головѣ.

—Здѣсь живетъ капитанъ б. Т?.

—Здѣсь.

—Можно его видѣть?...

—Никакъ нѣтъ-съ; ихъ дома нѣтъ; они въ гавани.

Сажусь на извозчика и лечу въ гавань.

— Капитанъ б. Т. здѣсь?

— Капитанъ только что уѣхалъ домой; работы кончились и команда сѣла обѣдать.

Снова сажусь на извозчика, снова поднимаюсь на лѣстницу, снова звоню, и снова встрѣчаю неудачу.

— Капитанъ только что вышелъ, говорить челоуѣкъ съ бѣлокурными завитками на головѣ, — они пошли въ клубъ читать газеты.

Я усталъ жестоко и потъ катилъ съ меня градомъ; но дѣлать нечего; я рѣшился не выѣзжать изъ Кронштада пока не добьюсь толку.

Капитанъ дѣйствительно находился въ клубѣ.

Я назвалъ себя по имени, рассказалъ капитану о своемъ назначеніи и убѣдительно просилъ его сообщить мнѣ навѣрное о днѣ когда «Ретвизанъ» уйдетъ въ море.

Капитанъ посмотрѣлъ на меня съ удивленіемъ.

— Къ сожалѣнію, я ничего не могу сказать вамъ объ этомъ, произнесъ онъ ровнымъ, спокойнымъ голосомъ, — корабль только вооружается... Вообще, надо вамъ замѣтить, — у насъ въ морскомъ дѣлѣ никогда нельзя рассчитывать или опредѣлять навѣрное....

Капитанъ остановился; свѣтлые глаза его ясно между тѣмъ говорили, что онъ еще хотѣлъ что то прибавить, но какъ будто стѣснялся чѣмъ-то.

— Я долженъ вамъ сказать, присовокупилъ онъ наконецъ тѣмъ же ровнымъ, спокойнымъ тономъ, — я не получилъ еще никакого предписанія насчетъ васъ... мнѣ даже слова объ этомъ не сказано... Признаюсь, я въ первый разъ даже слышу что съ нами пойдетъ литераторъ....

При этомъ извѣстіи, меня съ головы до ногъ окатило холоднымъ потомъ.

— «Чтожь это значитъ? разсуждалъ я мысленно, — ужъ не мистификація ли все это? не подшутилъ ли П* надо мною?... Но нѣтъ! быть не можетъ! Не далѣе какъ въ Январѣ мѣсяцѣ получилъ я официальное приглашеніе ѣхать на «Ретвизанѣ» въ

Средиземное море.... Какъ же объяснить слова капитана? Гдѣ же и какимъ образомъ добиться истины....»

П* жилъ въ Ораніенбаумѣ; изъ Кронштадта я прямо къ нему отправился.

— Откуда взяли вы что корабль уходитъ пятнадцатаго Мая? спросилъ я, передавъ ему всѣ неудачи настоящаго утра.

— Мнѣ сказалъ объ этомъ Г*, возразилъ удивленный П*,—мнѣ собственно Г* и поручилъ передать вамъ это извѣстіе.

— Сію же минуту ѣду отыскивать Г*, возразилъ я хватаясь за шляпу.

— Совершенно напрасно.

— Это почему?

— Недѣли полторы назадъ, Г* уѣхалъ за границу....

Вотъ тебѣ на! Признаюсь: этого только не доставало!!..

Ясно было: пускаться въ дальние хлопоты и распросы, значило только убивать золотое время; я тутъ же рѣшилъ уложить чемоданъ и отправиться во свояси.

Планъ мой не удался однакожь;—и вотъ почему: пока я собирался мнѣ принесли пакетъ; въ немъ заключалось второе, форменное приглашеніе отъ морскаго министерства.

Я тотчасъ же успокоился; на столько успокоился на сколько прежде волновался; меня снова потянуло въ Кронштадтъ; но этотъ разъ я поѣхалъ туда съ радостнымъ сердцемъ. Мнѣ хотѣлось взглянуть на корабль и познакомиться съ офицерами, будущими моими мореходными товарищами.

Для человѣка, который не знакомъ съ Кронштадтомъ, который судить о немъ по наружности, который видитъ только стѣны этого города и не знаетъ что скрывается за этими стѣнами, словомъ, для котораго сокрытъ духъ, смыслъ города, для такого человѣка Кронштадтъ не представляетъ ничего особенно замѣчательнаго. Впечатлѣніе производимое Кронштадтомъ можно передать такими словами: заборы, соборъ, казармы, опять заборы, опять казармы и толпы матросовъ которые идутъ на работу или возвращаются домой

неся въ рукахъ сеledку или котомку съ стружками и щепками за спиною.

«Ретвизанъ» стоялъ въ купеческой гавани и я прямо туда отправился.

Кто хоть разъ былъ въ Кронштадтѣ и проникалъ въ купеческую гавань, тотъ легко согласится, что поговорку: «языкъ доведетъ до Кіева»,—можно бы съ успѣхомъ замѣнить поговоркой: — «языкъ доведетъ до кронштадтской купеческой гавани!»

Прежде всего вамъ предстоитъ пройти длинную—длинную дорогу вымошенную булыжникомъ; съ права тянется широкой каналъ запруженный судами всякаго рода; на лѣво, отъ самой подошвы дороги разстиается широкое пространство воды, по которому снуютъ по всѣмъ направленіямъ лодки, баркасы, ялики; далѣе, въ глубинѣ, все заслоняется лѣсомъ мачтъ и снастей. Совѣтую вамъ однакожъ быть какъ можно осторожнѣе, не зѣвать по сторонамъ и не засматриваться; дорога завалена досками, бревнами, желѣзными цѣпями, которыя тутъ же красятъ смолою,—веревками, которыя кажется для того только здѣсь и протянуты чтобы спотыкались и кувыркались черезъ голову люди неосмотрительные и разсѣянные.

Миновавъ дорогу, вы спускаетесь на другую, но уже не каменную, а досчаную; вы нѣкоторымъ образомъ уже на водѣ: стоитъ прыгнуть чтобы сквозь щели брызнула вода на ваши панталоны. Описывая зигзаги, дорога приводитъ васъ къ мостику, который съ помощію блоковъ поминутно опускается и подымается, чтобы дать проходъ баркасамъ и шлюпкамъ.

Чѣмъ далѣе подвигаешься впередъ, тѣмъ шумъ, который раздавался еще издали, становится слышнѣе и слышнѣе. Тамъ, вправо, гдѣ какъ толпа купающихся слоновъ громятся большіе корабли, грохотъ дѣлается особенно замѣтенъ: тутъ каскадами сыплется уголь, здѣсь что-то палаетъ и обрушается въ воду; въ другомъ концѣ орда матросовъ тянетъ снасти притопывая въ тактъ ногами и припѣвая во все горло:

О — о дубинушка охни,

О — о зеленая сама пойдетъ!...

Съ противоположной стороны, какъ бы въ контрастъ, визжать тонкимъ дискантикомъ немазаные блоки или раздается пискливое «о—ю!» которымъ англійскіе матросы ободряютъ себя когда тащить тяжести; и надъ всѣмъ этимъ, какъ свистъ вѣтра, немолчно заливаются на всевозможные лады свистки боцмановъ и унтеръ-офицеровъ.

Описавъ еще два-три зигзага, пловучая дорога приводитъ васъ къ досчаному крутому помосту; вы поднялись, вы на такъ называемой *стѣнкѣ*.

Стѣнка, попросту: крѣпостная стѣна, валь, огибаетъ весь Кронштадтъ со стороны моря. Передъ вами открывается заливъ съ кораблями стоящими на рейдѣ въ отдаленіи и пароходами, которые, дымясь и фыркавая проходятъ по всѣмъ направленіямъ. Подъ ногами вашими, у подошвы гранитной стѣны, круто упирающейся въ море, плещутъ волны и запахъ воды и пѣны щекочетъ ваши ноздри.

Надъ стѣнкой, со стороны города, возвышаются борты кораблей, которые вооружаются. Стѣнка и корабли соединяются мостиками, которые качаются на блокахъ.

Палуба кораблей, реи, снасти, мостки, мостики и самая стѣнка усыпаны сотнями матросовъ; все это движется, бѣгаетъ, спускается, подымается, качается, тащитъ, отпускаетъ, вноситъ и выноситъ тѣ тысячи и тысячи предметовъ, которые служатъ для полнаго корабельнаго вооруженія; надъ всѣмъ этимъ неумолкаемо несутся крикъ, гамъ, топанье, приправляемые неизбежными трелями сотенъ свистковъ. По самой стѣнкѣ невозможно почти продраться; чтобы двигаться впередъ, приходится выдѣлывать ногами самые замысловатые узоры.

Все пространство стѣнки буквально загромождено ядрами, бочками съ саломъ, канатами, чугунами, котлами машинъ, такелажемъ, офицерскою мебелью, гвоздями, блоками, койками, скарбомъ офицерскаго и морскаго походнаго хозяйства.

Хаосъ увеличивается людьми: черезъ каждые десять ша-

говъ встрѣчаются артели матросовъ, которые, не принимая участія въ общей суматохѣ, тѣмъ не менѣе стѣсняютъ дорогу; одни, сбившись тѣсными кружками, обѣдаютъ; другіе, тутъ же легли отдыхать и вкушаютъ сладкой *far-niente* не обращая вниманія что по нимъ ходятъ, наступаютъ имъ на головы и переносятъ черезъ нихъ огромныя тяжести. Васъ поразятъ здѣсь самыя невозможныя, невѣроятныя позы: у одного подъ головою ядро, а ноги аршиномъ выше, на грудѣ блоковъ; у другаго ядро подъ ребрами, голова въ ямѣ, лѣвая нога поднята бочкой, тогда какъ правая спряталась въ паровой котелъ; у третьяго виднѣются только ноги, а голова и туловище закатились неизвестно куда и проч. и проч.

Мнѣ пришлось пройти всю стѣнку; «Ретвизанъ» стоялъ дальше всѣхъ кораблей, которые тогда вооружались.

Вотъ наконецъ и «Ретвизанъ!».

— «Господи, что это за громада!!» вырвалось у меня невольно.

Корабль, по наружному виду совсѣмъ уже былъ готовъ, такъ крайнейей мѣрѣ показалось тогда моему невѣденію; снасти, мачты, рей, все это стояло на мѣстѣ; сбоку виднѣлся даже якорь, словомъ—садись да и отправляйся. А между тѣмъ, по снастямъ и по палубѣ бѣгали толпы матросовъ, которые что-то тянули; унтеръ-офицеры яростно свистали, перекликивались съ другими матросами стоящими на стѣнкѣ и которые также что-то тянули; съ наружной стороны борта, точно синіе пауки, качались въ воздухѣ матросы державшіеся одною рукою за веревку, другою рукою стучая молотомъ, долотомъ или управляя кистью съ краской.

И машинально пошелъ за матросами, которые подымались по мостику, соединявшему корабль со стѣнкою, пролезъ въ дыру откуда высовывалась пушка и очутился на верхней палубѣ.

Первое впечатлѣніе было такого рода, что показалось мнѣ будто я вдругъ сплюснулся, уменьшился крайнейей мѣрѣ на десятую долю противъ обыкновеннаго моего росту; веревки казавшіеся издали обыкновенными, были толще руки, блоки

мелькавшіе точками, были больше головы, мачты принимали видъ обелисковъ; бѣлую трубу машины принялъ я тутъ же за самую почетную, главную каюту.

Не успѣлъ я притти въ себя, какъ меня окружили офицеры. Они знали уже о моемъ назначеніи; всѣ тотчасъ же вызвались показать мнѣ мою каюту.

— Какъ, развѣ ужъ и каюта назначена? спросилъ я.

— Назначена; и даже отличная! пойдете....

Каюта была точно отличная; одно только было въ ней не совсѣмъ удобно: не было физической возможности лечь, сѣсть и еще менѣе думать о работѣ; отъ окна до двери, отъ стѣны до стѣны каюта почти вплотную занята была огромной пушкой.

— Помилуйте, господа, что же мнѣ съ этимъ дѣлать?!.. воскликнулъ я съ ужасомъ.

— Успокойтесь, сказалъ одинъ изъ нихъ; капитанъ отдалъ уже приказаніе: не далѣе какъ завтра пушку вынесутъ и каюта ваша будетъ совершенно свободна.

Будь капитанъ на палубѣ, я бы никакъ не утерпѣлъ и въ порывѣ благодарности, бросился бы обнимать его; но капитана на кораблѣ не было.

— Все это превосходно, господа, сказалъ я, когда мы нѣсколько осмотрѣлись и познакомились, — но не можете ли сообщить мнѣ, хоть сколько нибудь опредѣлительно.... не слыхали-ли вы хоть мелькомъ: когда мы уходимъ?...

— Трудно это опредѣлить; невозможно.... отозвалось нѣсколько голосовъ; — вы должны знать прежде всего, что въ морскомъ дѣлѣ нѣтъ ничего положительно-вѣрнаго и рѣшительнаго....

— «Какъ, снова такое изрѣченіе! Надо думать оно дѣйствительно имѣетъ большое основаніе....», проговорилъ я мысленно.

Изъ послѣдующихъ разговоровъ я узналъ нѣсколько подробностей о самомъ кораблѣ.

«Ретвизанъ» выстроенъ въ Петербургѣ; 17 Сентября 1855 года онъ спущенъ въ Неву и въ томъ же году переведенъ

въ Кронштадтъ, гдѣ былъ окончательно отдѣланъ. Онъ вмѣщаетъ въ себѣ всевозможныя усовершенствованія введенныя первый разъ на нашихъ корабляхъ и ставящія его на ряду съ лучшими судами иностранныхъ морскихъ державъ. «Ретвизанъ» уже потому долженъ заслуживать наше вниманіе, что на немъ все русское, національное, начиная съ лѣса и кончая машиной, которая построена на одномъ изъ лучшихъ петербургскихъ заводовъ. «Ретвизанъ», по шведски, значитъ правосудіе. Вы спросите вѣроятно, почему русскому, чисто-національному кораблю, дано шведское названіе. Вотъ какъ это произошло: не помню въ какомъ году (*), какимъ образомъ и даже какимъ капитаномъ взятъ былъ шведской корабль носившій такое названіе. Съ тѣхъ поръ имя «Ретвизана» сохранилось въ нашемъ флотѣ. «Ретвизанъ» выражаетъ слѣдовательно двѣ мысли, которыя въ одинаковой степени могутъ удовлетворить нашу гордость: побѣда надъ Шведами и главное, преуспѣваніе наше въ кораблестроительномъ искусствѣ.

Вотъ все что узналъ я пока о «Ретвизанѣ»; но и этого кажется довольно.

Послѣ побѣдки этой въ Кронштадтъ, я сталъ приѣзжать туда почти каждую недѣлю; постепенно началъ я даже перевозить свою мебель и устраивать каюту.

А между тѣмъ, объ отъѣздѣ все-таки не было помину.

Проходили дни, недѣли, стали проходить мѣсяцы,—«Ретвизанъ» все еще не поворачивалъ носа къ морю и красовался въ купеческой гавани.

—Но ради самаго Неба, откройте же мнѣ наконецъ тайну, скажите почему мы не уходимъ? повторялъ я оглядывая съ недоумѣніемъ корабль,—вѣдь все уже кажется давно готово....

(*) «Ретвизанъ» взятъ 23 Іюня 1790 года, во время бѣгства Шведскаго флота изъ Выборгской губы, фрегатомъ «Вѣнусъ», которымъ командовалъ Кап. 2 р. Р. В. Кроунъ. По шведски онъ назывался *Rättrisa*.

Прим. Редакт.

— Все рѣшительно; остаются только иллюминаторы.

— Что такое: иллюминаторы?...

— Окна, которыми освѣщаются каюты на кубрикѣ.

— А кубрикъ.... что же такое: кубрикъ?

— Третья палуба, гдѣ расположены офицерскія каюты.

Я быстро успокоивался: «иллюминаторы, такъ иллюминаторы!» повторялъ я стараясь найти въ этомъ повтореніи что нибудь ободрительное.

Но проходила недѣля, другая, отдѣлка иллюминаторовъ все еще не приходила къ концу.

Чтожь бы это значило?...

Оказывалось, что въ Кронштадтскомъ портѣ была всего на-всего одна только машина для сверлѣнія иллюминаторовъ; оказывалось также, что и эта единственная машина находилась въ такомъ видѣ, что могла только просверливать по одному иллюминатору въ день; иллюминаторовъ было счетомъ тридцать шесть; надо было слѣдовательно отложить попеченье объ отъѣздѣ на тридцать пять дней по крайней мѣрѣ.

— Иллюминаторы готовы! съ восторгомъ сказалъ мнѣ одинъ изъ офицеровъ при встрѣчѣ разъ на палубѣ.

— Когда же мы ѣдемъ? спросилъ я, ожидая что онъ скажетъ: «завтра!» — и при этомъ, признаюсь, оторопѣлъ и даже сробѣлъ нѣсколько.

— Неизвѣстно....

— Какъ неизвѣстно?!.. да вѣдь иллюминаторы готовы; чегожь еще больше? вѣдь за этимъ только и была остановка?

— Теперь завязалось другое дѣло.... Дѣло съ винтомъ....

— Какъ съ винтомъ?...

— Да; не входитъ!

Оказывалось, что винтъ дѣйствительно не входилъ въ ту часть корабля, куда слѣдовало ему войти и гдѣ назначено было ему вертѣться, чтобы двигать «Ретвизаномъ». «Ретвизанъ» безъ винта, уже никакимъ образомъ не могъ быть «Ретвизаномъ», т. е. — винтовымъ кораблемъ; винтъ и паръ

играли въ немъ туже роль, что сознаніе и просвѣщеніе у человѣка; что же человѣкъ безъ просвѣщенія и безъ сознанія?...

— «Но какъ же это могло произойти? восклицалъ я мысленно, — мѣдный винтъ, въ пятьсотъ пудовъ, сколько извѣстно, не можетъ быть подверженъ флюсу; а между тѣмъ, онъ распухъ, если не входитъ, — это очевидно; съ другой стороны нельзя также предположить, чтобы мѣсто назначенное для винта могло съежиться, ссохнуться въ тотъ короткой промежутокъ, какъ сняли съ него мѣрку для отливки винта; еще менѣе можно предполагать чтобы вовсе не сняли мѣрки ни съ мѣста назначеннаго для винта, ни съ винта назначеннаго для мѣста!».

Какъ бы тамъ ни было, винтъ однакожь не входилъ.

Пришлось прибѣгнуть къ слесарямъ и приступить къ *обрубкѣ* винта, т. е. къ срѣзкѣ того злополучнаго остатка, который ставилъ «Ретвизанъ» въ такое критическое положеніе.

Морская поговорка день-о-то-дня для меня уяснялась; съ каждымъ разомъ какъ я пріѣзжалъ въ Кронштадтъ, я убѣждался въ глубокомъ смыслѣ этой поговорки. Въ самомъ дѣлѣ, опредѣленнаго ничего не было; невозможно было ручаться за будущее и впередъ загадывать. Не такъ ли впрочемъ оно и слѣдуетъ: вѣдь дѣло имѣешь съ морской стихіей — самой непостоянной, самой измѣнчивой: все что къ ней прикасается и на ней дѣйствуетъ, неминуемо должно покоряться ея законамъ; это слишкомъ естественно и сомнѣваться въ этомъ могутъ только люди не имѣющіе понятія о подвижности морскихъ валовъ, непостоянствѣ вѣтровъ и неопредѣленности морскихъ пространствъ!...

Винтъ былъ наконецъ подпиленъ или обрубленъ; но это обстоятельство все-таки не обрубило гордіева узла, который привязывалъ «Ретвизанъ» къ купеческой гавани; гордіевъ узелъ, казалось, только усложнился и затягивался.

Мало-по-малу, случайности и неожиданности, перестали удивлять меня; мною начинало уже овладѣвать то стоиче-

ское спокойствіе, та разсудительность, которыя приобрѣтаются опытомъ и заставляютъ смотрѣть на вещи съ настоящей примирительной точки зрѣнія.

Скучно было только, что нечего было дѣлать. Ожидая съ каждымъ днемъ отъѣзда, не стоило приниматься за какойнибудь серьезный трудъ. Бродя въ совершенномъ бездѣйствіи по Кронштадту и Петербургу, я отъ нечего дѣлать отдавался иногда мечтаніямъ.

Мечты мои обращались преимущественно вокругъ предметовъ мнѣ близкихъ или сдѣлавшихъ на меня въ послѣднее время особенно сильное впечатлѣніе; онѣ часто носились надъ Кронштадтомъ и если дѣлали скачки, то это было отъ города къ порту, отъ порта къ стѣнкѣ, отъ стѣнки къ «Ретвизану», который почему-то глубоко врѣзался въ мое сердце.

Не считаю лишнимъ замѣтить, что мечты эти обращаясь къ предметамъ съ которыми я едва познакомился, весьма естественно должны были принимать иногда самый распущенный, фантастическій характеръ.

Такъ напримѣръ, одною изъ любимѣйшихъ фантазій моихъ, было основать въ Кронштадтѣ бумажную писчую фабрику. О чемъ бы я ни думалъ, куда бы ни стремились мысли,—нѣтъ! бумажная фабрика, постоянно, какъ тѣнь Банко, становилась поперегъ остальныхъ мыслей. Извѣстно, что въ Россіи только три несомнѣнные способа къ обогащенію: питейная часть, булочное — хлѣбное производство и бумажныя писчія фабрики.

Кто бы могъ думать однакожь, чтобы Кронштадтъ, гдѣ все повидимому должно бы заключаться въ постройкѣ и оснащениі кораблей, въ изготовленіи сухарей и паровыхъ машинъ, т. е. въ дѣлѣ чисто практическомъ,—чтобы Кронштадтъ былъ до такой степени зараженъ грѣхомъ чернильной невоздержности, чтобы въ немъ, сравнительно, было больше потребности на писчую бумагу, чѣмъ въ городахъ уснащенныхъ палатами, канцеляріями и департаментами! А между тѣмъ это фактъ, — фактъ, — могу васъ увѣрить.

Предоставляю вамъ судить на сколько основательны мечты мои объ устройствѣ въ Кронштадтѣ бумажной фабрики.

Корабль вооружается; прекрасно. Если вы хоть разъ въ жизни видѣли корабль,—вы легко можете себѣ представить, сколько для созданія его требуется лѣсу, веревокъ, гвоздей, винтовъ, блоковъ и проч. Капитанъ корабля, т. е. лицо которое лично завѣдуетъ вооруженіемъ, — требуетъ положимъ дюжину гвоздей; вы думаете ему тотчасъ же ихъ выдадутъ? Какъ бы не такъ! Капитанъ прежде всего долженъ взять листъ бумаги и написать прошеніе въ контору надъ портомъ. Контора надъ портомъ начинается съ того, что посылаетъ отъ себя инженера съ цѣлію удостовѣриться правду-ли говоритъ капитанъ, точно-ли нужны гвозди; убѣдившись—инженеръ пишетъ объ этомъ конторѣ надъ портомъ; та высылаетъ требуемое и также пишетъ. На вооружаемомъ кораблѣ нужна желѣзная скобка,—новая бумага со стороны капитана, новая бумага со стороны инженера, новая бумага со стороны конторы надъ портомъ.

Сколько же тысячъ разныхъ предметовъ требуется для одного корабля! Помноживъ это число на число требованій капитана и отвѣтовъ конторы надъ портомъ,—вы получите уже нѣсколько тысячъ листовъ бумаги съ одного вооружаемаго корабля; возьмите же въ расчетъ число кораблей ежегодно вооружаемыхъ въ Кронштадтѣ! Бумажная фабрика очевидно поведетъ васъ къ вѣрнѣйшему обогащенію.

Меня увлекаетъ здѣсь, увѣряю васъ, не одна эгоистическая точка зрѣнія о выгодѣ; нѣтъ! Я думалъ также о томъ страшномъ замедленіи въ дѣлахъ, которое неизбѣжно связано съ перепиской; переписка куда бы не шла: она, положимъ, изощряетъ грамотность, поощряетъ въ отечествѣ чернильное производство, которое, какъ извѣстно, въ большомъ упадкѣ, и даетъ хлѣбъ классу писарей, который въ Кронштадтѣ очень многочисленъ.

Я не переставалъ думать о потерѣ времени по случаю переписки и главное, по случаю того, что инженеръ отъ порта между каждой бумагой долженъ прогуляться отъ мѣста сво-

его къ кораблю и отъ корабля опять къ своему мѣсту. И тутъ-таки бѣды бы большой не было, еслибъ капитанъ и инженеръ смотрѣли на предметъ одинаково; но горе въ томъ именно, что они ни подъ какимъ видомъ не только не могутъ быть согласны, но даже не могутъ понимать другъ друга: требованія капитана основаны на опытѣ; онъ говоритъ о буряхъ, штормахъ, приводитъ въ доказательство законности своего требованія такой то случай на морѣ и проч.; инженеръ, знакомый съ кораблемъ только по чертежу, по рисунку, а съ моремъ,—только со стѣнки купеческой гавани, выставляетъ капитану на видъ книгу о такелажномъ положеніи, говоритъ, что желѣзныхъ скрѣпленій положено по штату столько-то, а не больше и т. д.;—словомъ, одинъ практикъ, другой теоретикъ;—они понять другъ друга не могутъ; время ихъ совѣщаній тянется немовѣрно долго, чтобы, не сказать, бесполезно, — и часто даетъ поводъ объясненіямъ, выправкамъ, справкамъ, повѣркамъ и т. д.—а время, между тѣмъ, уходитъ да уходитъ!

Размышляя обо всемъ этомъ и отдаваясь болѣе и болѣе дѣйствию воображенія, я понять не могъ, какъ не наскучить вся эта возня конторѣ надъ портомъ, какъ, наконецъ, не утомится она нравственно, питая постоянно въ душѣ своей подозрѣніе и недоувѣрчивость въ отношеніи къ капитанамъ, какъ не проникнется она наконецъ тою простою истиной,— что въ спокойствіи заключается единственное благо жизни? И чего бы легче кажется приобрѣсти ей это спокойствіе: стоитъ только взять примѣръ съ провіантскаго (*) департамента того же министерства! Провіантской департаментъ дѣйствуетъ такимъ образомъ: онъ выдаетъ каждому капитану пачку бланкъ; капитану нужны напримѣръ сухари; онъ черкнетъ на бланкѣ число сухарей и свое имя,—провіантской департаментъ тотчасъ же выдаетъ ему требуемое; бланки служатъ въ послѣдствіи для повѣрки счетовъ. Отчего же, думалъ я, отчего же конторѣ надъ портомъ не послѣдовать такому благодѣтельному примѣру! Пускай себѣ капитанъ требуетъ сколь-

(*) Г. е. Коммисариатскаго.

ко ему угодно винтовъ, блоковъ, канатовъ и проч. и проч (*).

—«Мое дѣло, скажетъ себѣ контора, мое дѣло,—исключительно заботиться объ изготовленіи предметовъ и гордость свою поставляю я въ томъ, чтобы предметы эти изготовлялись превосходно,—лучше чѣмъ въ Англіи и во Франціи!.. Чтожь касается до капитановъ,—я не хочу имѣть съ ними ничего общаго! Мое дѣло сторона; выдай мнѣ бланку съ требованіемъ,—я выдамъ безпрекословно предметъ!.. А тамъ, если и произойдетъ что нибудь,—пускай капитанъ вѣдается съ высшимъ правительствомъ, а не съ моими инженерами,—лицами, по преимуществу смиренными и кабинетными!!.....»

И въ самомъ дѣлѣ, повѣрить капитана (если только повѣрка требуется, потому что поручая ему такое значительное государственное добро какъ корабль, правительство находитъ его вѣроятно на столько опытнымъ, чтобы знать что нужно для корабля и чего нѣтъ,—и главное,—на столько честнымъ, чтобы не употребить во зло довѣріе), — повѣрить капитана очень легко.

Вооруживъ корабль, капитанъ объявляетъ объ этомъ министерству; министерство, вытребовавъ отъ конторы надъ портомъ бланки съ требованіями капитана и за его подписью, поручаетъ ревизію надъ вооруженнымъ кораблемъ комисіи составленной исключительно изъ опытныхъ моряковъ; корабельное дѣло знакомо имъ какъ ладонь; руководясь опытомъ, они тотчасъ же увидятъ на сколько требованія товарища были основательны или нѣтъ; тамъ гдѣ инженеръ или контора надъ портомъ придутъ въ ужасъ отъ лишней дюжины болтовъ противъ числа назначеннаго по положенію, — тутъ опытные капитаны, припоминая такой-то штормъ, найдутъ требованіе совершенно дѣльнымъ и основательнымъ; — имъ и книги въ руки! какъ говорится.

(*) Упрощеніе и сокращеніе переписки по вооруженію корабля конечно весьма возможно, но дѣло въ томъ, что число предметовъ по комиссаріат. д-ту весьма ограничено; а по вооруженію—предметовъ тысячи и болѣе, и потому система бланковъ здѣсь не примѣнима.

Если случилось, что капитанъ употребилъ во зло довѣріе правительства,—всегда будетъ время и возможность снять съ него голову. Но врядъ-ли это можетъ понадобитсяъ.

Извѣстно, что ничто въ свѣтѣ такъ сильно не раздражаетъ нравственно человѣка, не способно такъ заглушать въ немъ понятіе о чести и личномъ достоинствѣ, какъ мысль, что несмотря на полное отсутствіе данныхъ способныхъ запятнать честь его, несмотря на самыя безкорыстныя стремленія, его все-таки неизбѣжно будутъ считать лицомъ не заслуживающимъ полного довѣрія!

Какой же человѣкъ не упадетъ при этомъ духомъ?! Въ этой постоянной, вѣчной борьбѣ противъ ничѣмъ несокрушимого недоувѣрія и подозрительности, въ комъ же не ослабнетъ стремленіе къ дѣйствіямъ безвозмезднымъ, — дѣйствіямъ ищущимъ награды только въ общественномъ мнѣніи, въ сознаніи честнаго исполненія долга! Въ комъ не потухнетъ наконецъ этотъ благодатный жаръ возбуждаемый мыслию о пользѣ и славѣ отечества, — мыслию, которая одна только и способна творить истинно великія и сильныя дѣла!..

Но воображеніе завлекло меня слишкомъ далеко за предѣлы моего разсказа.

Вскорѣ послѣ исторіи съ винтомъ получилъ я телеграфическую депешу: меня извѣщали, что «Ретвизанъ» готовъ, вышелъ на рейдъ и послѣ завтра отправляется вмѣстѣ съ другими кораблями на пробную экспедицію до Ревеля.

Человѣку рѣшившемуся сдѣлаться морякомъ, не могло представиться лучшаго случая для испытанія своихъ мореходныхъ способностей. — «Но точно ли пойдетъ «Ретвизанъ» послѣ завтра или не пойдетъ?..» думалъ я попеременно. Не вѣрилось что-то.

Я поѣхалъ однакожъ въ Кронштадтъ, — и отлично сдѣлалъ. Въ назначенное утро и даже часъ, «Ретвизанъ» снялся съ якоря.

Но не стану описывать вамъ пробной экспедиціи, цѣль которой заключалась въ испытаніи новыхъ паровыхъ машинъ, обученіи команды и проч. Сознаюсь чистосердечно, меня не-

сравненно больше занимали вопросы,—буду ли я подверженъ качкѣ и морскія ли у меня ноги или нѣтъ, чѣмъ то что вокругъ меня совершалось. Подымались флаги всѣхъ возможныхъ цвѣтовъ, ставились и опускались паруса, разводились пары, давали винту 45, 37, 23 и т. д. оборотовъ,—я зналъ, что все это такъ слѣдуетъ, если такъ дѣлается; но съ какою цѣлю дѣлалось такъ, а не иначе, — все это оставалось для меня мертвою, совершенно непонятною, а притомъ, вовсе даже неинтересною буквой.

На девятый день мы возвратились въ Кронштадтъ; пробная экспедиція окончилась какъ нельзя благополучнѣе. Разставаясь на берегу, мы поздравили другъ друга съ скорымъ отплытіемъ въ столь ожидаемое Средиземное море.

Я поѣхалъ въ Петербургъ дѣлать необходимыя дорожныя закупки; мнѣ хотѣлось также успѣть проститься съ лицами, особенно дорогими сердцу.

Но скоро сказка сказывается, не скоро дѣло дѣлается; не знаю случалось ли вамъ собираться въ дальное путешествіе моремъ и дѣлать закупки? Располагаешь покончить все въ одинъ часъ,—и врядъ ли успѣешь передѣлать дѣло въ двое сутокъ. Покупаешь мыло,—ну, думаешь,—куплю ужъ кстати новую мыльницу; покупка мыльницы даетъ мысль приобрести скромный дорожный несессеръ, чтобы сохранить и мыло и мыльницу и т. д. Бѣгаешь какъ угорѣлый изъ лавки въ лавку, изъ улицы въ улицу и съ ужасомъ видишь, что списокъ покупокъ только увеличивается; и что всего замѣчательнѣе,—дѣлаются именно тѣ покупки, которыхъ не было въ списокѣ и о которыхъ никогда даже прежде не думалъ.

Въ такой бѣготнѣ проходитъ время столь дорогое всегда передъ отправленіемъ; наконецъ, бросаешь все, чтобы удѣлить послѣднія минуты на прощальные визиты; но тутъ новая исторія. Былъ Іюль мѣсяцъ и всѣ знакомые мои жили на дачѣ. Поѣдешь на три часа въ Царское село, смотришь,—заболтался, прозѣвалъ паровозъ,—и ночевать остался; отправишь—

ся на утро въ Петергофъ и проживешь тамъ двое сутокъ. Словомъ, я недѣли двѣ не показывался въ Кронштадтѣ.

Разъ въ Ораніенбаумѣ П* говоритъ мнѣ:

— Не бесполезно было-бы воспользоваться близостию Кронштадта.

— А что? спросилъ я.

— Не мѣшало бы туда съѣздить; чего добраго уйдетъ «Ретвизанъ».

— Не можетъ быть; мнѣ дадутъ знать!

— Конечно, но вотъ уже двѣ недѣли какъ васъ нѣтъ дома; вамъ въ это время могли десять разъ послать сказать, что корабль уходитъ...

Часъ спустя, я сидѣлъ на палубѣ парохода «Луна», дѣлающаго рейсы изъ Ораніенбаума въ Кронштадтѣ.

Первое лицо встрѣтившееся со мною былъ лейтенантъ Ф*; встрѣча эта мгновенно меня успокоила. — «Ретвизанъ стало быть еще не уѣхалъ!» подумалъ я.

— Несчастіе случилось! сказалъ Ф* шаговъ еще за десять.

— Что такое?!.. спросилъ я, — и сердце у меня дрогнуло.

Мысль что Ф* остался на берегу вслѣдствіе какого нибудь распоряженія начальства и «Ретвизанъ» ушелъ безъ меня, — насквозь пробуравила мое сердце.

— Мы остаемся въ Кронштадтѣ и вѣроятно на долго, сказалъ Ф*.

Слово: «мы» снова меня ободрило.

— Какъ такъ? спросилъ я не безъ волненія однакожь.

— Очень просто, остаемся, да и все тутъ!

— Но что же случилось?

— Развѣ вы не слыхали?

— Ни слова.

— «Ретвизанъ» входя на рейдъ, — помните, въ то утро, послѣ пробной экспедиціи....

— Ну, перебилъ я едва переводя духъ.

— Входя на Кронштадтскій рейдъ онъ напоролся на чужой якорь...

— И пошелъ ко дну?... спросилъ я, обливаясь холоднымъ потомъ.

— О нѣтъ, но только теперь разружается чтобы снова войти въ докъ...

— Сколько же потребуется времени на то, чтобы разружить, починить и снова вооружить корабль? спросилъ я.

— Мѣсяць, покрайней мѣрѣ...

— Боже мой! воскликнулъ я, не ожидая такого удара.

— Вамъ говорили, кажется, что въ морскомъ дѣлѣ ничего нѣтъ опредѣленнаго, вѣрнаго; у насъ впередъ загадывать нельзя ни подъ какимъ видомъ...

— Вѣрю, — вѣрю; теперь это ясно... проговорилъ я съ убѣжденіемъ.

Когда Ф* объяснилъ мнѣ подробно въ чемъ заключалось вооруженіе и разруженіе, — я повѣсилъ голову и окончательно потерялъ надежду привести въ извѣстность морекія-ли ноги у меня или нѣтъ. Трудъ предстоялъ дѣйствительно немовѣрный: слѣдовало снять съ корабля восемьдесятъ четыре орудія огромнаго калибра, затѣмъ требовалось ввести корабль въ докъ, потомъ выпустить изъ дока воду, починить рану нанесенную враждебнымъ якоремъ, снова наполнить докъ водою, вывести корабль въ гавань и снова поставить на него восемьдесятъ четыре орудія, — и все это съ помощію перевозки водою.

— И вы говорите, что на все это потребуется только мѣсяць, спросилъ я Ф*, тономъ человѣка давно уже утратившаго всѣ мечтанія и обращающагося къ юношѣ полному еще самыхъ горячихъ надеждъ и вѣрованій.

— Да, не больше... Можетъ быть и меньше... Вы не знаете еще нашего матроса; не знаете что можетъ онъ сдѣлать, прибавилъ Ф* какъ бы выстрѣливая въ меня *à bout portant*.

Ф* былъ правъ; сомнѣваясь тогда въ вѣроятіи его словъ, я доказывалъ только, что дѣйствительно не имѣлъ понятія о нашихъ матросахъ, не зналъ на что способно это существо, соединяющее въ себѣ силу буйвола, ловкость обезьяны.

живучесть кошки и терпѣніе русскаго простолюдина...нѣтъ, мало этого,—терпѣніе матроса!

Съ того же дня какъ съ «Ретвизаномъ» случилось несчастіе при входѣ на рейдъ, — офицеры и вся команда приступили къ дѣлу. Сами они потомъ говорили, что въ то время, ими овладѣла какая-то горячка, какой-то азартъ дѣятельности. Мудренаго нѣтъ; проведя четыре мѣсяца на палубѣ «Ретвизана» до выхода его на пробную экспедицію, работая все это время съ разсвѣта до поздняго вечера, — всѣ въ равной степени рвались на просторъ, всѣмъ равно хотѣлось погулять на морѣ.

Воодушевленные одною мыслию, имѣя въ виду одну цѣль, какъ матросы такъ и офицеры совершили тогда чудо. Въ три дня «Ретвизанъ» былъ разруженъ, въ три дня вооруженъ; черезъ двѣ недѣли корабль стоялъ уже на рейдѣ совершенно готовый къ отплытію.

Проживи я хоть Маусаиловскія лѣта, — я, все равно, и тогда не забылъ бы дня когда съ крѣпости раздался послѣдній салютъ въ честь «Ретвизана» покидающаго Кронштадтскій рейдъ.

Это было пятого Августа. Часовъ въ десять утра, протившись въ послѣдній разъ съ лицами провожавшими меня до Кронштадта, я сѣлъ на вольную шлюпку и отправился на корабль; онъ стоялъ довольно далеко на рейдѣ.

Утро было чудеснѣйшее. Море разстилось какъ зеркало, отражая безоблачное, лучезарное небо. Впереди, на всемъ рейдѣ и даже въ самой отдаленной глубинѣ залива не было ни одного судна; сверкающій горизонтъ перерѣзывался только стройными мачтами «Ретвизана», который стоялъ бокомъ отъ солнца и темною недвижною массою выступалъ на первомъ планѣ пространной свѣтлой картины; выкрашенный заново, вылощенный, выхоленный, онъ смотрѣлъ какъ-то празднично; — точно имянинникъ важнаго чина и сановитаго вида, который, слегка наклонивъ голову, привѣтливо, ласково прислушивается къ поздравленіямъ мелкаго чиновнаго люда.

Въ это утро, я увѣренъ однакожь, — никто не расточать въ честь его столько похвалъ и привѣтствій, сколько владѣтель ялика на которомъ я ѣхалъ. То былъ старій, сѣдой отставной матросъ, — Финъ по происхожденію, но совершенно обрусѣвшій и притомъ, — большой весельчакъ; онъ находился въ числѣ команды, которая была при постройкѣ «Ретвизана». Присутствуя при рожденіи, можно даже сказать, при зарожденіи младенца, который рисовался теперь такимъ богатыремъ, онъ говорилъ о немъ съ необыкновеннымъ увлеченіемъ; онъ рассказывалъ какъ ходилъ на стройку, какъ таскалъ для «Ретвизана» бревна, какъ спускалъ его на воду, какъ потомъ выѣхалъ онъ на своемъ яликѣ чтобы взглянуть какъ пойдетъ «Ретвизанъ» подъ парами, примѣненіе которыхъ къ кораблю, называлъ онъ: «премилымъ и прелюбезнымъ дѣломъ».

Какъ ни занимательны были рассказы старика, я едва къ нимъ прислушивался; глаза мои смотрѣли на «Ретвизанъ»; мысли устремлялись далеко-далеко, совершенно въ другую сторону. Трудно представить себѣ чтобы ктонибудь ждалъ нетерпѣливѣе меня минуты отъѣзда; я считалъ часы и минуты; минута эта наступила, — и вдругъ сердце стѣснилось, стало тяжело, грустно....

Съ такими чувствами поднялся я на корабль; тамъ все, начиная съ верхнихъ снастей до палубы лоснилось, блистало на солнцѣ и глядѣло еще праздничнѣе, чѣмъ казалось издали; все ходило и двигалось подъ звукъ свистковъ, заливавшихся нескончаемою трелью.

Не смотря на движеніе, многія лица замѣтно однакожь сохраняли выраженіе задумчивости; многія лица были даже блѣдны; очевидно, не я одинъ находился подъ тягостнымъ впечатлѣніемъ недавнихъ проводовъ и разлуки. Во второй палубѣ ставили иконостасъ для напутственнаго молебна.

Я отправился къ себѣ въ каюту. Приѣхалъ П*; мы еще разъ простились; это было послѣднее близкое, родственное лицо, съ которымъ суждено мнѣ было не видаться годъ; появленіе П* напомнивъ мнѣ лишній разъ разлуку, усилило только сердечную тоску.

Въ полдень надъ головою моею неожиданно грянула музыка; отворяю дверь каюты и выглядываю на палубу: тамъ, вытянувшись въ одну линію, стояли все наши офицеры; за ними плотными рядами стояли матросы.—«Генераль-Адмираль ѣдетъ; шлюпка подходитъ къ трапу», сказалъ кто-то. По прошествіи двухъ минутъ Генераль-Адмираль былъ на палубѣ. Послѣ молебствія, на которомъ находился весь экипажъ, Генераль-Адмираль простился съ нами, и пожелавъ намъ счастливаго, благополучнаго плаванія,—оставилъ вскорѣ корабль.

Уже при началѣ молебствія можно было видѣть съ юта какъ стѣнка Кронштадтской крѣпости постепенно наполнялась народомъ; въ то же время, на рейдѣ показывались одна за другою шлюпки собиравшіяся проводить насъ. Надъ кораблемъ давно клубился столбъ дыма, возвѣщавшій Кронштадту что «Ретвизанъ» разводите пары; дымъ клубился также и надъ корветомъ «Баянъ», который стоялъ ближе къ крѣпости и долженъ былъ оставить Кронштадтъ въ одно время съ нами.

— Готовы ли пары? раздалось съ юта.

— Готовы! отозвался голосъ выходившій какъ словно изъ преисподней.

На кораблѣ прошла минута мертваго молчанія.

— Якорь поднять! произнесъ голосъ съ юта.

Послышались свистки, мѣрно затопали сапоги матросовъ ходившихъ вокругъ шпигля.

Корабль дрогнулъ и медленно началъ поворачиваться носомъ къ морю.

Все мы, безъ исключенія, вооруженные, кто зрительной трубой, кто театральнымъ биноклемъ, стояли на ютѣ; глаза каждаго пристально устремлялись къ стѣнкѣ унизанной пестрой каймой шляпокъ и зонтиковъ.

Но раздался выстрѣлъ изъ нижней палубы, за нимъ другою, третію,—и все скрылось въ сѣдомъ облакъ пороховаго дыма. Когда дымъ разсѣялся и начались салюты съ крѣпости, «Ретвизанъ» шелъ уже полнымъ ходомъ къ морю. Пестрая толпа окаймлявшая крѣпостную стѣнку, махала платками, на

катерахъ, которые насъ провожали, гремѣла музыка; множество шлюпокъ и яликовъ несло за нами на всѣхъ парусахъ или во весь махъ весель.

Отдаленное «ура!» раздалось съ крѣпостной стѣны и платки замахали еще живѣе. Крикъ этотъ, подхваченный народомъ на судахъ, переходя постепенно ближе и ближе къ намъ, послышался на катерахъ, на яликахъ и смѣшиваясь съ звуками нѣсколькихъ хоровъ музыки, разлился по всему заливу.

— Матросы по вантамъ! закричалъ капитанъ съ юта.

Въ одно мгновеніе ока, снасти, передовые борта, ванты или веревочныя лѣстницы идущія отъ мачтъ къ палубѣ, покрылись почти всѣмъ народонаселеніемъ «Ретвизана». Фуражки, пестрые матросскіе платки, бѣлые платки, и шляпы офицеровъ,—все пришло въ движеніе и сотни голосовъ прокричали прощальное «ура!»

— Ура!! отозвалось снова на гребныхъ судахъ, которыя замѣтно уже отставали одинъ отъ другаго.

— Ура! гремѣли съ «Ретвизана».

Послѣдняя шлюпка съ бѣлыми косыми парусами шедшая скорѣе другихъ, подняла свои весла,— и остановилась; она не двигалась съ мѣста и между тѣмъ замѣтно стала уменьшаться; другія шлюпки чуть видными точками мелькали въ отдаленіи; бѣлые платки на крѣпостной стѣнѣ пропали; самая крѣпостная стѣна представлялась уже тонкою полоскою едва отдѣлявшеюся отъ моря,—но вотъ и она скрылась.... Все ушло и попряталось за линією горизонта; она опоясала весь кругозоръ и всюду засверкало море, по которому далеко тянулась широкая глянцовитая струя оставляемая быстро уходящимъ «Ретвизаномъ».

Многіе изъ офицеровъ давно сошли съ юта; тѣ которые тамъ оставались, ходили взадъ и впередъ, стараясь повидимому перенестись мысленно отъ настоящаго къ будущему. Одинъ только лейтенантъ В* не отрывался отъ прежняго своего мѣста на самой передовой части юта; онъ задумчиво смотрѣлъ въ ту сторону, гдѣ пропалъ Кронштадтъ.

Лице его было блѣдно и въ чертахъ проступало столько неотразимой грусти, что мнѣ стало жаль его; я подошелъ съ цѣлью развлечь его. Горе В* было мнѣ знакомо; онъ недавно женился, страстно влюбленъ былъ въ жену и разстался съ нею въ первый разъ. Но сколько ни приискивалъ я вступительныхъ фразъ для начала разговора, — я не могъ придумать ничего что-бы не касалось самымъ прямымъ образомъ нашего прощанья съ Кронштадтомъ. Надо думать, прощанье это и на меня точно также довольно сильно подействовало; въ желаніи утѣшить В* скрывалось можетъ быть тайное желаніе найти въ отвѣтахъ В* утѣшеніе для себя собственно.

Мнѣ показалось наконецъ, что я нашелъ самую приличную вступительную фразу:

— Скверная вещь вообще эти разлуки... сказалъ я, — не знаю какъ вамъ Н. К., — но на меня особенно непріятно подействовали при проходахъ, весь этотъ грохотъ, всѣ эти крики, музыка, торжественность... Все это еще сильнѣе какъ то потрясаетъ нервы, действуетъ на нихъ особенно какъ то раздражительно...

— Правда, возразилъ В*, — я вообще не думалъ, прибавилъ онъ колеблющимся, надорваннымъ голосомъ, — не могъ думать чтобы... такъ это... такъ тяжело было...

В* не договорилъ; крупныя слезы покатались по щекамъ его и онъ успѣшилъ отвернуться.

Славно я его утѣшилъ, — нечего сказать!

Во время частыхъ поѣздокъ моихъ изъ Петербурга на корабль, и особенно въ десятидневное плаваніе до Ревеля, я успѣлъ уже познакомиться со всѣмъ что составляло собственно общество «Ретвизана», начиная съ офицеровъ и кончая четырьмя котятами, которые живмя-жили въ каютъ-компаніи; тѣхъ съ которыми не удалось еще перемолвить слова, — я зналъ въ лицо. Въ день нашего отъѣзда я поминутно однакожь наталкивался на человѣка, котораго мнѣ прежде не случалось видѣть; уже самая физіономія его, нѣсколько рябоватая, крѣпко измятая, съ черными быстрыми глазами,

и перекосившаяся на сторону какъ словно отъ дѣйствія только что принятой горькой микстуры,—неволью останавливала вниманіе; прибавьте къ этому особенность его одежды: онъ былъ въ черномъ бархатномъ жилетѣ и фракѣ съ остроконечными, расходившимися фалдами на подобіе ласточьихъ крыльевъ. Костюмъ его, на который я одинъ на военномъ кораблѣ имѣлъ право,—еще сильнѣе возбудилъ мое любопытство.

— Кто это? спросилъ я у стоявшаго подлѣ гардемарина.

— Какъ, вы развѣ не знаете?!...

— Нѣтъ.

— Какъ, — это знаменитый Мишель Пупо!!

— Мишель Пупо? произнесъ я, стараясь перебрать въ памяти,—но тщетно,—всѣ знакомыя мнѣ извѣстныя имена.

— Да, умиленно подхватилъ гардемаринъ, — это нашъ *maitre d'hotel!* Онъ былъ поваромъ у турецкаго посланника, содержалъ гостиницу въ Петербургѣ и потомъ въ Иркутскѣ; онъ, говорятъ, превосходнѣйшій человекъ и столъ вѣроятно будетъ у насъ теперь отличнѣй!!..

Будь Мишель Пупо знаменитый какой нибудь виртуозъ или художникъ, я кажется не почувствовалъ бы въ сердцѣ своемъ большей радости.

Я забылъ вамъ сказать, что въ это десяти-дневное плаваніе до Ревеля, многіе изъ насъ,—и я въ особенности,—*à la lettre*,—умирались голоду; обиднѣе всего было то, что провизии накуплено было множество и она была превосходная; но несмотря на всю заботливость милаго С* занимавшаго въ то время трудную обязанность содержателя, несмотря на трогательное усердіе пятерыхъ матросовъ,—доморощенныхъ Вателей «Ретвизана»,—не было возможности взять въ ротъ ни единого кусочка, ни одной ложки супа.

Съ чувствомъ невыразимаго умиленія подошелъ я къ Мишелю Пупо и представился ему по всей формѣ.

— *Oh! vous aurez un bien bon dîner!* сказалъ онъ высоко приподнявъ свои черныя брови и выразительно чмокая губами,—обѣдъ будетъ отличнѣй! (Пупо говоритъ по русски),—

moi, je ne suis pas chien, voyez vous,—я не собака,—я опредѣлился сюда не изъ выгодъ, продолжалъ поваръ турецкаго посланника,—у меня одна цѣль: я хочу чтобы всѣ были довольны;—у меня такой характеръ; *je veux contenter tout le monde; je suis comme ça moi!!..*

Мишель Пупо говорилъ съ жаромъ, даже съ увлеченіемъ. Но увы! воодушевленіе г. Пупо показалось мнѣ съ перваго раза почему-то столько же подозрительнымъ сколько его безкорыстіе и самопожертвованіе на пользу человѣчества. Все это, вмѣстѣ съ біографіей его, чрезвычайно усложненной переходами отъ турецкаго посланника къ Иркутску, отъ Иркутска на Ретвизанъ, не мѣшало ему однакожъ знать толкъ въ провизіи и хорошо готовить котлеты и макароны.

Успокоенный послѣднимъ соображеніемъ, я снова поднялся на ютъ.

Меня привлекалъ туда голосъ вахтеннаго, который командовалъ постановку какого-то паруса.

Я нѣсколько разъ имѣлъ случай видѣть такого рода маневры и признаюсь,—всякой разъ смотрѣлъ съ особымъ замѣраніемъ сердца. «Вотъ-вотъ, думаешь, сейчасъ кто нибудь сорвется, слетитъ на палубу и разобьется въ дребезги!...» Вмѣстѣ съ тѣмъ, никакъ не сидится въ каютѣ какъ только услышишь команду; какъ ни страшно, но все таки легче какъ-то присутствовать, слѣдить самому за всѣмъ глазами, чѣмъ сидѣть въ каютѣ, прислушиваться къ непонятному грохоту, писку блока, крикамъ; съ непривычки, постоянно представляется воображенію, что кто-то упалъ и стонетъ.

— Ну что, нравится, а? спросилъ меня Ш*, радостно потирая руками и подмигивая на матросовъ, которые чуть не бѣгомъ карабкались по вантамъ.

Я взглянулъ на верхъ на площадку гротъ-мачты, куда успѣло уже забраться нѣсколько человѣкъ.

— Снять чахолъ съ грота! крикнулъ вахтенный.

Раздался свистъ; одинъ изъ стоявшихъ на верху матросовъ прыгнулъ, и во всю прыть побѣжалъ по реѣ на

высотѣ шести сажень надъ палубой; за нимъ пустился въ догонку другой, третій...

— Ничего нѣтъ хорошаго! возразилъ я, невольно схватывая Ш* за рукавъ,—вотъ этотъ бѣшеный, который пробѣжалъ первымъ и сидитъ теперь на кончикѣ реи, того и смотри кувырнется и упадетъ въ море...

— У насъ спасительный боекъ есть,—вытащутъ! спокойно сказалъ Ш*.

Я обмѣрилъ глазами пространство между кончикомъ реи гдѣ сидѣлъ матросъ и моремъ: было покрайней мѣрѣ сажень восемь или девять; — ровно вдвое выше нашей деревенской колокольни!

— Теперь еще куда ни шло, сказалъ я, ну а какъ вѣтеръ!

— Привыкли, ни почему! вымолвилъ Ш*.

— Ну а ночью, въ бурю, когда на ногахъ едва устоишь и притомъ зги не видно?

— Тогда-то всего рѣже и падаютъ, сказала Ш*, — опасности больше, осторожнѣе дѣлаются, держатся и руками и ногами... Въ тихую погоду иной матросъ такъ смѣлъ, входитъ въ такой азартъ, что разбѣжится по реѣ во весь духъ, удержаться на концѣ не успѣетъ и бухается въ воду....

— И кончено?...

— То есть, какъ кончено?

— Погибъ?

— Ни сколько; шлюбку спустятъ или спасительный боекъ бросятъ, возразилъ Ш* такъ же спокойно, какъ еслибъ дѣло шло о поднятіи человѣка повалившагося наземь, — паденія въ воду ничего не значатъ, — все равно что на пуховикъ! Вотъ, продолжалъ онъ, на палубу упасть, — ну это другое дѣло! Бывали такіе случаи, что матросъ упавъ сверху на палубу, пробивалъ ее костями ногъ своихъ на два вершка!... Бываетъ также: матросъ летитъ сверху и падаетъ на плечи другому; тому кто летѣлъ, —ничего, —только крикнетъ да отряхнется; а тотъ на кого упали, —убить на поваль!.. Но вообще падаютъ рѣдко; —не смѣютъ!

— Как не смѣютъ?

— Боятся;—страхъ держить... Взгляните на брамъ-стенъгу, на самый кончикъ большой мачты....

— Вижу....

— Одинъ матросъ сорвался оттуда и, —весьма естественно, —стремглавъ полетѣлъ внизъ, прямо на палубу; путемъ дорогой удалось ему какъ-то ухватиться за конецъ веревки и онъ повисъ на воздухѣ; достать его въ первую минуту не было никакой возможности; держаться ему было также почти невозможно; въ это время, одинъ изъ лейтенантовъ, человекъ очень строгій и котораго страхъ боялись матросы, подошелъ и крикнулъ: «Держись крѣпче; оборвешься, —сто линьковъ дамъ!..» Матросъ упалъ бы, безъ всякаго сомнѣнія, но такъ подбѣствовалъ на него страхъ, что онъ продержался лишнюю минуту и былъ спасенъ; часа три только никакъ не могли вынуть изъ рукъ его веревку; какъ вцѣпился онъ въ нее всѣми десятью пальцами, такъ они тамъ и замерли; насилу разогнули!

Подъ впечатлѣніемъ такихъ разказовъ, пошелъ я гулять по всей палубѣ, начиная отъ аристократическаго юта, —корабельнаго Царскаго села, —и кончая мѣщанскимъ бакомъ, —корабельнымъ Екатерингофомъ.

Проходя мимо группъ матросовъ я пристально всматривался въ лица людей, какъ бы стараясь угадать, которому изъ нихъ суждено уцѣлѣть, которому погибнуть, — и не далѣе какъ въ промежутокъ этого года. Мнѣ казалось тогда что жизнь каждаго изъ нихъ подвержена неминуемой опасности: невѣрный шагъ, неожиданный порывъ вѣтра, мгновеніе разсѣянности, толчекъ, —и все кончено! «Смѣйся, молодцуи, думалъ я поглядывая искоса и даже не безъ досады на свѣжаго дѣтину съ раздутыми щеками, который раскинувшись на связкѣ веревокъ скалилъ зубы и заливался козлинымъ смѣхомъ, —смѣйся, храбрись, —тебѣ первому и даже можетъ быть сегодня же суждено кубырнуться въ море или слетѣть головою внизъ на палубу!...»

Казалось бы, что при таком настроеніи мыслей, дальнѣйшая прогулка по палубѣ должна была привести человека къ окончательно мрачному расположенію. А между тѣмъ, вышло совсѣмъ другое. Извѣстно, что ничто не дѣйствуетъ такъ благотворно на мозгъ и вообще на весь организмъ, какъ пріятные сюрпризы; дѣйствіе пріятнаго сюрприза на хандру можно сравнить съ дѣйствіемъ солнечнаго луча на туманъ; какъ тотъ такъ и этотъ сильно способствуютъ къ проясненію; такіе именно сюрпризы ожидаютъ васъ на корабельной палубѣ. У кого изъ насъ не пробѣгалъ холодъ въ волосахъ слушая рассказы о страшной корабельной дисциплинѣ, жестокихъ наказаніяхъ, постоянно грозящей опасности, линькахъ, кошкахъ и т. д.

Если тамъ гдѣ существуетъ и должна существовать военная строгость, можно дышать легко и свободно, — такъ это конечно на кораблѣ. Начать съ того, васъ прежде всего поражаетъ здѣсь полнѣйшее отсутствіе той узкой, оскорбляющей человѣческое достоинство дисциплины, которая требуетъ безусловнаго уничтоженія или покрайней мѣрѣ совершеннаго оцѣпененія младшаго передъ старшимъ. На кораблѣ отъ младшаго требуется только дѣло; то, что въ морской службѣ называется *дѣломъ*, такъ въ самомъ дѣлѣ серьезно и дѣйствительно, что исполнивъ его, подчиненный получаетъ право свободно стоять, смотрѣть, двигаться. Паруса поставлены, снасти закрѣплены, — дѣло сдѣлано, — матросъ спускается на палубу, ложится, садится, балагуритъ, рассказываетъ сказки; проходитъ ли офицеръ, — матросъ не вскакиваетъ передъ нимъ какъ будто его неожиданно хватили сзади палкой, не вытягиваетъ рукъ по швамъ, не таращитъ тупоумно глаза на подобіе тѣхъ куколъ, которыя выскакиваютъ изъ ящика, когда тронешь пружину. На бакѣ вы во всякой часъ увидите въ группѣ свободно сидящихъ матросовъ, офицеровъ и гардемаринъ; всѣ весело бесѣдуютъ и смѣются. Матросъ кромѣ того что онъ подчиненный, сверхъ того еще и помощникъ. Офицеры и матросы очень хорошо это понимаютъ.

Отсюда выходит какое-то простое, естественное обращение со стороны офицеровъ,—и спокойствіе со стороны подчиненнаго,—спокойствіе, которое нисколько не мѣшаетъ послѣднему лихо дѣлать свое дѣло и уважать старшаго. Здѣсь уже самая жизнь, сами обстоятельства уравниваютъ состоянія; коли плохо, такъ всѣмъ равно плохо; хорошо,—всѣмъ равно хорошо безъ различія чиновъ и званій. «Качаетъ ребята; свѣжо!!..» «Свѣжо! ваше высокоблагородіе!» — всѣмъ достается въ равной степени.

Нѣтъ корабля, на которомъ бы не было изъ матросовъ своего рода патріарха, человѣка извѣданнаго въ своемъ дѣлѣ, опытнаго, котораго не уважали бы сами офицеры.

Результатъ такихъ простыхъ, человѣческихъ отношеній между старшими и подчиненными, ясно видѣнъ въ послѣдней Крымской войнѣ; въ Черноморскомъ флотѣ не разъ случалось, что матросъ, видя неминуемую опасность начальника, бросался впередъ, защищалъ его своею грудью и падалъ на мѣстѣ безъ сожалѣнья. «Ступайте, ваше благородіе, вы нужнѣе меня!» сказалъ между прочимъ одинъ изъ тѣхъ матросовъ падая отъ пули предназначенной офицеру. Въ такихъ отношеніяхъ кроется быть можетъ великой секретъ успѣха въ дѣлахъ величайшей важности!

Пишу эти строки по прошествіи пяти мѣсяцевъ плаванія; пожилъ я уже на кораблѣ и успѣлъ ко многому присмотрѣться; во все это время я не слыхалъ чтобы офицеръ преднамѣренно грубо обошелся съ матросомъ, не видалъ толчка, не видалъ тѣхъ оскорбляющихъ всякое чувство экзекуцій, которыхъ нѣкоторые дѣлили даже на разряды и называли: скоросыпательными, зубодробительными и скуловоротными! Съ первыхъ же дней прожитыхъ мною на кораблѣ, пропала у меня вся тягость на душѣ.

Въ первый же день ухода нашего изъ Кронштадта, я случайно узналъ, что три матроса принадлежащіе «Ретвизану», загуляли въ кабакѣ и остались на берегу; мы ушли безъ нихъ.

— Что же будетъ съ этими несчастными? спросилъ я у

Ш*, ни мало не сомнѣваясь, что они пропадутъ и будутъ смолоты въ порохъ.

— Посѣкутъ и переведутъ въ другой экипажъ.

— Даже и не высѣкутъ, весело вмѣшался б. Т.,—переведутъ только въ другой экипажъ, тѣмъ и дѣло кончится.

Это стремленіе—здорово, логично смотрѣть на проступки грубаго, необразованнаго человѣка, это смягченіе нравовъ, не доказываетъ ли это краснорѣчивѣе всякихъ рѣчей, статей спичей,—тотъ огромный прогрессъ, который сдѣлало нынѣшнее поколѣніе морскихъ офицеровъ? Смягченіе нравовъ можетъ только быть результатомъ нравственнаго развитія и широкаго образованія....

Но я не распространяюсь; изъ всего сказаннаго, ясно уже можно видѣть, что флотъ нашъ идетъ настоящимъ курсомъ и притомъ полнымъ ходомъ впередъ; жаль только, что самъ подвигаясь такъ быстро,—не беретъ онъ къ себѣ никого на буксиръ....

— Сколько ходу?

— Семь узловъ! отвѣчаетъ вахтенный; идемъ отлично!...

— Какъ, только семь?! говорятъ люди нетерпѣливые,—отчего же такъ мало; велите машинѣ прибавить ходу!

— Нельзя, возражаютъ съ юта люди опытные и разсудительные,—нельзя, будетъ во вредъ машинѣ; пожалуй еще и котель лопнетъ... Дойдемъ, не сокрупайтесь!...

Но бьетъ восьмая вечерняя склянка (полночь), пора спать; прошайте,—до завтра!

Д. Григоровичъ.

(До слѣдующей книжки).

ПОЪЗДКА ПО БЕЗОВЬЯМЪ ДНѢПРА.

(продолженіе).

(ЛѢВЫЙ БЕРЕГЪ)

V. Отъ Каменки до Алешекъ.

Слѣдуя по лѣвому берегу Днѣпра, мы остановились на селеніи Мало-знаменкѣ, какъ называютъ официально, въ народѣ же именуется Каменкой. Оно раскинулось по берегу Кояки, почти у впаденія послѣдней въ Днѣпръ и не много наискось противъ Николая, который на крутой горѣ, и въ особенности издали, представляется порядочнымъ городкомъ. Каменка считается важнымъ пунктомъ, потому что здѣсь значительная лѣсная торговля, въ которой однакоже главную роль играетъ екатеринославскій купецъ Ловагинъ, извѣстный читателямъ изъ прежнихъ моихъ описаній. Здѣсь лѣсъ продается значительно уже дороже, нежели въ Благовѣщенскѣ и Александровскѣ, а вокругъ разбросаны огромныя селенія, жителямъ которыхъ необходимъ лѣсной матерьялъ какъ для построекъ, такъ и вообще для разныхъ хозяйственныхъ потребностей. Лѣсныя пристани расположены по нагорному берегу Кояки и большими ярусами бревенъ и досокъ свидѣтельствуютъ о значительномъ потребленіи этого товара, хотя лѣсоторговцы единодушно жалуются на застой торговли. Впрочемъ я давно уже пересталъ вѣрить жалобамъ въ этомъ родѣ, оттого что привыкъ видѣть на дѣлѣ совершенно противное. Пытался я было собрать числовыя данныя относительно каменской лѣсной торговли, но долженъ былъ на первыхъ же порахъ отказаться отъ своего желанія, встрѣтивъ въ торговцахъ какой-то ужасъ при моихъ вопросахъ, и изъ

полиціи получивъ тѣ свѣдѣнія, которыя она сообщаетъ своему начальству,—свѣдѣнія, нисколько не выражающія дѣйствительнаго оборота. Какойнибудь любознательный новороссійскій статистикъ не преминетъ сообщить публикѣ цифры, собранныя чрезъ полицію и выведетъ весьма почтенныя разсужденія,—а потому я и не принимаю грѣха на свою душу.

Населеніе Каменки относится къ концу прошлаго столѣтія и состоитъ, за исключеніемъ нѣсколькихъ малорусскихъ семействъ, изъ великоруссовъ—какой губерніи не могъ я добиться, потому что нашъ крестьянинъ вообще не знаетъ ни своей генеалогіи ни исторіи. «Баютъ, что изъ подъ Чернаго лѣса» вотъ и всѣ свѣдѣнія. Это значитъ изъ Херсонской губерніи, гдѣ есть и Черный лѣсъ и великорусскія деревни. Впрочемъ Каменцы всѣ православныя, хотя, какъ говорятъ, они не весьма давно оставили старыя обряды. Надобно имъ однакоже отдать справедливость: церковь у нихъ не только хорошо украшена, но для деревни даже великолѣпно. О живописи я не скажу ни слова, потому что не только въ деревняхъ, но и въ городахъ она у насъ почти одинакова. Стараніемъ священника, который немало хлопоталъ и объ украшеніи церкви, составляется порядочная пѣвческая изъ школьничковъ, находящихся также подъ непосредственнымъ его начальствомъ, и въ этомъ случаѣ Каменцамъ могутъ позавидовать другія деревни, гдѣ на клиросѣ всю обѣдню поетъ одинъ лишь дьячекъ, иногда престарѣлый и лишенный голоса.

Въ Каменкѣ проживаетъ достаточно вольныхъ матросовъ, которые нигдѣ не подвергаются такому сильному притѣсненію какъ здѣсь, не смотря на повсюдную нетерпимость обществъ къ ихъ сословію. Если можно сдѣлать какуюнибудь несправедливость вольнымъ матросамъ,—она сдѣлана, если есть уловка отказать въ самой законной просьбѣ—навѣрно будетъ отказано,—наконецъ были примѣры, что мѣстныя власти требовали отъ вольныхъ матросовъ обратнаго перехода въ сословіе крестьянъ государственныхъ имуществъ. Покрайней мѣрѣ изъ тѣхъ жалобъ, какія удава-

лось мнѣ выслушивать отъ вольныхъ матросовъ по всему Днѣпру, нигдѣ не видѣлъ я такого произвола въ отношеніи къ нимъ какъ въ Каменкѣ. Въ этомъ можно удостовѣриться: стоитъ только обратить на ихъ жалобы вниманіе, не то начальничье вниманіе оканчивающееся или ничѣмъ или переговорами съ чиновничествомъ другихъ вѣдомствъ, но вниманіе порядочнаго человѣка, обязаннаго помочь бѣдствующимъ и бѣдствующимъ несправедливо.

Здѣсь жилъ, и я еще засталъ его—одинъ знаменитый господинъ, равнаго которому трудно отыскать въ губерніи—это бывшій становой приставъ Б..... Замѣчательнъ онъ не тѣмъ, что изъ ничего сдѣлалъ большое состояніе—мы видимъ что многіе какъ-то умѣютъ ловко приобрѣтать на службѣ,—но изумительною храбростію своею, съ которою онъ совершалъ такія дѣла, изъ которыхъ каждое, взятое на выдержку, въ состояніи было бы подвести подъ судъ кого угодно. И говорить нечего, что этотъ господинъ, живя въ торговомъ селѣ, умѣлъ обдѣлывать свои дѣлишки; но онъ преимущественно занимался ловлею по всему стану воровъ вообще и конокрадовъ въ особенности. Эти промышленники при всеї изворотливости и тонкости не могли ускользнуть отъ бдительнаго становаго пристава, который грозою носился съ одного края своихъ владѣній до другаго и внезапно появлялся тамъ, гдѣ менѣе всего его ожидали. Пойманные воры непременно подвергались заключенію въ становой квартирѣ, и чѣмъ важнѣе былъ преступникъ, тѣмъ богаче жители наряжались для его караула. И тутъ-то предстояла обильная жатва ловкому администратору: караульные приносили дань за избавленіе отъ непріятной обязанности, а воры само-собой, на извѣстныхъ условіяхъ, откупались отъ наказанія. Приставъ приобрѣлъ между послѣдними такую популярность, что каждый изъ нихъ, если уже приходилось ловиться, считалъ особеннымъ счастьемъ попасться именно ему, а не другому чиновнику. Становой даже оказывалъ экспертамъ особое довѣріе: если у иныхъ оказывалась сумма, далеко недостаточною для удовлетворенія справедливаго требованія

начальства, — приставъ отпуская ихъ на слово и говорятъ рѣдко бывалъ обмануть. Онъ долго что-то благоденствовалъ, съ тѣмъ вмѣстѣ пользуясь репутаціею исправнаго чиновника, пока наконецъ не пришло время поплатиться за излишнее усердіе въ пользу своего кармана. Въ окрестности появился и началъ сильно пошалить извѣстный воръ и грабитель Дремлюга. Извѣстенъ онъ конечно не вездѣ, благодаря любви нашей къ молчанію, но тѣмъ не менѣе Дремлюгу боялись во всѣхъ степныхъ уѣздахъ Таврической и отчасти въ Екатеринославской губерніяхъ. Не знаю уже какъ угораздило его попасться становому Б....., который впрочемъ, я сказалъ уже, былъ необыкновенно искусенъ въ поминкахъ подозрительныхъ людей всякаго рода. Засадили Дремлюгу подъ крѣпкій караулъ, приставъ даже заковалъ его..... но послѣ облегчилъ — и въ одну прекрасную ночь разбойникъ скрылся. Извѣстность ли Дремлюги какъ человека, производившаго значительные грабежи, молва ли о его богатствахъ, затаенныя ли какія мысли были причиною — не знаю, но только послѣ этого подвига становой отрѣшенъ отъ должности и преданъ суду. Хотя онъ и умѣлъ подвергнуть отвѣтственности караульщикова, однако носятъ слухи, что его собственное участие въ побѣгѣ Дремлюги не подлежитъ никакому сомнѣнію. Теперь этотъ господинъ живетъ себѣ домкомъ, разводитъ рогатый скотъ и ведетъ, какъ говорятъ, значительную торговлю хлѣбомъ, употребляя для этой операціи жидковъ и между тѣмъ надувая ихъ самымъ нецеремоннымъ образомъ. Одинъ изъ послѣднихъ, сочтя меня за важное лицо, подалъ мнѣ прошеніе на эксъ-станового, объ утайкѣ господиномъ Б.... кажется двухъ тысячъ рублей серебромъ, которые слѣдовали ему по условію. Опытные люди говорятъ, что судъ надъ становымъ можетъ тянуться очень долго, чему уже бывали неоднократные примѣры, особенно если подсудимый мастеръ писать отвѣты, подкрѣпляя ихъ достаточными доказательствами.

Верстахъ въ двухъ отъ деревни, какъ разъ при впаденіи Конки въ Днѣпръ, существуетъ казенная переправа, содер-

жимая крымским солянымъ правленіемъ—на одномъ изъ важныхъ чумацкихъ трактовъ. Она называется никопольской переправой, но смотритель живетъ на таврическомъ берегу, гдѣ устроенъ также наплавной мостъ чрезъ Конку и сохраняются разные припасы. Объ этой перепавѣ можно бы поговорить подробнѣе, но какъ она по слухамъ должна отойти въ частныя руки и тѣмъ болѣе какъ она въ дѣйствіяхъ своихъ очень сходна съ бериславской, то я считаю за лучшее обойти ее молчаніемъ.

Отъ переправы къ деревнѣ и вправо до потока, чрезъ который устроенъ мостъ по дорогѣ въ Знаменку, версты на двѣ квадратныхъ тянется песчаное поле, покрытое холмами, измѣняющими свою форму при сильныхъ вѣтрахъ, которые взметають песокъ и распоряжаются имъ по своей необузданной волѣ. На всемъ этомъ пространствѣ виднѣются кучи битаго черепья красной глины, разбросанныя кости и попадаютя стрѣлы или лучше сказать металлическіе наконечники, которыми вооружались стрѣлы. Объ этихъ засыпанныхъ развалинахъ идутъ разные толки, доказывающіе однакожь, что ученые не согласны между собою о ихъ происхожденіи, а по неимѣнію данныхъ трудно, сказать что нибудь положительное. Жители здѣсь поселены весьма недавно и я знаю одного старика, пришедшаго въ числѣ первыхъ поселенцевъ, который очень хорошо помнитъ мѣстность какъ она была въ концѣ прошлаго столѣтія. Песчаное поле было тоже что и теперь и никакихъ строеній на немъ не было, — но обломки, принятые мною за черепья битой посуды (преимущественно дувшиновъ) не что иное какъ украшенія или балясы заборовъ, которые торчали еще обрывками въ разныхъ мѣстахъ стараго городища. Но по словамъ того же старика и другихъ пожилыхъ людей, тамъ замѣтны еще были слѣды мостовыхъ, а протокъ, на которомъ теперь мостъ, — былъ обдѣланъ камнемъ въ формѣ канавы, очень глубокой. Канаву эту старики помнятъ въ особенности потому, что за нее доставалось имъ отъ родителей. Бока у нее были необыкновенно круты, такъ, что еслибы кому случилось упасть, то

уже выльзть не представлялось никакой возможности, и за игру мальчишекъ возлѣ канавы наказывали, а они, несмотря на строгія мѣры, любили сидѣть на берегу, спустивши ноги въ канаву. Послѣ сильныхъ вѣтровъ и теперь еще на мѣстѣ городища попадаются иногда мѣдныя и золотыя монеты и обломки золотыхъ украшеній. Но, говорятъ, никакъ давно было найдено множество монетъ и дорогихъ вещей, изъ которыхъ часть досталась прежнему смотрителю переправы, а другая попала въ руки экеъ-становаго пристава, которыйи золото передѣлалъ на разныя разности. Достоверно только, что лучшими и рѣдкими экземплярами не воспользовалась наука.

Жители Каменки съ нѣкоторыхъ поръ начали заниматься садами и разводять съ успѣхомъ отличныя фруктовыя деревья. Судоходствомъ не занимаются совсѣмъ, а рыболовство у нихъ не большое, да и то лучшія ловли отданы на откупъ. Нѣкоторые поселяне имѣютъ на Днѣпрѣ плочучія мельницы и ставятъ ихъ на самомъ фарватерѣ, отчего бывають столкнове- нія съ плывущими судами и возникаютъ жалобы судовладельцевъ, невозбуждающія однако же ничьего вниманія. Вообще надобно замѣтить, что у насъ судоходная полиція, я говорю о Днѣпрѣ, находится весьма въ младенческомъ состояніи. Дѣломъ этимъ завѣдуетъ обыкновенно путейскій офицеръ, дистанція котораго тянется на безконечное число верстъ; кое-гдѣ живетъ на берегу унтеръ-офицеръ изъ евреевъ, и я предоставляю вамъ судить каковъ долженъ быть вообще успѣхъ по этой части.

Верстахъ въ семи, за Бѣлозерскимъ лиманомъ, лежитъ огромное селеніе Знаменка, растянувшаяся на нѣсколько верстъ по излучистому нагорному берегу Конки, которая снова вышла изъ Днѣпра у оконечности песчанаго поля и извивается въ плавняхъ. Селеніе все въ садахъ, особенно покрыта богатою растительностью отдѣльная почти возвышенность, называемая Мамайсурка. Объ этой горѣ и Бѣлозерскомъ лиманѣ носится въ народѣ весьма смутное преданіе, подробностей котораго напрасно я добивался и у Знаменцевъ и у окрестныхъ жителей. Преданія, какъ бы нелѣпы ни были, всегда имѣютъ какое нибудь основаніе; несмотря на самую волшебную за-

вязку, было же что нибудь, внушившее рассказъ, переходящій въ далекія поколѣнія. Нынѣшніе Знаменцы недавніе пришельцы и имъ сообщили преданіе, какъ говорятъ, жители Никополя, преимущественно Запорожцы, а между тѣмъ мы имѣемъ объ этомъ свѣдѣнія отъ человѣка, близко знаваго Запорожцевъ, который рассказываетъ о немъ иначе (*). Недалеко отъ широкаго озера, называемаго лиманомъ, жила когда-то княжна Бѣлозерка, разумѣется неописанной красоты, о которой молва далеко носилась по свѣту. Въ числѣ поклонниковъ ея былъ какой-то царь Мамай, пришедшій съ войскомъ и ставшій на высотѣ близъ нынѣшней Знаменки. Искательство его не имѣло успѣха, и получивъ отказъ, онъ задумалъ овладѣть княжною съ боя и началъ стрѣлять по ея городу изъ пушекъ. Значить дѣло происходило послѣ изобрѣтенія пороха.

(*) По оной рѣчкѣ Бѣлозеркѣ, былъ славный старинный городъ, именуемый Бѣлозерка-жъ, который былъ построенъ отъ древняго народа Франковъ, которые въ то время тутъ жили; а потомъ оный народъ вышелъ въ нѣмецкую землю. А по нимъ тамо имѣлася въ томъ городѣ владѣтельница прозываемая Бѣлозерская, и имѣла тутъ малое владѣніе. А какъ татарскій ханъ Мамай шелъ на Россію съ войною, то оная владѣтельница отъ страха Мамаева, оставила тотъ свой городъ и поселилась ввиду Днѣпра по очаковской сторонѣ, о которомъ ниже упомянуто будетъ, а Мамай пришелъ оный городъ разорилъ. На оной же рѣчкѣ въ 736 г., отъ Россіянъ былъ построенъ ретраншаментъ съ редутами. (Исторія о казакахъ Запорожскихъ, сочиненная отъ инженерной команды. изд. одес. об. ист. и др. 62.)

Книжонка эта издана въ 1832 г. Авторъ ея инженеръ подпоручикъ князь Иванъ Семеновичъ Мышенскій, находившійся въ Сѣчи съ 1736 по 1740 г. По моему мнѣнію она не заслуживаетъ относительно древностей никакого вниманія, потому что свѣдѣнія, сообщаемыя ею не только невѣрны, но и перепутаны. Читатель помнитъ что говорилось недавно о городѣ Бѣлозерскѣ, построенномъ Франками (Генуэзцами, какъ замѣчаетъ г. Н. М. въ примѣчаніи 83), а страницу назадъ въ параграфѣ 7 говорится: По оной же конской рѣчкѣ, у самаго Днѣпра, имѣлся издревле городъ Самысь, гдѣ была прежнихъ татарскихъ владѣльцевъ столица, и въ ономъ городѣ имѣлось 700 мечетей. Это все одна и та мѣстность, о которой говорю и я при описаніи Камени.

Но издѣсь еще одно недоразумѣніе: слишкомъ велико разстояніе между двумя мѣстностями.—Хитрая княжна, желая избѣжать плѣна, отправила къ Мамаю посольство съ изъясненіемъ покорности и обѣщаніемъ выйти за него замужъ. Это было подѣ вечеръ. Счастливый Мамай, упоенный сладкими надеждами, задалъ пиръ своей арміи. А княжна, покровительствуемая ночью, посадила на корабли свое войско, подняла паруса и ушла по Днѣпру *вверхъ*, какъ говоритъ преданіе, такъ что когда поутру Мамай увидѣлъ свою оплошность и послалъ погоню, то княжны и слѣдъ простылъ. Нѣкоторые прибавляютъ, что городище и теперь еще служитъ притономъ нечистой силы. Здѣсь ли жила княжна-красавица или нѣтъ, но лиманъ называется Бѣлозерскимъ, и одна балка, впадающая въ него съ сѣвера, тоже носитъ имя Бѣлозерки, а значительная возвышенность у южнаго конца Знаменки зовется Мамайсуркой. На послѣдней насыпано нѣсколько кургановъ, но никакихъ слѣдовъ укрѣпленія или жилья незамѣтно, исключая впадины, гдѣ былъ старообрядческій монастырь, возникшій и упраздненный въ недавнее время. Нельзя пропустить безъ вниманія одного обстоятельства: на превосходной картѣ Родіонова упомянутой лиманъ названъ *Березовскимъ* и балка *Березовкой*. Явно что это ошибка, которая однакоже впоследствии можетъ служить источникомъ заблужденій.

Знаменка, въ которой считается около 3000 жит., населена одними старообрядцами, за исключеніемъ сотни семействъ малорусовъ, какъ извѣстно никогда непадавшихъ ни въ какія ереси и расколы. Не помню гдѣ я читалъ, «что малорусы въ этомъ случаѣ выставляютъ себя несправедливо, ибо одинъ изъ важнѣйшихъ притоновъ раскола Черниговская губернія». На это должно сказать, что хотя и дѣйствительно въ Черниговской губерніи есть старообрядческія села: Еленка, Добрянка, Лужки, Воронки, Чуровичи, Клиницы и др. и что между старообрядцами скрываются раскольники разныхъ толковъ, однако все это населеніе *великорусское*, въ чемъ не вѣрующіе и могутъ убѣдиться, даже пройдя мимоходомъ на почтовыхъ. Послѣдній способъ этнографическихъ замѣтокъ

у насъ какъ то въ ходу и до сихъ поръ критика была къ нему довольно снисходительна.

Знаменцы принадлежатъ къ числу старообрядцевъ, называемыхъ единовѣрцами. Можетъ быть для читателей, незнакомыхъ съ этимъ обстоятельствомъ, нелишнимъ будетъ сказать нѣсколько словъ о предметѣ, о которомъ хотя и есть спеціальныя сочиненія, однако врядъ ли прочтены многими эти книги. Вообще у насъ о разныхъ сектахъ существуетъ самое смутное понятіе, и мы привыкли называть раскольниками всѣхъ безъ изыятія людей, держащихся старыхъ обрядовъ. Въ тѣсномъ смыслѣ, конечно, всякое уклоненіе отъ прямаго пути есть не что иное какъ расколъ, но уклоненія эти у насъ чрезвычайно разнообразны, и слово расколъ имѣетъ свое особое значеніе. Не буду входить въ историческія причины заблужденій, болѣе или менѣе всѣмъ извѣстныхъ, но замѣчу только, что заблудшіе братья наши раздѣляются на два большіе отдѣла: поповщина и безпоповщина. Къ первому отдѣлу принадлежатъ старообрядцы, признающіе и чтущіе церковныя уставы, только по древнимъ неисправленнымъ книгамъ; а второй подраздѣляется на множество сектъ, исчисленіе и подробное описаніе которыхъ было бы здѣсь неумѣстнымъ. Старообрядцы, называемые старовѣрами, или, какъ говоритъ народъ, сталовѣрами, составляютъ единовѣрческіе приходы, неподчиняемые нашимъ благочиннымъ, но подвѣдомственные мѣстному епархіальному начальству. Единовѣрцы ходятъ въ церковь, украшенную иконами стараго письма, снабженную старопечатными книгами, и имѣютъ своихъ особыхъ священниковъ, рукоположенныхъ нашими архіереями. Единовѣрчество это возникло въ недавнее время. Старообрядцы долго не соглашались, да многіе и теперь не соглашаются принимать священниковъ, полагая что со времени патріарха Никола православіе на Руси поколебалось. Поэтому старовѣры въ прежнее время (а нѣкоторые и доселѣ), старались доставать священниковъ изъ за границы, на томъ основаніи, что тамъ сохранилась вѣра въ томъ видѣ какъ она завѣщана отцами церкви. Но значительная часть старообрядцевъ при-

нимають священниковъ, воспитывавшихся въ нашихъ семинаріяхъ,—съ однимъ условіемъ, что послѣдніе служатъ по древнимъ книгамъ и исполняютъ всѣ обряды по старопечатному уставу; при этомъ онъ долженъ одѣваться въ старинныя ризы и соблюдать носовыя напѣвы.

Въ домашнемъ быту старообрядецъ не отличается ничѣмъ отъ православнаго,—кромѣ того что у него иконы древняго письма непременно на деревѣ, и что куреніе или нюханіе табаку онъ считаетъ страшнымъ грѣхомъ—служеніемъ антиристу. Знаменцы поступили въ число единовѣрцевъ, и хоть межъ ними есть закоренѣлые старики, которые не ходятъ въ церковь, но ихъ чрезвычайно мало, и они не только не имѣютъ послѣдователей, а сами уничтожаются мало по малу. Время оказало уже свое благотворное дѣйствіе, чему много способствовала терпимость начальства, конечно вслѣдствіе инициативы высшаго правительства. Покойный преосвященный Инокентій понималъ это дѣло какъ слѣдовало просвѣщенному и современному человѣку, и его кроткое правленіе принесло уже свои плоды въ знаменскомъ единовѣрческомъ обществѣ. Духъ насилія и нетерпимости, подъ вліяніемъ произвола чиновниковъ, не только не способствуетъ къ постепенному обращенію заблудшихъ, а напротивъ дѣлаетъ зло неисправимымъ, по крайней мѣрѣ на весьма долгое время. Обращеніе же силою и уничтоженіе часовень—не ведетъ ни къ чему: старообрядцы не ходятъ въ храмъ и остаются все таки съ прежними убѣжденіями. Я наблюдалъ въ Знаменкѣ за единовѣрцами и нашелъ уже въ нихъ нѣкоторыя значительныя перемѣны. Извѣстно, что употребленіе табаку у старовѣровъ считается чуть ли не самымъ ужаснымъ грѣхомъ, даже едва ли не сильнѣе нарушенія поста,—однимъ словомъ, оскверненіемъ въ высшей степени. А между тѣмъ въ Знаменкѣ молодежь преспокойно курить папиросы, разумѣется тайкомъ отъ родителей; но что интереснѣе—есть сами старики страстные нюхальщики, которые однакоже остерегаются другъ дружку и гдѣ нибудь въ уединеніи набиваютъ свои носы этимъ сатанинскимъ зельемъ. Конечно употребленіе табаку—обсто-

ительство само по себѣ ничтожное, но въ примѣненіи къ старообрядцамъ оно имѣетъ важное значеніе. Священники изъ молодыхъ стараются по возможности сблизать свою паству съ здоровыми понятіями, и знаменскіе старообрядцы нѣкоторымъ образомъ уступаютъ благоразумнымъ внушеніямъ. Во время моего послѣдняго пребыванія въ Знаменкѣ квартировалъ полкъ. Солдатамъ нужно было говѣть, и полковой священникъ служилъ въ единовѣрческой церкви, пользуясь даже кое-чѣмъ изъ утвари. Это уже значительный шагъ впередъ. Мнѣ кажется, что если бы и прежде слѣдовали системѣ терпимости, сближеніе сдѣлалось бы болѣе доступнымъ. Вся разница въ нѣкоторыхъ не точныхъ выраженіяхъ, въ нѣсколькихъ обрядахъ,—и вотъ доказательство какъ недействительны строгія мѣры. Отъ преслѣдованія произошли самыя вредныя расколы,—но предѣлъ статьи не дозволяетъ распространяться объ этомъ предметѣ.

Знаменскіе жители преимущественно земледѣльцы, но многіе уже разводятъ прекрасныя сады, какихъ, смѣло можно сказать, нѣтъ нигдѣ на Днѣпрѣ, даже въ мѣстахъ, одаренныхъ болѣе удобною почвою. Начало этого полезнаго дѣла положено семействомъ Поляковыхъ. Одинъ изъ нихъ ѣздилъ въ Крымъ и Бессарабію учиться уходу за виноградомъ, и благодаря его дѣятельности и доброму примѣру—теперь въ Знаменкѣ разведены прекрасныя виноградники. У г. Поляковыхъ превосходныя сады, и я пробовалъ вино, котораго готовится около тысячи ведеръ въ годъ. Конечно вино это низкаго качества, но заслуживало бы во всякомъ случаѣ похвалы и поощренія. Между тѣмъ мѣстный откупщикъ употреблялъ всевозможныя продѣлки, чтобы помѣшать развитію новой промышленности и хлопоталъ о запрещеніи продажи знаменскаго вина, мѣшающей операциі откупа. Поляковы приуныли было, зная могущество этого учрежденія,—нѣкоторое время не смѣли продавать вина, но несмотря на всѣ усилія и ходатайство откупщика никто не рѣшился дѣйствовать прямо противъ положительнаго закона. Все виноградное вино, выдѣлываемое въ Знаменкѣ, распивается на мѣстѣ и поселяне находятъ его

не только вкуснымъ, но и забирательнымъ. Виноградъ сбывается также на большомъ пространствѣ вмѣстѣ съ прочими фруктами: грушами, яблоками, абрикосами и вишнями. Изъ послѣднихъ славится такъ называемая *золотная вишня*, цѣна которой доходитъ иногда до 3 р. с. за пудъ. Плоды сбываются вверхъ: въ Никополь, Екатеринославль, Кременчугъ, иногда и дальше, а внизъ водою: въ Бериславль и Херсонъ. Вообще садоводство даетъ хорошія выгоды хозяевамъ, которые кромѣ того оставляютъ много плодовъ для собственнаго потребленія, въ особенности сушатъ для зимы груши и сливы. Ежегодно подъ сады занимаютъ большія новыя пространства, и есть надежда, что лѣтъ чрезъ десять вся Знаменка покроется виноградниками и фруктовыми деревьями. И теперь уже это селеніе тонетъ въ зелени, а въ Апрѣлѣ, когда цвѣтутъ сады, представляетъ необыкновенно живописный уголокъ, но уголокъ, никогда не посѣщаемый проѣзжими, потому что здѣсь не пролегаетъ почтовая дорога.

Знаменцы сохраняютъ обычай великорусскіе. Женщины одѣваются въ ситцевыя платья и сарафаны, подпоясываются на груди и покрываютъ головы цвѣтными платочками. Многія ходятъ въ короткихъ шубкахъ. Мужчины носятъ кафтаны и поярковыя шляпы, и взрослые не брѣютъ бороды, что у старообрядцевъ считается также въ числѣ необходимыхъ добродѣтелей. Старовѣры и до сихъ поръ малоруса называютъ *скобленое рыло*. Молодежь по праздникамъ и вечерамъ собирается вмѣстѣ пѣть пѣсни, въ числѣ которыхъ попадаются много хорошихъ солдатскихъ и даже въ исковерканномъ видѣ романсы, распѣваемые въ барскихъ дѣвичьихъ и лакейскихъ. На масляницѣ у Знаменцевъ проявляется чисто русская натура: я не говорю о пьянствѣ въ послѣдніе дни масляницы, — и малорусы умѣютъ выпить въ свое удовольствіе, но, начиная съ четверга и до полуночи въ воскресенье по улицамъ Знаменки происходитъ самое шумное катанье. Здѣсь несутся и дѣйствительно удалыя тройки съ бубенчиками, и пары, и одноконки. Мнѣ однакоже не приходилось видѣть катанья въ саняхъ, а все это разѣзжалось по грязи, во время страшной распутицы,

на колесахъ. Попадались и такъ называемые ряженые, но въ Знаменкѣ маскарадъ заключается или въ вывороченномъ гудуцѣ, или въ содоменной шапкѣ, хотя и эти костюмы возбуждаютъ шумный крикъ одобренія. На тройкахъ катаются молодые парни, иногда дѣвушки, а зачастую тѣ и другіе съ веселыми пѣснями, размахивая платками и ухитряясь щелкать подсолнечниковыя семечки—этотъ не дорогой десертъ русскаго чедовѣка. Случается также, что въ телѣгѣ, запряженной одной лошадей, сидятъ душъ двѣнадцать нарядныхъ дѣвушекъ съ красными довольными физиономіями, съ звонкой пѣсней, и плетясь по неволѣ шагомъ, провожаютъ масляницу съ твердымъ убѣжденіемъ, что онѣ тоже катаются. Въ такомъ случаѣ проносящіяся на тройкахъ парни, подшучиваютъ—и съ обѣихъ сторонъ сыпятся остроты, съ бойкихъ троекъ мимо-летныя,—съ одноконки продолжительныя и часто довольно ѣдкія, хотя и недостигающія цѣли. Но интереснѣе всего ребятишки верхами, иной разъ въ числѣ нѣсколькихъ сотъ, носящіяся съ одного конца улицы до другаго, а большая улица въ Знаменкѣ не менѣе двухъ верстъ длиною. Иногда они строятъ что-то въ родѣ взводовъ, и съ гикомъ и крикомъ летятъ стремглавъ, угощая кляченокъ плетью, ногами, поводьями, догоняя телѣги или давая встрѣчнымъ дорогу. Только дряхлыя старики и старухи не принимаютъ участія во всеобщемъ увеселеніи, но и тѣ завернувшись въ шубы и не рѣдко держа на рукахъ внучатъ и правнучатъ, сидятъ на завалинкахъ и ведутъ между собою рѣчь, вѣроятно о давнопрошедшемъ.

Мнѣ привелось провести въ этомъ году масляницу въ Знаменкѣ, и меня забавляло это неугомонное непрерывное движеніе, которое, если не могло мнѣ доставить удовольствія, по крайней мѣрѣ разнообразило зимнюю мертвенную тишину деревни. Квартира у меня была порядочная, и несмотря, что я стоялъ у одного изъ старообрядческихъ аристократовъ, несмотря, что передній весь уголь украшенъ былъ старовѣрческими иконами, передъ которыми постоянно теплились лампы, хозяйка мои склонялись нѣкоторымъ образомъ къ прогрессу. Одна стѣна украшена была чисто свѣтскими изобра-

женіями, представляющими сцены эротическаго содержанія, воспроизведенныя дешевыми московскими литографіями; а по ниже висѣлъ цѣлый рядъ модныхъ парижскихъ картинокъ, обдѣланныхъ какимъ нибудь аматеромъ въ бумажныя рамки. На комодѣ лежали:—красивое изданіе: Земная жизнь Иисуса Христа, с. преосвященнаго Иннокентія, одинъ № Библіотеки для чтенія 1847 г. и новѣйшій пѣсенникъ. Признаюсь, мнѣ стало немножко совѣстно, когда я разложилъ свои вещи по пріѣздѣ и хозяйка вошла въ мою комнату,—и совѣстно потому, что я раскрылъ ящики съ сигарами, которыя отсырѣли въ дурную погоду въ дорогѣ. Хотя конечно я имѣлъ въ виду курить, однако взглядъ, брошенный хозяйкой на сигары, заставилъ меня покраснѣть, какъ случалось краснѣть, когда бывало инспекторъ нашъ открывалъ присутствіе табаку въ студенческой квартирѣ. Хозяйка моя оказалась однакоже особой нѣсколько эмансипированной и обратила преимущественно вниманіе на книги, занимавшія весь диванъ, которыя выложилъ я изъ чемодана съ цѣлью отыскать какое то необходимое изданіе.

— А что, батюшка, чай книги-то у тебя все басурманскія?

— Есть грѣхъ, хозяйюшка, возишь и басурманскія.

— Такъ. Чтожъ въ нихъ пользительнаго-то? Аль наши оцѣмечились, офранцузились? вѣдь я видала господь, такъ знаю, что они не ступаютъ чтобъ не ломать языка.

— Языкъ-то ломать ломаютъ, а книги у насъ пишутся по нашему.

— Такъ зачѣмъ же тебѣ иностранныя?

— Нельзя и безъ нихъ.

— Такъ.

— Вѣдь не все же у насъ свое; примѣромъ и въ вашемъ быту покупаете же что нибудь заморское.

— Вѣстимо покупаемъ за грѣхи наши.

— Какой же тутъ грѣхъ! все сотворено намъ на пользу.

— Что и говорить. А табачище куришь, соколишь?

— Грѣшенъ, хозяйюшка.

— То-то. Не кури хоть въ переднемъ углу. Постъ нахо-

дить, надо и о душѣ подумать. У насъ тоже завелось между молодыми и не дохнетъ иной молокососъ безъ сигарки.... Мы все видимъ, да сила соломѣ ломить,—не то нонѣ время.

И старуха, взявъ съ комода нѣсколько чашекъ, съ поклономъ вышла изъ комнаты. Исключительное ли положеніе здѣшнихъ старовѣровъ, или дѣйствительно время начало брать свое, но столкновеніе съ знаменской хозяйкой не то какое было у меня въ Орловской губерніи много лѣтъ назадъ, когда еще я служилъ въ военной службѣ. Помню, какъ послѣ долгаго томительнаго перехода, пришелъ я въ одну большую деревню. Меня порядочно вымочилъ дождикъ и я, перемѣнивъ платье и бѣлье, усѣлся на лавкѣ покурить въ ожиданіи обѣда. Хозяйка вбѣжала ко мнѣ какъ полоумная, бросилась къ переднему углу и начала срывать иконы, крестя и обдувая ихъ, съ проклятіями на антихриста, и вынесла образа въ изступленіи, пожелавъ мнѣ задохнуться отъ сатанинскаго зелья.

Въ Знаменкѣ народъ, сколько могъ я замѣтить въ разное время, трудолюбивый, и пьянство не состоитъ въ числѣ его неизбѣжныхъ качествъ. Кто и говоритъ, поселянинъ не прочъ при случаѣ навѣдаться подъ значекъ^(*), но на это есть свое время. Изъ разговоровъ съ простолюдинами я вывелъ однакоже заключеніе, что они недовольны сельскимъ и волостнымъ начальствомъ. Въ какой мѣрѣ это справедливо не знаю, но если всѣ въ одинъ голосъ выражаютъ неудовольствіе, мнѣ кажется, здѣсь не должно быть сомнѣнія въ какихъ нибудь весьма уважительныхъ причинахъ. Знакомые мои много мнѣ рассказывали о затаенныхъ прогонахъ, которые слѣдовали жителямъ за подводы, взятые для надобностей военнаго времени. Говорятъ, что деньги эти высланы для раздачи жителямъ, но глѣ и зачѣмъ они остановились, почему не достигли своего назначенія—объ этомъ развѣдывать я не имѣлъ ни времени, ни возможности. Любопытное есть лицо въ Знаменкѣ—крестьянинъ

(*) Въ Новороссіи этимъ можно замѣнить извѣстное выраженіе «подъ елку». По отсутствію ели, мѣстные откупщики надъ питейными домами вывѣшиваютъ на шестахъ бѣлый флажекъ, который издали указываетъ любителю увеселительное заведеніе.

Никита Голубовъ, не собственно какъ личность чѣмъ нибудь замѣчательная — онъ умный расторопный мужикъ какихъ много — но интересенъ собственно по своему процессу съ купцомъ Агарковымъ. Купецъ этотъ самовольно отнялъ у него 75 штукъ овецъ, кажется въ 1841 году, и несмотря на всѣ улики и свидѣтельства, дѣло до сихъ поръ не приведено къ окончанію. Для любопытныхъ прилагаю свѣдѣнія кому подавалъ Голубовъ прошенія:

1842 Апрѣля 7, начальнику днѣпровскаго округа.

1842 Мая 22, ему же.

1842 Декабря 17, въ таврическую палату госуд. имуществъ.

1853 Февраля 25, таврическому гражданскому губернатору.

1843 Августа 15, ему же.

1845 Января 12, ему же.

1845 Января 12, мелитопольскому уѣздному стряпчему.

1846 Февраля 3, мелитопольскому земскому суду.

1847 Февраля 12, таврическому губер. прокурору.

1850 Марта 23, ему же.

1852 Марта 1, ему же.

1854 Мая 6, ему же.

1858 Февраля 13, таврическому гражд. губернатору.

1859 Января 15, ему же.

Не правда ли случай весьма назидательный, свидѣтельствуя о состояніи нашей юстиціи, особенно въ неизвѣстныхъ міру захолустьяхъ. Какъ ни говорите о недостаточности жалованья нашихъ чиновниковъ, о несовершенствѣ законовъ, а подобныя дѣла какъ Никиты Голубова — и имъ нѣсть числа — свидѣлствуютъ о вопіющихъ злоупотребленіяхъ, о неменѣе вопіющемъ равнодушіи къ пользамъ ближняго, и наконецъ о печальномъ сознаніи, что въ приложеніи законовъ существуетъ произволъ, неподверженный строгой отвѣтственности. Если Агарковъ завладѣлъ овцами правильно, оставитъ ихъ въ его владѣніи и обвинитъ Голубова; если послѣдній правъ, заставитъ Агаркова возвратитъ овцы и наказатъ его за самоуправство. Но какимъ же образомъ тянутъ дѣло 17 лѣтъ, упражняясь въ многосложной

перепискѣ, подшивая къ нему разные отзывы, подводя статьи законовъ? Пусть самыя жаркіе защитники нашей юстиціи скажутъ мнѣ только: на какомъ основаніи можно вести столь долго подобное дѣло, и я смирюсь предъ ихъ доводами. Я не адвокатъ Голубова, совершенно не знаю купца Агаркова, не знаю даже кто изъ нихъ правъ, кто виноватъ; но мнѣ хотѣлось бы разяснить хоть для себя: какимъ образомъ всѣ прошенія Голубова принятыя, помѣченныя, переданныя куда слѣдуетъ для зависяшаго распоряженія, не могли до сихъ поръ не только подвинуть дѣло къ окончанію, а даже невозбудили, по видимому, никакого дѣйствія со стороны блюстителей правосудія. Здѣсь главное не личность того или другаго изъ тяжущихся, но фактъ, совершаемый въ наше время, когда отъ всѣхъ только и слышишь громкія слова: истина, добросовѣстность честность и т. п.

Но пора въ дорогу. За селеніемъ на Мамайсуркѣ стоялъ монастырь, отъ котораго остались едва замѣтные слѣды; но онъ не уничтоженъ, а только переведенъ ниже къ Алешкамъ. Видъ отсюда превосходный. Здѣсь плавни принимаютъ необыкновенно широкіе размѣры, я полагаю не менѣе двадцати верстъ, и подъ группами тѣнистыхъ деревьевъ, перерѣзанныхъ протоками, взоръ различаетъ на противоположномъ берегу Покровское и Капуловку—два мѣста памятныхъ въ исторіи Запорожья и описанныя мною въ Морскомъ Сборникѣ 1858. Слѣдуя по берегу надъ Конкой и миновавъ Знаменскую межу, вы вступаете на земли барона Штиглица, которому принадлежатъ четыре деревни сряду: Карайдубинь, Ушкалка, Бабино и Рогачикъ. Последняя эта деревня называется Панскій Рогачикъ, для различія съ огромнымъ казеннымъ селомъ того же имени, расположеннымъ въ степи на чумацкой дорогѣ. Четыре эти деревни не отличаются одна отъ другой ничѣмъ особеннымъ и потому во избѣжаніе повтореній, я скажу о нихъ вообще, что удалось мнѣ замѣтить во время путешествія. Я уже прежде, при описаніи праваго берега, говорилъ довольно подробно о состояніи крестьянъ барона Штиглица, и здѣсь придется сказать тоже самое, а именно, что

нѣтъ ничего утѣшительнѣе какъ жить въ деревняхъ этого помѣщика, гдѣ на людей всегда смотрѣли и смотрятъ какъ на людей, и гдѣ души уважаются какъ человѣческія христіанскія души. Живутъ они вообще хорошо, можетъ быть даже лучше иныхъ казенныхъ, въ особенности тѣхъ, на чью долю выпадаютъ не слишкомъ чистыя личности окружныхъ начальниковъ. Пролетаріевъ, кажется, нѣтъ, ибо у барона Штиглица человѣку, обѣдневшему по какому нибудь несчастному случаю, оказывается помощь разными способами. У барона главное вниманіе обращено на овцеводство, хотя и хлѣбопашество въ довольно большомъ размѣрѣ. Нѣкоторые изъ жителей, слѣдуя примѣру Знаменцевъ, — начали разводить виноградъ, который растетъ успѣшно и обѣщаетъ новый источникъ доходовъ. Днѣпръ подходит здѣсь близко къ Бабиной и Ушкалкѣ, кромѣ того течетъ Конка, соединяясь съ Рогачицкимъ лиманомъ и кромѣ того въ плавнѣ множество озеръ и протоковъ. Рыбы много, и хотя экономія отдастъ главныя мѣста, однако жители могутъ ловить для своего потребленія, чѣмъ они и пользуются, имѣя для всѣхъ постовъ необходимое подспорье. Противъ Карайдубина лежитъ островъ того же названія, принадлежащій Никополю, гдѣ устроенъ очень хорошій рыбный заводъ, содержимый на откупъ никопольскимъ купцомъ Захарченкомъ. Немного пониже Днѣпръ круто поворачиваетъ вправо къ западу и идетъ къ Херсонскому берегу, къ деревнѣ Гирламѣ, образуя если не прямой, то не очень тупой уголъ, что и составляетъ такъ называемое *Кривое Колѣно*, столь страшное для судоходовъ, особенно въ малую воду. При самомъ лучшемъ попутномъ вѣтрѣ, верховомъ или низовомъ, дойдя до Криваго Колѣна, судно спускаетъ паруса и бросаетъ якорь, потому что лавировать нѣтъ никакой возможности, да и нельзя воспользоваться хоть частью вѣтра, ибо по берегамъ растутъ большія деревья. Случается, что на Кривомъ Колѣнѣ суда простаиваютъ недѣлю и болѣе. Тянутся бичевою не было обыкновенія, при томъ же весьма еще недавно приступлено къ очисткѣ бичевника по распоряженію путейскаго вѣдомства, и я не знаю прорублены ли деревья и въ настоящее

время. У праваго берега Днѣпра, при крутомъ поворотѣ постоянно образуются мели. Парходамъ вообще по этой рѣкѣ необходимо имѣть опытныхъ лощмановъ—иначе могутъ случаться неприятыя исторіи. Въ деревнѣ Бабиной живетъ чрезвычайно интересный старикъ Кузьма Хвостенко, которому, по его словамъ, болѣе 90 лѣтъ, и дѣйствительно событія, какихъ онъ былъ очевидцемъ, подтверждаютъ его преклонный возрастъ. Впрочемъ Кузьма еще бодръ, ходитъ довольно прямо, хотя, какъ признается, не можетъ уже пройти версты безъ того, чтобы не присѣсть для отдыха. Какъ всѣ глубокіе старики, Кузьма очень богомоленъ, часто посѣщаетъ Рогачикъ (въ одномъ этомъ селѣ есть только церковь) и смотреть на жизнь съ тѣмъ убѣжденіемъ, что не сегодня, завтра долженъ ее покинуть. Зная это убѣждение и искреннюю религиозность старика, я съ тѣмъ большимъ вниманіемъ прислушивался къ его рассказамъ, увѣренный въ совершенной правдивости сообщенныхъ имъ фактовъ. По малорусскому обычаю, сперва онъ отдѣлывался лаконическими отвѣтами, дышавшими недоувѣрчивостію; но впоследствии мнѣ удалось заслужить расположеніе Кузьмы знаніемъ языка, нравовъ и обычаевъ, знаніемъ по исторіи того, чему онъ былъ свидѣтелемъ, а главное простотою въ обращеніи съ простымъ людомъ, что конечно передано было ему моими хозяевами. Хвостенко сдѣлался разговорчивъ, и его рассказы были для меня весьма любопытны. Жалѣю, что нельзя передать бесѣдъ этихъ цѣликомъ, такъ какъ онѣ выливались по малорусски, ибо все равно—придется прилагать переводъ; а у старика слова необыкновенно своеобразны и не рѣдко попадаются энергическія народныя выраженія. Хвостенко съ отцомъ жилъ въ Копуловкѣ, которая тотчасъ по уничтоженіи Сѣчи какъ изъ земли выросла, и дуже добре было сперва жить, но послѣ паны начали притѣснять народъ. Тогда еще по краю много *вешталось* Запорожцевъ, кто существовалъ *изъ коптыки*, т. е. изъ припасенныхъ денегъ, кто сидѣлъ, по старому, зимовникомъ, а кто просто живилъ на счетъ ближняго. Но разбой или грабежъ послѣднихъ сѣчевиковъ нельзя было под-

вести подъ уровень обыкновенныхъ разбоевъ, потому что въ немъ таились начала особаго направленія. Подобный лугарь не жилъ собственно для пріобрѣтенія денегъ какимъ бы то ни было образомъ, но грабилъ съ разборомъ, преимущественно богатыхъ, да евреевъ, а бѣднымъ удѣлялъ непременно, смотря по возможности. Это были особаго рода коммунисты, оставшіеся вѣрными своему принципу до послѣднихъ минутъ своего существованія. Воспитанный на преданіяхъ матери — Сѣчи, первымъ закономъ которой была ненависть къ Жиду и Ляху, лугарь, при встрѣчѣ съ этими національностями, не задумавшись нападалъ на нихъ, убивалъ безъ пощады и обдиралъ до нитки, позволяя себѣ и жестокость и дикія издѣвки и все что могло только притти въ голову необузданному и звѣрскому самоуправству. Купца изъ Русскихъ грабилъ просто, дѣйствуя угрозами, и въ крайнихъ только случаяхъ, при сопротивленіи, употребляя оружіе. Съ болѣе же простыми дорожными онъ бывалъ снисходителенъ: возьметъ хлѣба или другихъ съѣстныхъ припасовъ, у чумаковъ наберетъ рыбы, соли, потребуетъ немного денегъ и разопьетъ баклагу водки. Кузьма Хвостенко былъ уже *погоничемъ* (*). когда отецъ его задумалъ переселиться изъ помѣщичьяго села на вольныя земли и отправился въ Каменку, описанную въ началѣ этой статьи. Дѣло было осенью (вѣроятно послѣ Юрьева дня, когда крестьяне могли оставлять владѣльцевъ). Въ Каменкѣ старику не посчастливилось. Приближалась зима, крова для семьи никакого не было, и отецъ Хвостенки, прослышавъ, что въ Ушкалкѣ стояла пустая землянка, рѣшился оставить тамъ семейство, а самъ собрался удариться на развѣдки, ниже, въ Казачьи Лагери. Дѣйствительно въ Ушкалкѣ нашлась хорошая землянка, оставленная какимъ то крестьяниномъ, перешедшимъ на вольныя земли, гдѣ старый Хвостенко, оставивъ жену и дѣтей, поѣхалъ въ казачьи лагери

(*) *Погоничъ* собственно погоняльщикъ воловъ у плуга. Если кто говоритъ я уже *бувъ погоничемъ*, этимъ опредѣляютъ возрастъ отъ 9 до 12 или 13 лѣтъ.

записаться въ тамошнее общество. Последнее обстоятельство не представляло никакихъ затрудненій и счастливый отецъ семейства радостно спѣшилъ къ своимъ въ Ушкалку, гдѣ ожидала его однакожь не весьма утѣшительная доля. Экономія князя Вяземскаго арестовала всю его *худобу* (собственно имѣніе, но иногда скотъ, и именно въ этомъ случаѣ надо принять последнее значеніе). Экономія держала худобу Хвостенки около шести лѣтъ подъ присмотромъ, *чтобъ онъ привыкъ и остался въ Ушкалкѣ*. Мѣра дѣйствительно достигшая своей цѣли. «Отъ тоби и перейшли на вольні земли!» выразился Кузьма, ударивъ руками о полы своего кожуха. Интересенъ разсказъ его какимъ образомъ укрѣпляли помѣщики крестьянъ поселившихся на ихъ земляхъ подъ извѣстными условіями, основанными на взаимномъ договорѣ. И теперь крестьяне не знаютъ никакихъ правительственныхъ распоряженій, а въ ту отдаленную эпоху и подавно никому не было извѣстно о готовившейся отмѣнѣ вольнаго перехода. На Таврическомъ берегу, гдѣ помѣщики успѣли занять себѣ огромныя пространства въ лучшихъ мѣстахъ при водѣ, селились п бѣглые крестьяне, и военные дезертиры, и малорусскіе казаки, выходившіе по бѣдности и тѣснотѣ прежнихъ селищъ, и наконецъ мелкопомѣстные дворяне, которые, продавъ свои имѣніица въ Малороссіи, шли въ степи разводить скотъ и заниматься земледѣліемъ, за самую небольшую плату мѣстнымъ владѣльцамъ. Вѣроятно, по стачкѣ съ уѣздными властями, и узнавъ заблаговременно о ревизіи, помѣщики хитро приступили къ дѣлу. Сзывать людей посемейно и записывать ихъ въ ревизію—казалось имъ не благоразумнымъ, но весьма простой причинѣ, что крестьяне, смекнувъ, могли бы разѣйтись кто куда попалю, а потому помѣщики записывали семейства, расспрашивая въ сосѣднихъ избахъ. Ревизскія сказки отправлены по назначенію, народъ ничего не зналъ, какъ вдругъ приходитъ извѣстіе, что гдѣ кто поселился, тамъ долженъ и оставаться и кромѣ того работать барщину. Крестьяне вспоминаясь, не послушались, но какъ нашъ народъ уважаетъ законность, то, считая новый порядокъ притѣсненіемъ помѣ-

щиковъ,—отправили депутатовъ въ алешковскій судъ искать защиты. Въ Алешкахъ приказали выборнымъ возвратиться въ дома и ожидать судъ, который имѣлъ выѣхать. Между тѣмъ паны настоятельно требовали работы и начали уже обращаться съ людьми не попрежнему. Наконецъ пріѣхалъ судъ, но въ сопровожденіи Доновъ (донскихъ казаковъ), которые не успѣли разсѣлать коней, какъ пошли сгонять народъ и заперли въ кошары. Кругомъ поставили караулъ, а остальные Доны бросились въ плавни рѣзать лозу. Судъ между тѣмъ въ помѣщицьемъ домѣ гулялъ съ пѣснями, пляской и бутылки летали за окошки. На утро судовые паны вышли къ народу и старшій велѣлъ стать всѣмъ по сословіямъ. Такъ всѣ и стали: дворяне къ дворянамъ, гетьманцы къ гетьманцамъ и т. д. Опять таки старшій панъ отозвался къ кружку дворянъ.

— Вы дворяне?

— Дворяне.

— Вы знали, что пишется ревизія, — отчего не подавали прошенія на вольныя земли?

— Мы не знаемъ.

— Хорошо. Слушайте же теперь пана и работайте ему панщину.

— Мы сами дворяне и не будемъ работать помѣщику.

— Вы не дворяне, а крестьяне. Такъ не хотите слушаться?

— Нельзя, мы сами дворяне.

— Гей, Доны!

Являлись Донцы, клали дворянъ и сѣкли ихъ безъ милосердія. Который покорялся, того отпускали, а который не покорялся, того сѣкли жестоко, отливая водою.

Дошла очередь до малорусскихъ казаковъ.

— Вы казаки?

— Казаки.

— Вы знали, что пишется ревизія, отчего не подавали прошенія на вольныя земли?

— Мы ничего не слышали, намъ панъ не сказывалъ, а записывалъ насъ обманомъ.

— Вотъ я вамъ дамъ обмана. Теперь вы крѣпостные, слушайте пана и работайте ему панщину.

— Мы люди вольные, царицыны, а пану работать не хотимъ.

Однакоже какъ задали имъ *съкуцію*, они покорились. Бѣглые крестьяне и дезертиры, видя что *непереливки*, согласились. Бѣглыхъ крестьянъ и старыхъ солдатъ оставили, а молодыхъ солдатъ попроводили въ Алешки.

— Такимъ то побытомъ вольные люди сдѣлались панскими! заключилъ Кузьма. И вотъ мнѣ довелось слышать, что милосердый царь опять даруетъ намъ волю. Я можетъ быть и не дождусь, дѣтей у меня нѣтъ, такъ хоть дѣти дѣтей *покоштуютъ* что такое воля на свѣтѣ.

— Правда, дѣдушка, вы будете свободны. Но мнѣ кажется у барона хорошо и крѣпостнымъ.

— О, поддержи его Богъ на свѣтѣ, панъ, какихъ не найдешь, что и говорить.... А воля!....

И старикъ покачалъ головою.

Такъ вотъ какъ прививалось въ Тавріи и вѣроятно во многихъ мѣстахъ Новороссіи, крѣпостное право, за которое сильно ратовали многочисленные поклонники старины и даже нѣкоторые изъ нихъ не стыдились провозглашать печатно, что «крестьяне—ближайшая ихъ семья, божескими и человѣческими законами ввѣренная ихъ попеченію». Крѣпостное право конечно пало безвозвратно, разныя ухищренія иныхъ представителей привилегированнаго сословія не приведутъ къ желанной цѣли—уничтожить рабство на бумагѣ, а на дѣлѣ оставить ту же барщину и ту же личную зависимость; но любопытно и для будущаго сохранить память о томъ какими средствами дѣды наши приобрѣтали себѣ крестьянъ въ концѣ XVIII столѣсія. О фактахъ, подобныхъ описанному, доводилось мнѣ слышать въ разное время, но болѣе какъ о предположеніяхъ, основанныхъ на теоріи вѣроятностей, или какъ о преданіи исказившемъ уже нѣкоторымъ образомъ событіе; но когда рассказалъ мнѣ это очевидецъ и такой разумный, славный

старикъ какъ Кузьма Хвостенко, — я твердо убѣжденъ, что во многихъ мѣстахъ дѣло происходило подобнымъ образомъ.

Хвостенко мнѣ говорилъ также, что на его памяти было еще около Бабиной татарское кладбище, надгробные памятники котораго долго служили матерьялами для разныхъ построекъ.

За Рогачикомъ пересѣкаетъ мѣстность большая балка Чернечья, чрезвычайно каменистая, въ верховьяхъ которой, какъ говорятъ, есть пещера, и гдѣ по преданіямъ былъ какой-то монастырь, но когда—никому неизвѣстно. Переправившись еще черезъ двѣ балки Голую и Пуцину, вы въѣдете въ селеніе Малую Ляпатиху или въ Лепетиху, какъ называютъ официально. При подобныхъ разногласіяхъ я принимаю сторону народа и держусь мѣстныхъ названій. Малая Ляпатиха основана въ началѣ столѣтія выходцами изъ Курской, Полтавской и преимущественно Черниговской губ. Селеніе замѣчательно только тѣмъ, что все построено изъ камня, начиная отъ домовъ до заборовъ и самаго послѣдняго сарайчика, — чему много способствуетъ глубокая балка Пуцина, изобилующая камнемъ. Отъ смѣшенія нарѣчій говоръ образовался немного странный для непривычнаго уха, но замѣтно преобладаетъ акцентъ черниговскій, утратившій впрочемъ свое доегласное о (уо).

Рыболовствомъ здѣсь очень мало занимаются, но земледѣліе и скотоводство даютъ порядочные доходы.

Верстахъ въ десяти ниже лежитъ огромнѣе село Большая Ляпатиха, жители которой состоятъ изъ велико и малорусовъ, и хотя Днѣпръ подходитъ здѣсь прямо къ деревнѣ, однако въ Ляпатихѣ нѣтъ никакого судоходства. Встрѣчая подобное обстоятельство, на такой большой судоходной рѣкѣ какъ Днѣпръ, можно только заключить, что сюда собралось разнородное населеніе изъ степныхъ мѣстъ; я нахожу подтвержденіе этой гипотезѣ въ томъ, что лучшіе рыбаки произошли непременно отъ прирѣчныхъ выходцевъ. Къ Ляпатихѣ пристають лодки, но жители ея не имѣютъ ни одного суденышка, да и грузить хлѣбъ здѣсь единственный торго-

вещь еврей, онъ же и содержатель обывательской почты. Какъ-то грустно смотрѣть на село, кажется съ 3000 жителей, у котораго Днѣпръ подь бокомъ, прямое сообщеніе съ Одессой, хлѣба вдоволь, есть капиталы значительные для крестьянскаго быта, и никакого даже зародыша промышленности. Пусть земляки мои—малоруссы медленны во всемъ и держатся крѣпко дѣдовскихъ обычаевъ, но здѣсь довольно и ведикоруссоѣ—племени промышленнаго: отчего же этотъ застой, эта мертвенная тишь?....

О Большой Ляпятихъ старики рассказываютъ, что она прежде была господская, помѣщика Шуазеля, но со смертью господина, оказавшагося совершенно безъ всякихъ наследниковъ,—отошла въ казну. Здѣсь же Конка падаетъ въ Днѣпръ.

Невдалекѣ лежитъ селеніе Панскіе Каиры или какъ называется официально Князь-Григорьевка г. Рахманова. Мѣсто грустное, не по своему положенію, ибо надъ Днѣпромъ нѣтъ некрасивыхъ мѣстностей, но я не знаю отчего оно наводило на меня безотчетную тоску. Господскій садъ воздѣлывается порядочно и заведенъ уже виноградникъ, доставляющій вино довольно низкаго качества; но у крестьянъ, какъ водится, нѣтъ никакихъ деревьевъ, исключая кое-гдѣ торчашихъ акацій. Рыболовство не значительное. Люди вообще бѣдны и не могутъ похвалиться бытомъ, по случаю стѣсненія отъ экономіи, имѣющей въ виду собственно лишь пользу владѣльца — обычай конечно существующій и во многихъ другихъ имѣніяхъ. Есть крестьяне, у которыхъ, какъ выражаются малоруссы, и *кшки нема у хати* (нѣтъ и кошки въ избѣ), чѣмъ доказывается крайнее убожество, и какъ носится слухъ, вообще обхождение съ людьми весьма не гуманно. Не доѣзжая селенія, противъ балки Широкой, Конка снова вырывается изъ Днѣпра и течетъ уже особо до самой Каховки.

Переѣхавъ балки Каирку и Вербовую встрѣчается селеніе Заводовка князя Кочубея. Помѣщичье хозяйство хорошо устроено, есть небольшое рыболовство, начали заводить виноградъ. Но крестьянамъ чуть ли не хуже чѣмъ въ Панскихъ Каирахъ, покрайней мѣрѣ въ этомъ случаѣ можно основаться

на поговоркѣ: «гласъ народа, гласъ Божій». Помѣщикъ самъ не живетъ здѣсь, а прикащикъ пользуется въ окрестности не хорошею репутаціей. Хотя впрочемъ единственный разъ когда я адресовался за лошадьми въ экономію мнѣ было оказано полное гостепрѣимство, но во первыхъ это было вслѣдствіе генераль-губернаторскаго открытаго листа, а во вторыхъ во владѣльческихъ экономіяхъ дѣлаются всегда распоряженія объ угощеніи проезжихъ. Можетъ быть меня даже сочли чѣмъ нибудь важнѣе становаго. Въ разныхъ концахъ деревни заходилъ я въ избы выкурить сигару, купить молока, попросить изготовить какое нибудь незатѣйливое блюдо, и однажды только попалъ на хозяина, который живетъ еще кое какъ, а остальные изнурены работой и отягощены до чрезвычайности.

Изъ Заводовки дорога тянется по берегу, по большей части по оврагамъ и косогорамъ, надѣлая путешественника толчками. И вотъ наконецъ вы переѣзжаете огромную балку, называемую *Сапатая*, за которой лежитъ большое казенное село Горностаевка. Здѣсь живутъ великоруссы и малоруссы, поселившіеся въ началѣ столѣтія. О названіи села носятъ въ народѣ два преданія. Иные говорятъ, что названо оно такъ по случаю близости окопа, сдѣланнаго генераломъ Горностаевымъ, а другіе, что когда осадчій (Гаврилко) спрешень былъ въ Симферополѣ каково новое мѣсто, выбранное подъ село, то онъ отвѣчалъ: «тамъ только водиться горностаямъ», и будто бы отъ этого произошло подобное наименованіе. Старики впрочемъ утверждаютъ, что новое село долго еще называлось Сапатою, по имени значительной балки, о которой упомянуто выше. Жители занимаются земледѣліемъ и скотоводствомъ. Оба племени, по возможности, держатся своихъ обычаевъ и твердо сохранили свои нарѣчія. Но малыя дѣти говорятъ уже какимъ-то смѣшаннымъ языкомъ, и между послѣдними во время споровъ вырываются выраженія: кацацъ! хохоль! Мазепа! Я замѣтилъ однакоже, что въ Горностаевкѣ кабакъ усерднѣе посѣщается жителями, чѣмъ въ другихъ деревняхъ;—покрайней мѣрѣ сколько я ни

бывалъ здѣсь, у дверей питейнаго заведенія всегда сидѣла толпа, и по разговорамъ видно было, что добрые люди не безъ цѣли заходили къ цѣловальнику. Не относясь никогда къ чиновнымъ простолюдинамъ за свѣдѣнiями, потому что вообще всѣ эти старшины, соцкіе и писаря выводятъ меня изъ терпѣнiя своимъ раболѣпствомъ, я избираю для бесѣдъ своихъ какого нибудь селянина, который не видѣлъ бы во мнѣ чиновника. Последнiй разъ проѣзжая чрезъ Горностаевку, я разговорился съ однимъ малоруссомъ, который, по своему добродушному виду и веселой улыбкѣ, казался мнѣ приятнымъ собесѣдникомъ.

— Скажи пожалуста, началъ я послѣ разныхъ разностей объ урожаѣ, рыбной ловлѣ и т. п., — вы ничего не слыхали о тѣхъ селахъ, которыя дали зарокъ не пить водки?

— Какъ не слыхать — слыхали.

— Кто же вамъ сказывалъ?

— Да цѣловальникъ сказывалъ.

— Быть не можетъ! Самъ цѣловальникъ?

— Да вотъ на прошлой недѣлѣ. Мы зашли съ кумомъ да застали тамъ свата Матвѣя и еще кацапа Еремку...

— Изъ чего же зашла рѣчь?

— Да видите ли, я похвалилъ водку. Точно у насъ водка и забираетъ и не воночая, какъ у другихъ, и таки правду сказать — нѣтъ лучше ни въ Каирахъ ни въ Ляпятихъ.

— Ну?

— А цѣловальникъ и говоритъ: вѣдь вотъ, ребята, примѣромъ нашъ откупщикъ старается, несетъ убытки и ужъ какъ радѣетъ добрымъ людямъ, ну и другіе стараются точно также. «Ну нѣтъ, перебилъ кумъ Степанъ, хоть бы и въ Ляпятихъ, чортъ знаетъ что за водка». — «Бываетъ, молвилъ цѣловальникъ: ну, да безъ этого нельзя. Вотъ, братцы, начали проявляться безбожные люди, которые зарѣкаются не пить водки, да не только сами не пьютъ, а и другихъ вводятъ въ грѣхъ!» — «Какъ, спросилъ опять таки кумъ Степанъ: не пить водки никогда?» — «Не пить и баста». — «Чтожь они пьютъ?» — «А ничего, такъ и пропадають какъ соба-

ки.»—«Ужь подлинно собаки, сказалъ кацапъ [Еремка.]—
«Такъ видите ли, заговорилъ цѣловальникъ, если Боже сохрани и у насъ проявится такой антихристъ, то заплевать ему глаза.»—«И въ расправу потащить, отозвался кумъ Степанъ—это ни на что не похоже.»—«То то же, сказалъ цѣловальникъ: вы, братцы, не слушайте, если кто станетъ вамъ говорить богопротивныя слова.»—«Ещебъ мы послушались, отозвался я, да скорѣе мы откажемся отъ хлѣба, чѣмъ отъ нее. А вамъ случилось видѣть такихъ людей, что не пьютъ водки, спросилъ меня мой собесѣдникъ,—или это только разсказываютъ?»

—Видѣлъ и не одного, отвѣчалъ я, принимая ложь на душу, потому что по моей дорогѣ нигдѣ не попадались вновь появившіяся общества трезвости.

—Чтожь, ихъ начальство принуждаетъ?

—Боже сохрани! сами они добровольно отказываются.

—Такъ стало быть они величайшіе дурни! И таки цѣлое село?

—Цѣлое село какъ есть.

—Ну, а какъ же они, если сойдутся въ расправу по какому нибудь мірскому дѣлу—и тутъ не пьютъ?

—Нѣтъ.

—А на крестинахъ, свадьбахъ, похоронахъ?

—Не пьютъ.

—Такъ это быть не можетъ.

Здѣсь я началъ подробно разсказывать моему новому знакомому все что зналъ объ обществахъ трезвости, и упомянулъ о такихъ, гдѣ крестьяне сговорились не пить собственно въ кабакахъ, но дома употребляютъ по чаркѣ, по другой во время семейныхъ торжествъ, или праздниковъ. Трудно было обратить подобную натуру, какъ мой собесѣдникъ, и если подумать, что бѣднякамъ не только никто не растолкуетъ о вредѣ отъ пьянства, но еще стануть всѣми силами поддерживать пьянство, то не скоро трезвость привьется къ нашимъ простолюдинамъ. Я однакоже попытался (прошу извиненія у

откупщиковъ) еще побесѣдовать съ интереснымъ Горностаевцемъ.

— Почему бы вамъ лучше не пить вина или пива?

— Вино дорого, а пива у насъ нѣтъ, да этимъ и не нальшся.

— Вино совсѣмъ не дорого, а гораздо дешевле водки. Да развѣ же ты непременно пьешь для того, чтобы валяться по улицѣ?

— Когда глотаешь чарку, то никогда и въ голову не приходитъ, что будешь словно свинья лазить подъ плетнями, а тамъ когда разбереть—чортъ знаетъ гдѣ и сила пропадаетъ изъ ногъ. Извѣстно, пьешь для того, чтобъ зашумѣло въ головѣ. Ну, а у васъ какъ пьютъ? вдругъ спросилъ онъ меня и прищурилъ глаза.

— Пьютъ сколько слѣдуетъ.

— Да вы купцы?

— Купцы.

— А откуда?

— Изъ Черноморіи.

— Такъ вы говорите, купцы пьютъ по немногу! Нѣтъ, видѣлъ я какъ въ Каховкѣ пьютъ купцы, только держись. А паны, на что паны,—и тѣ не оставляютъ на доньшкѣ. Ей Богу, иной *набразится* куда хуже нашего брата и на ногахъ не устоитъ и языкомъ не ворочаетъ, такъ что смѣшно смотрѣть, а все командуетъ. Не хотите ли, сходимъ, я васъ *почастую* (попотчую).

— Благодарствуй, я не пью да мнѣ и некогда.

— Только полштофика. Вы мнѣ понравились.

— Не могу, право некогда, спѣшу въ Каховку.

— Жаль, а вы полюбили бы нашего цѣловальника, славный *чоловьяга* (увел. отъ сл. *человѣкъ*).

Послѣ того я взялъ себѣ за правило вездѣ бесѣдовать съ крестьянами о трезвости, и если бы свестъ всѣ мои бесѣды по этому случаю, можно бы напечатать цѣлый томъ самыхъ убѣдительныхъ доказательствъ, какъ многія лица, имѣющія вліяніе, стараются внушить народу, что мысль о трезвости

не только мысль дикая и вельпная, но даже вредная для общественнаго спокойствія.

Изъ Горностаевки, отправляясь по берегу, вы переѣзжаете балку Широкою и потомъ предъ вами покажется большая группа вѣтряныхъ мельницъ. Это огромное казенное село Каиры. Читатель помнитъ, что недавно попадалась уже намъ деревня этого имени. Старожилы говорятъ, что казенные Каиры въ прежнее время назывались *западными*, а панскіе *мечетскими*; нѣтъ сомнѣнія, что въ послѣднихъ сохранились остатки мечети (*). Западныя же Каиры получили названіе оттого, что стоятъ словно въ западнѣ. Здѣсь все малоруссы преимущественно изъ Полтавской губерніи. Изъ числа первыхъ поселенцевъ я знаю одного старика-выходца изъ Кобелякскаго уѣзда, который былъ пѣвчимъ въ Полтавѣ, еще во времена генераль-губернаторства князя Куракина. Онъ рассказывалъ мнѣ о пирахъ и обѣдахъ у тогдашнихъ вельможъ. По его словамъ, во всемъ было великолѣпіе, а *напитки* и *наѣдки* превосходили всякое вѣроятіе—«ни въ сказкѣ сказать, ни перомъ написать». Но онъ и до сихъ поръ не можетъ понять одной странности: пѣвчихъ всегда заставляли пѣть *простыя мужицкія пѣсни*.

— Какіе мы знали концерты, панскіе припѣвы—просто на чудо; нѣтъ, велятъ пѣть *Гриця, Сагайдашнаго, Ой за гаемъ, гаемъ* и разную простоту, что парубки и дѣвчата поютъ на улицѣ.

Рыболовство здѣсь незначительно, хотя и больше рыболововъ, чѣмъ въ прочихъ селеніяхъ. Мнѣ рассказывали старики, что не такъ еще давно въ степи водилось большое число дикихъ лошадей. Впрочемъ, по всему лѣвому берегу Днѣ-

(*) Вотъ что встрѣчается въ Исторіи о казакахъ Запорожскихъ кв. Мышецкаго.

19) Рѣка Мечетная Каиръ разстояніемъ отъ Сухой 20 верстъ. Теченіе имѣетъ изъ степи до Днѣпра 30 верстъ. На оной Мечетной, въ древніе годы, бывало городище и мечеть, татарскаго владѣнія.

20) Рѣка Западная Каиръ, разстояніемъ отъ Мечетной 10 верстъ. Теченіе имѣетъ изъ степи до Днѣпра 30 верстъ (стр. 63).

пра, начиная отъ Знаменки, старожилы упоминаютъ объ этомъ обстоятельстве. Не больше какъ лѣтъ двадцать назадъ у Каирскихъ поселянъ бывали дикія лошади, разумѣется пойманные жеребятами, но онѣ никогда не привыкали къ человеку, а тѣмъ болѣе не годились въ упряжь. Объ этихъ дикихъ лошадяхъ рассказываютъ, что и теперь еще въ глухихъ степяхъ, гдѣ рѣже населеніе—попадаются въ небольшомъ количествѣ. Гдѣ они плодились—неизвѣстно, а видѣть ихъ можно было близъ воды, куда приходили они для водопоя. Обыкновенно цѣлымъ табуномъ кобылицъ, на правахъ султана, завѣдывалъ жеребецъ, который слѣдуя къ водопою и обратно, выскакивалъ всегда на курганы и зорко осматривалъ мѣстность. При малѣйшей опасности онъ угонялъ табунъ далеко въ степь съ неизмовѣрною быстротою. Въ подобномъ косякѣ видали иногда лошадей въ хомутахъ, ибо дикій жеребецъ отбивалъ при случаѣ упряжныхъ кобылъ, которыя, бывъ пущены какимъ нибудь проѣзжимъ на пашу, удалялись отъ дороги.

Въ плавнѣ и теперь еще водятся дикія козы, но мнѣ самому видѣть ихъ не приходилось. Въ концѣ деревни въ плавнѣ замѣтны еще остатки турецкаго моста, о которомъ я упоминалъ при описаніи праваго берега, именно между Бизюковымъ монастыремъ и колоніей Клостердорфомъ. Недалеко врѣзывается въ долину Днѣпра балка Каирка.

Миновавъ небольшую деревеньку помѣщика Бѣлаго, замѣчательную лишь убожествомъ крестьянъ, ободранными избами, да дырявымъ мостомъ, чрезъ который почти невозможно перебраться, вы чрезъ полчаса вѣзжаете въ селеніе Софіевку, принадлежащую г. Мальцову. Здѣсь невольно отдыхаешь душой, потому что по всей деревнѣ построены прекрасныя каменные избы, внутри которыхъ проглядываетъ даже довольство. Сюда переведены великорусскіе крестьяне. Находя сбытъ въ низовьяхъ Днѣпра произведеніямъ своихъ заводовъ, г. Мальцовъ приобрѣлъ это имѣніе съ цѣлю устроить здѣсь складъ желѣза, стекла, посуды, и принялся за дѣло съ своею собственною ему предприимчивостію. По берегу выстроенъ ог-

ромный красивый магазинъ, въ которомъ и помѣщаются всевозможныя произведенія его желѣзныхъ, хрустальныхъ и фарфоровыхъ заводовъ. Кромѣ того положено уже начало лѣсной пристани, какъ я слышалъ, въ видахъ удешевленія лѣснаго матерьяла, который вездѣ вокругъ продается по весьма высокой цѣнѣ. Предпримчивый владѣлецъ хочетъ также держать здѣсь пароходъ, что конечно не представитъ ему большихъ издержекъ, принявъ во вниманіе собственные средства для этого. Говорили мнѣ также, но я не выдаю за достовѣрное, что г. Мальцовъ предполагаетъ исходатайствовать разрѣшеніе на устройство переправы на ту сторону, прямо къ шведской колоніи, чтобы сократить чумакамъ путь и дать имъ возможность обойти каховскіе пески. Для этого нужно насыпать большія дамбы чрезъ плавню, что конечно представитъ большіе расходы,—а чрезъ Днѣпръ буксировать пароходомъ баржи или паромы. Не знаю въ какой мѣрѣ справедливы слухи, но говорятъ, что помѣщикъ не предлагаетъ взимать съ чумановъ никакой платы за переправу, въ томъ вниманіи, что если всѣ обозы направятся по этому пути, то онъ достаточно уже будетъ вознагражденъ покупкою чумаками разныхъ матерьяловъ, склады которыхъ устроятся въ Софіевкѣ. Расчетъ довольно вѣрный. Если держать деготь, веревки, разныя деревянныя издѣлія, нужныя чумаку, съѣстные припасы, табакъ, кое-что изъ одежды, и обувь, то проходъ 200 000 фуръ представитъ большую цифру потребителей. Чумакамъ же нельзя не воспользоваться во первыхъ сокращеніемъ пути, во вторыхъ обходомъ песковъ, а въ третьихъ даровымъ перевозомъ, который для простолюдина все таки имѣетъ свое обаяніе, если бы даже нужно было сдѣлать и лишній десятокъ верстъ. Но повторяю—все это одни слухи, для которыхъ у меня нѣтъ положительныхъ основаній.

Рыболовство здѣсь порядочное, и жители могутъ похвалиться добрымъ бытомъ, потому что ихъ не отягощаетъ владѣльческая экономія.

Изъ Софіевки по не весьма хорошей дорогѣ, перебравшись чрезъ крутой оврагъ, пріѣзжаете вы въ Сомову балку пли

Любимовку, какъ значится официально. Оврагъ называется Сомовой балкой, а потому и селеніе получило подобное названіе. Говорятъ, въ старину эта балка изобиловала водою и въ ней водилось множество сомовъ огромныхъ размѣровъ. Жители занимаются выжиганьемъ извести, на какой предметъ и устроено по балкѣ нѣсколько печей. Рыболовство въ самомъ жалкомъ видѣ, да и то мѣста для этого нанимаются у Шведовъ, которыхъ плавни подходятъ къ самой Конкѣ, текущей вправо у лѣваго берега днѣпровской долины. Жители также стѣснены отсутствіемъ топлива и приобрѣтаютъ его или въ казнѣ или у сосѣднихъ помѣщиковъ.

Ниже, противъ Берислава, лежитъ богатое мѣстечко Каховка, принадлежащее помѣщику Куликовскому, съ хорошою пристанью и весьма развитою торговлей. Каховка на главномъ крымскомъ трактѣ и въ настоящее время важнѣйшій пунктъ собранія чумаковъ, слѣдующихъ въ Перекопъ и обратно. Читатель припомнитъ статью о Бериславѣ, въ которой говорится объ этомъ предметѣ. Владѣлецъ Каховки приобрѣлъ пароходъ, во всю весну буксирующій на баржахъ чумацкіе обозы. Торговля мѣстечка усилилась по этому случаю въ ущербъ Бериславу, о чемъ тоже сказано мною въ своемъ мѣстѣ. Каховка походитъ на порядочный городокъ, чему много способствуетъ поселившееся здѣсь купечество, которое построило дома и магазины, заключивъ условіе съ владѣльческой экономіей. Не говоря о помѣщичьемъ домѣ и вообще обо всей усадьбѣ, есть весьма приличные домики по высокому берегу, вдоль котораго размѣщаются четыре лѣсныхъ двора, доставляющіе строевой матеріалъ далеко въ окрестности. Въ низу же гостинный дворъ и базаръ, гдѣ можно достать все необходимое, и гдѣ непрерывно толпится народъ, потому что на пристаняхъ постоянно работаютъ множество пильщиковъ, преимущественно заходящихъ изъ великой Россіи. Въ Каховкѣ есть почтовая контора и станція, и живетъ приставъ 2 стана Днѣпровскаго уѣзда, которому весьма много работы, особенно во время ярмарокъ (9 Мая) Никольской и (1 Октября) Покровской. Впродолженіе всего времени

путешествія по низовьямъ Днѣпра, мнѣ удалось побывать здѣсь лишь на Никольской ярмаркѣ, и признаюсь, я никакъ не могъ предполагать, чтобы въ мѣстечкѣ Таврической губерніи могъ быть такой огромный стѣздъ торговцевъ и еще съ предметами, на которые трудно разсчитывать большое число покупателей. За мѣстечкомъ, на площади, устроенъ большой гостинный дворъ съ разными подраздѣленіями, который занимается весь пріѣзжимъ купечествомъ, и кромѣ того по всѣмъ направленіямъ далеко въ степь устанавливаются торговцы, такъ что ярмарка, если считать окрестныхъ поселянъ съ возами, — занимаетъ нѣсколько квадратныхъ верстъ, наполненныхъ страшной суетой, гуломъ, говоромъ, крикомъ и вообще кипучей ярмарочной дѣятельностью. Въ такъ называемомъ панскомъ ряду вы найдете магазины изъ Одессы и Херсона съ утонченными предметами роскоши и послѣдней моды нарядами, и здѣсь то встрѣтите прекрасный полъ сѣверной Тавріи. Помѣщики вообще держатся въ центрѣ, возлѣ херсонскихъ лавокъ, на вывѣскахъ которыхъ кромѣ разныхъ товаровъ, значится — торговля иностранными винами. Тутъ же иногда, подъ легкимъ навѣсомъ, происходятъ шумныя и обильныя возліанія Бахусу, а дымъ отъ папиросъ знакомитъ ваше обоняніе съ запахомъ крымскаго и бессарабскаго табаку, который, какъ водится, караямы продаютъ за турецкій къ радости покупателей и еще къ большому собственному удовольствію. Я узналъ, что херсонскіе табачные торговцы привозятъ сюда весь остатокъ отъ своихъ запасовъ, — который не могъ разойтись въ Херсонѣ.

Но публика панскаго ряда не много занимала меня, я преимущественно отправлялся на сѣверный конецъ гостиннаго двора, гдѣ широкая улица трактировъ отдѣляетъ его отъ части черной ярмарки. Здѣсь отъ зари и далеко за полночь неумолкаютъ пѣсни, не перестаютъ танцы подъ звуки иногда раздирательной, но всегда веселой музыки, подъ звонъ стекла и подъ этотъ, ни съ чѣмъ несравнимый гулъ отъ многочисленнаго люду, гулъ, подходящій нѣсколько къ гудѣнію пчелъ, если его слушать издали. Въ этихъ трактирахъ, ог-

ромныхъ холстяныхъ палаткахъ, собирается чрезвычайно разнообразная публика, и крымское вино и разбавленная водка ежеминутно поглощаютъ, мнѣ кажется, большую часть выручки тѣхъ, кто вступаетъ подъ тѣнь гостепріимныхъ заведеній. Покрайней мѣрѣ я не замѣчалъ, чтобы кто изъ посѣтителей пришелъ, выпилъ и тотчасъ же отправлялся къ своему мѣсту. Здѣсь на долго пресѣкается путь и не рѣдко мужикъ съ самой серьезной фізіономіей, вступившій въ заведеніе, по видимому, съ цѣлю взглянуть что тамъ дѣлается и выпить косушку, долго державшійся въ кругу зрителей, мало по малу подвигается къ центру, терлетъ свою суровость и чрезъ нѣсколько минутъ, увлекаемый потокомъ веселья или одури, выбиваетъ трепака и вскидываетъ высоко на воздухъ неуклюжія подошвы своихъ чудовищныхъ сапоговъ. Случалось мнѣ видѣть, что къ подобному импровизированному гулякѣ подходила крестьянка съ сердитымъ выраженіемъ лица и старалась выгнать его изъ этого омута, высказывая не весьма утѣшительныя фразы, но чрезъ нѣсколько времени уже сама топталась на одномъ мѣстѣ подъ тактъ разудалой мелодіи, а потомъ неслась въ вихрѣ одуряющей пляски.

Въ эти трактиры съ утра приходятъ женщины, преимущественно молодыя, принадлежащія къ крестьянскому сословію, но по костюму подходящія къ категоріи городскихъ мѣщанокъ. Въ ихъ движеніяхъ, взглядахъ, — много двусмысленнаго. Какъ видно, между ними и содержателями заведеній заключенъ союзъ, потому что эти сирены неутомимо танцуютъ, начиная спозаранку. Добрый человекъ зашелъ выпить. Пропустивъ косушку, другую, онъ дѣлается впечатлительнѣе къ звукамъ музыки и съ большимъ интересомъ смотритъ на движенія (иногда не весьма скромныя) прекраснаго пола. Какъ не угостить танцовщицъ, а потомъ какъ не пуститься самому показать удалъ. Народъ прибываетъ поминутно, толпа зрителей увеличивается, сирены сибѣяютъ одна другою, и въ то время какъ однѣ сидятъ запыхавшись вѣкругъ стола и вкушаютъ откупной нектаръ въ обще-

ствѣ услужливыхъ кавалеровъ, другія отплясываютъ для улажденія зрителей разные замысловатые танцы, и въ томъ числѣ польку. Но днемъ все это весьма обыкновенно и не стоитъ особеннаго вниманія. Вечеромъ зрѣлище гораздо интереснѣе. Кромѣ того что разгуль шумнѣе, что народу больше, здѣсь появляются и танцоры въ сѣрыхъ барашковыхъ шапкахъ съ бритыми головами, и нѣмецкіе колонисты въ суконныхъ картузахъ, съ бритыми физиономіями. Татары требуютъ національной музыки и упражняются въ одномъ углу, а въ другомъ подгулявшіе нѣмцы кружатся съ необыкновенно комическими движеніями. Иногда невольно или нарочно пьяный татаринъ очутится между колонистовъ и ставъ на голову, выдѣлываетъ въ воздухѣ ногами затѣйливыя па; въ другой разъ проказникъ нѣмецъ заберется къ татарамъ и отплясываетъ, подобравши свои длинныя полы. А вокругъ хохотъ, крикъ, пѣсни, визгъ женщинъ..... И вотъ толпа разступается на обѣ стороны, нѣмцы и татары остановились съ изумленными лицами, двѣ музыки продолжаютъ оглушающія пьесы... а въ дверь ввалился высокій старій чумакъ, весь въ дегтѣ, съ шапкой въ одной, съ батономъ въ другой рукѣ, и пустился въ присядку, понутивъ голову, не обращая вниманія на публику и не рѣдко съ зажмуренными глазами. Публика однакоже пришла въ себя, начинается ропотъ, но чумакъ требуетъ штофъ или два водки, и пей кому только вздумается, а самъ подъ смѣшанные звуки двухъ оркестровъ выбиваетъ гопака, иногда припѣвая: гуляй душа безъ кунтуша и т. д. Всю ночь на пролетъ въ этихъ балаганахъ совершаются гомерическія попойки, но надобно правду сказать, въ числѣ совершающихся сценъ весьма рѣдко происходятъ трагическія, развѣ замѣтны физиономіи съ подбитыми слегка глазами или съ не очень расквашеннымъ носомъ, т. е. до такой степени, что нашъ простолюдинъ не обращаетъ еще вниманія иной разъ по благодушію, другой по отношеніямъ, и наконецъ еще и потому, что слѣдуя ветхозавѣтному правилу воздадь око за око и зубъ за зубъ, въ свою очередь. Женщины здѣсь однакоже не производятъ безпорядковъ, или

лучше сказать не служить предметомъ ссоры между пирующими.

Но противоположной сторонѣ помѣщаются ресторации и чайные трактиры, гдѣ не происходитъ уже оргій, но поглощается чай въ большомъ количествѣ и потребляются разные съѣстные припасы, достигающіе, посредствомъ приготовленія, того отталкивающаго качества, которое можетъ заглушить аппетитъ самаго невзыскательнаго потребителя.

Въ прошломъ году, кромѣ двухъ, трехъ простонародныхъ балагановъ, устроены были циркъ бродячею труппою вольтижеровъ, и прїѣзжалъ звѣринецъ. Въ этихъ двухъ мѣстахъ собиралась публика, въ одномъ удовлетворить своему любопытству, въ другомъ провести вечеръ. Интересно было видѣть передъ звѣринцемъ возлѣ огромныхъ вывѣсокъ, представлявшихъ невозможныхъ дикихъ звѣрей въ разныхъ неестественныхъ позахъ, — какъ толпились степные татары и вели самый одушевленный разговоръ съ свойственною этому народу жестикуляціей. Въ циркѣ тоже иные мурзы (татарскіе помѣщики) наивно выражали свое удивленіе при какойнибудь весьма обыкновенной штукѣ вольтижеровъ. Сами прекрасные наѣздники, мурзы эти неистово кричали въ знакъ одобренія и еще неистовѣ аплодировали, замѣтивъ что этимъ приемомъ прочая публика выражала свое удовольствіе. Впрочемъ, не смотря на аплодисменты, изъ толпы мурзъ вылетали такія выраженія, которыя хотя и цѣликомъ переведены въ народѣ на русскій языкъ, но не произносятся въ какомъ бы то ни было обществѣ.

Но самое живое ярмарочное движеніе происходитъ не здѣсь, не у гостиннаго двора, гдѣ толпятся помѣщики, чиновники, купцы и вообще люди болѣе или менѣе высшаго сословія, — а тамъ въ степи на широкомъ просторѣ, гдѣ тянутся ряды холстяныхъ навѣсовъ и шалашей, подъ которыми разложены простонародные товары и гдѣ стоятъ въ разныхъ направленіяхъ и позахъ и малорусскій возъ и великорусская телѣга и нѣмецкій фургонъ и татарская арба, постоянно не мазаная и всегда скрипячая. Здѣсь то происходитъ любопыт-

ное столкновение различныхъ племенъ, приведенныхъ одною цѣлью—продать дороже, купить дешевле и употребляющихъ всѣ зависящія средства для достиженія этой цѣли. Здѣсь цыганъ обладатель тощаго разбитаго коня желаетъ надуть ловкаго еврея, можетъ быть, конокрада, который въ свою очередь хочетъ сбыть безсильную животину, и оба верхами гарцуютъ къ утѣшенію собравшейся публики. Въ другомъ мѣстѣ приземистый старовѣръ торгуетъ у татарина корову и старается доказать послѣднему, что скотина ровно никуда не годится, а покупаетъ онъ ее только потому что она подходящая. Татаринъ, нахлобучивъ шапку и невзирая ни на какое краснорѣчіе, котораго и не понимаетъ вполнину, твердитъ свое:

— 23 монетъ.

— Да вѣдь посмотри, у нее ребра свѣтятся.

— Можно.

— И нутро должно быть попорчено.

— Можно.

— Ну, отдаешь за 17?

— 23 монетъ.

— Ахъ какой ты! зарядилъ свое и не уступаетъ ни гроша.

Видишь вотъ и шерсть повылѣзла.

— Можно.

— Ну такъ сколько же!

— 23 монетъ.

Старовѣръ плюнетъ и отойдетъ. Но корова его соблазнила, просимую цѣну можно дать безъ убытка, а все таки хочется выторговать.

— Эй, знакомъ, кричитъ онъ возвращаясь, продаешь что ли корову?

— Продаемъ.

— Ну что же крайняя цѣна?

— 23 монетъ.

— Послушай, бери ужъ, такъ и быть, 18.

— Не бери.

— Она совсѣмъ не того, я знаешь купилъ бы потому что

гоию овецъ, такъ вмѣстѣ догнать бы до дому. Возьми 19, знакомъ.

— Не возьми.

— А сколько же крайняя цѣна?

И русакъ протягиваетъ руку. Татаринъ останавливается, думаетъ, почесывается...

— Ну, говори!

— 23 монеть.

Старовѣръ убѣгаетъ съ бранью, но нѣтъ сомнѣнія, что они сходятся гдѣ нибудь и оканчиваютъ дѣло.

Вообще на этой большой площади цѣлый день непроходимая толпа, но движеніе и дѣятельность продолжаются не такъ долго; покрайней мѣрѣ къ 12 числу народа уже очень мало. Кромѣ ресторацій, куда ходятъ нѣсколько высшія сословія, для простонародья готовится съѣстное въ огромномъ количествѣ подъ открытымъ небомъ и заблаговременно пекутся булки и бублики. Благодаря водяному сообщенію, сюда приѣзжаютъ съ этою цѣлью даже обитательницы Никополя и продаютъ цѣлыя горы печенаго хлѣба. Во время ярмарки не меньшая дѣятельность и на лѣсныхъ пристаняхъ, гдѣ приобрѣтаютъ предметы не только первой, но и вопіющей необходимости. Тутъ-то сбывается самый дрянной, никуда негодный лѣсъ, которому безъ ярмарки нѣтъ ходу и здѣсь снова встрѣчаются разныя народности: въ этой суетѣ, съ которою каждый спѣшитъ навалить скорѣе товаръ, — не безъ сценъ и столкновеній. Нѣмецкій фургоны зацѣпился за великорусскую телѣгу, а малорусской возъ не можетъ развѣхаться съ татарскою арбою, запряженною верблюдами, и тутъ-то слышатся выраженія, одно другаго нелепѣе, но вмѣстѣ чрезвычайно понятныя и иногда весьма необходимыя для очищенія загроможденной дороги. Даже флегматическій нѣмецъ хорошо выучился ругаться по русски, конечно произнося инныя фразы собственнымъ выговоромъ и коверкая надежи по обычаю.

У квартиры становаго пристава, который представляетъ здѣсь единственное начальственное лицо, сидятъ нѣсколько

сотскихъ, отмѣченныхъ мѣдными бляхами, и толпится множество народа съ различными просьбами и жалобами. Просители, смотря по важности дѣла, или допускаются къ аудіенціи блюстителя порядка или ожидаютъ большаго выхода. Рѣшенія происходятъ очень скоро, и не рѣдко иной крестьянинъ въ сопровожденіи двухъ сотскихъ отправляется наискосокъ въ избу съ рѣшетчатыми окнами, а другаго тѣже сотскіе ведутъ, невзирая на сопротивленіе, въ глубину двора и выполняютъ словесное приказаніе своего начальника. Купцы въ станovouю квартиру являются передъ ярмаркой и по окончаніи, — первый разъ, какъ говорятъ они, съ нашимъ почтеніемъ, — а второй, поблагодарить за хлѣбъ за соль. Но на ярмарку пріѣзжаютъ и другія власти земской полиціи: исправникъ, непремѣнный застѣдатель и стряпчій, которые всѣ болѣе или менѣе имѣютъ вліяніе какъ на ярмарку, такъ и на самаго становаго, хотя послѣдній и распоряжается словно полновластный хозяинъ.

По вечерамъ все мѣстечко кипитъ движеніемъ, потому что въ каждомъ домикѣ и каждой избѣ набито постояльцевъ, и есть помѣщенія, въ окнахъ которыхъ свѣтъ не угасаетъ цѣлую ночь, гдѣ раздается веселый говоръ, пѣсни, а иногда и крики, сопровождаемые рукопашнымъ боемъ.

Но Каховка и безъ ярмарки, особенно лѣтомъ, полна народу: на базарѣ ея толпятся чумаки, а на пристани сотни пильщиковъ, которые пѣснями своими оживляютъ весь этотъ берегъ. Здѣсь грузятся суда, весною приходятъ барки и плоты, и съ открытіемъ навигаціи пароходъ начинаетъ свои рейсы въ Бериславъ и обратно подъ начальствомъ флотскаго офицера.

Противъ Каховки на Днѣпрѣ сохранился небольшой островокъ, ежегодно размываемый водою, на которомъ прежде былъ турецкій укрѣпленный городокъ. И теперь еще видны слѣды каменнаго фундамента. Не далеко отъ этого мѣста Кюнка впадаетъ въ Днѣпръ и снова выходитъ изъ него, — откуда и слѣдуетъ отдѣльно до самаго Лимана. Мѣсто по бе-

регу ея называется Таванью, отъ имени когда-то бывшаго здѣсь города Тавани.

Жители Каховки, хотя и принадлежатъ къ земледѣльческому классу, но большая часть ихъ усвоили уже нравы и обычаи мѣщанъ—небольшихъ городковъ нашихъ. Женщины почти всѣ ходятъ въ ситцевыхъ платьяхъ и башмаки у нихъ не служатъ только роскошью, но перешли въ необходимость. Пѣсни поются преимущественно солдатскія или тѣ которыя встрѣчаемъ въ новѣйшихъ пѣсенникахъ. Есть крестьяне зажиточные, да и вообще всѣмъ большимъ подспорьемъ служатъ многолюдныя ярмарки.

Слѣдуя изъ Каховки ниже и миновавъ мѣсто гдѣ первоначально стоялъ этотъ городокъ—лежитъ деревня Британъ, тоже г. Куликовского, гдѣ жители занимаются хлѣбопашествомъ. Владѣльческой экономіи принадлежатъ рыбныя ловли.

Не много дальше небольшая помѣщичья деревенька Анисовка,—а за нею верстахъ въ четырехъ по берегу, окруженный садами, стоитъ Корсунскій монастырь, главы котораго видны изъ далека, по какой бы вы дорогѣ ни ѣхали: изъ Каховки, казачьихъ лагерей, или изъ Маячки, огромнаго казеннаго села, лежащаго въ глубинѣ степи и населеннаго преимущественно великоруссами. Монастырь этотъ былъ основанъ знаменскими старообрядцами и долго служилъ прибежищемъ для ихъ иноковъ и старцевъ, которые, какъ говорить молва, собирались здѣсь въ большомъ количествѣ. Но въ прошлое царствованіе обитель эта обращена въ православную, книги и утварь переданы въ Знаменку, а монахи, кто хотѣлъ—остаться, перешли въ православіе,—кто же не хотѣлъ отправились по разнымъ скитамъ и пустынямъ. Теперь въ монастырѣ около 40 монаховъ, которымъ именно только жить да Бога хвалить. Земли у нихъ очень много, такъ что, независимо отъ прекраснаго хозяйства, Корсунскій монастырь отдаетъ еще поля свои подъ баштаны (бакши) окрестнымъ жителямъ. Луга и плавни здѣсь превосходные, что даетъ возможность держать скотоводство въ большомъ

размѣръ, а рыбныя ловли чуть ли не лучшія по всему этому берегу. Монастырь содержитъ рыбацью артель, которую удовлетворяетъ половиной улова. Сады прекрасныя, и начинаютъ съ успѣхомъ разводить виноградники. О садахъ монахи прилагаютъ особенное попеченіе, и раннею весною видѣлъ я больше сотни дѣвушекъ изъ окрестныхъ селеній,—которыя постоянно занимаются обработкой довольно хорошей почвы. Община эта пользуется еще со временъ Императора Александра I полученіемъ 30,000 пудовъ соли безъ акциза, которую разумѣется продаютъ, потому что подобное количество не можетъ быть потреблено всѣми вообще монастырскими жителями. Еще здѣсь есть одна особенность, которую, какъ ни старался, но не могъ я узнать официально—это сословіе монастырскихъ служителей. На какомъ законѣ основано, когда издано постановленіе—не знаю, но мнѣ говорили, что въ монастырь поступаютъ рабочими тѣ изъ окрестныхъ казенныхъ крестьянъ, которые бывъ на очереди въ рекруты, не могли, по какому нибудь физическому недостатку, поступить въ военную службу. Люди эти переселяются въ монастырь, гдѣ внѣ ограды построены избы, и живутъ пока не выйдетъ узаконенное время. Впрочемъ эти рабочіе не жалуются на свою судьбу и говорятъ что имъ *можно жить*, а это много значить на языкѣ простолюдина. Тутъ же внѣ ограды стоитъ гостинница съ нѣсколькими номерами, которыми завѣдуетъ гостинникъ, пожилой послушникъ. Обязанность его состоитъ накормить, напоить и пріютить всякаго странника, что и выполняется буквально. Я самъ пользовался этимъ гостепріимствомъ, не предъявляя никакихъ бумагъ и не подвергаясь никакимъ вопросамъ: кто, откуда, чинъ, званіе и т. п. Но видно братія трапезуетъ прилично, потому что гостинникъ приносилъ мнѣ превосходный борщъ, вкусную кашу, плававшую въ маслѣ и необыкновенно жирную рыбу; о хлѣбѣ я уже не говорю, какъ о предметѣ, приготовляемомъ въ монастыряхъ въ совершенствѣ. Монахи народъ видный, рослый и пользующійся у купцовъ окрестныхъ городковъ и мѣстечекъ хорошей репутаціей. Купцы съ супругами и семей-

ствами ѣздить сюда на богомолье и нѣкоторые изъ нихъ усердствуютъ благолѣпію храма. Въ плавнѣ въ лѣсу поставлена небольшая церковь въ родѣ пустыни. Историческихъ рѣдкостей нѣтъ никакихъ, по крайней мѣрѣ такъ сказывалъ мнѣ архимандритъ, которому конечно извѣстно все относящееся до вѣрной ему обители.

Ниже, верстахъ въ двѣнадцати или въ пятнадцати—большое село государственныхъ имуществъ Казачьи лагери, возникшее въ концѣ прошлаго столѣтія. О названіи этомъ рассказываютъ двойко: одни производятъ его отъ лагеря, которымъ стояли казаки во время крымскаго похода, а другіе говорятъ, что сюда ушли Запорожцы, обманувъ Текелія и сели лагеремъ. Старики передавали мнѣ одинъ фактъ изъ жизни первоначальныхъ поселенцевъ, въ справедливости котораго, конечно, ручаться я не могу, но добрые и простые люди говорили о немъ какъ о событіи, не подлежащемъ сомнѣнію. Сначала шелъ сюда всякій сбродъ и вольные люди, и бѣдные господскіе крестьяне и наконецъ военные дезертиры. Женщины тоже стекались изъ разныхъ мѣстъ, Богъ ихъ знаетъ какого происхожденія. Когда собралось довольно народу обоюга пола, осадчій разсудилъ, что не мѣшало бы привести населеніе въ порядокъ, и первымъ стремленіемъ къ этому было—заставить вступать въ бракъ переселенцевъ, жившихъ не весьма законно въ этомъ отношеніи. Для порѣшенія дѣла за однимъ разомъ онъ употребилъ слѣдующую штуку. Созвавъ народъ на площадь, онъ прочелъ приличную рѣчь, подкрѣпивъ ее текстомъ изъ св. писанія «не подобаетъ бити челоуѣку одну» и посоветовалъ жениться какъ можно скорѣе, чѣмъ самымъ формировались бы прочныя хозяйства. Разскачикъ при этомъ замѣтилъ: «Жінкы заразъ и обізвались!» Совершать сватовство обычнымъ порядкомъ не приходилось, потому что много потребовалось бы времени и легко могли произойти раздоры, и оттого необходимо было дѣйствовать иначе. Конечно въ деревнѣ были люди дѣйствительно женатые еще до переселенія,—но эти не шли въ расчетъ. Отдѣливъ свободныхъ мужчинъ и женщинъ и отозвавъ первыхъ

подальше, онъ снялъ съ нихъ шапки и перемѣшавъ положилъ въ рядъ; послѣ этого каждой женщинѣ велѣлъ выбирать шапку, хозяинъ которой и долженствовалъ быть мужемъ избравшей. При этомъ происходили интересныя сцены: женщины бросались на шапки, которыя были покрасивѣе, а случалось, что самая лучшая шапка принадлежала уроду! Но дѣлать нечего—суженаго конемъ не объѣдешь. Счастливыя пары вѣнчались въ Алешкахъ. Первоначально эти браки были однакоже не совсѣмъ крѣпки: очень часто происходили самовольные разводы, мѣны женами и т. п., пока не выстроилась церковь и дѣло не приняло болѣе правильнаго порядка.

Селеніе служитъ пунктомъ погрузки крымской соли для купцовъ херсонскихъ, николаевскихъ и вознесенскихъ. Вслѣдствіе этой торговли мѣстные крестьяне начали заниматься судоходствомъ и судостроеніемъ. Въ настоящее время въ Казачьихъ лагеряхъ 7 мореходныхъ лодокъ (требакъ) и три дуба. Прилагаю списокъ.

| | | Лодки. | Количество груза. |
|----|------------------|-------------------------|-------------------|
| 1) | Вольный штурманъ | Константинъ Масловскій. | 900 четвер. |
| 2) | » | Кондратъ Ильинъ . . . | 800 » |
| 3) | » | Ульянъ Кудасъ . . . | 600 » |
| 4) | » | Федоръ Кушниръ . . . | 600 » |
| 5) | » | Федоръ Кудасъ . . . | 500 » |
| 6) | » | Игнатъ Бондаренко . . | 450 » |
| 7) | » | Василій Жолуденко . . | 450 » |

Дубы.

| | | | |
|----|------------------|-------------------------|-------|
| 1) | Вольный штурманъ | Савва Федоровъ. . . | 300 » |
| 2) | » | Порфеній Степановскій . | 300 » |
| 3) | » | Харитонъ Кровченко. . | 260 » |

Кромѣ того еще строится три лодки.

Независимо отъ перевозки соли, судохозяева ищутъ фрахту въ Бериславѣ, Херсонѣ, Николаевѣ и Вознесенскѣ. Порядочное судно доставляетъ хорошій заработокъ.

Казачелагерскіе крестьяне стѣсняются недостаткомъ земли и совершеннымъ отсутствіемъ плавни. Почва у нихъ весьма песчаная, и пески приняли такой характеръ, что не рѣдко

засыпають удобныя поля на большое пространство. Въ последнее время впрочемъ принялись за посадку красной лозы, которая, укрѣпляя почву, не допускаетъ пески засыпать окрестность. Относительно плавень идетъ дѣло. Помѣщики правой стороны Днѣпра (Херсон. губ.) захватили поемные луга, и какъ казачелагерцы протестовали, а помѣщики не могутъ представить плановъ,—то дѣло и ведется такимъ образомъ, что трудно добиться настоящаго смысла. Лѣса однакоже до рѣшенія взяты подъ казенной присмотръ (такъ мнѣ рассказывали), и любопытнѣе всего, что сами же казачелагерцы должны беречь ихъ, а помѣщики, по ихъ словамъ, не стѣсняются и рубятъ словно свою собственность. Это я слышалъ въ 1858 и настоящемъ году, и видѣлъ весною въ Херсонѣ казачелагерскихъ повѣренныхъ, которые, кланяясь вездѣ, просили, чтобъ имъ хоть сказали—гдѣ же находится ихъ дѣло. Они жаловались всюду и, гдѣ только можно, посылали прошеніе въ Петербургъ, и изъ министерства, говорятъ предписано таврической палатѣ снестись съ херсонскою по этому предмету. Старики просили моего содѣйствія, но я ровно ничего не могъ сдѣлать, и какъ ни сильно было мое любопытство, однакоже ничего не могъ я узнать положительно. Въ то время губернаторъ былъ очень боленъ и вскорѣ умеръ, мнѣ указала надобность выѣхать изъ Херсона и я не знаю съ чѣмъ возвратились ходатаи, которымъ процессъ уже стоитъ не мало. Дѣло понятно, что бѣдняки правы. Граница обѣихъ губерній по срединѣ Днѣпра,—слѣдовательно какимъ же образомъ жители праваго берега владѣютъ пловнями на лѣвомъ по самую Конку, которая притомъ уже съ лѣвой стороны! Кажется, что въ заключеніе всего казачелагерцамъ придется вѣдаться формою суда—обстоятельство весьма обыкновенное, но вмѣстѣ подающее надежду объ окончаніи процесса развѣ въ будущемъ поколѣніи.

СООБРАЖЕНІЯ ОБЪ УСТРОЙСТВѢ МОРСКАГО ВОСПИТАНІЯ

ВЪ РОССІИ НА НОВЫХЪ НАЧАЛАХЪ.

(Сообщено адмираломъ графомъ Путятынымъ).

Высшее морское начальство, имѣя въ виду преобразование морскихъ учебныхъ заведеній, какъ не вполне соответствующихъ цѣли, уже нѣсколько лѣтъ тому назадъ возбудило вопросъ о возможно-лучшемъ воспитаніи.

По этому поводу въ Морскомъ Сборникѣ неоднократно появлялись замѣчательныя статьи о необходимыхъ условіяхъ основательнаго образованія.

Теперь, когда морское начальство приступаетъ къ дѣятельнымъ мѣрамъ относительно приведенія предположеній своихъ въ исполненіе, кажется не лишнимъ будетъ разсмотрѣть вполне вопросъ о необходимыхъ условіяхъ *общаго* и *спеціальнаго* образованія для готовящихся къ морскому поприщу.

Съ этою цѣлю и съ желаніемъ вызвать отзывы лицъ просвѣщенныхъ и опытныхъ въ педагогикѣ и морскомъ дѣлѣ, излагаются въ нѣсколькихъ статьяхъ тѣ соображенія, которыя могутъ служить основаніемъ въ дѣлѣ преобразованія морскихъ училищъ.

СТАТЬЯ ПЕРВАЯ.

Сколь ни разнообразны условія и потребности государственнаго быта, и соответственно сему, сколь ни различны цѣли общественнаго воспитанія, но есть одна цѣль общая и необходимая всякому воспитанію.

Въ истинности этой мысли убѣдиться не трудно: стоитъ только всмотрѣться въ способъ раскрытія человѣческаго духа и отношеніе онаго къ воспитанію, а съ другой стороны вникнуть въ тѣ требованія, исполненіе которыхъ возлагается на всякое общественное воспитаніе церковію, государствомъ и семействомъ,—этими тремя великими обществами, дѣятельнымъ членомъ которыхъ долженъ быть всякій воспитываемый.

Психологическія наблюденія показываютъ, что душа человѣческая, по благой волѣ Творца, обогащена многоразличными дарами. Ей прирождены и способности интеллектуальныя, посредствомъ которыхъ человѣкъ пріобрѣтаетъ познанія, мыслить, судить, понимаетъ, представляетъ, запоминаетъ,—и способности религіозныя, которыя говорятъ человѣку о его Творцѣ и влекутъ къ нравственному единенію съ Нимъ, давая чувствовать, что въ этомъ единеніи заключается источникъ великаго и безконечнаго блага,—и способности моральныя, которыя опредѣляютъ практическую дѣятельность человѣка, внушая ему что добро и что зло, и въ какихъ отношеніяхъ онъ долженъ быть къ тому и другому. Такъ разнообразны силы и способности человѣческаго духа!

Но въ этомъ богатствѣ душевныхъ даровъ, въ этомъ ихъ разнообразіи нѣтъ ничего излишняго и не необходимаго для человѣка. Творческою премудростію каждой способности дано свое назначеніе, и потому нѣтъ ни одной, которая не стремилась бы къ дѣятельности; каждая способность поставлена въ тѣсной связи съ другими, и потому дѣятельность одной полна и совершенна только тогда, когда дѣйствуютъ другія силы душевныя.

Составляя цѣльность человѣческой природы и достоинство ея, всѣ эти силы и способности человѣческаго духа не могутъ однакожь сами по себѣ раскрыться въ надлежащей полнотѣ и правильности. Какъ все ограниченное и несовершенное въ мірѣ, онѣ, въ первое время своего пробужденія и послѣдующаго развитія, могутъ впадать въ ту разногласность дѣйствованія, въ которой одна способность случайно можетъ замолкнуть или же дѣйствовать слабо, другая—усилиться въ ущербъ про-

чимъ способностямъ, иная же — принять ложное направленіе. Потому душевнымъ силамъ необходимы поддержка и полное содѣйствіе; потому-то онѣ ввѣряются попеченію воспитанія.

Что же должно дѣлать воспитаніе?

Очевидно, оно, какъ бы специально ни было, не можетъ распоряжаться ввѣреннымъ ему богатствомъ по своему произволу и усмотрѣнію; оно не имѣетъ права выбирать одну какую нибудь сторону способностей душевныхъ, и развивать избранныя способности предпочтительно предъ другими, единственно въ видахъ приготовленія къ специальнымъ занятіямъ; тѣмъ болѣе не имѣетъ права ограничиваться сообщеніемъ однихъ познаній по тому же побужденію, и оставлять какъ бы въ сторонѣ должное образованіе душевныхъ способностей, или касаться онаго только мелькомъ, мимоходомъ. Напротивъ, всякое воспитаніе, приготовляетъ ли оно военнаго, или моряка, или другаго какого специалиста, кореннымъ закономъ человѣческаго духа обязывается содѣйствовать всѣми мѣрами полному и правильному раскрытію всѣхъ душевныхъ силъ и способностей интеллектуальныхъ, религіозныхъ и моральныхъ. Это его долгъ, это сущность воспитанія.

Выполненія этого долга требуетъ отъ всякаго воспитанія прежде всего то первое великое общество, членомъ котораго долженъ быть всякій изъ воспитывающихся въ христіанскомъ государствѣ—церковь.—Она, сохраняя завѣщанную ей кроткую снисходительность, хотя и не отвергаетъ приходящихъ къ ней въ простотѣ и приносящихъ даръ простой вѣры и нравственности, но въ то же время, строже по отношенію къ тѣмъ, на долю которыхъ выпало быть образованными. Молитвами своими вспомошествовая имъ расти и укрѣпляться духомъ во всей его цѣльности, во всей совокупности его силъ и способностей, церковь отъ получившихъ образованіе требуетъ уже вѣры съ разсужденіемъ, нравственности сознательной. И потому благословенно предъ судомъ ея то воспитаніе, которое взявшись быть пѣстуномъ, не поставило своею обязанностію самовольно распоряжаться душевнымъ богатствомъ своего питомца, не воспользовалось его слабостію, чтобы оставить безъ

употребленія нѣкоторые дары его, но постаралось развить всѣ силы души, и религіозныя и интеллектуальныя и моральныя.

Попеченія о такомъ полномъ развитіи всѣхъ душевныхъ способностей требуетъ отъ всякаго воспитанія и государство. Оно призывая человѣка къ исполненію той или другой служебной обязанности, хочетъ найти въ немъ не одни только познанія, не одну специальность, но, въ видахъ осуществленія своей цѣли—благосостоянія подданныхъ, желаетъ, чтобы призванный и приготовленный воспитаніемъ былъ человѣкъ развитый умственно, и потому чуждый односторонности въ своихъ взглядахъ и сужденіи, былъ человѣкъ вѣры, съ развитымъ сердцемъ, съ нравственнымъ характеромъ, и потому безкорыстный и честный въ служебной дѣятельности, одушевленный желаніемъ пользы государственной.

Третье общество—семейство, членомъ и даже главою котораго предстоитъ быть почти каждому изъ воспитываемыхъ, также имѣетъ право предъявлять свои требованія воспитанію. Чего же оно требуетъ отъ него, чего ожидаетъ? Того же самаго, чего церковь и государство. Иначе и быть не можетъ. Скажите, благополучно ли вполнѣ то семейство, глава котораго хотя и способенъ на извѣстнаго рода дѣятельность, чтобы пропитывать данныхъ ему Богомъ, но въ тоже время такъ не много развитъ въ умственномъ отношеніи, что далѣе круга своихъ служебныхъ обязанностей, какъ говорится, и ступить не умѣетъ? Еще болѣе, счастлива ли та семья, отецъ которой хотя и уменъ, и въ специальномъ дѣлѣ господинъ, но сердца въ немъ нѣтъ, вѣры мало? Отвѣтъ понятенъ самъ собою.

И такъ всякое воспитаніе, какъ бы оно специально ни было, не можетъ ограничиваться одною специальною цѣлію, но соотвѣтственно способу раскрытія человѣческаго духа, и тѣмъ требованіямъ, исполненіе которыхъ возлагается на него, имѣетъ другую необходимую цѣль—развить всѣ душевныя силы и способности воспитанника и, чрезъ то, приготовить въ немъ человѣка-христіанина въ полномъ смыслѣ сего слова.

Главные средства, которыя служатъ къ достиженію сей великой цѣли, одни для всякаго воспитанія,—это: религія, обученіе и дисциплина. Первая постепенно сообщаетъ святыя истины вѣры и развиваетъ благочестивыя наклонности и всѣ добродѣтели христіанскія, чрезъ что постепенно совершенствуются сердце и совѣсть; второе въ надлежащей мѣрѣ и степени знакомитъ съ общими человѣческими познаніями, чрезъ что получаетъ развитіе умъ со всѣми мыслительными способностями; послѣдняя образуетъ и утверждаетъ расположеніе къ порядку и повиновенію правиламъ, чрезъ что начинаетъ укрѣпляться воля и получаетъ образованіе характеръ.

Всѣ эти средства, въ соединеніи конечно съ попеченіемъ о тѣлесномъ развитіи, по справедливому изрѣченію древнихъ: «въ здоровомъ тѣлѣ умъ здоровый», стремятся къ одной цѣли—развить всѣ способности душевныя, хотя каждое порознь имѣетъ свое особенное назначеніе, свою особую цѣль. Равнымъ образомъ всѣ они столь необходимы, что, съ преобладаніемъ одного средства и ослабленіемъ другихъ, цѣль воспитанія не осуществляется. Такъ, если возобладаетъ обученіе, остаются безъ надлежащаго раскрытія: сердце, совѣсть, воля; усилятся ли дисциплина, тогда не получаютъ должнаго развитія силы ума и сердца. Даже и въ томъ случаѣ, когда единственнымъ средствомъ общественнаго воспитанія будетъ служить религія, столь благодѣтельная для человѣка всегда, и особенно во время воспитанія, цѣль послѣдняго осуществится не вполне, какъ признаютъ это всѣ благомыслящіе люди; тогда разовьются въ воспитанникѣ способности религіозныя, но, при семъ, не получатъ онъ вполне того, что даетъ въ особенности обученіе. Только употребленныя вмѣстѣ, эти средства способствуютъ общественному воспитанію вполне достигать своей цѣли.

Осуществленіе этой цѣли, равно и употребленіе указанныхъ средствъ къ достиженію оной, должно начинаться въ тѣ годы, когда вообще приступаютъ къ обученію мальчика, т. е. *образованіе общее должно предшествовать всякому спеціальному*. Этому требуетъ съ одной стороны слабость душевныхъ способностей во время перваго ихъ раскрытія, по которой онѣ не могутъ,

какъ упомянуто выше, полно и правильно развиться сами собою, и требуютъ содѣйствія къ тому. Съ другой стороны въ отроческіе годы человѣкъ бываетъ особенно впечатлительнъ и воспримчивъ, такъ что направленіе, полученное имъ въ молодости, почти всегда остается неизмѣннымъ въ продолженіе всей остальной его жизни по тому же закону, по которому всякое растеніе съ такою твердостью удерживаетъ данное ему во время перваго роста направленіе, что сгорѣе сломится, нежели перемѣнитъ оное. Потому-то воспитаніе и должно дорожить этими годами слабости душевныхъ способностей, этимъ временемъ дѣтской воспримчивости, для осуществленія своей необходимой цѣли. Позже оно не достигнетъ ее. Однѣ способности, соотвѣтственно той или другой цѣли спеціальнаго образованія, раскрываемыя предпочтительно предъ другими душевными силами; одни познанія, исключительно сообщаемыя, останавливать на себѣ все вниманіе воспитываемаго, и не дадутъ мѣста раскрытію прочихъ силъ, усвоенію прочихъ познаній. И засвѣтили бы въ духѣ человѣческомъ полнымъ свѣтомъ всѣ силы его, какъ звѣзды на ясномъ небѣ, но успѣла, такъ сказать, набѣжать односторонность и, какъ туча, омрачила полный блескъ и свѣтъ. Вотъ почему общее образованіе должно предшествовать всякому спеціальному.

Можетъ быть скажутъ, что это предвареніе спеціальнаго образованія общимъ отниметъ нѣсколько лѣтъ у перваго и тѣмъ причинитъ ему вредъ. Правда, что спеціальное образованіе, и особенно то, которое начинаетъ вырабатывать изъ мальчика спеціалиста чуть не съ пеленокъ, должно уступить общему образованію не мало лѣтъ, но не бойтесь, отсюда не произойдетъ не только никакого вреда для спеціальнаго образованія, напротивъ общее образованіе принесетъ несомнѣнную пользу всякому спеціальному.

Спрóсите: какую?

Случалось ли вамъ видѣть взрослого даровитаго мальчика, изучающаго какое нибудь спеціальное дѣло не по призванію къ нему, не по душевному сочувствію, а потому что родительское «авось», вызванное предписаніемъ того или другаго

спеціального заведенія о поступленіи въ него въ раннихъ лѣтахъ, съ пеленокъ предназначило его къ этому труду? Безъ сомнѣнія случалось. Что же вы видите? Мальчикъ учится, а впередъ не двигается, хотя и даровитъ: наука ему какъ то не дается, и охоты къ ней нѣтъ. Понимаетъ это мальчикъ, но въ тоже время, чувствуя въ душѣ глубокое желаніе къ занятіямъ, сознаетъ, что если бы его заставили заниматься другимъ дѣломъ, не такъ бы оно пошло у него. И задумывается мальчикъ, какъ бы оно пошло; вмѣстѣ съ этимъ задумывается и наука, ему предназначенная. Мальчика бранятъ, пожалуй наказываютъ за безуспѣшность, приговаривая, что у него и способности есть. Мальчикъ принимается снова за немилую ему науку, но скрѣпя сердце: ему несносно, что заставляютъ заниматься такимъ дѣломъ, къ которому душа не лежитъ. Какіе должны произойти и происходить отсюда результаты—это понятно. Между тѣмъ, предварите спеціальное образованіе общимъ и вы увидите совершенно иное явленіе. Въ то время, когда общее образованіе, при помощи вышеуказанныхъ средствъ, будетъ трудиться надъ развитіемъ всѣхъ душевныхъ способностей мальчика, въ немъ точно и ясно опредѣлится призваніе къ дѣятельности того или другаго рода. Тогда уже не будетъ нужды и мѣста родительскому авось; тогда и спеціальное образованіе необходимо пойдетъ успѣшнѣе, ибо оно, имѣя подъ своимъ руководствомъ мальчиковъ дѣйствительно призванныхъ къ извѣстнымъ занятіямъ, найдетъ въ своихъ питомцахъ несравненно болѣе склонности къ нимъ, охоты и рвенія, нежели сколько находитъ въ тѣхъ, которые имѣютъ призваніе къ другимъ занятіямъ.

Но этимъ услуга общаго образованія спеціальному не ограничивается. Первое принесетъ послѣднему несомнѣнную пользу и въ томъ отношеніи, что воспитанникъ приступитъ къ спеціальному образованію съ развитыми, сколько позволятъ лѣта, способностями интеллектуальными. Естественно, что въ этомъ случаѣ онъ скорѣе и легчѣ будетъ понимать всякую спеціальную науку, получить возможность глубже и основательнѣе изучать ее, будетъ въ состояніи самъ обсуж-

дать нѣкоторые вопросы изъ науки, и, слѣдовательно избѣгнуть того печальнаго положенія принимать все на вѣру, запоминать безъ глубокаго размысленія и собственнаго изслѣдованія, въ какомъ находится всякій мальчикъ, воспитаніе котораго начато прямо съ спеціальнаго обученія. Тогда всѣ спеціальныя познанія, рационально принятыя и усвоенныя, глубоко западутъ въ его душу, разцвѣтутъ и принесутъ плоды въ такомъ изобиліи, какое всегда бываетъ на нивѣ, вполне удобренной трудами сѣятеля прежде, нежели посѣяны на ней сѣмена тѣхъ или другихъ растеній.

Наконецъ, не надо забывать, что воспитанники прошедшіе предварительно курсъ общаго образованія и потомъ уже приступившіе къ спеціальному, будутъ имѣть довольно значительный запасъ общихъ познаній, чтобы украсить оными спеціальное образованіе и быть людьми образованными, и сверхъ сего на столько будутъ развиты въ религіозномъ и нравственномъ отношеніяхъ, что сами будутъ чувствовать нужду итти далѣе въ этомъ направленіи во время спеціальнаго образованія.

Столь велики и важны услуги общаго образованія для всякаго спеціальнаго. Отсюда, если итти далѣе, если перенестись мыслію къ тому времени, когда юноша, получивъ вполне основательное и истинное общее образованіе, окончитъ и спеціальное, и приступитъ къ служебной дѣятельности, какая свѣтлая представляется картина! На службѣ государственной встрѣчаются уже не только воинъ, не только морякъ или всякій другой специалистъ, но всѣ уже — люди, люди глубоко образованные, люди вѣрующіе, люди нравственные. Такова польза общаго образованія и въ дальнѣйшихъ его результатахъ.

Посмотримъ теперь, въ какихъ отношеніяхъ къ указанной цѣли всякаго воспитанія стояло доселѣ морское воспитаніе.

Несправедливо было бы утверждать, что морское воспитаніе совсѣмъ не имѣло въ виду этой необходимой цѣли, и совершенно не давало своимъ воспитанникамъ средствъ къ общему образованію. Все это было и есть въ Морскомъ Ка-

детскомъ Корпусѣ, но, только, въ какой мѣрѣ? Поставлено ли въ немъ общее образованіе какъ отдѣльная цѣль? Нимало; напротивъ, оно перемѣшано съ образованіемъ специальнымъ и, предпочтеніемъ послѣдняго первому, почти совсѣмъ отодвинуто на задній планъ. При такомъ преобладаніи въ морскомъ воспитаніи спеціальнаго образованія надъ общимъ, послѣднее, естественно, не могло имѣть надлежащаго своего дѣйствія, а морское воспитаніе не могло сказать, чтобы оно, въ отношеніи къ развитію религіозныхъ, моральныхъ и интеллектуальныхъ способностей воспитанниковъ, достигало тѣхъ результатовъ, какихъ должно было бы достигать. Скажутъ, что изъ семи морскихъ воспитанниковъ, какъ любаго, выражаться въ подобныхъ случаяхъ, выходили люди вполне развитые въ умственномъ, религіозномъ и моральномъ отношеніяхъ. Да, но это счастливыя исключенія, а исключенія—не доказательства.

Отсюда становится понятнымъ, съ чего прежде всего должно начаться преобразование Морскаго Корпуса. Необходимо, чтобы всѣ желающіе получить спеціальное образованіе въ морскомъ искусствѣ, предварительно проходили до извѣстныхъ лѣтъ курсъ общаго образованія, способствующаго равномерному и полному раскрытію всѣхъ душевныхъ силъ и способностей, при помощи вышеупомянутыхъ средствъ, и потомъ уже приступали къ спеціальнымъ занятіямъ. Подобнымъ общимъ образованіемъ стремятся начинать морское воспитаніе и въ первенствующихъ морскихъ націяхъ, по тѣмъ же, конечно, побужденіямъ, какія изложены выше.

Гдѣ же должно совершаться это первоначальное образованіе?

Очевидно не въ Морскомъ Корпусѣ, ибо онъ, какъ заведеніе, чисто опредѣленное для спеціальности, не можетъ, какъ показываетъ и опытъ, въ надлежащей мѣрѣ заниматься общимъ образованіемъ. Для общаго образованія учреждены особыя учебныя заведенія—гимназіи. Въ нихъ-то, на ряду съ прочими мальчиками могутъ получать первоначальное образованіе и тѣ, которые, согласно склонности и волѣ роди-

телей, со временемъ имѣютъ приступить къ изученію морскаго искусства. Кромѣ гимназій нѣкоторыя изъ будущихъ морскихъ воспитанниковъ могутъ получать первоначальное образованіе дома или въ пансіонахъ, если у однихъ изъ родителей есть собственныя средства къ тому, а другіе имѣютъ счастье пользоваться Монаршими щедротами, исходатайствованными на воспитаніе дѣтей Высокимъ покровителемъ флота, Государемъ Великимъ Княземъ Генераль-Адмираломъ. Въ томъ и другомъ случаѣ, т. е. будетъ ли первоначальное образованіе совершаться въ домѣ родителей или въ гимназіяхъ, дѣти избѣгутъ необходимости съ самыхъ юныхъ лѣтъ покидать родительскій домъ и, поступая на казенное содержаніе, попадать, едва не въ младенческіе годы, подъ надзоръ формы, которая, при настоящемъ порядкѣ вещей, не смотря на всю свою строгость и взыскательность, не замѣняетъ вполне отцовскаго или материнскаго надзора и попеченія, какъ сознаетъ это общество.

Первоначальное общее образованіе будущихъ морскихъ воспитанниковъ не можетъ продолжаться ни слишкомъ мало, ни слишкомъ долго, а потому и лѣта, въ которыя мальчикамъ должно приступать къ морскому обученію, не должны быть ни слишкомъ раннія, ни слишкомъ позднія. Въ первомъ случаѣ общее образованіе не принесетъ тѣхъ плодовъ, которые ожидаются отъ него, какъ вообще бываетъ бесплодно все, прежде времени брошенное. Тогда не успѣетъ обнаружиться въ мальчикѣ склонность къ дѣятельности того или другаго рода; тогда всѣ душевныя силы и способности воспитанника не успѣютъ на столько развиться, чтобы дальнѣйшее ихъ раскрытіе могло правильно и полно продолжаться во время спеціального образованія; въ общихъ познаніяхъ мальчикъ будетъ также очень не далекъ и не можетъ съ успѣхомъ продолжать приобрѣтеніе ихъ при изученіи какой либо спеціальности. Короче, общее образованіе, прекращенное ранѣе надлежащаго времени, не будетъ имѣть никакого значенія, какъ будто его и не было: то немногое, что началъ приобрѣтать мальчикъ, погаснетъ какъ не разгорѣвшійся свѣ-

тильникъ. Съ другой стороны, малое развитіе физической природы мальчика послужитъ препятствіемъ приступать ему въ ранніе годы къ морскому обученію, ибо сіе послѣднее, если будетъ преобразовано согласно соображеніямъ, ниже сего изложеннымъ, потребуеъ и довольно крѣпкихъ силъ и хорошаго здоровья. Все это, т. е. и достаточное развитіе душевныхъ силъ и способностей, и хорошій запасъ общихъ знаній, и крѣпость силъ вполне достижимы въ зрѣлые годы воспитанника, при долговременномъ общемъ образованіи; но эти годы, самые лучшіе, по мнѣнію опытныхъ педагоговъ для того, чтобы приступать къ спеціальному образованію вообще, заключаютъ въ себѣ нѣкоторую важную невыгоду по отношенію къ морскому воспитанію. Именно, невыгода эта состоитъ въ томъ, что въ зрѣлые годы юноша не въ силахъ побѣдить въ себѣ привычки къ береговой жизни и приобрѣсти охоту къ жизни морской и соединеннымъ съ нею занятіямъ,—безъ чего трудно и даже невозможно быть хорошимъ морякомъ.

Всѣ эти невыгоды, проистекающія вслѣдствіе какъ слишкомъ поздняго, такъ и слишкомъ ранняго начинанія морскаго обученія, вполне были испытаны въ первенствующихъ морскихъ государствѣхъ, и потому въ Англіи въ послѣднее время постановлено принимать мальчиковъ для морскаго образованія не ранѣе 13-ти и не позже 15-ти лѣтъ, а во Франціи и Соединенныхъ Штатахъ Америки не ранѣе 14-ти и не позже 17-ти лѣтъ.

Принаровительно къ этимъ постановленіямъ, добытымъ опытомъ, и на основаніи вышеизложенныхъ соображеній можно положить, что возрастъ отъ 14-ти до 16-ти лѣтъ есть именно такой, который можетъ удовлетворить всѣмъ вышеупомянутымъ требованіямъ, и что, слѣдовательно, начинать морское образованіе должно не ранѣе 14-ти и не позже 16-ти лѣтъ.

Можетъ быть спросить, на какомъ основаніи допускается двухгодичный промежутокъ въ возрастѣ воспитанниковъ? Въ объясненіе сего нужно сказать, что умственные способности

не у всѣхъ мальчиковъ развиваются одинаково: у однихъ позже, у другихъ же ранѣе, чѣмъ однакожь нисколько не опредѣляется, что мальчики развившіеся ранѣе будутъ успѣвать болѣе, а мальчики позже развившіеся—менѣе. Природа беретъ свое и какъ показываетъ опытъ, тѣ и другіе мальчики въ послѣдствіи сравниваются въ успѣхахъ ученія. Поэтому-то соображенію и необходимо допустить промежутокъ въ возрастѣ воспитанниковъ.

По достиженіи 14-ти или 16-ти лѣтняго возраста и по полученіи достаточнаго общаго образованія дома, въ пансіонахъ или гимназіяхъ, мальчики, склонностію и волею родителей предназначаемые для морской службы, являются, по вызову морскаго начальства, на состязательный экзамень въ морское вѣдомство, причемъ обучающіеся въ гимназіяхъ еще не оставляютъ ихъ, такъ что невыдержавшіе экзамена для поступленія въ морское вѣдомство, безъ всякой потери могутъ возвратиться въ гимназію для окончанія курса. На экзаменѣ мальчики испытываются во всѣхъ тѣхъ познаніяхъ, которыя требуются отъ воспитанника въ 14-ть или 16-ть лѣтъ по программѣ гимназическаго курса, при хорошихъ и усердныхъ занятіяхъ. Обнаружившіе вполнѣ удовлетворительныя по своимъ лѣтамъ познанія, равно и хорошія способности, и по физическомъ осмотрѣ оказавшіеся крѣпкаго сложенія и надежнаго здоровья, принимаются во флотъ для изученія морскаго искусства.

Таковы перемены, которыми представляется необходимымъ начать улучшение морскаго воспитанія.

Противъ нихъ можетъ быть сдѣланъ вопросъ: для полученія общаго гимназическаго образованія достаточно ли имѣется у насъ въ настоящее время число учебныхъ заведеній, чтобы обезпечить флотъ потребнымъ числомъ молодыхъ людей, желающихъ посвятить себя морской службѣ? Вопросъ весьма важный. Дѣйствительно, въ нашемъ отечествѣ не много учебныхъ заведеній сообразно съ числомъ желающихъ получить образованіе, постепенно увеличивающимся; и численная недостаточность сихъ заведеній еще болѣе будетъ

ощутительна, если первоначальное общее образование будущихъ морскихъ кадетъ будетъ предоставлено гимназіямъ. Посему, чтобы не сокращать средствъ просвѣщенія въ Россіи и не отнимать у существующихъ нынѣ гимназій средствъ къ воспитанію юношества для общей государственной службы, необходимо учредить новую гимназію. Въ ней должны получать общее образование мальчики, которые со временемъ имѣютъ поступить во флотъ для спеціального морскаго образованія, если есть призваніе къ нему и воля родителей на то; въ противномъ случаѣ, они могутъ оканчивать курсъ въ гимназій, и избирать себѣ то поприще для дѣятельности, къ которому имѣютъ склонность. Соотвѣтственно такому назначенію гимназій, она не должна имѣть никакого спеціального характера, но должна быть учреждена на общихъ началахъ съ прочими гимназіями, при допущеніи однакожъ такихъ измѣненій, которыя, по указаніямъ опыта, могутъ служить къ усовершенствованію общаго образованія.

Невходя здѣсь въ подробное разсужденіе о томъ, въ чемъ должны состоять эти измѣненія, будетъ не лишнимъ выразить нѣсколько главныхъ мыслей о семъ предметѣ.

Выше было объяснено, что главнымъ средствомъ къ достиженію указанной общей цѣли всякаго воспитанія служить: религія, дисциплина и обученіе.

При соблюденіи полной гармоніи въ употребленіи этихъ средствъ въ новой гимназій, нужно приложить всѣ старанія, чтобы каждое изъ нихъ на самомъ дѣлѣ достигало своей цѣли.

При употребленіи перваго средства, главною заботою должно быть, чтобы религія не оставалась только въ головѣ воспитанниковъ, но переходила въ ихъ сердце, тамъ жила и оттуда проявляла свою дѣятельность. Только въ такомъ случаѣ всѣ внушенія ея будутъ животворны и дѣйствительны для юноши, только тогда она можетъ взять его за руку и на всю жизнь сдѣлаться для него опорой, наставницею, ангеломъ-утѣшителемъ. Достигнуть сего не невозможно. Потребность религіи глубока въ сердцѣ мальчика. Чѣмъ объяснить

эту можно сказать жадность, съ которою ребенокъ прислушивается къ немудрымъ разсказамъ своихъ пѣстунновъ о Богѣ, о небѣ, объ ангелахъ, просить повторять эти разсказы, чѣмъ инымъ объяснить этотъ замѣчательный въ дѣтской жизни фактъ, какъ не потребностію религіи? Отсюда справедливо будетъ заключеніе, что если постоянно поддерживать и постепенно возбуждать религіозныя стремленія дѣтей, то религія сдѣлается для нихъ и въ послѣдующей жизни тѣмъ животворнымъ началомъ, какимъ она есть по существу своему. Слѣдовательно, если тому, на котораго въ предполагаемой гимназіи возложенъ будетъ долгъ религіознаго обученія и просвѣщенія, вмѣнится въ обязанность не ограничиваться одними бесѣдами съ учениками во время уроковъ, — бесѣдами, которыя, кстати сказать, должны имѣть характеръ живой и проникающей рѣчи, — но войти въ ближайшіи союзъ съ ними, посѣщать живущихъ въ гимназіи учениковъ во время свободное у нихъ отъ занятій, являться среди нихъ особенно въ праздничные дни и дни говѣнія и обращать ихъ мысли и сердца къ предметамъ религіознымъ, то можно надѣяться, что это сѣянiе не будетъ бесплодно. Эти частыя религіозныя бесѣды постепенно и незамѣтно такъ крѣпко сдружиатъ воспитываемыхъ съ религіею, что она не можетъ уже тогда не сдѣлаться ихъ руководительницею во всѣхъ послѣдующіе періоды ихъ жизни.

Второй дѣятель общаго образованія — дисциплина, можетъ выполнить свою важную задачу — дать надлежащее направленіе волѣ воспитанниковъ и образовать въ нихъ истинный характеръ только тогда, когда не будетъ довольствоваться одною внѣшнею исправностію воспитанника, но возьметъ трудъ и усердіе всматриваться, сколь велика внутренняя его исправность, ибо дѣти бываютъ способны казаться, а не быть исправными. Для достиженія же сего дисциплина не должна представлять изъ себя олицетворенной строгости, за все взыскивающей безъ пощады дѣтской слабости, иногда извинительной; но, взявши своимъ девизомъ то убѣжденіе, что сила не въ силѣ, а сила въ любви, должна проникнуть-

ся духомъ этой любви, кроткой, терпѣливой, и нераздражающей. Согрѣтая такую любовью, юность не станетъ уже прятаться по угламъ отъ блюстителей дисциплины, или набрасывать на себя маску чинности при начальствѣ, но откликнется также любовью. А при любви воспитанника, воспитателю все можно сдѣлать изъ него, потому что это чувство, особенно въ мальчикѣ, высказчиво и послушливо. Оно можетъ такъ отдать воспитанника въ руки воспитателей, что онъ, сдѣлавъ какой нибудь проступокъ, самъ придетъ, съ грустію и раскаяніемъ расскажетъ о немъ, и даже готовъ будетъ дать слово не повторять этого проступка. Конечно не всякаго воспитанника можно поставить въ такія отношенія къ воспитателямъ: встрѣчаются и между дѣтьми черствыя и холодныя души; но и на такихъ дисциплина, проникнутая духомъ любви, всегда будетъ производить нѣкоторое благопріятное дѣйствіе. Таетъ же ледъ при согрѣвающихъ лучахъ солнца, плавится же твердый металлъ при пламени огня.

Задача третьяго дѣятеля общаго образованія—обученія, состоитъ въ томъ, чтобы развить въ возможной полнотѣ интеллектуальныя силы и способности воспитанника. Какія же науки могутъ особенно способствовать сему, и, потому, какимъ наукамъ, при общемъ образованіи, должно давать предпочтеніе? Можно положительно сказать, что ни математическимъ, ни историческимъ, потому что каждая изъ сихъ наукъ можетъ развивать только одну сторону познавательныхъ способностей, а къ полному и гармоническому развитію всѣхъ ихъ не ведетъ. Совершенно иное значеніе въ общемъ образованіи имѣютъ древніе языки, и послѣ нихъ, новѣйшіе, каждый съ своею литературою. Полное и основательное изученіе ихъ не оставляетъ ни одной познавательной способности которой бы оно не коснулось и не призвало къ дѣятельности. Такъ, необходимость запоминать слова развиваетъ память; грамматическій анализъ совершенствуетъ разумъ и соображеніе; переводъ приучаетъ къ послѣдовательности въ мысли, ясности и точности въ выраженіи; содержаніе переводныхъ книгъ, мало по малу знакомя воспитанника съ лучшими произведеніями

и такимъ образомъ какъ бы вводя его въ семью великихъ геніевъ древности и новѣйшихъ временъ, раскрываетъ въ немъ способность представленія, постепенно пробуждаетъ идею изящнаго, образуетъ литературный вкусъ и т. д. Потому-то изученіе языковъ и особенно древнихъ, съ ихъ литературами, въ Германіи, Франціи и Англіи почитается основаніемъ лучшаго общаго образованія. Тоже значеніе должно быть дано языкамъ и въ предполагаемой гимназіи, т. е. они должны быть изучаемы предпочтительно предъ всѣми другими предметами гимназическаго образованія. Въ самомъ же изученіи ихъ первое мѣсто должно быть предоставлено русскому языку какъ отечественному, второе—латинскому, какъ древнему и служащему основаніемъ всѣхъ западныхъ языковъ и на ряду съ нимъ греческому, если кто будетъ готовиться къ высшему литературному образованію; третье мѣсто должны занять новѣйшіе языки, въ число которыхъ въ новой гимназіи долженъ быть введенъ, обязательно для всѣхъ, англійскій языкъ, не безъ основанія почитаемый нынѣ необходимымъ для образованнаго человѣка.

Таковы главныя мысли представляющіяся при соображеніяхъ объ улучшеніи морскаго воспитанія въ Россіи. Дальнѣйшее ихъ развитіе будетъ изложено въ послѣдующихъ статьяхъ.

А. С.

Гаггинсъ.



МОРСКОЕ СУДОПРОИЗВОДСТВО ВО ФРАНЦИИ.

(Извлечение из письма къ Е. И. В. Великому Князю Генералъ-Адмиралу отъ Д. С. С. Гльбова, командированнаго во Францію для изученія устройства морской судебной части).

(Отъ $\frac{25}{6}$ Июля 1839 г. изъ Булони).

При учрежденіи комитета о пересмотрѣ судныхъ морскихъ законовъ вмѣнено ему въ обязанность составить проектъ судопроизводства на новыхъ современныхъ началахъ; ближайшее изученіе и опредѣленіе этихъ началъ возложено на меня инструкціею, данною мнѣ г. управляющимъ морскимъ министерствомъ.

Изъ всѣхъ европейскихъ государствъ судныя учрежденія Франціи достигли той степени развитія и пользуются такимъ всеобщимъ уваженіемъ, что служатъ образцомъ для подражанія другимъ народамъ и правительствамъ, которые приступили уже, или желаютъ приступить къ улучшенію своихъ судовъ. Видя при этомъ, что въ морскихъ судахъ Франціи дѣла производятся на основаніи тѣхъ же главныхъ правилъ, какія дѣйствуютъ въ общихъ судахъ государства, напр. мнѣніе изъявленное судьями о виновности, или невинности подсудимаго обращается въ окончательный приговоръ, который не подвергается пересмотру и не можетъ быть никѣмъ измѣняемъ, но получаетъ обязательную для всѣхъ силу,—приговоръ судей не можетъ быть произносимъ иначе, какъ по выслушаніи въ полномъ присутствіи суда, обвиняемаго и свидѣтелей,—прежде сужденія о выслушанномъ дѣлѣ правительственное лице напоминаетъ и объясняетъ судьямъ всѣ тѣ обстоятельства, которыя служатъ къ уликѣ судимаго и

опредѣляетъ тотъ видъ преступленія, за которое долженъ быть онъ наказанъ, а подсудимый, или совѣтникъ его возражаетъ на это объясненіе и представляетъ все то, что можетъ быть принято къ его оправданію, — видя, что французскій Морской Судный кодексъ не опредѣляетъ даже всѣхъ подробностей правилъ объ инструкціи дѣла и обязанностей лицъ, коимъ ввѣряется изслѣдованіе преступленій, но отсылаетъ прямо къ общему гражданскому кодексу, я счелъ необходимымъ для исполненія вышеобъясненной задачи моей — ознакомиться прежде съ общимъ уставомъ судоправленія во Франціи и опредѣлить ту роль, которую занимаютъ судныя учрежденія въ общемъ государственномъ устройствѣ ея и тѣ отношенія, въ которыхъ находятся суды къ административнымъ властямъ. Съ этою цѣлю отправившись прямо въ Парижъ, я началъ занятія свои въ общихъ уголовныхъ судахъ, открытыхъ и доступныхъ во Франціи для всѣхъ, слѣдилъ за производствомъ дѣлъ, всматриваясь въ степень значенія разныхъ судныхъ учреждений и въ тѣ мѣры, какія приняты для строгаго и безошибочнаго исполненія силы законовъ, для устраненія самोпроизвольныхъ толкованій, — потомъ ѣздилъ въ Тулонъ, чтобы видѣть въ дѣйствіи морскіе суды и не упускать изъ вида, при изученіи общаго порядка, того, что вошло отсюда и что не могло войти въ морское судопроизводство по особенностямъ военно-морской организаціи, а теперь, для продолженія моихъ занятій, я поселился въ Булонѣ — на морѣ.

Чтобы вѣрнѣе опредѣлить настоящія существенныя начала суда недостаточно еще освѣдомиться о существующемъ порядкѣ, но крайне полезно взглянуть на прошедшее — какія правила суда, замѣненные нынѣ дѣйствующими, существовали прежде и чрезъ какія преобразованія проходили судныя учрежденія въ постепенномъ ихъ развитіи. Въ этомъ отношеніи я пользуюсь сочиненіемъ Hiver — Histoire critique des institutions Judiciaire de la France, хорошо очертившимъ разныя эпохи превращеній въ судной части. Когда исторія судоустроенія призывается на помощь, чтобы схватить главный ха-

рактёръ того стремленія, которое имѣеть, той цѣли, которую предпоставилъ и достигъ дѣйствующіи законъ, тѣхъ средствъ для обезпеченія цѣли, какія предпринималъ и предпринимаетъ онъ, конечно историческія указанія могутъ служить весьма важнымъ источникомъ и пособіемъ для приобрѣтенія практическихъ заключеній, но умъ человѣческой такъ гибокъ, что въ состояніи блуждать по самой свѣтлой и полезной дорогѣ, останавливаясь на томъ именно, отъ чего предостерегаютъ его результаты опытнаго изслѣдованія; а иногда приходится слышать странныя мысли о судѣ на основаніи какой-то теоріи постепенности.

Послѣдователи этой теоріи съ силою убѣжденія и съ авторитетомъ знанія прошлаго говорятъ: такой-то народъ перешелъ отъ такой-то системы суда къ такой-то, отъ худшей къ нынѣшней безусловно-лучшей не вдругъ, но постепенно, двигаясь годами чрезъ многія испытанія; ошибки испытаннаго показали, правда, недостаточность, ложность переходныхъ системъ, но тѣмъ не менѣе опередившіе насъ народы шли этими дорогами,—какъ же мы позволимъ себѣ отказаться отъ всего дурнаго и перейти прямо къ возможно-совершенному, отступая отъ пути, протертаго нашими предшественниками,—нѣтъ! пойдемъ тѣми же дорогами, будемъ дѣлать тѣже ошибки, — мы знаемъ, что бесплодны результаты предлагаемыхъ нами мѣръ, не способны онѣ бороться со зломъ, но исторія учитъ, что таковъ былъ ходъ другихъ народовъ, да будетъ же таковъ и нашъ! Избави насъ Господь отъ преобладанія мыслей сей теоріи, ниспровергающей всю разумность человѣческихъ познаній и все значеніе образованія. Нѣтъ, исторія не мертвая наука, не совѣтуетъ дѣлать тѣже ошибки, какія сдѣланы были другими народами; напротивъ, она предохраняетъ насъ отъ ложнаго пути, воспрещаетъ торжественно, указывая на факты, слѣдовать такимъ-то примѣрамъ, или предпринимать такія-то мѣры, не обѣщающія добра въ обществѣ, она свидѣтельствуетъ о свѣше предустановленной связи всего человѣчества, стремящагося постоянно къ изысканію лучшихъ условій гражданственной жизни, она научаетъ народы, раскрывая однимъ

жизнь другихъ, заставляя остерегаться того, что оказалось уже вреднымъ въ жизни другихъ и способствуя взаимно заимствоваться тѣми идеями и мыслями, кои или присущи одному народу, или удалось ему развить болѣе въ истинномъ свѣтѣ, она обяываетъ принимать отъ другаго народа только доброе и брать его на той точкѣ, на которой способно оно приносить пользу, съ тѣмъ, чтобы принявши доброе итти далѣе въ развитіи его, присоединяя и свою долю въ общую массу благотворнаго для всего человѣчества. При иномъ взглядѣ на исторію лучше закрыть историческія книги, не заглядывать въ бытъ и въ прошлую жизнь другихъ народовъ, лучше предаться совершенному уединенію и положить на случайное, невѣдомое будущее собственныхъ силъ, лучше и безопаснѣе для общества оставаться въ совершенномъ невѣденіи, чѣмъ заставлять его дѣлать ученія ошибки по правиламъ опытно-исторической постепенности.

Судебная исторія показываетъ, что въ Европѣ существуютъ двѣ системы судопроизводства: *система письменнаго производства дѣлъ* и *система словеснаго суда*; — далѣе, — что системы эти находятся въ борьбѣ между собою, и наконецъ—что система словеснаго суда явилась въ позднѣйшее время и проникая болѣе и болѣе въ область законовъ, вытѣсняетъ и замѣняетъ систему письменнаго производства. Послѣ опытовъ Франціи, система словеснаго суда стала мало по малу входить и въ прочія государства Европы, принимается повсемѣстно народомъ съ радостію и введена нынѣ вполнѣ въ Голландіи, въ Бельгіи, Сардиніи, Пруссіи и большей части странъ Германіи.

Этотъ фактъ — вытѣсненіе изъ законодательствъ разныхъ странъ системы письменнаго судопроизводства—системою словеснаго суда — громко свидѣтельствуетъ о превосходствѣ послѣдняго порядка надъ первымъ и потому крайне замѣчательнъ для законодателя, занятаго думою объ улучшеніи своихъ судныхъ законовъ.

За симъ здравый смыслъ говорить, что дѣла судныя, а особенно дѣла о преступленіяхъ, могутъ и должны рѣшаться

лучше, правильнѣе, справедливѣе—тогда, когда судьи видятъ подлежащихъ суду лицъ и слышатъ отъ самихъ спорящихъ сторонъ или отъ обвинителей и обвиняемыхъ всѣ доводы, оправдывающіе, или обвиняющіе ихъ, нежели тогда, когда законъ обязываетъ судей произносить приговоръ по кипѣ исписанныхъ безмолвствующихъ бумагахъ.

Но если разсудокъ приходитъ къ этому заключенію, опираясь теперь уже на фактъ опыта и съ утѣшеніемъ взираетъ на доказанную дѣломъ возможность къ осуществленію предположенія, къ коему приводитъ простое здравомолніе о судѣ—то тѣмъ не менѣе, при первомъ взглядѣ на предметъ какое-то сомнѣніе возбуждаетъ вопросъ: отъ чего же такъ долго существовала и длится доселѣ письменная система судопроизводства?

Для отвѣта на этотъ вопросъ полезно имѣть въ виду, что старинные русскіе законы содержатъ указанія, по которымъ можно думать, что зародыши того словеснаго суда, который выработался на Западѣ въ недавнее лишь время, лежали въ судномъ пониманіи нашихъ предковъ, но не успѣли еще, при неурядицѣ управленія, получить должнаго развитія, а въ послѣдніе 150 лѣтъ мы, оттолкнувшись вовсе въ нашей гражданской жизни отъ своихъ началъ, подчинились влиянію порядка дѣйствовавшаго на Западѣ; если же Западъ, опередившій насъ въ этотъ періодъ времени въ развитіи жизненныхъ основъ гражданскихъ учреждений, держался уверно системы письменнаго судопроизводства, то надо припомнить, что на Западѣ всѣ истины, соприкасающіяся съ интересами гражданской жизни, подавлены были разными тяготѣвшими условіями, при коихъ сложилась западная общественная жизнь, и только послѣ долгой и кровавой иногда борьбы пробивались на свѣтъ. Болѣе чѣмъ гдѣ нибудь замѣтно это въ устройствѣ судныхъ учреждений, въ которыхъ еще со временъ феодальныхъ начала борются королевская власть съ высшими сословіями и съ административными мѣстными властями, находившими свои права и свои выгоды отправлять судъ безотчетно и безгласно; учрежденія инстанцій и правила пись-

менного производства устраняли здѣсь до нѣкоторой степени неправду и зло, но оставляли еще обширное мѣсто для произвола: личный интерес, привилегіи высшаго класса и безсиліе верховной власти, бывшей постоянно въ большей, или меньшей зависимости отъ верхнихъ слоевъ общества, объясняютъ устойчивость на Западѣ системы письменнаго судопроизводства.

По милости Господней инымъ путемъ текла и течетъ русская жизнь: самодержавная наша власть, несвязанная необходимостью дѣлать уступки государственной администраціи и шадить личные интересы немногихъ въ ущербъ общаго блага, не имѣетъ надобности избирать лишь возможно-лучшее изъ худшаго, но, поступая свободно, останавливается въ выраженіи самодержавной воли своей на томъ, признаваемомъ безусловно-лучшимъ, что обѣщаетъ наиболѣе благотворные плоды для всего народа.

Въ каждой наукѣ, въ каждомъ искусствѣ первобытныя истины, лежащія въ основѣ ученій и двигающія самыя многосложныя системы въ какой бы то ни было области отвлеченнаго или дѣйствительнаго міра, весьма просты и несложны въ первоначальномъ ихъ видѣ; чѣмъ болѣе запутанъ механизмъ, строящійся на нихъ, чѣмъ болѣе встрѣчаютъ въ немъ истины препонъ для своего проявленія, тѣмъ болѣе ослабляется ихъ сила; чѣмъ далѣе отстоятъ онѣ отъ цѣли, къ коей устремлены, тѣмъ блѣднѣе и хилѣе производимыя ими дѣйствія, и на оборотъ — чѣмъ проще механизмъ, чѣмъ двигатель ближе къ цѣли, тѣмъ сильнѣе дѣйствующая истина, тѣмъ обильнѣе результаты. Всеобщій законъ сей преобладаетъ и въ дѣлѣ суда: открытіе правды въ дѣйствіи человѣка и удовлетвореніе правды есть цѣль и значеніе судныхъ органовъ, слѣдовательно первобытная истина суда есть правда, двигатель ея судья, а матеріалъ дѣйствія и намѣренія человѣка. Чтобы отыскать правду въ дѣйствіи человѣка, надо перенестись въ его положеніе, проникнуть въ глубину души, сознать внутреннія движенія его, донскаться до живыхъ источниковъ — какъ же въ такомъ трудномъ живомъ дѣ-

лѣ, гдѣ часто выраженіе лица, голосъ, взглядъ объясняютъ все потаенное; достигнуть истины чрезъ мертвую бумагу и вѣрять произнесеніе правды людямъ, которые не только вдали отъ мѣста преступленія, не въ состояніи уяснить себѣ положенія лица, о коемъ судятъ, которые не только не слышатъ свидѣтельствующихъ о немъ, но не видятъ и не слышатъ самаго обвиняемаго? Вся задача состоитъ здѣсь въ томъ, чтобы привести судъ къ простѣйшей формѣ, чтобы приблизить лицъ, отдающихъ судъ, къ лицамъ, подвергающимся суду. Въ системѣ словеснаго суда судьи находятся въ непосредственномъ столкновеніи съ обвиняемыми и свидѣтелями, т. е. съ тѣми о коихъ и по словамъ коихъ должны сказать правду—и вотъ почему система эта, какъ ставящая органы суда внѣ всякихъ посредниковъ съ лицами дѣйствующими на судѣ, имѣетъ превосходство надъ письменною системою, пригоднѣе для общества—въ какихъ бы то ни было условіяхъ общественнаго быта, на какой бы степени развитія ни стояло оно.

Иной вопросъ—могутъ ли существующія формы суда у одного народа быть приняты законодательствомъ другаго, согласуются ли эти формы съ его потребностями, примѣнны ли къ его быту, но во всякомъ случаѣ—какое бы устройство ни получили суды, какая бы и кому бы ни дана была закономъ власть судить, судъ надъ обвиняемыми вездѣ и всегда можетъ производиться словесно.

Вникая далѣе въ постепенное развитіе судной части, открывается изъ исторіи постоянное стремленіе судныхъ органовъ къ такому положенію въ ряду общественныхъ учрежденій, которое давало бы имъ возможность дѣйствовать свободно, самостоятельно, внѣ посторонняго внѣшняго вліянія на дѣйствія судовъ. Стремленіе это, проявляющееся сначала незаметно, какъ бы бессознательно, выступаетъ впередъ болѣе и болѣе и вырабатывается въ послѣднее время въ непреложный принципъ, сознаваемый всѣми. Въ силу этого принципа требуется, чтобы судная часть въ государствѣ была совершенно отдѣлена отъ прочихъ вѣтвей государственной адми-

нистраціи, чтобы все то, что относится до круга дѣйствія суда въ обществѣ съ самаго начала до рѣшенія дѣла было исключительно въ вѣдѣніи судной части, чтобы распорядительная администрація не имѣла никакого вліянія на судную часть, но чтобы и судная часть не вмѣшивалась въ дѣла администраціи и не могла бы выйти изъ предѣловъ исполнительныхъ органовъ закона. Какъ дальнѣйшее развитіе и дополненіе этого принципа отдѣльности и самостоятельности судной части является столь же крайняя потребность для закона поставить судей въ такое независимое положеніе, въ которомъ бы они могли быть дѣйствительными служителями закона, т. е. чтобы могли произносить справедливыя рѣшенія, не опасаясь каждаго внѣшняго вліянія, и чтобы постоянно побуждаемы были къ такому добросовѣстному дѣйствію.

Отдѣльность и самостоятельность судовъ и судей въ силу закона—составляетъ главное коренное начало организаціи судовъ. Все прочее въ устройствѣ судовъ вращается около этого начала, являясь какъ бы средствами, которыя законъ, сообразно потребностямъ общества, прискиваетъ для облегченія дѣйствія его и для обезпеченія правильнаго хода въ благоприятныхъ послѣдствіяхъ суда для общества.

Напримѣръ, самое учрежденіе *jury* не есть еще такая форма суда, которая сама бы по себѣ составляла обязательный принципъ, но учрежденіе это, призывая изъ гражданъ нѣсколько лицъ, не состоящихъ на службѣ, для произнесенія въ важныхъ уголовныхъ дѣлахъ приговора о виновности или невинности подсудимыхъ, есть только мѣра, принятая для обезпеченія самостоятельности судовъ, для очевиднаго убѣжденія всѣхъ, что законъ не имѣетъ жажды казнить, но желаетъ въ юстиціи одного—истины и правды на благо общее. Въ организаціи военныхъ судовъ законъ нигдѣ не стѣсняется тѣми же самыми формами устройства, какія приняты въ средѣ гражданскаго общества; тамъ нѣтъ *jury*, тамъ судьи назначаются воинскими начальниками, тамъ нѣтъ столькихъ гарантій, ограничивающихъ дѣйствія судно-полицейскихъ чи-

новниковъ для огражденія личности человѣка, но тѣмъ не менѣе законъ въ организациі военныхъ судовъ можетъ слѣдовать началу отдѣльности и самостоятельности судной части, и предоставляя себѣ эту цѣль долженъ сообразоваться съ непреклонными требованіями сего начала. Такъ въ выраженіе его законъ признаетъ неприкосновенную раздѣльность судной власти и личной власти воинскихъ начальниковъ, постановляя, что рѣшеніе вопроса о виновности, или невинности подсудимаго и о наказаніи его по суду принадлежитъ исключительно тѣмъ, которые на основаніи закона призываются въ судьи. Но если законъ, не проникаясь этою мыслію, не имѣетъ въ виду самостоятельности военныхъ судовъ, допускаетъ смѣшеніе судной и распорядительной власти, дозволяетъ лицамъ воинскаго начальства пересматривать и утверждать, или измѣнять приговоры судовъ, а слѣдовательно показываетъ первый недовѣріе и неуваженіе къ актамъ военной юстиціи, то такое нарушеніе кореннаго суднаго начала можетъ вести къ дурнымъ послѣдствіямъ.

Итакъ *самостоятельность судовъ въ предѣлахъ возможнаго, сообразно сущности военной организациі и словесное открытое производство суда*, обезпечивающее то, что судьи будутъ знать, что судять и что должны рѣшить—вотъ два основныя современныя начала суда, безъ коихъ нельзя и приступать къ преобразованію нашихъ морскихъ судовъ съ надеждою улучшить эту весьма важную часть морскаго управленія, важную здѣсь тѣмъ болѣе, что имѣетъ она преимущественное назначеніе блюсти за исполненіемъ уставовъ и за охраненіемъ интересовъ службы.

Предпринимая преобразование какой либо части необходимо всегда соображать существующія учрежденія; всего лучше для самаго успѣха новаго закона принаравливать его къ дѣйствующимъ органамъ, пользоваться ими на сколько позволяетъ возможность. Въ этомъ отношеніи не будетъ у насъ большихъ затрудненій; принятіе и примѣненіе на дѣлѣ вышесказанныхъ началъ не потребуетъ никакой даже ломки: военно-судныя коммисіи, существующія нынѣ въ портахъ,

легко могут быть обращены въ портовые суды, можетъ остаться во всемъ личномъ составѣ своемъ и генераль-аудиторіатъ съ представленіемъ ему лишь нѣскольکو иного круга дѣятельности, согласующагося съ требованіями новаго порядка.

По силѣ данной мнѣ инструкціи я долженъ сосредоточить занятія мои на предметѣ судоустройства и судопроизводства, но читая французскіе морскіе законы о наказаніяхъ я былъ пораженъ ясностію, точностію изложенія ихъ, глубокимъ взвѣшеніемъ степени виновности въ каждомъ родѣ преступленій и благоразумнымъ распредѣленіемъ строгости взысканій; наши военно-морскіе уголовные законы, отличающіеся многословіемъ, не имѣютъ тѣхъ же достоинствъ и при сравненіи ихъ съ французскими возбуждаютъ вообще чувство завиднаго сожалѣнія. Такое впечатлѣніе привело меня къ мысли составить сравнительную записку, въ которой будутъ изложены текстъ нашихъ и текстъ французскихъ законовъ. Конечно пересмотръ морскихъ законовъ о наказаніяхъ долженъ быть порученъ людямъ вполне знакомымъ съ морскою частію, съ бытомъ моряка, съ случайностями морской службы, но тѣмъ не менѣе сравнительный при семъ взглядъ на законы Франціи, гдѣ морскія силы болѣе и болѣе процвѣтаютъ, дисциплина и внутреннее устройство флота находятся въ отличномъ состояніи, можетъ, какъ мнѣ кажется, послужить большимъ пособіемъ и принести пользу для дѣла, ибо подобное сравненіе укажетъ практически на тѣ недостатки, кои благотѣльно будетъ исправить въ нашихъ законахъ и въ отношеніи справедливѣйшаго назначенія наказаній по мѣрѣ вины въ мѣрѣ дѣйствительной необходимости, и въ отношеніи самаго изложенія, дабы точность и разумная послѣдовательность открыли каждому изъ служащихъ въ морскомъ вѣдомствѣ возможность ознакомиться съ законами, подъ сіюю которыхъ онъ находится. Въ этихъ соображеніяхъ я приступилъ къ составленію сравнительной записки и въ настоящее время занимаюсь этою работою преимущественно.

Книги для постояннаго чтенія избираю исключительно юри-

дическаго содержанія съ практическимъ взглядомъ на предметъ: — Кодексы Трипье судно-морской и военно-судный съ изложеніемъ предварительныхъ проектовъ, замѣчаній сдѣланныхъ въ государственномъ совѣтѣ и преніи о нихъ въ законодательномъ собраніи; Обще уголовные Кодексы Рогрона съ подробными объясненіями значенія и смысла каждаго артикля, какіе имѣютъ они на практикѣ; о порядкѣ производства дѣлъ въ Cours d'assises, Кюбека; о судныхъ учрежденіяхъ Англіи Рея; о наукѣ права вообще, Белима. Для объясненія разныхъ вопросовъ, касающихся администраціи Франціи прибѣгаю къ лексіонеру Блоса—сочиненіе, исполненное весьма добросовѣстно и пользующееся большимъ уваженіемъ.

Въ Булонѣ мнѣ представился случай познакомиться съ президентомъ трибунала М-г L*, который пользуется отличною репутациею и при всѣхъ обширныхъ занятіяхъ его удѣляетъ охотно время для ознакомленія меня съ дѣлами суда; онъ такъ внимателенъ и обязателенъ своимъ содѣйствіемъ, что я не могу отнести сего иначе, какъ къ готовности его быть полезнымъ русскому чиновнику, состоящему въ вѣдомствѣ подъ высокимъ управленіемъ Вашего Императорскаго Высочества и потому обязанностию считаю засвидѣтельствовать объ этомъ предъ Вашимъ Высочествомъ.

СВѢТЪ Г-НУ ПЕРОЗІО

НА ЕГО «ЗАМѢТКИ НА ОТЧЕТЪ РУССКАГО ОБЩЕСТВА
ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ ЗА 1858 ГОДЪ».

Отчеты Русскаго Общества пароходства и торговли за оба года его существованія, повидимому, довольно сильно интересовали читающую публику: не говоря объ извлеченіяхъ, которыя можно было встрѣтить чуть не во всѣхъ періодическихкихъ изданіяхъ, появлялись время отъ времени и критическія замѣтки, ясно обличающія живое участіе къ дѣламъ общества и болѣе, или менѣе близкое изученіе ихъ. Такой фактъ не можетъ не быть отраденъ для общества, на долю котораго выпало дать ходъ не бывалому еще по огромности и важности въ Россіи предпріятію, вдохнуть въ него жизнь, сдѣлать его столько же благотворнымъ для промышленныхъ интересовъ отечества, сколько выгоднымъ для акціонеровъ; задача, чрезвычайно трудная, а потому, всякая мысль, имѣющая цѣлью облегчить ея выполненіе, не можетъ и быть принята иначе, какъ съ чувствомъ живѣйшей признательности.

Администрація Общества, болѣе чѣмъ кто либо, имѣетъ право сказать это съ совершенной искренностью и за нее въ настоящемъ случаѣ самый фактъ: *ни одна пароходная компанія за границей никогда не давала публикѣ столь подробныхъ отчетовъ, какъ отчетъ Русскаго Общества.* Очевидно, это не могло дѣлаться съ цѣлью скрывать истинный ходъ предпріятія; да такая цѣль была бы даже неисполнима, ибо по уставу ежегодно всѣ книги и отчеты, за двѣ недѣли до общаго собранія гг. акціонеровъ, выставляются на ихъ ревизію. Настоящая цѣль состояла именно въ возбужденіи вниманія къ

предпріятію, въ вызовѣ спасительной критики. Перчатка поднята,—и слава Богу: говоря, можно договориться наконецъ и до чистой правды, всегда благотворной.

Нельзя однакожъ не пожалѣть кстати, что до сихъ поръ мы не можемъ совладать еще съ недавно-дарованной намъ возможностью заявлять свои мысли публично. Право говорить, какъ и всякое «право», предполагаетъ vis-à-vis себя извѣстныя «обязанности», и къ нимъ-то именно мы не успѣли еще привыкнуть. Отсюда мелочность въ вопросахъ «громднаго размѣра», страстность въ полемикѣ даже о предметахъ холоднаго свойства; отсюда же недостатокъ глубины и всесторонности въ воззрѣніяхъ, а подъ часъ даже совершенно-нелитературные поводы къ заявленному слову. Этими общими недостатками современной литературы страдаютъ въ большей или меньшей степени и критическія статьи, вызванныя отчетами Русскаго Общества; не совершенно чужды этимъ недостаткамъ и «замѣтки» г. Перозію, недавно появившіяся въ «Библіотекѣ для Чтенія» за Іюнь. Въ нихъ мы видимъ множество... недоразумѣній (чтобъ не сказать болѣе), почти впрочемъ неизбежныхъ, когда какое либо предпріятіе обсуждается по мертвой буквѣ, вдали отъ сферы, его окружающей, безъ прочныхъ опоръ, даваемыхъ знаніемъ дѣла. За всѣмъ тѣмъ недоразумѣнія эти начинаютъ, къ сожалѣнію, повторяться и въ публикѣ, привыкшей смотрѣть съ недоувѣріемъ на все свое и съ излишней вѣрой на все печатное. Считаемо поэтому не лишнимъ снова (*) разъяснить ихъ, на сколько это необходимо для правильности воззрѣній на дѣятельность Общества.

Первое и наиболѣе распространенное недоразумѣніе заключается въ попыткахъ уподоблять Русское Общество пароходства и торговли заграничнымъ пароходнымъ компаніямъ, и въ особенности Австрійскому Ллойду и Французской компа-

(*) Говоримъ снова, разумѣя статью директора-распорядителя Новосельскаго, напечатанную въ Одесскомъ Вѣстникѣ 1858 года.

Прим. автора.

ни Services maritimes des Messageries Impériales. По нашему крайнему разумѣнію, такое уподобленіе рѣшительно невозможно и именно потому, что все общее тремъ названнымъ компаніямъ ограничивается лишь эпитетомъ «пароходныя». За тѣмъ во всѣхъ остальныхъ отношеніяхъ начинается и къ несчастію нигдѣ не оканчивается рѣзкое отличіе, весьма одинаковъ замѣтное для всякаго, кто изучаетъ дѣло основательно. Messageries и Ллойдъ существуютъ уже давно и представляютъ собою вполне организованныя предпріятія; Русское общество только еще начинаетъ свое существованіе. Messageries и Ллойдъ возникли и дѣйствуютъ въ странахъ, гдѣ частная промышленность подготовила все необходимое для ихъ развитія; Русское Общество вынуждено отыскивать, не говоря уже специальныхъ людей, но даже простыхъ лакеевъ за тысячи верстъ отъ средоточія своей дѣятельности. Messageries и Ллойдъ возникли и работаютъ среди обществъ, готовыхъ даже на пожертвованія роднымъ предпріятіямъ; къ Русскому Обществу можетъ быть оттого именно такъ и строги, что оно не чужестранное. Messageries и Ллойдъ развились въ странахъ классической дешевизны; Русское Общество за все должно платить въ три-дорого, потому что родилось въ эпоху страшнаго обилія денежныхъ знаковъ и крайне невыгодныхъ курсовъ. Наконецъ Messageries и Ллойдъ, въ странахъ гдѣ они открыли свою дѣятельность, находили со всѣхъ сторонъ готовность устраивать для нихъ порты, пристани, желѣзныя дороги, изслѣдовать рѣки, приводить ихъ въ судоходное состояніе, и пр. и пр. Русское Общество не находится въ подобныхъ условіяхъ...

Но это составляетъ второе великое недоразумѣніе, распространенное едва ли не болѣе перваго въ нашей публикѣ. Безпрерывно слышатся возгласы такого рода: «еще бы Русскому Обществу не пожинать щедрой жатвы, когда оно пользуется столь великими и богатыми милостями!» Дѣйствительно, въ уставѣ этого Общества есть параграфъ, рекомендующій всякаго рода начальствамъ «разумѣть Общество, какъ учрежденіе, особенно полезное для отечественной торговли и промышленности,

и потому обязывающій ихъ не только оказывать обществу всякую помощь, защиту (Sic!) и покровительство, но и отъ всякихъ могущихъ послѣдовать ему убытковъ и вреда предостерегать.» Но кто же не знаетъ, что между уставомъ и исполненіемъ по крайней мѣрѣ такая же разница, какъ между бумагой и жизнью? Хотите доказательствъ? Но вѣдь ихъ не перечесть!...Вы ѣдете, напримѣръ, изъ Одессы въ Херсонъ на почтовыхъ; вы рискуете подвергнуться только тѣмъ неприятностямъ, которыя происходятъ отъ неимѣнія лошадей, или отъ недостатковъ, заключающихся въ вашемъ собственномъ экипажѣ. Вы повторяете мнимо-утѣшительную поговорку «на нѣтъ и суда нѣтъ», садитесь за самоваръ и ни единая душа васъ не беспокоитъ и не задерживаетъ. Попробуйте же отправиться на пароходѣ! Пройдя половину пути, вы замѣчаете вдали, верстахъ въ трехъ-четырехъ отъ вашей дороги, маленькой городокъ Очаковъ, а предъ нимъ крошечную брантвахту. И по наружному виду, и по флагамъ, и по росписанію рейсовъ, и по газетнымъ публикаціямъ, брантвахта очень хорошо знаетъ, что это пароходъ общества, идущій туда-то и оттуда-то, совершающій срочные и почтовые рейсы, платящій денежные штрафы за несвоевременное прибытіе, или отбытіе, — и за всѣмъ тѣмъ «стоитъ машина», пароходъ останавливается. Недовѣрчиво спрашиваете вы: что это значитъ? Вамъ отвѣчаютъ: «а вотъ пріѣдетъ чиновникъ.»—Какъ чиновникъ? зачѣмъ? Вѣдь и таможи и карантинныя, по Высочайшему повелѣнію сняты, восклицаете вы. «Да-съ, уклончиво замѣчаетъ капитанъ, по уставу и само Общество состоитъ подъ Высочайшимъ Его Императорскаго Величества покровительствомъ; да... такая ужъ форма!» И форма эта въ томъ только и состоитъ, что чиновникъ посмотритъ пароходный паспортъ, удостовѣрится въ практическомъ положеніи судна, хотя въ противномъ самъ нисколько не сомнѣвается и надпишетъ на паспортѣ, что такого-то числа, въ такомъ-то часу, такой то пароходъ отправился изъ Одессы въ Херсонъ, хотя и пароходъ, и брантвахта, и вся Одесса и весь Херсонъ знали это безъ всякаго чиновника. Хорошо еще, если на пароходѣ случатся

сильные міра сего, тогда можно итти смѣло и безостановочно; въ противномъ случаѣ не угодно ли ждать. А между тѣмъ время проходитъ, путь въ гирлахъ и особенно въ рѣкѣ затруднителенъ, надобно проскочить за-свѣтло, иначе придется бросить якорь и заночевать, не дойдя до Херсона; а въ перспективѣ: сѣтованія публики, штрафъ и переписка о томъ, что Общество неповинно; въ перспективѣ операція, ради которой вы рѣшились ѣхать на пароходѣ, перешла въ другія руки и лишила васъ нѣсколькихъ тысячъ рублей, отъ того только, что время не считается капиталомъ, что «вѣдь такая уже форма»!...

Возьмемъ другой примѣръ. Положимъ, вы побывали за границей; какъ водится, наглядѣлись разныхъ диковинокъ, болѣе или менѣе неудивительныхъ, накупили разныхъ вещей, болѣе или менѣе ненужныхъ, и направляетесь во свояси. Наняли экипажъ, подъѣзжаете къ заставѣ. Одни форменные люди берутъ вашъ паспортъ, дѣлаютъ отмѣтку; другіе между тѣмъ осматриваютъ ваши вещи, производятъ этотъ смотръ болѣе или менѣе снисходительно, смотря по большому или меньшему вашему къ нимъ участию, и чрезъ полчаса, много чрезъ часъ вы свободны. Попробуйте же нанять экипажъ иного рода, называемый пароходомъ,—и немедленно по прибытіи въ портъ, положимъ въ Одессу, вы встрѣтитесь лицомъ къ лицу съ цѣлой тучей странностей и противорѣчій, именуемыхъ «таможеннымъ уставомъ», который, какъ извѣстно, передѣланъ съ средневѣковыхъ германскихъ постановленій того же рода, когда не было еще ни пароходовъ, ни срочныхъ сообщений, когда во всей своей силѣ господствовала меркантильная система, построенная на взаимномъ недовѣрїи между торгующими, на притѣсненіяхъ всякаго чужестраннаго производства, поэтому не подозрѣвавшая солидарности промышленныхъ интересовъ, не вѣрившая, что выгодное одному не можетъ быть невыгодно всѣмъ другимъ. Итакъ, вы приходите на пароходѣ въ Одессу. Если пароходъ иностранный, то неловко же привязываться и огорошивать безконечными формальностями: во первыхъ, законовъ нашихъ не

знаетъ, во вторыхъ еще блаженной памяти Владиміръ Мономахъ завѣщаль вѣдь всячески пресмыкаться предъ чужими, «дабы мимоходячи прославляли имя ваше», наконецъ въ третьихъ иностранецъ и гораздо любезнѣе, знаетъ «всякіе обычаи», не далѣе какъ въ прошломъ мѣсяцѣ привезъ то-то и то-то и даже фрахта не взялъ,—и вотъ начинаются разнаго рода «снискожденія» и «уступки». По закону, безъ подачи деклараціи нельзя выгружаться; но зачѣмъ же держать, все равно подастъ декларацію заднимъ числомъ. Defacto, составленіе деклараціи требуетъ не менѣе 48 часовъ, но вѣдь казна ничего не потеряетъ, если ее подадутъ чрезъ 96, а по бумагамъ развѣ будетъ значиться, что она подана не въ срокъ? Позакону, за каждую ошибку въ деклараціи капитанъ подвергается штрафу; но вѣдь *erga humanum est*, да притомъ гдѣ же иностранцу знать наши порядки, когда мы сами то и дѣло справляемся съ книгой; наконецъ и то сказать, языкъ вѣдь не отвалится, можно указать, что-де вотъ тутъ ошибочка, ну и напишетъ другой экземпляръ.... Но горе вамъ, если пароходъ *свой*! Ну, съѣтимъ что церемониться, на то онъ *свой*! да еще хочетъ быть выскочкой, въ уставахъ тамъ придумалъ себѣ разныя покровительства да льготы! И какъ у насъ каждый подозрѣвается въ мошенничествѣ, развѣ противное будетъ доказано, то для доказательства, что пароходъ не контрабандируетъ, первый привѣтъ ему: «пожалуйте декларацію!»—Да она еще не составлена. «Ну такъ нельзя выгружаться».—Какъ такъ? «Да такъ законъ; невѣденіемъ законовъ нельзя отговариваться; а тутъ же и ревизора ждемъ».—Помилуйте, возражаетъ капитанъ, я ночью только вышелъ изъ порта, навалили цѣлую гору груза, едва успѣлъ разобратъся-то какъ слѣдуетъ; да притомъ же пароходъ срочный, чрезъ три дня долженъ итти опять въ рейсъ. «А, это ужъ не наше дѣло—законъ-съ!» И товаръ вашъ застопорень, и тысячи можете вы потерять прежде, нежели выйдетъ онъ изъ лабиринтовъ таможенныхъ на Божій свѣтъ.

Общество очень хорошо знаетъ это по себѣ, и въ огражденіе своихъ грузителей начинаетъ «ходатайствовать». По

обыкновенію, завязывается переписка. Вы объясняете кому слѣдуетъ, что деклараціи придуманы еще въ ту пору, когда срочныхъ сообщеній не было; что возможные для парусныхъ судовъ, онѣ крайне стѣснительны для паровыхъ, тѣмъ болѣе что за малѣйшую ошибку, или за малѣйшее несходство грузовъ съ бумагами, взыскиваются штрафы; что ошибки эти во многихъ случаяхъ не только возможны внѣ всякаго дурнаго умысла, но что очень часто онѣ рѣшительно неизбѣжны, ибо при срочныхъ рейсахъ нѣтъ никакой возможности ни убѣдить грузителей къ благовременной доставкѣ товаровъ, ни повѣрять послѣдніе по документамъ. Васъ выслушиваютъ по-видимому благосклонно и первый вопросъ: «какъ же полагали бы вы сдѣлать, чтобъ и овцы были цѣлы и волки сыты?» Да вотъ какъ, отвѣчаете вы: агенты наши, при отсылкѣ парохода снабжаютъ капитана грузовыми манифестами, въ которыхъ, по объявленіямъ самихъ грузителей, обозначаются и марки, и номера, и вѣсъ, и объемъ разныхъ товаровъ, откуда и къмъ посланы, куда и кому адресованы. Нельзя ли, спрашиваете вы, довольствоваться, вмѣсто декларацій, этими манифестами?

«Подумаемъ-съ, подумаемъ!» И вотъ, «думы» ложатся на бумагу, начинается путешествіе ихъ изъ Одессы въ С. Петербургъ и обратно, проходитъ мѣсяць, другой, девятый, десятый; наконецъ вождѣнный отвѣтъ жалуется. «Ну-съ поздравляемъ, самодовольно говорятъ вамъ, вотъ Обществу новыя льготы!» Развертываете, читаете:

«Выгрузку пароходовъ, дѣлающихъ срочные рейсы между Одессой и иностранными портами, производить, вмѣсто декларацій, по шкиперскимъ манифестамъ, кои требуютъ отъ командира парохода *вмѣстѣ* съ консоаментами, *тотчасъ* по прибытіи парохода на рейдъ. Въ сихъ манифестахъ *должны быть* показаны: знаки, нумера, число, названіе и вѣсъ товарныхъ мѣстъ; претомъ названіе сихъ мѣстъ, а также имена получителей *должны быть* переведены на русскій языкъ. За ошибки въ манифестахъ и несообразности подвергать командира *той же* отвѣтственности, какая установлена за не-

правильности въ деклараціи. По окончаніи выгрузки, всѣ остальные таможенные обряды надѣ пароходами совершать *по деклараціи*, на общемъ основаніи».

Протираете глаза, читаете другой разъ, выходитъ тоже самое, слово въ слово и буква въ букву.

Итакъ, во первыхъ новый порядокъ, слава Богу, устанавленъ для одной Одессы; во вторыхъ деклараціи не уничтожены, а только отложено время подачи ихъ; въ третьихъ, формальности значительно усложнены, ибо, кромѣ деклараціи, съ васъ будутъ требовать грузовые манифесты вмѣстѣ съ коносаменами, слѣдовательно тѣ и другіе надо заготовлять въ излишнемъ количествѣ экземпляровъ; а потомъ вмѣнено въ обязанность показывать въ манифестахъ такія свѣденія, которыя противны статьямъ закона (*), не требовались деклараціями и изъ которыхъ многія могутъ быть неизвѣстны ни агенту, обязанному составлять манифестъ, ни тѣмъ болѣе капитану парохода, обязанному только доставити его въ контору. Такимъ образомъ деклараціей требовалось показать:

- а) товары, грузъ составляющіе,
- б) нумера,
- в) знаки,
- г) число мѣстъ,
- и д) кому должны быть сданы, или не адресованы ли по ордеру.

Тогда какъ въ манифестахъ требуется обозначити:

- а) товары, грузъ составляющіе,
- б) нумера,
- в) знаки,
- г) число мѣстъ,
- д) *названіе*,
- е) *вѣсъ товарныхъ мѣстъ*,
- ж) *имена получителей* и дѣлать кромѣ того,
- з) переводъ названій товарныхъ мѣстъ и именъ получителей на русскій языкъ.

(*) Именно ст. 406, 467 и 469 Там. Уст.

Разница, по видимому, незначительная; а въ сущности новыя требованія во многомъ неисполнимы, предполагая даже, что есть добрѣйшая воля исполнять ихъ. Извозчику, напримеръ, дозволяется не знать какіе именно товары онъ везетъ; а вамъ вмѣняютъ это знаніе въ обязанность и за ошибку грозятъ штрафомъ, не обращая вниманія даже на то, что торгующіе часто въ собственныхъ интересахъ и безъ всякаго дурнаго намѣренія должны держать въ секретѣ что именно и кому они везутъ. Многіе товары принимаются на пароходы не по вѣсу, но по объему, а вѣсъ многихъ другихъ выставляется въ манифестѣ, за спѣшностью ли погрузки, или просто изъ довѣрія къ грузителю, по его словеснымъ объявленіямъ; между тѣмъ несообразность съ дѣйствительнымъ вѣсомъ подвергаетъ денежному взысканію капитана, который ни душой, ни тѣломъ не участвуетъ въ составленіи манифеста и везетъ только то, что дано ему агентомъ. Замѣйте притомъ, что и капитанъ и агентъ служатъ одному и тому же Обществу, и тотъ и другой опредѣлены одной и тою же властью, оба пользуются одинаковымъ довѣріемъ этой власти, оба поэтому довѣряютъ и другъ другу; а между тѣмъ обоихъ законъ подозрѣваетъ въ мошенничествѣ и освобождаетъ отъ столь тяжкаго подозрѣнія только тогда, когда манифесты и деклараціи сходны съ коносаментами, т. е. когда ими же написанныя и доставленные бумаги не противорѣчатъ одна другой! Есть ли тутъ какой нибудь смыслъ?!.. Далѣе. Многіе товары адресуются «по ордеру», слѣдовательно безъ означенія именъ получателей; а васъ заставляютъ не только показывать эти имена, но даже переводить ихъ на русскій языкъ; поэтому, товаръ адресованъ *Вагнеру*, вы должны писать Каретнику, если *Стифелю* — Сапогѣ, если *Вейнбергу* — Винограднику и т. п. И не думайте, что это шутка; нѣтъ, за ошибки вѣдь и за несообразности съ васъ возьмутъ штрафъ; а развѣ это не «ошибка» не исполнить положительнаго требованія начальства (зри выше: *имена получателей должны быть переведены на русскій языкъ*) и съ чѣмъ же «сообразно» уклоняться отъ этихъ требованій?...

И это-то называется «льготой»! И таковы большею частью всѣ таможенные «льготы», которыми окружено Общество, какъ каменной стѣной. Что вы скажете, напримѣръ, о «льготѣ», въ силу которой привезенный на суднѣ грузъ, если только онъ не названъ въ тарифѣ, или по какой нибудь случайности не показанъ въ судовыхъ бумагахъ, считается *тайно водворенной контрабандой*, хотя бы этотъ грузъ не удалъ ни единого «двора», хотя бы даже онъ очень явно сланъ былъ въ таможеню самимъ капитаномъ?... Въ другихъ странахъ, впереди таможни строятся обыкновенно магазины, въ которые дозволяется привозить откуда угодно и что угодно, безъ всякой отвѣтственности за то, что привозъ можетъ противорѣчить тарифу; и дѣлается это на томъ основаніи, что во первыхъ ни одинъ изъ сложенныхъ тутъ товаровъ не минуетъ въ свое время таможни, если предназначается внутрь страны, и во вторыхъ—что нельзя же требовать отъ всѣхъ народовъ глубокаго знакомства съ тарифомъ, особенно съ такимъ, котораго отличительное свойство многостатейность, который поэтому весьма неудобенъ для запомнанія. У насъ ничего подобнаго нѣтъ; всѣ таможенные постановленія основаны на принципѣ безусловнаго недоуверія; отсюда злоупотребленія съ одной стороны, прижимки и вымогательства съ другой; отсюда безконечныя, дорого стоящія и никому не полезныя формальности; отсюда же наконецъ и та удушливая атмосфера, въ которой задыхается вся наша внѣшняя торговля. Въдѣ на нашихъ глазахъ выросли съ понятной быстротой сосѣдніе порты Анатолиі, Румелии и Нижняго-Дуная; на нашихъ глазахъ главный путь индо-персидской торговли переселился съ Кавказа на почву Малой-Азіи! Отчего это? Все отъ той же системы недоуверія и любимаго дѣтища ея—централизаціи; все отъ того же стремленія регламентировать то, что не способно жить въ душевной сферѣ и подчиняться узкимъ рамкамъ заранее опредѣленной формы; все наконецъ отъ той же искусственной дороговизны, въ силу которой «безпошлинный», по закону, перевозъ товара изъ порта въ портъ равняется въ дѣйствительности «двупошлинному».

«Но, скажутъ намъ, Русское Общество учреждено именно для развитія торговли южнаго края Россіи; почему же не хлопочеть оно объ отмѣнѣ постановленій, стѣсняющихъ это развитіе? Дѣло извѣстное, «умъ любить волю, а торгъ—просторъ»; быть не можетъ, чтобы такой простой истины не понимали тѣ, отъ которыхъ зависитъ просторъ». Но вопервыхъ Общество пишетъ, пишетъ и пишетъ; а во вторыхъ кто же не знаетъ, что у насъ даже Общество можетъ двадцать разъ умереть и воскреснуть, и все-таки не дожидаться конца переписки, или дожидаться чего нибудь въ родѣ упомянутой «льготы», которая конечно хуже, чѣмъ «ничего»?... Боченокъ маслинъ, адресованныхъ въ Константинополь, вы, по ошибкѣ, завезли въ Одессу. Прибывши въ портъ, вы замѣтили свою ошибку и поспѣшаете заявить ее таможднѣ. Вы думаете, что боченокъ вамъ отдадутъ? Напрасно! объ немъ напишутъ въ департаментъ, и вы должны считать себя безпредѣльно обязаннымъ, если мѣсяца черезъ три, когда маслины окончательно прогоркнутъ и испортятся, ихъ возвратятъ вамъ безъ всякаго штрафа, съ великодушнымъ дозволеніемъ вывезти обратно за границу. И если бы, Боже сохрани, вы полюбопытствовали счесть стоимость переписки, то навѣрное открыли бы, что она превышаетъ цѣнность самыхъ маслинъ.... Одинъ начальникъ края, — особа очень высокая, пріѣзжаетъ въ Севастополь. Глядитъ, вся пристань завалена корзинами фруктовъ. «Это что значить»?—Очищены, В. С. для Одессы. «Какъ очищены? вѣдь это здѣшніе фрукты»?—Точно такъ-съ, В. С. «Такъ какая же очистка за русскіе фрукты въ русскій портъ»?—То есть пошлины нѣтъ никакой-съ, а только таможенное свидѣтельство. «Да зачѣмъ же свидѣтельство, если пошлины никакой нѣтъ»? Такой порядокъ-съ, В. С.—«Гмъ... не можетъ быть! глупый порядокъ!» Чиновникъ кланяется, начальникъ ѣдетъ въ городъ; «глупый порядокъ» остается во всей своей... глупости, сказали бы и мы, еслибъ были начальникомъ края, — и не угодно ли тутъ «развивать торговлю»?!. Но, повторяемъ, на эту тему можно бы насказать цѣлые томы.

Третье и четвертое недоразумѣнія, въ свою очередь часто высказываемыя по поводу Русскаго Общества, относятся къ его задачѣ, и потому діаметрально противорѣчатъ другъ другу. По мнѣнію однихъ, Общество должно бы ограничиваться исключительно пароходными сообщеніями и только этимъ косвеннымъ путемъ содѣйствовать развитію торговли, для котораго учреждено. Другіе полагаютъ, что, такъ какъ не одни только средства сообщенія (даже улучшенныя) обуславливаютъ развитіе торговли, для котораго Общество учреждено, то все, содѣйствующее этому развитію, составляетъ столь же прямую задачу Общества, какъ и пароходныя сообщенія. Выходя изъ столь несходныхъ точекъ отправленія и переводя слова на деньги, тѣ и другіе съ неумолимой послѣдовательностью приходятъ и къ разнымъ заключеніямъ. Одни, и въ ихъ числѣ г. Перозіо, говорятъ: держитесь строго-опредѣленнаго капитала и ни подѣ какимъ предлогомъ не увеличивайте его размѣровъ; ибо чѣмъ болѣе капиталъ, тѣмъ менѣе процентовъ раздадите вы въ дивидендѣ. Другіе совѣтуютъ не стѣсняться размѣрами капитала, не выдавать годъ-другой даже никакого дивиденда, лишь бы сдѣлать все для упроченія Обществу дальнѣйшихъ успѣховъ, лишь бы не забывать, что субсидіи правительства имѣютъ временный характеръ, лишь бы наконецъ не терять изъ вида, что субсидія, какъ и всякое одолженіе, имѣетъ свою дурную сторону, во сколько «обязываетъ», слѣдовательно стѣсняетъ свободу дѣйствіи. Едва ли надо много знанія дѣла, чтобы изъ двухъ этихъ мнѣній признать послѣднее столь же дальнозоркимъ, сколько близоруко первое. Правда, простой народъ нашъ говоритъ обыкновенно — «не сули журавля въ небѣ, дай синицу въ руки»; въ сущности это тоже, чего желаетъ г. Перозіо съ братіею по отношенію къ Русскому Обществу. Но кто же не видитъ, что такія ограниченныя желанія только и возможны среди робкаго, бѣднаго населенія, для котораго и синица — капиталъ, котораго притомъ исторія научила, что «ждать» не всегда значитъ «дождаться». Въ этомъ смыслѣ глубокой разладъ втораго мнѣнія съ

«національнымъ» возрѣніемъ, весьма естественно, болѣе по сердцу каждому, кто не утратилъ вѣры въ прогрессъ, и винить за это значило бы, по меньшей мѣрѣ, не уважать чужихъ убѣжденій. А что именно такихъ убѣжденій держались и учредители Русскаго Общества—доказать не трудно: они проглядываютъ на каждой страницѣ устава. По этому уставу, Общество имѣетъ право устраивать разныя механическія заведенія, пристани, верфи, конторы, магазины для склада товаровъ и всякія другія строенія, на казенныхъ земляхъ—даже бесплатно (§ 11); Обществу разрѣшено устраивать разныя училища для образованія штурмановъ, машинистовъ и другихъ техниковъ (§ 12); Обществу дозволено открыть страховое отдѣленіе, для застраховки товаровъ, перевозимыхъ на его судахъ (§ 13), для облегченія же дѣйствій Общества въ его коммерческихъ предпріятіяхъ, оно считается по первой гильдіи (§ 15). Очевидно учредители и въ помышленіи не имѣли стѣснять круга дѣйствій Общества одними пароходными сообщеніями и они очень хорошо знали заранѣе, что капиталъ въ 6 мил. рублей будетъ достаточенъ только «первоначально» на осуществленіе предпріятія: «впослѣдствіи, говоритъ уставъ, капиталъ общества можетъ быть увеличенъ до 9 мил. р.» (§ 23) или на цѣлую половину. Все, стало быть, предвидѣно, все заявлено впередъ, прямо и откровенно. За всѣмъ тѣмъ, число желавшихъ имѣть акціи Русскаго Общества значительно и постоянно превышало число самыхъ акцій (*); явленіе, глубоко знаменательное по своей прогрессивности, открыто и живо протестующее противъ узкости возрѣнія, въ силу котораго обществу достаточно снарядить нѣсколько пароходовъ, а тамъ, хоть трава не расти. Можетъ ли быть, нуженъ ли протестъ, болѣе краснорѣчивый? Но, на бѣду г-на Перозіо, и таковой имѣется. Уже въ одномъ изъ самыхъ первыхъ общихъ со-

(*) Не говоря уже объ акціяхъ перваго выпуска, еще въ Апрельѣ мѣсяцѣ нынѣшняго года на 537 акцій, подлежащихъ разверсткѣ, явилось 11 016 охотниковъ.

браній гг. акціонеры, къ чести ихъ, сами заявили правленію, что имъ было бы желательно приступить и къ осуществленію второй цѣли, ради которой учреждено Общество, ибо оно есть не только Общество Пароходства, но и *Торговли*. Гг. акціонеры тогда же предложили отчислить для торговыхъ операций въ распоряженіе правленія 500 000 р. сер. и только по просьбѣ *самаго правленія* эта сумма была уменьшена на первый разъ до 100 000 р. сер. Обсудивъ всѣ имѣвшіяся въ виду операции, правленіе нашло, что съ наименьшимъ рискомъ сопряжены учетъ векселей и ссуды подъ залогъ акцій; а вслѣдъ за тѣмъ изслѣдованія на мѣстѣ присоединили къ этому же разряду кавказскій транзитъ и попутныя съ нимъ почтовые станціи.

Наконецъ не менѣе распространено въ публикѣ еще одно недоразумѣніе, по которому администрація Общества дѣйствуетъ будто бы ощупью, безъ всякаго заранѣе обдуманнаго плана. Не говоря уже о томъ, что нѣтъ и быть не можетъ такого «заранѣе обдуманнаго» плана, къ которому живая дѣйствительность не нашла бы что прибавить, или отъ котораго что убавить, мы можемъ сослаться на прошлогоднія перемѣны въ уставѣ общества и сопровождавшую ихъ записку директора-распорядителя, прочитанную въ общемъ собраніи гг. акціонеровъ Марта 1858 года, какъ на лучшее и сильнѣйшее доказательство въ какой мѣрѣ обвиненіе это неосмотрительно. Многіе изъ акціонеровъ, выслушавъ упомянутую записку, тогда же засвидѣтельствовали какъ пріятно имъ видѣть, что дѣйствіямъ правленія предшествуютъ обстоятельныя изысканія, заботливо собранныя на мѣстѣ;—и это не былъ обычный въ подобныхъ случаяхъ комплиментъ, ибо дѣйствительно записка изобиловала фактами и соображеніями, столь же свѣжими, сколько подробными и осмотрительными. Откуда же такое странное недоразумѣніе? Отвѣтчикомъ является г. Перозіо и вотъ какими доводами доказываетъ онъ отсутствіе плана.

1) «Въ 1857 году между Одессой и Константинополемъ плавали пароходы *Церера*, *Паллада* и *Юнона* во 145 силъ;

въ 1858 плаваніе это производилось пароходомъ *Великій Князь Константинъ* въ 350 силъ; весьма понятна разниа расходовъ сообщенія между 145 и 350 сильными пароходами. Спрашивается, были ли основательныя причины поводомъ къ сему невыгодному измѣненію въ размѣрѣ пароходовъ».

На этотъ вопросъ будемъ отвѣчать вопросомъ же: въ отчетѣ за 1858 г. сказано, что плаваніе между Одессой и Константинополемъ производилось пароходами: *Императоръ Александръ* и *В. Кн. Константинъ* въ 350 силъ, *Херсонесъ* въ 260, *Элборусъ*, *Владимиръ* и *Колхида* въ 250 силъ каждый, *Таврида* въ 160, *Церера*, *Паллада* и *Юнона* въ 145 силъ и пароходомъ *Керчь* въ 120 силъ; г. Перозіо писалъ свои замѣтки «на отчетъ Русскаго Общества за 1858 годъ», стало быть читалъ этотъ отчетъ; отчего же изъ всѣхъ поименованныхъ пароходовъ онъ выбралъ одинъ, сильнѣйшій, и умолчалъ объ остальныхъ? Отчего умолчалъ онъ и о томъ, что въ 1857 году пароходы Александрійской линіи плавали только до Константинополя, тогда какъ въ 1858 — до Смирны и Яффы? Какъ назвать такого рода утайку фактовъ въ отзывѣ, который только подъ условіемъ этой утайки и становится обвинительнымъ?

2) «Если бы (продолжаетъ г. Перозіо) выгоды пароходнаго сообщенія дѣйствительно были изучены, то вѣроятно Общество не уступило бы въ теченіе двухъ навигацій весьма выгодныхъ линій между Таганрогомъ и Ростовомъ-на-Дону и между Таганрогомъ и Константинополемъ».

—Что выгоды этихъ сообщеній были изучены, лучшимъ доказательствомъ служить нынѣшній годъ, когда Общество открыло рейсы и по линіи Ростово-Таганрогской и по Таганрого-Константинопольской. Не были же они открыты ранѣе просто потому, что не было достаточно пароходовъ. Днѣстровское пароходство обѣщаетъ еще большія выгоды и однакожь, за неимѣніемъ средствъ, оно доселѣ не открыто; слѣдуетъ ли отсюда, что его выгоды не изучены? Намъ возражать: «если эти выгоды не подлежали сомнѣнію, то

отчего Общество не взяло пароходовъ съ другихъ линій? Но впервыхъ, отъ хорошаго хорошаго не ищутъ, а во вторыхъ есть у Общества линіи «обязательныя», за которыя само правительство даетъ ему помилную плату.

Къ этимъ двумъ quasi-достовамъ, которыхъ цѣль состояла въ томъ, чтобы «смыло доказать», будто администрація Общества дѣйствуетъ безъ всякаго плана, и которые конечно отличаются гораздо болѣе смѣлостью, нежели убѣдительною, г. Перозіо прибавилъ еще четыре; но какъ они даже изъ снисхожденія не могутъ быть названы «достовами» и ни съ какой стороны не доказываютъ того, что автору хотѣлось доказать, то мы относимъ ихъ къ разряду «обвиненій», взведенныхъ на правленіе Общества и разсмотримъ эти обвиненія вмѣстѣ съ другими, по очереди, принятой самимъ авторомъ.

Первое обвиненіе заключается ни болѣе ни менѣе, какъ въ надувательствѣ. Вотъ подлинныя слова г-на Перозіо: «въ отчетъ за 1858 годъ сказано, что отъ навигаціи 1857 года оставалось минеральнаго топлива 274404 (читай: 278404) пуда; а въ отчетъ за 1857 годъ написано, что изъ прибрѣтеннаго запаса въ 950000 (читай: 965600) пудъ израсходовано 656000 пудъ; следовательно къ 1858 году должно было остаться не 278404, а 309600 пудъ». По видимому и правда, а въ сущности нѣтъ. Вся сила въ томъ, что г. Перозіо передѣлалъ текстъ отчета за 1857 годъ. Тамъ вовсе не сказано того, что говоритъ нашъ авторъ; тамъ сказано: «пароходы Общества не имѣли недостатка въ минеральномъ топливѣ. Изъ прибрѣтеннаго запаса въ 965600 пудъ они израсходовали (а не «израсходовано») до 656000 пудъ». Ясно, что рѣчь идетъ только о топливѣ, сожженномъ пароходами; и какъ нѣсколько страницъ выше говорилось о количествѣ пройденныхъ ими миль, то можно предполагать, что подробность эта записана для того, чтобы изъ сравненія двухъ цифръ можно было вывести среднюю трату топлива на каждую милю. За тѣмъ не упомянуто въ отчетѣ 1857 года ни о мусорѣ, ни о топливѣ, сожженномъ конто-

рой и агентствами, ни наконецъ о топливѣ, проданномъ служащимъ въ Обществѣ лицамъ. Не упомянуты же эти подробности вѣроятно потому, что они не ведутъ ни къ какимъ заключеніямъ, а еще вѣроятнѣе потому, что членамъ правленія и въ голову не укладывалась мысль, какъ могутъ подозрѣвать ихъ въ умышленномъ сокрытіи какихъ нибудь 500 тоннъ угля, когда они и сами акціонеры, когда они притомъ — *выборные общимъ собраніемъ, когда наконецъ имъ ввѣрено миллионное предпріятіе*, самые подробные счета котораго съ самыми подробными объясненіями открываются ежегодно для всѣхъ участниковъ этого предпріятія. Кто же рассчитывалъ на подозрительность г. Перозіо.

Второе обвиненіе — такого же подозрѣвающего свойства. *«Въ отчетъ за 1857 годъ (повѣствуетъ г. Перозіо) денежная цѣнность этого (т. е. оставшагося отъ навигаціи) угля (читай—угля) показана къ 1 Января 1858 года: по счету каменнаго угля 45 853 р. 16 к. и по счету антрацита 72 877 (читай: 73 877) р. 26 к., итого 119 730 (читай: 120 730) р. 42 к. Изъ этой суммы явствуетъ, что остатокъ обошелся Обществу весьма дорого: именно уголь по 25, а антрацитъ по невозможной цѣнѣ въ 79 к. за пудъ; это, прибавляетъ г. Перозіо, кажется ошибка; но она не исправлена въ новомъ отчетѣ».*

Да, прибавимъ и мы, это ошибка, и даже очень грубая; но ее сдѣлалъ самъ г. Перозіо, поэтому нечего было и исправлять ея въ новомъ отчетѣ. Дѣло вотъ въ чемъ. Въ балансѣ, приложенномъ къ отчету 1857 года, дѣйствительно сказано, что къ 1 Января 1858 «счетъ» каменнаго угля составлялъ 45 853 р. 16 к. и «счетъ» антрацита 73 877 р. 26 к.; но ни въ балансѣ, ни въ отчетѣ вовсе не сказано, что суммы эти представляютъ цѣнность *оставшагося отъ навигаціи* топлива, — это уже присочинилъ самъ г. Перозіо, и разумѣется очень не удачно, ибо достаточно имѣть малѣйшее понятіе о дѣлѣ, чтобы избѣгнуть такого промаха. Всякому извѣстно, что если отчетъ объ угольной операціи и заканчивается къ 1 Января, то вмѣстѣ съ этимъ не оканчивается

и не может приостановиться самая операция; что поэтому благовременная заготовка топлива идет своим путем, а съ понятием благовременной заготовки неразлучны задатки на будущее время, контракты, фрахтованіе судовъ, разѣзды довѣренныхъ лицъ и тому подобныя расходы, о которыхъ отчетъ не всегда возможенъ къ опредѣленному числу опредѣленнаго мѣсяца и поэтому переносится обыкновенно на другой мѣсяцъ. Очень можетъ быть, и бываетъ, что въ этомъ другомъ мѣсяцѣ часть расходовъ снесется съ угля и запишется на какой нибудь другой «счетъ»; но пока это сдѣлается извѣстнымъ, бухгалтерія все-таки записываетъ выданныя суммы на «счетъ» угля. Повторяемъ, правило это до такой степени общеупотребительно, что даже какъ-то совѣстно напомнить о немъ; а между тѣмъ г. Перозіо прикидывается незнающимъ, преспокойно дѣлитъ обозначенныя въ балансѣ суммы на количества оставшагося отъ навигаціи топлива и объявляетъ, что уголь обошелся обществу по 25, а антрацитъ по 79 к. за пудъ. Мало того—онъ самъ подозрѣваетъ тутъ ошибку, быть не можетъ, чтобы онъ не зналъ, что ошибка эта его же изобрѣтенія; а между тѣмъ далѣе онъ вставляетъ и ее въ число «доводовъ», которыми думаетъ «смѣло доказать», что администрація Общества дѣйствуетъ безъ всякаго плана: «при изысканіи, говоритъ онъ, наивыгоднѣйшаго способа заготовленія горючаго матеріала и развитія собственныхъ копей, уголь и антрацитъ обошлись бы Обществу гораздо дешевле 18½, 25 и въ особенности 79 к. за пудъ». Да во первыхъ такихъ высокихъ цѣнъ Общество и не платило; а во вторыхъ что же это за доводъ—*обошлись бы?* Вы говорите «обошлись бы», а мы вамъ отвѣчаемъ: *нѣтъ, не обошлись бы.* Спрашивается, кому вѣрить?... Нѣтъ, такъ спорить невозможно, особенно взявшись обвинять; правда, что «смѣлость города беретъ»; но смѣlostью доказывать какую либо истину—это очень оригинально, только во всякомъ случаѣ не литературно. Вы знаете, гласность—орудіе обоюдоострое; ну что если бы мы вздумали спросить васъ: а какой это «наивыгоднѣйшій спо-

собъ заготовленія» топлива? Вѣдь, между нами будь сказано, вы поставлены были бы пожалуй въ довольно затруднительное положеніе!

Третье обвиненіе гласитъ, что «средняя цѣна угля и антрацита во всѣхъ портахъ, судя по средствамъ Общества, обходится непомярно дорого, т. е. по $18\frac{1}{2}$ к. сер. за пудъ, въ особенности если сообразить возможность перевозки посредствомъ догрузки пароходовъ». Здѣсь не знаешь чему болѣе удивляться,—умѣнью ли автора передѣлывать факты на свой ладъ, или совершенному невѣденію сферы, о которой онъ судитъ такъ дидактически. Въ отчетѣ вовсе не сказано, что средняя цѣна угля и антрацита обошлась въ $18\frac{1}{2}$ к. за пудъ; тамъ сказано только, что «расходы по заготовленію минеральнаго топлива, храненію и потребленію его, будучи распределены на сожженный пароходами запасъ, составляютъ въ среднемъ итогъ около $18\frac{1}{2}$ к. за пудъ». Разница, стало быть, весьма существенная и именно потому, что рѣчь идетъ только о топливѣ, сожженномъ пароходами. И если бы ястъ спросили почему отчетъ не выразился въ этомъ случаѣ опредѣлительнѣе,—мы отвѣтили бы: по невозможности, вполнѣ оправдываемой самымъ дѣломъ. Въ числѣ способовъ заготовленія угля есть одинъ, безспорно выгоднѣйшій, состоящій въ покупкѣ этого минерала съ судовъ, которыя привозятъ его въ наши порты вмѣсто балласта. Покупки эти производятся болѣею частію по коносаментамъ, т. е. бѣзъ перевѣски, и дѣлается это отчасти изъ желанія сохранить самое топливо въ крупномъ видѣ, отчасти же изъ довѣрія къ шкиперамъ, которые почти всегда имѣютъ въ наличности болѣе угля, нежели сколько значится въ коносаментахъ. Именно вслѣдствіе этого «почти», уголь иногда и перевѣшивается. Но какъ съ другой стороны дознано, что уголь на открытомъ воздухѣ вывѣтривается, то чтобы и съ этой стороны имѣть наименѣе потерь, онъ складывается обыкновенно въ высокія кучи, занимающія возможно менѣе пространства, и такимъ образомъ на сравнительно-небольшой площадкѣ нижніе слои прикрываются верхними. Въ такія кучи свади-

ваются обыкновенно сотни-тысячъ пудъ; но истинный ихъ вѣсъ узнается не прежде, какъ по совершенномъ истощеніи склада, ибо всякій расходъ изъ него записывается особо. И какъ расходованіе большаго склада по необходимости продолжительно, то проходятъ цѣлые мѣсяцы, можетъ даже пройти годъ и болѣе, прежде, нежели вы сможете сказать утвердительно сколько было пудовъ въ этомъ складѣ. Такимъ образомъ, не далѣе, какъ нынѣшней весной сдѣлалось извѣстно, что на двухъ складахъ, начатыхъ въ концѣ 1857 и дополненныхъ въ 1858 году, оказалось излишка противъ коносаментовъ до 60 000 пудъ. Эти пуды записаны экономіей на приходъ нынѣшняго года; а между тѣмъ при счисленіи прошлогоднихъ расходовъ они не были приняты въ соображеніе, ибо самое существованіе ихъ только еще подозрѣвалось. Приобщите и ихъ къ вашему счету,—средняя цѣнность каждаго пуда на столько понизится, на сколько возвысилось число пудовъ. Впрочемъ что мы говоримъ «понизится»? Мы имѣемъ право думать, что г. Перозіо положительнo не знаетъ дѣла, когда рѣшается утверждать, будто расходы въ 18½ к. на пудъ «непомѣрно высоки». Въ Одессѣ, на примѣръ, Общество продаетъ своимъ служащимъ уголь по 20 и антрацитъ по 25 к. за пудъ и это считается ихъ привилегіей, за которую всѣ благодарны, ибо въ частныя руки то и другое топливо продается пятью коп. на пудъ дороже. И однако за всѣмъ тѣмъ оно *продается*, стало быть *покупается*, стало быть покупщики находятъ эти цѣны выгодными для себя; — а намъ говорятъ, что и 18½ к. *непомѣрно* дорого. Ужъ не съ точки ли зрѣнія Петербурга? но вѣдь Одесса не Петербургъ!... Но остроумнѣе всего въ замѣткахъ г. Перозіо—*соображеніе о возможности перевозить топливо посредствомъ догрузки пароходовъ*. Если онъ читалъ отчеты Общества (потому что и въ этомъ мы можемъ сомнѣваться), то конечно знаетъ, что купленные въ Англіи пароходы, когда они отправлялись въ Одессу, были нагружаемы между прочимъ и углемъ. Но у г. Перозіо рѣчь идетъ о *догрузкѣ*; стало быть смыслъ такой:

грузы вози своимъ порядкомъ, но гдѣ можно, догружайся топливомъ. Посмотримъ, гдѣ же это можно? Прежде всего, казалось бы, на пароходахъ Англійской линіи? Но на бѣду г. Перозіо изъ Англи столько всегда грузовъ, болѣе цѣнныхъ, что пароходы сплошь и рядомъ *перегружаются* ими, и еще недавно администрація Общества просила лондонскаго агента своего не допускать перегрузки. Нельзя ли догружаться по линіямъ Марсельской, или Александрійской? Но тамъ уголь большею частью не дешевле Одесскаго, по той простой причинѣ, что шкиперамъ, слѣдующимъ изъ Англи въ Черное море и везущимъ топливо вмѣсто балласта, выгоднѣе продать его по низшей сравнительно цѣнѣ въ Одессѣ, нежели по высшей гдѣ нибудь въ промежуточномъ портѣ; ибо въ послѣднемъ случаѣ они должны были бы, по выгрузкѣ топлива, купить балластъ, нагрузить и выгрузить его, слѣдовательно потратить много времени, которое у насъ только не считается капиталомъ. Нельзя ли наконецъ догружаться хоть антрацитомъ по линіямъ Азовской, Крымской, Кавказской? Сообразимъ. Изъ отчета за прошлый годъ видно, что по этимъ тремъ линіямъ перевезено грузовъ 393 931 п. 9 ф., тогда какъ одного сожженаго пароходами антрацита оказалось 430 395 пудъ. Ясно, что догрузка невозможна, или точнѣе возможна, но подѣ условіемъ не возить никакихъ другихъ грузовъ, слѣдовательно уменьшить и число пассажировъ, ибо судно, везущее уголь, не можетъ быть опратно, а къ грязи не всякій привыкъ. Не забудьте при этомъ, что фрахтъ за уголь ниже фрахта за какой бы то ни было другой грузъ, перевозимый пароходами, что догрузка срочныхъ пароходовъ всегда дороже несрочной и что наконецъ въ отчетѣ прямо заявлено, что развозку антрацита, какъ это оказалось изъ двухлѣтней практики, выгоднѣе производить парусными судами, нежели даже особо для сего назначенными паровыми. Знающіе дѣло, пожалуй, возразятъ намъ, что мы входимъ въ объясненіе предметовъ вѣсѣмъ извѣстныхъ? просимъ заранее извиненія и спѣшимъ прибавить, что позволили себѣ это только для одного г. Перозіо...

Четвертое обвиненіе, чуть-ли еще не курьознѣе. «Для дѣйствія пароходовъ, гласитъ г. Перозіо, израсходовано угля 1 667 100 и антрацита 430 395 пудъ, всего 2 097 495 пудъ. Это количество значительно превышаетъ принятое вообще на практикѣ потребленіе топлива. На небольшихъ пароходахъ, до 150 силъ, наибольшее количество угля, потребное для часового дѣйствія каждой паровой силы, равно 14 ф; на пароходахъ же большаго размѣра достаточно 9 и отнюдь не болѣе 10 ф. въ часъ на силу. А потому если на 316 000 миль была употреблена средняя сила, равняющаяся 133 лошаднямъ, какъ оказывается изъ размѣра 35 пароходовъ Русскаго Общества, то, считая скорость хода по 10 миль въ часъ и потребленіе угля по 14 ф. на силу, расходъ топлива простирается до 1 460 980 пудъ, т. е. на 769 013 (читай 636 515) пудъ менѣе того, сколько сожгли пароходы Общества въ 1858 году... Израсходованное количество топлива въ 2 097 495 пудъ превышаетъ потребное количество, если даже всѣ 316 000 миль пройдены были среднею силою 250 лошадей, ибо и въ такомъ случаѣ потребленіе топлива ограничилось бы 1 975 000 пудъ».

Но, во первыхъ, въ отчетѣ Общества вовсе не сказано, что 1 667 100 угля и 450 395 антрацита израсходованы для дѣйствія пароходовъ; тамъ сказано, что эти количества «сожжены пароходами во всю навигацію»; а извѣстно, что топливо на пароходѣ сожигается не только для «дѣйствія», въ силу котораго онъ пробѣгаетъ извѣстное количество миль, но сверхъ того для подъема паровъ, для паровыхъ лебедокъ при нагрузкѣ и выгрузкѣ, для поддержки пара въ тѣхъ портахъ, гдѣ стоянка на якорѣ не продолжительна, или не безопасна, наконецъ для отопленія каютъ и для приготовленія пищи; извѣстно также, что часть угля, мельчающая въ тотъ самый моментъ, когда его бросаютъ желѣзными лопатами въ печи, просто улетучивается безъ всякаго вліянія на дѣйствіе парохода и что этотъ расходъ имѣетъ даже особое техническое названіе «трата угля». Считите все это, и въ итогѣ получится до 80% надбавки, пропущенной авторомъ безъ вниманія, и еще авторомъ, ссылающимся на практику!... Во вторыхъ, ужъ

коли повести рѣчь о «дѣйстви» пароходовъ, то 1 667 100 пудъ угля и 430 395 пудъ антрацита точно такъ же не составляютъ въ итогѣ 2 097 495 пудъ, какъ 3 яблока и 2 дыни не составляютъ ни 5 яблокъ, ни 5 дынь. Если бы г-ну Перозіо было извѣстно, что на практикѣ 6 ф. антрацита равняются 8 ф. каменнаго угля, то онъ долженъ былъ бы сказать, что пароходы Общества сожгли во всю навигацію или 1 680 720 пудъ антрацита, или 2 240 960 пудъ каменнаго угля; но никакъ не 2 097 495 пудъ, ибо послѣдняя цифра ничего не выражаетъ. Въ третьихъ, изъ размѣра 35 пароходовъ Общества только и оказывается, что они составляли въ сложности 4633 силы; но выводитъ изъ этихъ двухъ цифръ среднюю силу, съ цѣлью контролировать расходъ топлива, — значитъ вдвойнѣ ошибаться: одинъ разъ противъ статистики (*), которая учитъ, что цифра 5 не можетъ быть названа среднею для 9 и 1; другой разъ — противъ простаго здраваго смысла, который говоритъ, что изъ величинъ фантастическихъ только и можно получить фантастическіе выводы. Въ самомъ дѣлѣ, выражаетъ ли средняя сила, добытая г-мъ Перозіо, пароходы Общества отъ 250 до 350 силъ, которыхъ *семь*, и пароходы менѣе 100 силъ, которыхъ *шестнадцать*? А вѣдь $16 + 7 = 23$; а вѣдь этотъ итогъ, въ отношеніи къ числу пароходовъ Общества, составляетъ ровно двѣ трети! Что же это за средняя, которая выражаетъ только третью долю наличныхъ средствъ Общества? Какъ иначе назвать, какъ не фантастическими, выводы, основанные на такой средней?.. Въ четвертыхъ, принимаемая г-мъ Перозіо быстрота хода для всей навигаціи, по 10 миль въ часъ, не только не вытекаетъ ни изъ какой практики, но прямо противорѣчитъ всякой. Извѣстно, что для пассажирскихъ даже пароходовъ, принимая въ соображеніе цѣлую навигацію, никакъ нельзя среднюю скорость считать болѣе восьми узловъ въ часъ (**); для грузовыхъ эта цифра по-

(*) И даже противъ Ариѳметики.

(**) Полагая среднюю скорость въ 10 узловъ, надо, чтобъ пароходы достигали скорости до 14 узловъ и болѣе!

нижается до шести, а для буксирныхъ—до четырехъ узловъ и менѣе, смотря по числу буксируемыхъ судовъ, а также по тому, идетъ ли пароходъ по теченію, или противъ теченія. Извѣстно также, что въ бурную навигацію скорость хода еще болѣе сокращается, и именно въ 1858 году бывали случаи, что пароходъ бился изъ всѣхъ силъ и однакожь или не двигался съ мѣста, или дѣлалъ въ часъ не болѣе одной-двухъ миль, пока не представлялась возможность укрыться въ какомъ нибудь портѣ. Наконецъ извѣстно, что въ морской водѣ желѣзные суда скоро обростають ракушкой, а наростая кора въ свою очередь значительно уменьшаетъ быстроту хода. По всѣмъ этимъ уваженіямъ, принявъ еще во вниманіе, что большая часть пароходовъ Общества суть именно грузовые и рѣчные (и этимъ-то Русское Общество существенно—рѣзко отличается отъ иностранныхъ того же рода),—среднюю скорость для всей прошлагодней навигаціи никакъ нельзя считать болѣе шести миль въ часъ. Наконецъ, въ пятыхъ, г. Перозіо, вообще когда говорить о паровой силѣ, выражается объ ней, какъ о единицѣ, всюду однообразной, и потому допускающей сравненія; тогда какъ изъ практики онъ могъ бы научиться, что единица эта далеко не вездѣ и не всегда одна и таже. Съ одной стороны, огромная разница между паровой силой номинальной, индикаторской и дѣйствительной, хотя и та и другая остается все таки «паровой силой»; а съ другой, способы вычисленія однихъ и тѣхъ же паровыхъ силъ не вездѣ одинаковы. Сплошь и рядомъ Англичане считаютъ пароходъ въ 180, тогда какъ мы въ 145 силъ; одинъ пароходъ даже имѣлъ по ихъ счету слишкомъ 500, тогда какъ по нашему съ небольшимъ 300 силъ. Разница, какъ видите, очень существенная, особенно, когда и статьи расхода приводятся къ паровой силѣ.

Послѣ всего сказаннаго, было бы очень не трудно сдѣлать расчеты, болѣе согласные съ «практикой»,—и г. Перозіо наглядно убѣдился бы какъ мало знакомъ онъ съ нею. Мы однако же считаемъ такую работу совершенно безплодною и вмѣсто цифръ предложимъ ему «дѣло», по его же доводамъ обѣщающее ему значительныя выгоды: взять на себя (подъ

благонадежныя, конечно, ручательства) всѣ хлопоты и издержки по снабженію пароходовъ Общества въ разныхъ портахъ каменнымъ углемъ съ уплатою отъ Общества за каждый пудъ по 18 $\frac{1}{2}$ коп. сер. Вѣрно, Общество не откажетъ ему въ такомъ удовольствіи, а себѣ въ такой выгодѣ!

Такимъ же вызовомъ мы будемъ отвѣчать и на тѣ «замѣтки» г-на Перозіо, въ которыхъ онъ докладываетъ публикѣ, что Общество напрасно прилагаетъ столько заботъ о продовольствіи пассажировъ, что заботы эти всего лучше предоставить маркитантамъ, которыхъ поставить въ зависимость отъ командировъ, какъ это принято у заграничныхъ компаній; что всѣ эти хлопоты стоятъ Обществу дорого, а между тѣмъ не приносятъ ни малѣйшаго барыша; что гораздо выгоднѣе предоставить частной промышленности устройство прачешныхъ, кондитерскихъ, ледниковъ, а самому заботиться болѣе о своей администраціи, да о развитіи мѣстной промышленности.

Все это было бы можетъ статья очень мило, если бы хоть сколько нибудь, или хоть съ какой нибудь стороны касалось до Общества и его администраціи. Послѣдняя, какъ мы положительно знаемъ, не имѣетъ ни малѣйшей симпатіи къ такъ называемымъ «крѣпостнымъ» учрежденіямъ, въ какой бы сферѣ онѣ ни проявлялись; именно поэтому она и начала съ предоставленія очень многого частной промышленности,—и только когда пассажиры рисковали остаться безъ ѣды, питья и прислуги, только когда пароходное бѣлье оказывалось грязнымъ и начинало слишкомъ быстро таять въ частныхъ рукахъ, только тогда пришлось администраціи Общества вмѣшаться въ это дѣло самой и устроить его такъ, чтобы не было недоимокъ ни по какой части. Справедливо, что задача эта хлопотлива, трудна, цѣнна; но что же дѣлать, укажите, гдѣ же у насъ эта частная промышленность, которая сдѣлаетъ дешевле и лучше? Общество, конечно, не откажетъ вамъ даже въ денежной преміи за такую услугу. Вѣдь не изъ удовольствія же взялось оно за предпріятія, составляющія въ другихъ странахъ специальность частныхъ лицъ; такое удовольствіе

странно было бы предполагать въ администраціи, которая и безъ того завалена дѣлами иной разъ пуще какого-нибудь министерства, не только «департамента», какъ величаетъ г. Перозіо одесскую контору!

Не можемъ однако не замѣтить, что и въ этихъ обвиненіяхъ нашъ авторъ не считаетъ нужнымъ стѣсняться обязанностями, вытекающими изъ права говорить. Безпрерывно онъ или преувеличиваетъ факты, въ сущности очень обыкновенные и простые, или скрываетъ такіе, которые говорятъ не въ его пользу, или наконецъ безцеремонно сочиняетъ свои, если и этимъ путемъ надѣется обвинить правленіе. Судите сами. Онъ повѣствуетъ, напримѣръ, своимъ читателямъ, что Общество *«заготовляетъ, поставляетъ и содержитъ роскошную провизію для пассажировъ на свой счетъ»*. Смѣемъ увѣрить, что это—чистѣйшая выдумка. Въ отчетѣ прямо сказано, что дозволеніе пассажировъ на пароходахъ Общества ввѣрено маркитантамъ, такъ же точно поставленнымъ въ зависимость отъ капитановъ, какъ и у другихъ пароходныхъ компаній; исключеніе допущено только для продуктовъ, которые, не подвергаясь порчѣ отъ продолжительнаго храненія, легко могутъ давать поводъ къ злоупотребленіямъ со стороны маркитантовъ, каковъ напр. чай, вина, консервы и т. п. Эти продукты Общество дѣйствительно закупаетъ само; но отпускаетъ маркитантамъ не на свой, а на ихъ собственный счетъ, гарантируя имъ въ тоже время условное число пассажировъ и приплачивая условную сумму денегъ за наемъ прислуги и за освѣщеніе пароходныхъ каютъ.

Далѣе г-ну Перозіо показалось, что отъ такого порядка вещей не только плата за проѣздъ «уменьшается очень не выгодно для Общества,» но что оно даже «не имѣетъ ни малѣйшаго барыша»; тогда какъ изъ отчета видно, что Общество гордится дешевизной провоза и видитъ въ ней лучшее обезпеченіе будущности, ибо чѣмъ дешевле провозъ, тѣмъ болѣе проѣзжающихъ. Мало того, въ отчетѣ даже высчитано на сколько именно по какой линіи уменьшился въ минувшемъ году средній сборъ съ каждаго пассажира и на

сколько увеличилось число самых пассажиров; увеличение это по всем линиям составило *137 процентов*, — это ли еще не барыш? Или может быть г. Перозіо не убѣжденъ, что дешевизна провоза увеличивает число проѣзжающих? Въ такомъ случаѣ пусть потрудится онъ взглянуть хоть на отчеты почтового вѣдомства: онъ увидитъ, что *даже* масса корреспонденціи начала увеличиваться у насъ именно съ эпохи пониженія почтовыхъ таксъ. Да наконецъ истина эта составляетъ азбуку всякой экономіи,—труднѣе не знать ее, нежели знать!

Далѣе. Въ отчетѣ говорится, что для пароходовъ Кавказской, Азовской и Таганрого-Константинопольской линіи, въ видахъ большаго сбереженія винъ, предположено устроить въ Керчи особый отъ одесскаго склада. Мѣра эта чисто хозяйственная, имѣющая цѣлью съ одной стороны предохранить пересылаемыя изъ Одессы партіи винъ отъ окиси и порчи, которой особенно подвергаются легкія вина въ жаркую пору, съ другой—не загромождать слишкомъ одесскаго склада, оказывающагося довольно тѣснымъ. Посмотрите же какъ изображаетъ эту простую мѣру г. Перозіо: *«на одинъ складъ винъ въ Одессѣ (говоритъ онъ) истраченъ капиталъ въ 76 044 р. 11 к. и еще предполагается устроить такой же запасъ въ Керчи»*. Очевидно, смыслъ тотъ, что-де вотъ какъ гнусно распоряжается правленіе: истратило 76 т. на складъ винъ въ Одессѣ, да 76 т. хочетъ истратить на таковой же въ Керчи; тогда какъ по смыслу отчета одинъ и тотъ же складъ дѣлится между двумя портами.... Честны ли такія свободныя передѣлки?

Или,—желая доказать, что Общество слишкомъ щедро платитъ за нагрузку и выгрузку, г. Перозіо говоритъ: *«нагрузка, перегрузка и выгрузка товаровъ и топлива обошлась Обществу въ 50 201 р. 98 к.,—около 12 процентовъ со всего фрахта за товары»*. Позволительно спросить—что это такое? какъ же брать двѣ величины *разнородныя*, изъ коихъ одна выражаетъ товары и топливо, а другая только товары, и ставить ихъ въ процентныя отношенія другъ къ другу? Не

гораздо ли проще было сказать: «изъ отчета видно, что Общество перевезло товаровъ и топлива болѣе $7\frac{1}{4}$ мил. пудъ; за нагрузку, перегрузку и выгрузку ихъ заплочено 50 201 р. 98 к., стало быть среднимъ числомъ приходится за каждый пудъ около $\frac{7}{10}$ коп. сер.». Правда, что послѣдняя цифра не позволила бы назвать этихъ расходовъ «непомѣрно великими»; но за то она была бы правдива и никто не имѣлъ бы права сказать, что авторъ обращается съ фактами отчета не честно.

Далѣе.... Но наконецъ нужно ли это «далѣе»? Мы нарочно слѣдили до сихъ поръ за замѣтками г-на Перозіо съ такой подробностью, какой онѣ очевидно не заслуживаютъ; мы видѣли, что авторъ, нисколько не стѣсняясь въ выборѣ средствъ, или не понимаетъ дѣла, о которомъ взялся говорить, или сплошь и рядомъ передѣлываетъ факты на свой ладъ. Борьбу мнѣній, такимъ образомъ, онъ превращаетъ въ борьбу съ вѣтряными мельницами, имъ же состроенными, и этой почтенной системы держится отъ начала до конца. Имѣемъ ли мы право (не говоримъ уже обязанность) занимать публику такими дразгами? Пусть рѣшитъ этотъ вопросъ сама публика!

Мы съ своей стороны считаемъ долгомъ оговориться, что взялись за перо, вовсе не съ намѣреніемъ выставять всѣ дѣйствія Общества въ безусловно-розовомъ цвѣтѣ. Мы очень хорошо знаемъ, что это, какъ и всякое другое учрежденіе, имѣетъ свои недостатки, тѣмъ болѣе естественные, что оно возникло на неподготовленной для обширнаго промышленнаго предпріятія почвѣ. Мы вовсе не враги замѣчаній—даже обвиненій, къ чему бы они ни относились; но мы въ тоже время друзья правды и добросовѣстной критики, и потому не можемъ видѣть равнодушно выходокъ, въ которыхъ побочныя побужденія и умышенное искаженіе фактовъ такъ и проглядываютъ въ каждомъ словѣ....

Одесса, 29 Іюля, 1859 года.

А. Е.....

О ВООРУЖЕННОМЪ МОРСКОМЪ НЕЙТРАЛИТЕТѢ.

(Продолженіе).

XLIV.

DECLARATION, PAR LAQUELLE SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE ACCÈDE A LA CONVENTION, CONCLUE ENTRE SA MAJESTÉ L'IMPÉRATRICE DE TOUTES LES RUSSIES ET SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK ET SIGNÉE A COPENHAGUE LE 9 JUILLET 1780.

Gustave, par la grâce de Dieu, Roi de Suède, des Goths et des Vandales, etc., etc., Héritier de Norvège, Duc de Slesvic—Holstein, de la Stormarie et du Ditmarsen, Comte d'Oldenbourg et de Delmenhorst, etc., etc. Faisons savoir: qu'ayant été invité d'accéder, comme partie principale contractante, à la convention conclue et ratifiée le 9 Juillet de l'année présente à Copenhague entre Sa Majesté L'Impératrice de toutes les Russies et Sa Majesté le Roi de Danemark, parfaitement semblable à la convention conclue entre Nous et Sa dite Majesté Impériale, signée à St. Pétersbourg le 21 Juillet (1 d'Août) de l'année présente et ratifiée par nous le 9 Septembre suivant, Nous certifions formellement par cette présente Déclaration, comme quoi, ayant également à coeur le maintien de la liberté générale du commerce et de la navigation neutre et étant animés à cet égard des mêmes sentimens que Leurs dites Majestés, Nous accédons dans la meilleure forme, comme partie principale contractante à la susdite convention, et Nous Nous engageons pour Nous et pour Nos successeurs, à toutes les stipulations contenues dans les clauses et articles, ainsi que dans les six articles séparés, qui s'y trouvent joints, et auxquels nous accédons également dans toute leur forme et teneur. Nous Nous attendons que Sa Majesté Impériale de toutes les Russies et Sa Majesté le Roi de Danemark

déclareront également par un acte formel, d'avoir reçu et accepté cette Notre déclaration et Nous reconnoîtront comme partie principale contractante relativement à la dite convention: et comme Sa Majesté le Roi de Danemark, après avoir été également invité, a aussi accédé, de la même manière et dans le même sens à la convention exactement semblable, conclue entre Nous et Sa Majesté l'Impératrice de toutes les Russies et signée à St. Pétersbourg le 21 Juillet (1 Août) de l'année présente; Nous déclarons solennellement, que nous acceptons son accession et que nous reconnoissons Sa Majesté Danoise, comme partie principale contractante de cette convention et des six articles séparés, qui y sont joints. C'est en foi de quoi que nous avons signé ce présent acte d'accession de notre propre main et que nous l'avons fait munir de notre sceau Royal. Fait et donné à Spa le 9 Septembre 1780.

Gustav. U. I. Franc.

—
XLV.

DÉCLARATION PAR LAQUELLE SA MAJESTÉ DANOISE ACCÈDE A LA CONVENTION, CONCLUE ENTRE SA MAJESTÉ L'IMPÉRATRICE DE TOUTES LES RUSSIES ET SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE, ET SIGNÉE A ST. PÉTERSBOURG LE $\frac{21 \text{ Juillet}}{1 \text{ Août}}$ 1780.

Chrétien Sept, par la Grâce de Dieu, Roi de Danemark, Norvège, des Vandales et des Goths, Duc de Slesvic-Holstein, Stormarn, des Dithmarses et d' Oldenbourg etc., etc., faisons savoir: qu'ayant été invité d'accéder comme partie principale contractante à la Convention conclue et ratifié le $\frac{21 \text{ Juillet}}{1 \text{ Août}}$ 1780 à St. Pétersbourg entre Sa Majesté l'Impératrice de toutes les Russies et Sa Majesté le Roi de Suède, parfaitement semblable à la Convention conclue entre Nous et Sa dite Majesté Impériale et signée à Copenhague le 9 Juillet 1780, Nous certifions formellement par cette présente déclaration, comme quoi, ayant également à coeur le maintien de la liberté générale du commerce et de la navigation neutre et étant animés à cet égard des mêmes sentiments, que

Leurs dites Majestés, Nous accédons dans la meilleure forme comme partie principale contractante à la susdite convention, et Nous Nous engageons pour Nous et pour Nos successeurs à toutes les stipulations contenues dans ses clauses et articles, ainsi que dans les six articles séparés qui s'y trouvent joints et auxquels Nous accédons également dans toute leur forme et teneur. Nous nous attendons, que Sa Majesté Impériale de toutes les Russies et Sa Majesté le Roi de Suède déclareront également par un acte formel d'avoir reçu et accepté cette Notre Déclaration et Nous reconnoîtront comme partie principale contractante, relativement à la dite Convention; et comme Sa Majesté le Roi de Suède, après avoir été également invité a aussi accédé de la même manière et dans le même sens à la Convention exactement semblable conclue entre Nous et Sa Majesté l' Impératrice de toutes les Russies et signée à Copenhague le 9 Juillet 1780; Nous déclarons solennellement que Nous acceptons son accession et que Nous reconnaissons Sa Majesté Suédoise comme partie principale contractante de cette Convention et des six Articles séparés qui y sont joints. C'est en foi de quoi, que Nous avons signé ce présent acte d'accession et d'acceptation de Notre propre main et que Nous l'avons fait munir du grand sceau de Notre Couronne.

Fait et donné à Notre Chateau Royal de Frédensbourg le 7 jour du mois de Juillet, l'an de grâce mille sept cent quatre vingt, et de Notre Règne le quinziesme.

Christian Rex. A. V. Bernstorff.

XLVI.

МОРСКАЯ КОНВЕНЦИЯ ДЛЯ ОХРАНЕНИЯ НЕЙТРАЛЬНОГО ТОРГОВАГО КОРАБЛЕПЛАВАНІЯ, ЗАКЛЮЧЕННАЯ МЕЖДУ ЕЯ ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЕЛИЧЕСТВОМЪ И ЕГО ВЕЛИЧЕСТВОМЪ КОРОЛЕМЪ ДАТСКИМЪ ВЪ КОПЕНГАГЕНЬ ^{28 ЮЛИ} 1780 года. _{9 1780}

По причинѣ знатнаго предосужденія торговли и мореплаванія нейтральныхъ націй, наносимаго пастоящею морскою войною, между Великобританією съ одной, и Францією и Гишпанією съ дру-

гой стороны, Ея Величество Императрица Всероссийская, и Его Величество Король Датскій и Норвежскій, всегда рачительно соображая свое достоинство и свои старанія о безопасности и щастьѣ своихъ подданныхъ со уваженіями толь часто отъ нихъ оказанными къ народнымъ правамъ вообще, признали надобность распорядить въ настоящихъ своихъ обстоятельствахъ поведеніе ихъ сходственно съ сими сентиментами.

Ея Величество Императрица Всероссийская, посредствомъ своей деклараціи отъ 28 Февраля 1780 года, врученной державамъ нынѣ воюющимъ, признала предъ всею Европою принципіи почерпнутыя въ первообразномъ всѣхъ націй правѣ, на кои она ссылагается, и кои приемлетъ за правило своего поведенія въ настоящую войну. Такое вниманіе Императрицы къ сохраненію общихъ народныхъ правъ, бывъ принято съ удовольствіемъ отъ всѣхъ нейтральныхъ націй, соединило ихъ въ дѣлѣ касающемся до защищенія ихъ драгоцѣннѣйшихъ интересовъ, и привлекло ихъ важнымъ образомъ заняться толь дражайшимъ предметомъ для настоящихъ и будущихъ временъ, по елику нужно составить и соединить единообразно непремѣнную и непорушимую систему правъ, преимуществъ, предѣловъ и обязательствъ нейтралитета. Его Величество Король Датскій и Норвежскій, ощущая истинну тѣхъ же самыхъ принципій, равномѣрно оныя постановилъ и на нихъ сослался въ деклараціи своей врученной 8 Юля 1780 года тремъ воюющимъ державамъ, сходственно съ российскою деклараціею, и для подкрѣпленія оныхъ его Датское Величество велѣлъ вооружить знатную часть своего флота. Отсюда произошли согласіе и единодушіе, съ коими Ея Величество Императрица Всероссийская, и Его Величество Король Датскій и Норвежскій, въ слѣдствіе взаимной своей дружбы и довѣренности, равномѣрно и единообразности интересовъ своихъ подданныхъ, за благо рассудили подать, посредствомъ заключенной между Ихъ Величествами формальной конвенціи, торжественную Санкцію взаимнымъ своимъ обязательствамъ. Въ исполненіе сего, ихъ реченныя Величества избрали и наименовали своими Полномочными, а имянно: Ея Императорское Величество находящагося при дворѣ Его Датскаго Величества, чрезвычайнаго своего посланника и полномочнаго министра, дѣйствительнаго статскаго совѣтника и кавалера ордена Святыя Анны, Карла Остена Сакена; и Его Величество Король Датскій и Норвежскій нижеименованныхъ, а имянно: Тайна-

го Совѣтника своего совѣта и Кавалера ордена слона, графа Отто Тотта; Тайнаго совѣтника своего совѣта, и Кавалера ордена слона, Якима Отто Шака Раглю; Тайнаго совѣтника своего совѣта, гофмейстера его Королевскаго Высочества наслѣднаго Принца, и Кавалера ордена слона, Иогана Гендриха Ейкстета, и Тайнаго совѣтника своего совѣта, статскаго секретаря департамента иностранныхъ дѣлъ, Директора Нѣмецкой Канцелярии и Кавалера ордена слона, графа Андрея Петра Бернсторфа, которые разиѣнявъ между собою свои полныя мочи найденныя въ доброй и надлежащей формѣ, постановили и заключили слѣдующіе артикулы:

Артикуль I.

Ихъ реченныя Величества, искренно рѣшась сохранять непременно дружбу и совершенное согласіе съ воюющими нынѣ державами и продолжать наблюденіе точнѣйшаго и непреложнѣйшаго нейтралитета, объявляютъ желаніе свое надзирать надъ строжайшимъ исполненіемъ запрещеній, учиненныхъ относительно до торговли заповѣдными товарами ихъ подданныхъ, съ которою бы то ни было державою, нынѣ въ войнѣ находящеюся, или впредь въ оную вступить могущею.

Артикуль II.

Для избѣжанія всякаго сумнительства и недоразумѣнія въ томъ, что долженствуетъ быть названо контрбандою, Ея Величество Императрица Всероссійская и Его Величество Король Датскій и Норвежскій объявляютъ, что они таковою признаютъ тѣ только товары, кои подъ симъ названіемъ принимаются въ трактаты заключенные между Ихъ Величествами и тою или другою изъ воюющихъ державъ; Ея Величество Императрица Всероссійская ссылается въ разсужденіи сего имянно на 10-й и 11-й артикулы коммерческаго своего трактата съ Великобританією. Обязанности онаго, основанныя во всемъ на правѣ естественномъ, разпространяетъ Она на Францію и Гишпанію, кои до сего не были съ Ея Имперією соединены ни какимъ формальнымъ обязательствомъ до коммерціи относительнымъ. Его Величество Король Датскій и Норвежскій съ своей стороны равномѣрнымъ образомъ ссылается на 3-й артикуль коммерческаго своего трактата съ Великобританією, и на артикулы 26-й и 27-й своего же коммерче-

скаго трактата съ Франціею, распространяя сіи свои обязательства и на Гишпанію, за неимѣніемъ съ сею державою никакихъ относительно сего предмѣта постановленій.

Артикулъ III.

Опредѣля въ чемъ состоятъ заповѣдныя товары, и исключивъ оныя изъ торговли нейтральныхъ націй, сходственно съ трактатами и точными постановленіями между высокодоговаривающимися сторонами и воюющими державами, и имянно въ слѣдствіе коммерческаго трактата заключеннаго между Россіею и Великобританіею въ 20 день Іюня 1766 года, равно какъ и коммерческаго трактата между Даніею и Великобританіею, заключеннаго въ 11 день Іюня 1670 года, и такового же, заключеннаго между Даніею и Франціею въ 23 день августа 1742. года, Ея Величество Императрица Всероссійская и Его Величество Король Датскій и Норвежскій соизволяютъ и желаютъ, что бѣ всякая другая торговля была и оставалась совершенно свободною. Ихъ Величества въ своихъ деклараціяхъ, учиненныхъ воюющимъ державамъ, составившись уже на всеобщія принципы естественнаго права, изъ коихъ прямо слѣдуютъ свобода торговли и мореплаванія, равно какъ и права нейтральныхъ державъ, рѣшили оныя не оставлять больше зависящими отъ произвольнаго истолкованія, вселяемаго частными и временными интересами. Въ семь намѣреній они согласились:

1. Что бѣ всякой корабль могъ свободно плавать отъ одной пристани къ другой, и у береговъ воюющихъ націй.

2. Что бѣ товары, принадлежащіе подданнымъ реченныхъ воюющихъ державъ, были свободны на нейтральныхъ корабляхъ, исключая заповѣдныя товары.

3. Что для опредѣленія того, что можетъ означенать блокированной портъ, долженъ почитаться таковымъ только тотъ, ко входу въ которой настольгъ очевидная опасность, по здѣланнымъ распоряженіямъ отъ атакующей его державы и по распредѣленнымъ и разставленнымъ въ близости онаго кораблямъ.

4. Что бѣ нейтральныя корабли не могли быть иначе остановлены какъ по причинамъ справедливымъ и по дѣйствіямъ очевиднымъ, что бѣ судимы оны были безъ замедлѣнія, что бѣ судопроизводство всегда единообразно, скоро и законно, и что бѣ всякой разъ,

сверхъ удовлетворенія чинимаго претерпѣвающимъ невинно убыт-
ки, оказано было совершенное удовольствіе за обиду учиненную
флагу Ихъ реченныхъ Величествъ.

Артикулъ IV.

Для покровительства общей коммерціи своихъ подданныхъ, ос-
пованной на принципіяхъ выше сего постановленныхъ, Ея Вели-
чество Императрица Всероссійская, и Его Величество Король
Датскій и Норвежскій, за благо разсудили вооружить порознь
соразмѣрное съ симъ намѣреніемъ число кораблей и фрегатовъ.
Эскадры каждой державы имѣютъ останавливаться и быть упот-
ребленными для конвоеваній потребныхъ ея торговлѣ и навигаціи,
и сходственно съ натурою и качествомъ торговли каждой націи.

Артикулъ V.

Если бы однако жъ случилось, что бы купеческіе корабли одной
державы нашлись въ такихъ водахъ, гдѣ бы военныхъ кораблей
той же націи не случилось, и гдѣ бы не могли они имѣть при-
бѣжища къ своимъ собственнымъ конвоямъ, въ такомъ случаѣ
командиръ военныхъ кораблей другой державы, если къ нему при-
бѣгутъ, долженъ прямодушно и искренно подать имъ всякую
нужную помощь; и тогда военные корабли и фрегаты одной дер-
жавы послужатъ подкрѣпленіемъ и помощію купеческимъ кораб-
лямъ другой; разумѣется однако жъ при томъ, что требующіе по-
мочи не будутъ производить ни какой коммерціи недозволенной, и
противной принципіямъ нейтралитета.

Артикулъ VI.

Сія Конвенція не будетъ относиться на прошедшее время, и слѣд-
ственно не примется никакое участіе въ спорахъ начавшихся пре-
жде заключенія оной, развѣ вопросъ настоятъ будетъ о продолжи-
тельныхъ насильствахъ, стремящихся къ основанію системы обре-
менительной для всѣхъ вообще нейтральныхъ европейскихъ націй.

Артикулъ VII.

Если бы не взирая на всѣ рачительнѣйшія и дружественнѣйшія
старанія обѣихъ державъ, и не взирая на совершеннѣйшее съ ихъ
стороны наблюденіе нейтралитета, случилось что бы купеческіе

корабли Ея Величества Императрицы Всероссійской, и Его Величества Короля Датскаго и Норвежскаго были обижены, ограблены, или взяты военными кораблями, или арматорами, одной, или другой изъ воюющихъ державъ, тогда министръ обиженной стороны у двора, котораго военные корабли, или арматоры, учинили бы такое преступленіе, здѣляетъ свои представленія, потребуетъ возвращенія купческаго корабля, и настоять будетъ о приличномъ удовлетвореніи, не теряя никогда изъ виду удовольствія за обиду здѣланную флагу. Министръ другой договаривающейся стороны съ нимъ соединится и подкрѣпитъ его жалобы наисильнѣйшимъ и наидѣйствительнѣйшимъ образомъ, и такъ поступаемо будетъ съ общимъ и совершеннымъ согласіемъ. Если же по жалобамъ его откажутъ отдать справедливость, или стануть отлагать оную отъ времени до времени, въ такомъ случаѣ Ихъ Величества воздадутъ той державѣ, которая откажетъ имъ въ справедливости, таковымъ же поступкомъ, и немедленно снесутся между собою сильнѣйшимъ образомъ о произведеніи того въ дѣйство.

Артикулъ VIII.

Если бы случилось одной, или другой державѣ, или обѣимъ вмѣстѣ, по поводу настоящей Конвенціи, или по ненависти за оную, или же по другой какой причинѣ имѣющей къ оной отношеніе, быть обезпокоеной, притесняемой, или атакованной, равнымъ образомъ соглашенось, что бы обѣ державы составили общее дѣло для взаимнаго защищенія, и для согласнаго дѣйствія къ полученію полнаго удовольствія какъ за обиду учиненную ихъ флагу, такъ и за убытки ихъ подданныхъ.

Артикулъ IX.

Сія конвенція, постановленная и заключающаяся на все время продолженія настоящей войны, послужитъ основаніемъ тѣмъ обязательствамъ, кои могутъ быть по обстоятельствамъ приняты впредь, и по причинѣ морской новой войны, которою Европа имѣла бы нещастіе быть восколеблена. Сія постановленія должны въ прочемъ быть почитаемы за всегдашнія, и послужатъ закономъ относительно торговли и мореплаванія, и всякой разъ гдѣ дѣло будетъ объ опредѣленіи правъ нейтральныхъ націй.

Артикулъ X.

Какъ цѣль и намѣреніе сей конвенціи состоитъ въ обезпеченіи общей свободы торговли и навигаціи, то Ея Величество Императрица Всероссійская, и Его Величество Король Датскій и Норвежскій соизволяютъ и обязываются напередъ согласиться что къ другія державы, равномѣрно нейтральныя, къ тому присту-пали, и слѣдуя симъ правиламъ, раздѣляли бы происходящія отъ нихъ обязательства, равно какъ и выгоды.

Артикулъ XI.

Дабы воюющія державы не могли пзвиняться невѣденіемъ относительно до распоряженій принятыхъ между Ихъ реченными Величествами, то обѣ высокодоговаривающіяся стороны сообщать дружески всѣмъ воюющимъ державамъ тѣ мѣры, кои они между собою постановили, и кои тѣмъ меньше непріязнены, что не слу-жать ни къ чьему предосужденію, но клонятся единственно къ безопасности торговли и навигаціи Ихъ взаимныхъ подданныхъ.

Артикулъ XII.

Настоящая Конвенція ратификована будетъ обѣими договаривающимися сторонами, и ратификаціи размѣнены въ надлежащей формѣ въ шесть недѣль, считая со дня подписанія, а буде можно и скорѣе. Воувѣреніе чего мы нижеподписавшіеся, по силѣ нашихъ полномочій, оную подписали и печати гербовъ нашихъ приложили. Учинено въ Копенгагенѣ въ 9 день Іюля 1780 года. Карлъ Остенъ Сакенъ. О. Тоттъ. И. Шакъ-Ратлау. И. Г. Ейкстеть. А. П. Гр. Бернсторфъ.

Ратификаціи на сію конвенцію размѣнены въ Копенгагенѣ чрезъ подписавшихся уполномоченныхъ министровъ въ $\frac{3}{16}$ день Сентября 1780 года.

А какъ потомъ здѣсь въ Санктпетербургѣ 21-го числа, прошлаго Іюля подписана уполномоченными министрами съ стороны Ея Императорскаго Величества, Дѣйствительнымъ Тайнымъ Совѣтникомъ, Сенаторомъ, Дѣйствительнымъ Камеръ геромъ и Кавалеромъ орденовъ святаго Андрея, святаго Александра Невскаго и святаго Анны, Графомъ Никитою Панинымъ, и Вице Канцлеромъ, Тайнымъ Совѣтникомъ и Кавалеромъ орденовъ Святаго Александра Невскаго и святаго Анны, Графомъ Ивановъ

Остерманомъ, а съ стороны Его Величества Короля Шведскаго находящимся при дворѣ Ея Императорскаго Величества чрезвычайнымъ его посланникомъ Камеръ-Геромъ, командоромъ ордена Сѣверныя Звѣзды и Кавалеромъ орденовъ Меча и святаго Иоанна, Фридрихомъ Барономъ Нолкенымъ и дѣйствительно уже ратификована другая конвенція въ одинаковой формѣ и одинакихъ словахъ съ сею Копенгагенскою, кромѣ только втораго артикула, гдѣ при равномъ вообще изъясненіи о военной контребандѣ, надлежало сослаться на свойственныя коронѣ шведской обязательства съ другими державами; то по сей причинѣ, и что бы избѣжать напраснаго повторенія, удовольствованось напечатать здѣсь отъ слова до слова тогъ второй артикулъ съ таковымъ еще примѣчаніемъ, что оба съ Ея Императорскимъ Величествомъ соединившіеся Государи взаимно между собою приступили собственно отъ нихъ самихъ подписанными актами къ частнымъ съ ними Ея Императорскаго Величества Конвенціямъ, кои акты были здѣсь же размѣнены чрезъ министерство Ея Величества.

САНКТПЕТЕРБУРГСКОЙ КОНВЕНЦІИ МЕЖДУ ЕЯ ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЕЛИЧЕСТВОМЪ И ЕГО ВЕЛИЧЕСТВОМЪ КОРОЛЕМЪ ШВЕДСКИМЪ ПОДПИСАННОЙ, 21 ЧИСЛА ПРОШЕДШАГО ІЮЛЯ.

Артикулъ II.

«Для избѣжанія всякаго сумнительства и недоразумѣнія въ томъ, что долженствуетъ быть названо Контре-бандою, Ея Величество Императрица Всероссійская, и Его Величество Король шведскій объявляютъ, что они таковою признаютъ тѣ только товары, кои подъ симъ названіемъ принимаются въ трактаты, заключенные между ихъ Величествами и тою, или другою изъ воюющихъ державъ; Ея Величество Императрица всероссійская ссылается въ разсужденіи сего имянно на 10 и 11 артикулы коммерческаго своего трактата съ Великобританією. Обязанности онаго, основанныя во всемъ на правѣ естественномъ, распространяетъ она на Францію и Гиппанію, кои до сего не были съ Ея Имперією соединены никакимъ формальнымъ обязательствомъ до Коммерціи относительнымъ. Его Величество король швед-

скій съ ввоей сторовы именно же ссылается на 11. артикулъ своего Коммерческаго трактата съ Великобританію, и на содержаніе предварительнаго коммерческаго трактата, заключеннаго въ 1741 году между обѣими коронами шведскою и французскою. И хотя въ семъ послѣднемъ означенія запрещенныхъ товаровъ имянно не изъяснено, однако какъ оба Королевства въ ономъ согласились, взаимно почитать одно другое, дружественнѣйшею націею, и въ протчемъ Швеція предоставила себѣ тѣже выгоды, какими по древнему праву пользуются города Ганзейскіе, и кои торжественно утверждены Утрехтскими трактатами, то Королю не остается ничего къ онымъ прибавить. Въ разсужденіи Испаніи Король находится въ равныхъ обстоятельствахъ съ Императрицею и по Ея примѣру распространяетъ на реченную Корону обязанности вышеупомянутыхъ трактатовъ, основанныхъ во всемъ на правѣ естественномъ.

XLVII.

ARTICLES SÉPARÉS.

«Быть по сему»

Въ Могилевѣ, Мая 30, 1780 г.

ARTICLE I.

Comme Sa Majesté Impériale de toutes les Russies et Sa Majesté le Roi de Danemark et de Norvège ont constamment eu à coeur, que la mer Baltique fut à l'abri des troubles de la guerre et des courses des armateurs, désir d'autant plus juste et plus naturel, que toutes les Puissances qui l'environnent jouissent entre Elles de la plus profonde paix: ainsi Leurs Majestés ont arrêté mutuellement et sont convenues de prendre entre Elles des mesures capables de garantir cette mer et ses côtes de toutes hostilités, pirateries et violences. Elles maintiendront aussi la tranquillité de la mer du Nord dans leurs parages, autant que les circonstances et l'intérêt de leurs États le rendront nécessaire.

ARTICLE II.

Leurs dites Majestés ne désirant aussi rien plus ardemment que le rétablissement de la paix sur des principes équitables, sentiments que l'amour de l'humanité et l'envie de prévenir une plus grande effusion de sang leurs ont inspirés dès le commencement des dissensions qui divisent l'Europe, se promettent réciproquement de s'attacher à ce même objet, d'aviser aux moyens qui pourront conduire à ce but et lorsqu' une occasion se présenterait de la saisir et de concourir avec des sentimens d'amitié et de confiance à un ouvrage si salutaire.

ARTICLE III.

La situation des lieux rendant très court le terme pendant lequel les flottes de Sa Majesté Impériale peuvent agir hors de la Baltique pour la sûreté du commerce neutre dans les autres mers, Sa Majesté le Roi de Danemark et de Norvège s'engage de recevoir dans Ses ports et de traiter absolument sur le même pied comme les Siens propres, tout vaisseau ou bâtiment russe qui y entrera pour hiverner; de lui faire délivrer de ses magasins toutes sortes d'appareils et de provisions, dont l'équipage pourrait avoir besoin aux mêmes prix auxquels en sont fournis les vaisseaux de Sa Majesté; de faire prendre en un mot tous les arrangemens nécessaires pour que ces bâtimens et leurs équipages puissent être bien soignés.

ARTICLE IV.

Que si la jonction des escadres était trouvé nécessaire, on agira en ce cas en tout d'après les principes d'une parfaite égalité et lorsqu' un ou plusieurs vaisseaux viendraient à se trouver ensemble, celui des commandans qui aura le grade sur l'autre ou bien à grades égaux celui qui sera le plus ancien prendra le commandement sur les vaisseaux de guerre et frégattes des deux nations. On tachera en général de combiner les croisières autant que possible sans une jonction formelle, afin de former de cette manière une espèce de chaîne et de se donner la main au besoin. Quant au salut, on se conformera constamment à ce qui est stipulé à cet égard dans les conventions entre les deux nations.

ARTICLE V.

A l'époque plus ou moins éloignée de la paix entre les puissances belligérantes, Sa Majesté Impériale de toutes les Russies et Sa Majesté le Roi de Danemark et de Norvège s'employeront de la manière la plus efficace auprès des puissances maritimes en général pour faire recevoir et reconnaître universellement dans toutes les guerres maritimes qui par la suite du tems pourront survenir, le système de neutralité et les principes établis dans la présente Convention servant à former la base d'un code maritime universel.

ARTICLE VI.

Dès que cette Convention sera ratifiée et que l'échange en aura été fait, les Hautes Parties contractantes prendront soin de la communiquer aux articles séparés près, de bonne foi et conjointement et d'un commun accord par Leurs Ministres accrédités aux cours étrangères et nommément à celles qui sont actuellement en guerre. Pour agir avec une parfaite uniformité pour cette fin, on joint ici la formule de la note que les Ministres respectifs remettront à cette occasion.

Ces articles séparés seront censés et regardés comme faisant partie de la Convention même et auront la même force et valeur que s'ils étaient inserés de mot à mot dans la dite Convention conclue e même jour entre les deux Hautes Parties contractantes, Ils seront ratifiés de même et les ratifications échangées dans le même tems. En foi de quoi Nous soussignés en vertu de Nos pleinpouvoirs les avons signés et y avons apposé les cachets de Nos armes. Fait à Copenhague le 9 jour du mois de Juillet l'an de grace 1780.

—
XLVIII.

ARTICLES SÉPARÉS.

ARTICLE I.

Comme Sa Majesté Impériale et Sa Majesté le Roi de Suède sont toujours également intéressées à veiller à la sûreté et à la tranquillité de la mer Baltique, et à la mettre à l'abri des troubles de

la guerre et des courses des armateurs, système d'autant plus juste et plus naturel, que toutes les puissances, dont les états l'environnent, jouissent de la plus profonde paix: Elles sont mutuellement convenues de continuer à soutenir, que c'est une mer fermée, incontestablement telle par sa situation locale, où toutes les nations doivent et peuvent naviguer en paix et jouir de tous les avantages d'un calme parfait, et de prendre pour cet effet entre Elles des mesures capables de garantir cette mer et ses côtes de toutes hostilités, pirateries et violences. Elles maintiendront aussi la tranquillité de la mer du Nord dans leurs parages, autant que les circonstances et l'intérêt de leurs états le rendront nécessaire.

ARTICLE II.

Leurs dites Majestés ne désirant aussi rien plus ardemment que le retablisement de la paix sur des principes équitables, sentimens que l'amour de l'humanité et l'envie de prévenir une plus grande effusion de sang leur ont inspirés dès le commencement des dissensions qui divisent l'Europe, se promettent réciproquement de s'attacher à ce même objet, d'aviser aux moyens qui pourront conduire à ce but et lorsqu' une occasion se présenterait de la saisir et de concourir avec des sentimens d'amitié et de confiance à un ouvrage si salutaire.

ARTICLE III.

La situation des lieux rendant très court le terme pendant lequel les flottes de Sa Majesté Impériale peuvent agir hors de la Baltique pour la sûreté du commerce neutre dans les autres mers, Sa Majesté le Roi de Suède s'engage de recevoir dans Ses ports et de traiter absolument sur même pied comme les Siens propres tout vaisseau ou bâtiment russe qui y entrera pour hiverner; de lui faire délivrer de ses magasins toutes sortes d'appareils et de provisions, dont l'équipage pourrait avoir besoin, aux mêmes prix auxquels en sont fournis les vaisseaux de Sa Majesté; de faire prendre en un mot tous les arrangemens nécessaires pour que ces bâtimens et leurs équipages puissent être bien soignés.

ARTICLE IV.

Que si la jonction des escadres était trouvé nécessaire, on agira en ce cas en tout d'après les principes d'une parfaite égalité et

lorsqu' un ou plusieurs vaisseaux viendraient à se trouver ensemble, celui des commandans qui aura le grade sur l'autre, ou bien à grades égaux celui qui sera le plus ancien prendra le commandement sur les vaisseaux de guerre et frégattes des deux nations. On tachera en général de combiner les croisières autant que possible, sans une jonction formelle, afin de former de cette manière une espèce de chaîne et de se donner la main au besoin. Quant au salut, on se conformera constamment à ce qui est stipulé à cet égard dans les Conventions entre les deux nations.

ARTICLE V.

A l'époque plus ou moins éloignée de la paix entre les puissances belligérantes, Sa Majesté Impériale de toutes les Russies et Sa Majesté le Roi de Suède s'employeront de la manière la plus efficace auprès des puissances maritimes en général pour faire recevoir et reconnaître universellement dans toutes les guerres maritimes qui par la suite du tems pourront survenir, le système de neutralité et les principes établis dans la présente Convention servant à former la baze d'un code maritime universel.

ARTICLE VI.

Dès que cette Convention sera ratifiée et que l'échange en aura été fait, les Hautes Parties contractantes prendront soin de la communiquer aux articles séparés près, de bonne foi et conjointement et d'un commun accord par Leurs Ministres accredités aux cours étrangères et nommement à celles qui sont actuellement en guerre. Pour agir avec une parfaite uniformité pour cette fin on joint ici la formule de la Note que les Ministres respectifs remettront à cette occasion.

Ces articles séparés seront censés et regardés comme faisant partie de la Convention même et auront la même force et valeur que s'ils étaient inserés de mot à mot dans la dite Convention conclue le même jour entre les deux Hautes Parties contractantes. Ils seront ratifiés de même et les ratifications échangées dans le même tems. En foi de quoi nous soussignés en vertu de nos pleinpouvoirs les avons signés et y avons apposé les cachets de nos armes. Fait à St. Petersbourg le vingt unième du mois de Juillet mil-sept-cent-quatrevingt.

C. N. Panin. C. J. Ostermann. B. F. Nolcken.

XLIX.

ARTICLE SECRET, EXCLUSIVEMENT AVEC SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK ET DE NORVÈGE.

«БЫТЬ ПО СЕМУ».

Въ Могилевѣ, Мая 30 дня 1780 года.

Sa Majesté Impériale de toutes les Russies et Sa Majesté le Roi de Danemark et de Norvège, toujours occupées du soin de resserrer de plus en plus la liaison intime et naturelle, qui se soutient si heureusement entre Elles, Se promettent formellement de regarder la présente Convention en tous ses points et stipulations avec tous ses Articles séparés comme un engagement perpétuel et permanent entre les deux Nations. Pour cet effet Elles veulent qu'elle soit censée faire partie de l'Alliance perpétuelle, conclue entre les deux Puissances à St. Petersbourg le 1 Août 1773.

Ce présent Article secret aura la même force et valeur que s'il était inseré de mot à mot dans la Convention, conclue le même jour entre les deux Hautes Parties contractantes, sera ratifié de même et les ratifications échangées en même tems. En foi de quoi nous Ministres Plenipotentiaires l'avons signé et y avons apposé le cachet de nos armes. Fait à...

—

L.

PROJET DE LETTRE DU COMTE PANIN A MR DE SACKEN.

Чтано и Высочайше апробовано въ Царскомъ Селѣ, Юля 28 дня 1780 года.

à St. Petersbourg ce 2 août 1780.

Je ne saurois vous rassurer Mr. d'une manière plus positive sur l'admission du changement, qu'on a désiré apporter en Danemark au premier Article séparé de notre Convention maritime, qu'en vous adressant l'acte par lequel Sa Majesté Impériale a daigné la ratifier en tous ses Articles et stipulations, telle qu'elle a été signée à Copenhague le 28 du mois passé. Le sceau ainsi imprimé à cet important ouvrage, monument éternel de la sagesse et de la

bienfaisance de l'Impératrice, il ne vous reste qu'à procéder à l'échange des ratifications, et à cette occasion vous témoignerez au Ministère Danois la satisfaction particulière, avec laquelle Sa Majesté Impériale a vu le Roi accéder à un système, qui ressere encore plus étroitement les liens, par lesquels les deux Cours sont unies, et qui garantira d'une manière efficace la sûreté du commerce des sujets des deux Etats et la tranquillité du Nord. Vous accompagnerez ce témoignage d'un compliment adressé aux Ministres du conseil qui ont signé la Convention, et en les assurant de la bienveillance de l'Impératrice.

Vous leur remettrez le présent de 6000 écus à chacun et à leur chancellerie 1000 écus, pour quelle fin je Vous adresse en différentes lettres de change la somme de 25 000 écus.

L'acte d'acceptation de l'Impératrice sera envoyé à Copenhague, dès que l'échange des déclarations de Leurs Majestés les Rois de Danemark et de Suède aura lieu. La route qu'a tracée le Ministère Danois, en faisant entrer dans la même Déclaration l'accession et l'acceptation du Roi paraissant la plus naturelle on s'y tiendra également en Suède. Nous savons déjà de Stockholm, que le Ministère Suédois a demandé de Copenhague la copie de la Déclaration-Danoise, j'ai cru cependant, par un surcroit de précaution, devoir la remettre ici à Mr. de Nolcken et ainsi, il ne reste point de doute sur l'uniformité des deux Déclarations. Je compterai à distinctions, de soigner, l'échange de ces deux Actes, dès que le Ministre de Suède aura obtenu celui, qui doit être signé du Roi son maître.

Quoique le quatrième article séparé suppose des stipulations expresses entre les Parties Contractantes relativement au salut, il ne saurait cependant porter préjudice aux Puissances, qui n'en ont point, comme le Danemark et la Suède. Tant qu'elles ne jugeront pas à propos, de régler quelque chose à ce sujet, l'usage établi et la coutume observée jusqu'ici, feront la règle de leur conduite et de leurs égards réciproques.

La convention entre la Russie et la Suède a été signée ici le 21 Juillet; aussitôt que les ratifications des Rois de Danemark et de Suède seront arrivées, on procédera à l'expédition des prescriptions au Ministres de l'Impératrice dans les Cours étrangères et aux commandans de Ses forces maritimes relativement aux objets, qui regardent leur conduite d'après les obligations mutuelles de

тoutes les Parties contractantes. En attendant, pour que les commandans de vaisseaux Russes sachent à quoi s'en tenir à l'égard de la protection, que les vaisseaux marchands Danois pourraient se trouver dans le cas de devoir réclamer, vous aurez à demander, Mr., au ministère des informations exactes sur les lettres de mer et certificats, dont les ordonances du Roi veulent, que tout navire marchand Danois soit pourvu, et dont on fait dépendre la protection, que les vaisseaux de guerre de cette nation sont obligés de leur accorder. Il n'est pas moins nécessaire, que vous nous procuriez une communication authentique, accompagnée d'une traduction françoise ou allemande des Articles du Traité de commerce du Danemark avec la France et l'Angleterre, cités dans sa Convention maritime avec nous.

Il est bien satisfaisant pour moi, Mr., de pouvoir terminer cette dépêche par l'annonce de l'agrément que l'Impératrice daigne vous accorder pour que vous acceptiez le présent de 6000 écus, qui vous est destiné du Roi ainsi que de mille écus pour votre chancellerie, sur lesquels Mr. le Comte de Bernstorff vous a prévenu lors de la signature de la Convention.

J'ai l'honneur, etc.

—

II.

ПРОЕКТЪ РЕСКРИПТОВЪ КЪ ПОЛНОМОЧНЫМЪ МИНИСТРАМЪ: ВЪ ЛОНДОНЪ
КЪ СИМОЛИНУ И ВЪ МАДРИТЬ КЪ ЗИНОВЬЕВУ.

«Быть по сему».

Въ Санктпетербургѣ, Октября 19, 1780 года.

Въ другомъ сего отправленія рескриптѣ предписано вамъ сообщать *Великобританскому (Гиспанскому)* министерству содержаніе заключенныхъ Нами съ Королемъ Датскимъ и Шведскимъ конвенцій, препровождая оныя нарочными для сего употребленія соглашенными записками, въ чемъ и имѣете вы, какъ тамъ же сказано, обще составить дѣло съ находящимися въ вашемъ мѣстѣ Министрами тѣхъ обоихъ Государей, а здѣсь независимо уже ни отъ кого, поручаемъ Мы вашей ревности и вашему проицанію изыскать по поводу такового сообщенія удобнѣй и приличнѣй слу-

чай ко учивенію *Англійскому* (*Гштанскому*) Двору слѣдующаго предложенія собственнымъ Нашимъ именемъ:

Что Мы поставя себѣ въ долгъ обезпечить и охранить на время войны торговые промыслы и плаваніе Нашихъ подданныхъ, не для того всемѣрно пригласили къ таковому же подвигу и другія въ коммерческой навигаціи интересованныя области, чтобъ тѣмъ которой либо изъ воюющихъ державъ нанести досаду или предосужденіе, но единственно въ намѣреніи доставить неутраальному флагу, принадлежація ему права и преимущества, кои во многихъ случаяхъ безъ всякой пощады пренебрегаемы и оскорбляемы были; что Мы руководствовавшись тутъ челоѣколюбіемъ Нашимъ, сострадающимъ бѣдствованію народовъ, побуждаемся онымъ и далѣе еще желать, дабы воюющіе между собою Государя, коихъ личныя качества и добродѣтели толико удалены отъ склонности проливать безъ крайней нужды кровь ихъ подданныхъ, могли какъ наискорѣе изыскать резонабельныя и на всѣ стороны сносныя средства къ примиренію своему, хотябъ то было съ пожертвованіемъ или замѣною нѣкоторыхъ меньше важныхъ уступокъ или снисхожденій; что взаимныя ихъ военныя дѣйствія по сю пору ничего не произвели, кромѣ раззоренія и истощенія земель и владѣній ихъ; что при разсматриванія безпристрастнымъ окомъ взаимныхъ силъ и пособій, также и естественнаго положенія каждой изъ воюющихъ державъ, нельзя имъ съ вѣроятностію и впредь отъ продолженія войны ожидать другихъ плодовъ, ниже не признаться, что и нынѣшняя кампанія при всѣхъ для нея повсемѣстно отъ нихъ услованныхъ способахъ и вооруженіяхъ, не произвела однакожъ ни въ чью пользу поворота и поверхности рѣшительныхъ; что Мы не беремъ на себя судить ихъ побудительныя причины, ихъ виды и ихъ надежды: но думаемъ однакожъ, что для всякой изъ нихъ расходы одной кампаніи дороже обходятся, нежели чего могутъ стоить приобретаемая на послѣдокъ выгоды, или же приносимыя въ жертву снисхожденія. Что открывая сіи Наши разсужденія въ образѣ дружескаго Нашего доброжелательства къ интересамъ и славѣ *Его Великобританскаго Величества* (*Его Католическаго Величества*) не имѣемъ Мы подлинно другой цѣли, кромѣ удовлетворенія благотворительнымъ Нашимъ склонностямъ въ пользу челоѣчества и, что впрочемъ объявля торжественно, какъ воюющимъ державамъ, такъ и всему свѣту Нашу твердость въ сохраненіи къ нимъ равнаго и строжайшаго нейтралитета до послѣднихъ предѣ-

ловъ возможности, остается Намъ только желать, чтобъ каждая изъ нихъ дѣйствительно и совершенно убрѣнена была сколько въ сей истиннѣ, такъ и въ томъ, что Мы охотно бы хотѣли дружбу и благонамѣреніе Наше доказать ей другими, больше дѣятельными опытами, и что таковое испытаніе, сколько вы по извѣстному вамъ образу мыслей Нашихъ судить можете, зависить отъ собственнаго ея произволенія, согласно съ исповѣдуемыми отъ Насъ правилами.

Сіе самое внушеніе повелѣли Мы нынѣ же учинить и Дворамъ Версальскому (*Мадридскому, Лондонскому*), дабы вездѣ познать короче настоящія расположенія и онымъ сообразовать дальнѣйшія Наши подвиги къ возстановленію общаго въ Европѣ мира.

Вы не оставите потому подробно и во всей точности Намъ довести, какимъ образомъ исполните Вы предписанное внушеніе, какую импрессию оно произведетъ, и будетъ ли вамъ что въ отвѣтъ сказано отъ стороны *Англійскаго (Мадридскаго)* министерства, которому между тѣмъ надобно будетъ примѣтить въ разговорѣ нашемъ, чтобъ оно, если иногда находитъ настоящій моментъ не довольно еще зрѣлымъ къ серьезному о мирѣ помышленію, не поставило Намъ на счетъ, будто Мы напрашиваемся въ ономъ участвовать, когда напротивъ вопросъ состоитъ объ изъясненіи только съ Нашей стороны чистосердечнаго желанія видѣть скорѣе конецъ народнымъ бѣдствіямъ, а особливо пролитію невинной крови, какимъ бы то образомъ ни было достигнуто. Сіе же самое желаніе тѣмъ свойственнѣе Намъ и всякой другой нейтральной державѣ, что при всѣхъ менажементахъ и частныхъ удовлетвореніяхъ отъ той или другой воюющей стороны къ торговлѣ и плаванію поданныхъ Нашихъ случайно оказываемыхъ, изъ остановки ихъ судовъ, заведенія оныхъ въ свои порты и забранія въ свою пользу грузовъ, хотя съ учиненіемъ за то довольной платы, происходятъ однакожъ существенная разстройка и дѣйствительный подрывъ въ спекуляціяхъ и предпріятіяхъ купцовъ, когда товары ихъ попадаютъ не въ тѣ руки, куда они ихъ адресовали, или поставитъ обязались. Таковое неудобство будучи слѣдствіемъ войны и принуждаетъ потому всякаго Государя интересоваться въ скорѣйшемъ ея прекращеніи, хотя впрочемъ, что до Насъ принадлежитъ, цѣну Нашихъ стараній и Нашихъ услугъ другимъ на пользу конечно ставимъ Мы выше того, чтобъ ими кому либо на встрѣчу идти; но съ другой стороны обыкнувъ дѣлать вездѣ и при всякомъ случаѣ зависящее отъ Насъ добро, не отречемся же опять никогда и отъ

употребленія ихъ тамъ, гдѣ того дружески требовать и просить будутъ. Вотъ для васъ самихъ размѣръ, по которому вы отзывы и поступки ваши всегда учреждать имѣете.

Въ прочемъ пребываемъ вамъ Императорскою Нашею милостію благосклонны. Данъ въ Санктпетербургѣ Октября 27 дня 1780 г.

Подлинный подписанъ тако: по Именному Ея Императорскаго Величества указу.

Графъ Н. Панинъ. Графъ Иванъ Остерманъ.

ЛII.

Проектъ указа въ Парижъ къ Повѣренному въ дѣлахъ Хотинскому.

Апробованъ Ея Императорскимъ Величествомъ въ 19 день Октября 1780.

Министръ Ея Императорскаго Величества Князь Барятинскій былъ предъ симъ извѣщенъ о намѣреніи здѣшняго Двора пригласить Дворы: Датскій, Шведскій, Португальскій и Республику Голландскую къ составленію съ онымъ общаго дѣла въ пользу нейтральной навигаціи и къ опредѣленію о томъ точныхъ и формальныхъ условій. Сіе Ея Императорскаго Величества приглашеніе было вездѣ принято съ удовольствіемъ и признательностію, почему, кромѣ Португаліи, которой, свойственныя ей одной уваженія, не дозволили воспользоваться наравнѣ съ другими оцутительною выгодною онаго, прочія три державы, такъ сказать, наперерывъ спѣшили войти съ здѣшнимъ Дворомъ въ переговоры и открыть дѣйствительную негоціацію. Теперь съ удовольствіемъ объявляется вамъ, что оныя въ разсужденіи Королей Датскаго и Шведскаго возымѣли уже счастливый конецъ, подписаніемъ сперва въ Копенгагенѣ, а потомъ здѣсь двухъ равногласныхъ конвенцій, на кои размѣнены уже и взаимныя ратификаціи. Для свѣденія и руководства вашего прилагается здѣсь по экземпляру каждой изъ нихъ, повелѣвая вамъ притомъ сообщать ихъ министерству Французскому въ препровожденіи слѣдующей при семъ записки, которая къ сему употребленію между Дворами нарочно проэктрована и соглашена была въ одинаковой формѣ и въ одинакихъ словахъ, дабы тутъ никакого разворѣчія быть не могло. Весьма вѣроятно, что находящіеся въ ва-

шемъ мѣстѣ министры Датскій и Шведскій получили уже между тѣмъ отъ Государей своихъ равныя съ настоящимъ предписанія, и что такимъ образомъ найдетесь вы въ состояніи одновременно съ ними учинить Версальскому Двору вышеупомянутое сообщеніе, инакоже если они не имѣютъ еще оныхъ, можете вы отъ формальнаго поступка удержаться до присылки къ нимъ нужныхъ указовъ.

Словесное разумѣніе принятыхъ здѣшнимъ Дворомъ обязательствъ ясно показываетъ, что нѣтъ въ нихъ другой цѣли, кромѣ защиты и охраненія торговаго плаванія здѣшнихъ подданныхъ и соединившихся съ здѣшнимъ Дворомъ націй, и что за тѣмъ неспокоенно есть принятое здѣшнимъ Дворомъ и предъ лицомъ всей Европы торжественно исповѣданное намѣреніе сохранять строжайшій нейтралитетъ равно ко всѣмъ воюющимъ державамъ до тѣхъ поръ, доколѣ оны съ своей стороны дѣятельными оскорбленіями не поставятъ здѣшній Дворъ, сверхъ воли и желанія, въ противную сему необходимость. Сію истинну надлежитъ вездѣ и при всякомъ случаѣ твердить образомъ личныхъ вашихъ примѣчаній, по извѣстному вамъ образу мыслей Ея Императорскаго Величества, присовокупляя, что настоящее въ одну систему соединеніе трехъ сѣверныхъ державъ (ибо и Швеція и Данія равномѣрно между собою соединились же актами акцессіи и акцептаціи, обоими королями своеручно подписанными и здѣсь чрезъ посредство министерства здѣшняго раздѣленными) требуетъ и взыскиваетъ нынѣ отъ воюющихъ сторонъ тѣмъ вящей осмотрительности и уваженія, что оскорбленіе одной изъ нихъ будетъ въ то же время оскорбленіемъ и прочихъ двухъ, и что совокупное ихъ за обиды и наглость мщеніе не можетъ быть не тягостно и не чувствительно оскорбителю. Въ самомъ дѣлѣ артикулы седьмой и осьмой заключенныхъ конвенцій, образуя съ одной стороны поведеніе при Дворахъ воюющихъ державъ министровъ трехъ между собою ими соединившихся Дворовъ, слѣдовательно же и собственное ваше въ случаѣ справедливой жалобы одного или другаго изъ нихъ за оскорбленіе флага, опредѣляютъ съ другой точными словами при отказѣ должной справедливости или при замедленіи оной, непосредственное употребленіе репрессалій, при дѣйствительной атакѣ изъ ненависти къ ихъ обязательствамъ или къ какой либо до оныхъ относящейся причинѣ и самой обиды. Избѣжаніе сихъ непріятныхъ крайностей зависитъ теперь не отъ здѣшняго Двора, а отъ собственнаго поведенія воюющихъ державъ.

По прїѣздѣ сюда присланныхъ отъ республики Голландской двухъ полномочныхъ министровъ начата съ ними дѣйствительная негочіація, которой окончаніе зависить отъ ожидаемыхъ ими рѣшительныхъ предписаній, послѣ сообщенія имъ отъ министерства здѣшняго заключенной въ Копенгагенѣ конвенціи, ибо до того генеральнымъ Статамъ недостаточно извѣстны были истинныя предѣлы взаимныхъ здѣшнихъ обязательствъ.

Впрочемъ что принадлежитъ до обращенія вашего съ министрами Датскимъ и Шведскимъ по дѣламъ ихъ Дворовъ, вторично Коллегія, ссылаясь на содержаніе седьмаго артикула конвенціи, поручаетъ вамъ пользоваться въ предписанномъ порядкѣ къ стати и ко времени взаимнымъ ихъ пособіемъ по собственнымъ здѣшнимъ дѣламъ, также и ожидаетъ отъ васъ въ свое время подробнаго увѣдомленія, какимъ образомъ приметъ Версальскій Дворъ общее ваше съ тѣми министрами сообщеніе заключенныхъ конвенцій, и какую опять сенсацію будутъ они сами по себѣ производить въ Министерствѣ и публикѣ. Данъ въ Санктпетербургѣ.

ЛIII.

Проектъ рескрипта къ Полномочному Министру Саксену въ Копенгагенѣ.

Въ С. Петербургѣ 19 Октября 1780.

По дѣйствительномъ нынѣ совершеніи толь важнаго и знаменитаго дѣла, каковымъ обще отъ всей безпристрастной публики ямянуется предложенное отъ насъ соединеніе сѣверныхъ Дворовъ въ одну систему къ защищенію и огражденію торговой навигаціи ихъ подданныхъ, каковыя даны отъ насъ повелѣнія Министрамъ Нашимъ въ Лондонѣ, Мадридѣ и Парижѣ о врученія тамъ одновременно съ Министрами Датскими и Шведскими, соглашенныхъ между Дворами обвѣстительныхъ записокъ, оное усмотрите вы изъ прилагаемой здѣсь копии съ отправленнаго къ нимъ циркулярнаго рескрипта. Увѣдомляя Графа Бернсторфа о сей Нашей мѣрѣ, имѣете вы домогаться, если то по сию пору изъ собственнаго подвига имъ еще неучинено, чтобъ подобныя повелѣнія куда надлежитъ и съ

стороны Короля, Государя его, немедленно отправлены были. Равнымъ образомъ не хотимъ Мы оставить безъ свѣденія сему Министру, что и всѣмъ другимъ Дворамъ, съ коими находимся въ дружескомъ сношеніи и непосредственной перепискѣ, заблагодарасудили Мы сообщить Нашу взаимную конвенцію, дабы свѣтъ изъ самаго существа условій о невинности видовъ ея безъ ошибки судить и знать могъ.

Мы пребываемъ къ вамъ въ прочемъ Императорскою Нашею милостию благосклонны. Данъ въ Санктпетербургѣ.

1780 года.

LIV.

Проезтъ рескриптовъ къ Полномочнымъ Министрамъ: въ Лондонъ къ Симоливу и въ Мадридъ къ Зиновьеву.

Быть по сему. Въ С. Петербургѣ, Октября 19 дня 1780 года.

Вы были предъ симъ извѣщены о намѣреніи Нашемъ пригласить Дворы Шведскій, Датской, Португальскій и Республику Голландскую къ составленію съ Нами общаго дѣла въ пользу нейтральной навигаціи и къ опредѣленію о томъ точныхъ и формальныхъ условій. Сіе Наше приглашеніе было вездѣ принято съ удовольствіемъ и признательностію, почему кромѣ Португаліи, которой свойственныя ей одной уваженія, не дозволили воспользоваться наравнѣ съ другими, ощутительною выгодною онаго, прочія три державы, такъ сказать, наперерывъ спѣшили войти съ Нами въ переговоры, и открыть дѣйствительную негодіацію. Мы имѣемъ теперь удовольствіе объявить вамъ, что оныя, въ разсужденіи Королей Датскаго и Шведскаго возымѣли уже счастливый конецъ—подписаніемъ сперва въ Копенгагенѣ, а потомъ здѣсь двухъ равногласныхъ конвенцій, на кои размѣнены уже и взаимныя ратификаціи. Для свѣденія и руководства вашего прилагается здѣсь по экземпляру каждой изъ нихъ, повелѣвая вамъ при томъ сообщить ихъ Министерству *Великобританскому* (*Гиспанскому*) съ препровожденіемъ слѣдующей при семъ записки, которая къ сему употребленію между Дворами нарочно проэктрована и соглашена была въ

одинаковой формѣ и одинакихъ словахъ, дабы тутъ никакого разнорѣчія быть не могло. Весьма вѣроятно, что находящіеся въ вашемъ мѣстѣ Министры Датскій и Шведскій получили уже между тѣмъ отъ Государей своихъ равныя съ настоящимъ предписанія, и что такимъ образомъ найдете вы въ состояніи единовременно съ ними учинить *Лондонскому (Мадридскому) Двору* вышеупомянутое сообщеніе, инако же если они не имѣютъ еще оныхъ, можете вы отъ формальнаго поступка удержаться до присылки къ нимъ нужныхъ указовъ.

Словесное разумнѣе принятыхъ Нами обязательствъ ясно показываетъ, что нѣтъ въ нихъ другой цѣли, кромѣ защиты и охраненія торговаго плаванія нашихъ подданныхъ и соединившихся съ Нами націй, и, что за тѣмъ непоколебимо есть принятое Нами и предъ лицомъ всей Европы торжественно исповѣданное нами рѣшеніе сохранять строжайшій нейтралитетъ равно ко всѣмъ воюющимъ державамъ до тѣхъ поръ, доколѣ онѣ, съ своей стороны, дѣятельными оскорбленіями не поставятъ Намъ, сверхъ воли и желанія, въ противную сему необходимость. Сію истину надлежитъ вездѣ и при всякомъ случаѣ твердить образомъ личныхъ вашихъ примѣчаній, по извѣстному вамъ образу мыслей нашихъ, присовокупляя, что настоящее въ одну систему соединеніе трехъ сѣверныхъ державъ (ибо и Швеція и Данія равномерно между собою соединились же актами акцессіи и акцептаціи, обоими Королями своеручно подписанными и здѣсь чрезъ посредство министерства *Нашего раздѣленнаго*) требуетъ и взыскиваетъ нынѣ отъ воюющихъ сторонъ тѣмъ вышей осмотрительности и уваженія, что оскорбленіе одной изъ нихъ будетъ въ тоже время оскорбленіемъ и прочихъ двухъ, и что совокупное изъ за обиды и наглость мщеніе не можетъ быть не тягостно и не чувствительно оскорбителю. Въ самомъ дѣлѣ артикулы седьмой и восьмой заключенныхъ конвенцій, образуя съ одной стороны поведеніе при Дворахъ воюющихъ державъ министровъ трехъ между собою, ими соединившихся Дворовъ, слѣдовательно же и собственное ваше въ случаѣ справедливой жалобы одного или другаго изъ нихъ за оскорбленіе флага, опредѣляютъ съ другой точными словами при отказѣ должной справедливости, или при замедленіи оной, непосредственное употребленіе репресалій, а при дѣйствительной атакѣ изъ несправедливости къ ихъ обязательствамъ или къ какой либо до оныхъ относящейся причинѣ и самой обороны. Избѣжаніе сихъ

непріятныхъ крайностей зависить теперь не отъ Насъ, а отъ собственнаго поведенія воюющихъ державъ.

По прїѣздѣ сюда присланныхъ отъ республики Голландской двухъ Полномочныхъ Министровъ начата съ ними дѣйствительная негодіація, которой окончаніе зависить отъ ожидаемыхъ ими рѣшительныхъ предписаній, послѣ сообщенія имъ отъ Министерства Нашего заключенной въ Копенгагенѣ конвенціи, ибо до того Генеральнымъ статамъ недостаточно извѣстны были истинныя предѣлы взаимныхъ нашихъ обязательствъ.

Въ прочемъ, что принадлежитъ до обращенія вашего съ Министрами Датскимъ и Шведскимъ по дѣламъ ихъ Дворовъ, вторично ссылаясь на содержаніе седьмаго артикула конвенціи, и поручая вамъ пользоваться въ предписанномъ порядкѣ кстатѣ и ко времени взаимнымъ ихъ пособіемъ по собственнымъ Нашимъ дѣламъ, также и ожидая отъ васъ во свое время подробнаго увѣдомленія, какимъ образомъ приметъ Англійскій (*Мадритской*) Дворъ общее ваше съ тѣми Министрами сообщеніе заключенныхъ конвенцій, и какую опять сенсацию будутъ они сами по себѣ производить въ министерствѣ и публикѣ, пребываемъ Мы вамъ Императорскою Нашею милостію благосклонны. Данъ въ Санктпетербургѣ Октября дня 1780 года.

 LV.

Проектъ рескрипта къ Полномочному Министру Мусину-Пушкину въ Стокгольмъ.

Быть по сему. Въ С. Петербургѣ, Октября 19, 1780.

(Одинаковаго содержанія съ рескриптомъ Сакену. LIII.)

 LVI

Копія съ указа въ Парижъ къ Повѣренному въ дѣлахъ Хотинскому.

27 Октября 1780.

Въ другомъ сего отправленія указѣ предписано вамъ сообщить Французскому министерству содержаніе заключенныхъ здѣшнимъ Дворомъ съ Королями Датскимъ и Шведскимъ конвенцій, препровождая оныя нарочными, для сего употребленія, согласенными

записками, въ чемъ и имѣете вы, какъ тамъ же сказано, общее составить дѣло съ находящимися въ вашемъ мѣстѣ министрами тѣхъ обоихъ Государей, а здѣсь независимо уже ни отъ кого, поручается вашей ревности и вашему проницанію изыскать, по поводу такого сообщенія удобнѣй и приличнѣй случай ко учиненію Французскому Двору слѣдующаго предложенія собственнымъ Ея Императорскаго Величества именемъ.

Что Ея Величество, поставя себѣ въ долгъ обезпечить и охранить на время войны торговля промыслы и плаваніе своихъ подданныхъ, не для того всемѣрно пригласила къ такому подвигу и другія въ коммерческой навигаціи интересованная области, чтобъ тѣмъ которой либо изъ воюющихъ державъ нанести досаду или предосужденіе, но единственно въ намѣреніи доставить нейтральному флагу принадлежащія ему права и преимущества, кои, во многихъ случаяхъ, безъ всякой пощады пренебрегаемы и оскорбляемы были! что Ея Императорское Величество руководствовавшись тутъ чело-вѣколюбіемъ своимъ, сострадающимъ бѣдствованію народовъ, побуждается онымъ и далѣе еще желать, дабы воюющіе между собою государи, коихъ личныя качества и добродѣтели толико удалены отъ склонности проливать безъ крайней нужды кровь своихъ подданныхъ, могли какъ пискорѣе изыскать резонабельныя и на всѣ стороны сносныя средства къ премиренію своему, хотябъ то было съ пожертвованіемъ или замѣною нѣкоторыхъ меньше важныхъ уступокъ или снисхожденій; что взаимныя ихъ военныя дѣйствія по сю пору ничего не произвели кромѣ раззоренія и истощенія земель и владѣній ихъ; что при разсматриваніи безпристрастнымъ окомъ взаимныхъ силъ и пособій, также и естественнаго положенія каждой изъ воюющихъ державъ, нельзя имъ съ вѣроятностію и впредь отъ продолженія войны ожидать другихъ плодовъ, ниже не признаться, что и нынѣшняя компанія при всѣхъ для нея повсемѣстно отъ нихъ услованныхъ способахъ и вооруженіяхъ, не произвела однакожь ни въ чью пользу поворота и поверхности рѣшительныхъ; что Ея Императорское Величество не беретъ на себя судить ихъ побудительныя причины, ихъ виды и ихъ надежды, но думаетъ однакожь, что для всякой изъ нихъ расходы одной кампаніи дороже обходятся, нежели чего могутъ стоять приобрѣтаемыя напоследокъ выгоды, или же приносимыя въ жертву снисхожденія; что открывая сіи, Ея Императорскаго Величества разсужденія въ образъ дружескаго Ея доброжелатель-

ства къ интересамъ и славъ Его Христіаннѣйшаго Величества, не имѣетъ Ея Величество подлинно другой цѣли, кромѣ удовлетворенія благотворительнымъ своимъ склонностямъ въ пользу человечества, и что впрочемъ объявля торжественно какъ воюющимъ державамъ, такъ и всему свѣту рѣшительную Ея Императорскаго Величества твердость въ сохраненіи къ нимъ равнаго и строжайшаго нейтралитета до послѣднихъ предѣловъ возможности, остается Ея Величеству только желать, чтобъ каждая изъ нихъ дѣйствительно и совершенно увѣрена была сколько въ сей истиннѣ, такъ и въ томъ, что Ея Величество охотно бы хотѣла дружбу и благонамѣреніе свое доказать ей другими больше дѣятельными опытами, и что таковое испытаніе, сколько вы по извѣстному вамъ образу мыслей Ея Императорскаго Величества судить можете, зависитъ отъ собственнаго сея державы произвошенія согласно съ исповѣдуемыми отъ Ея Величества правилами.

Сіе самое внушеніе повелѣла Ея Императорское Величество нынѣ же учинить и дворамъ Англійскому и Мадридскому, дабы вслѣдъ познать короче настоящія расположенія и по онымъ сообразовать дальнѣйшія Ея Величества подвиги къ возстановленію общаго въ Европѣ мира.

Вы не оставите потому подробно и во всей точности сюда донести; какимъ образомъ исполните вы предписанное внушеніе, какою импрессию оно произведетъ, и будетъ ли вамъ что въ отвѣтъ сказано отъ стороны Французскаго министерства, которому между тѣмъ надобно будетъ примѣтить въ разговорѣ нашемъ, чтобъ оно, если иногда находитъ настоящій моментъ не довольно еще зрѣлымъ къ серьезному о мирѣ помышленію не поставило здѣшнему двору на счетъ, будто онъ запрашивается въ ономъ участвовать, когда напротивъ вопросъ состоитъ объ изъясненіи только съ здѣшней стороны чистосердечнаго желанія видѣть скорѣе конецъ народнымъ бѣдствіямъ, а особливо пролитію невинной крови, какимъ бы то образомъ ни было достигнуто. Сіе же самое желаніе тѣмъ свойственнѣе Ея Императорскому Величеству и всякой другой нейтральной державѣ, что при всѣхъ менажementахъ и частныхъ удовлетвореніяхъ отъ той или другой воюющей стороны къ торговлѣ и плаванію Ея подданныхъ случайно оказываемыхъ, изъ остановки ихъ судовъ, заведенія оныхъ въ свои порты и забранія въ свою пользу грузовъ, хотя съ учиненіемъ за то довольной платы, происходятъ однакожь существи-

тельная разстройка и дѣйствительный подрывъ въ спекуляціяхъ и предпріятіяхъ купцовъ, когда товары ихъ попадаютъ не въ тѣ руки, куда они ихъ адресовали или поставить обязались. Токовое неудобство, будучи слѣдствіемъ войны и принуждаетъ потому всякаго государя интересоваться въ скорѣйшемъ ея прекращеніи, хотя впрочемъ, что до Ея Императорскаго Величества принадлежитъ, цѣну своихъ стараній и услугъ другимъ на пользу конечно ставить Она выше того, чтобъ ими кому либо на встрѣчу идти; съ другой стороны, сбывнувъ дѣлать вездѣ и при всякомъ случаѣ зависящіе отъ Ея Императорскаго Величества добро, не отречется же опять никогда и отъ употребленія ихъ тамъ, гдѣ того дружески требовать и просить будутъ.

Вотъ для васъ самихъ размыслъ, по которому вы отзывы и поступки ваши всегда учреждать имѣте. Данъ въ Санктпетербургѣ Октября 27 дня 1780 года.

Подлинный подписанъ тако. Гр. Н. Панинъ.

Графъ Иванъ Остерманъ.

LVII.

EXTRAIT DES DÉPÊCHES QUE LE CHEVALIER DE CORBERON A REÇUES DE SA COUR PAR UN COURRIER EXTRAORDINAIRE.

Le Roi en vous chargeant, Monsieur, de remettre à Monsieur le Comte Panin la reponse que Sa Majesté a faite à la Déclaration de l'Imperatrice de Russie, vous enjoint en même tems de faire connaitre à ce Ministre et par lui à son Auguste Souveraine avec quelle satisfaction Sa Majesté a vu l'accord parfait qui règne dans Leurs principes mutuels et les sentimens de justice et d'humanité qui les dirigent.

† Dès le commencement de la guerre, que le Roi s'est vu contraint de soutenir contre le gré de Son cœur, Sa Majesté n'ayant d'autre but que la liberté des mers, en a donné une preuve authentique à toute l'Europe par Sa Déclaration du 26 juillet 1778. Cette Déclaration prescrit à la marine française ce que Sa Majesté Impériale reclame des puissances belligérantes, ce qui doit faire la base du code maritime universel.

Mais si ce principe n'est appuyé solidement par de puissantes démonstrations, c'est en vain qu'on tenterait de l'établir.

La Hollande, pressée par l'intérêt qu'elle a d'assurer l'intégrité de son pavillon, paraît très déterminée à aller à cet égard aussi loin que la Russie, et si la Russie elle-même, qui est située et constituée pour tenir un rang principal et distingué parmi les puissances maritimes, tient au principe incontestable: «que la mer est un héritage commun, à la Souveraineté duquel aucune nation n'a le droit de prétendre, encore moins d'y exercer un pouvoir tirannique» elle sentira deslors la nécessité de borner ou de réprimer la prépotence que les Anglais s'y arrogent. Le but de la Russie sera donc pleinement atteint et de la manière la plus gloireuse, lorsque ne se bornant pas à sa Déclaration, elle fera connaître le plus affirmativement possible, qu'elle est déterminée à en soutenir toutes les conditions non seulement pour elle, mais pour toutes les puissances neutres.

Comme il est juste de faire trouver à la Russie sa convenance dans l'avantage général qu'elle s'attache si généreusement à procurer aux nations neutres, et même aux puissances belligérantes; il conviendrait de s'entendre sur les ressources que nous pourrions trouver dans le pavillon russe pour le transport des productions que nous sommes dans le cas de tirer des ports de l'Empire de Russie. Nous sommes très disposés à préférer ce pavillon dans l'intention de rendre plus direct et plus actif le commerce mutuel de la Russie et de la France. Dans cet objet nous nous prêterions volontiers à affranchir du droit de frès les bâtimens russes qui viendraient de leurs ports ou de tout autre étranger à la France; nous accorderions l'exemption du droit d'aubaine; et enfin nous ferions jouir les navigateurs et les commerçans russes des mêmes avantages qui sont accordés aux Danois et aux Suédois.

Quant aux moyens de terminer une guerre, à laquelle Sa Majesté a été forcée et qu'Elle ne continue qu'à regret, vous êtes assez instruit de nos dispositions, pour avoir mis Monsieur le Comte Panin dans le cas de n'avoir aucun doute à cet égard. Si ce Ministre a désiré plus de détails relativement à cet objet, il sentira facilement que nous n'avons pu nous expliquer d'avantage d'après notre position avec l'Espagne, qui n'a pas été prenentie sur cet article, et vis-à-vis des Américains pour lesquels nous ne sommes ni en état, ni en droit de transiger. Si les Anglais désirent sincè-

rement la paix, c'est à eux à proposer les tempéramens qui peuvent, en conciliant les intérêts opposés de l'Amérique et de l'Angleterre, sauver l'honneur et la dignité de la couronne britannique, sans altérer l'essence de l'indépendance américaine. Sa Majesté ne refusera jamais d'entendre à aucune proposition qui pourra Lui être faite par quelque canal que ce soit. Elle la recevra bien plus volontiers par celui de la Russie, parcequ'Elle est bien assurée qu'Elle n'en recevra jamais par cette voie qui puisse porter atteinte à la réputation qu'Elle veut mériter d'une fidélité à toutes épreuve; et que l'Impératrice est un juge trop sûr du point d'honneur pour nous reprocher une délicatesse qui n'est fondée que sur la scrupuleuse observance de nos engagemens.

Au reste, si dans les complaisances que l'Angleterre pourrait désirer de la part de l'Amérique, il s'en trouvait qui ne fussent point attentatoires à l'indépendance des États-Unis, Sa Majesté ne se refuserait pas à les recommander et à en faciliter l'admission, autant qu'il pourrait dépendre de ses exhortations et de ses conseils.

(Окончаніе въ слѣдующей книжкѣ).

О ВОЗМОЖНОСТИ СОЕДИНЕНИЯ КАСПІЙСКАГО МОРЯ СЪ АЗОВСКИМЪ.

По завоеваніи города Азова юнымъ своимъ флотомъ, Петръ Великій возымѣлъ мысль о соединеніи Каспійскаго моря съ Чернымъ, и, по энергической своей дѣятельности, еще въ 1696 году велѣлъ предпринять соединеніе рѣки Волги съ Дономъ чрезъ рѣчки Камышинку и Иловлю; но послѣ разныхъ неудачъ и затрудненій, работы, начатыя въ 1697 г. оставлены были въ 1701 г., ибо завоеваніе Финскаго залива, построеніе и населеніе Петербурга далеко отодвинули мысль Государя о сооруженіи Волжско-Донскаго канала (*). Хотя и послѣ Петра I многократно возобновлялось намѣреніе и даже производились розысканія о соединеніи обо ихъ морей, но до сихъ поръ Донъ остался единственною изъ всѣхъ русскихъ рѣкъ, несоединенною съ другою, посредствомъ канала.

Первая идея о соединеніи этихъ морей возникла однако гораздо ранѣе, еще задолго до завоеванія Россіею Чернаго и Каспійскаго морей и первоначально принадлежитъ султану Селиму II (**), или, вѣрнѣе сказать, знаменитому его визи-

(*) См. Beschreibung aller im Russischen Reiche gegrabenen und projectirten Canaale, von Stuckenberg. St. Petersburg 1841 p. 461 etc.

(**) См. Hammers Geschichte des Ottomanischen Reiches и Stuckenbergs Beschreibung etc.—Султанъ Селимъ II царствовалъ отъ 1566 до 1574.—Обстоятельно говорить объ этомъ же предметѣ Карамзинъ въ Исторіи Росс. Гос. IX ч. отъ стр. 44, 126 и пр.

рю Могаммету Соколи; но тогдашніе Турки не поняли прекрасныхъ идей Соколи, возбудившаго этимъ проектомъ противъ себя ненависть Персіянъ, боявшихся, что чрезъ Азовское море, Донъ, Волгу и Каспій, турецкій флотъ можетъ произвести высадку въ Персію. Исполненіе этого проекта поручено было Казимъ-Беку, губернатору Кафскаго санджака въ Крыму. Въ распоряженіе послѣдняго, для прорытія канала, было послано въ Азовское море 20 000 рабочихъ и для прикрытія ихъ 5000 янычаръ; но тяжелыя работы скоро навели уныніе на турокъ, и улемы поощряли ихъ предразсудками своими къ неповиновенію и прекращенію работъ.

Въ 1722 г. тотъ же Государь Петръ I велѣлъ изслѣдовать рѣку Куру, для соединенія ея посредствомъ рѣки Ріона съ Чернымъ моремъ; но вскорѣ затѣмъ рѣка эта отошла опять въ предѣлы Персіи до 1811 г. Послѣдующія изысканія подѣ начальствомъ инженеръ-капитана Чедаева въ 1831 и капитанъ-лейтенанта Зеленаго въ 1846 г. доказали, что соединеніе это, по встрѣтившимся чрезвычайнымъ затрудненіямъ въ Курѣ, невозможно (*). Но мысль о соединеніи этихъ морей, важнѣйшихъ для развитія и процвѣтанія внутренней европейской и азіатской торговли, не переставала отъ времени до времени обновляться и занимать людей государственныхъ, а особенно ученыхъ, открывшихъ пространную и глубокую низменность, наводняемую временно многочисленными рѣками, на сѣверъ и вдоль Кавказскихъ горъ и на югъ отъ донскихъ высотъ, горъ Эргенивскихъ и высокихъ астраханскихъ степей, на перешейкѣ между Азовскимъ и Каспійскимъ морями. Значительная эта низменность прорыта, вѣроятно, при бушеваніи водъ отъ раздѣленія Чернаго моря отъ Каспійскаго, происходившаго вслѣдствіе вулканическаго возвышенія хребта Кавказскаго съ своими отраслями, какъ достоверно полагаютъ ученые геологи новѣйшаго времени. Для точнаго и вѣрнаго изслѣдованія этой низменности представля-

(*). См. Stukenbergs Beschreibung ст. 331 и пр. и Записки гидрографическаго департамента, часть IX, 1831, стр. 169.

лись, по приближенію къ Каспійскому морю, большія препятствія, по причинѣ удаленія въ лѣтнее время всѣхъ людей съ юго-восточныхъ степей, посѣщаемыхъ кочевыми племенами лишь съ поздней осени до ранней весны, потому что всѣ мѣста этой Понто-Каспійской низменности, тщательно охраняются, съ начала Мая до наступленія холоднаго времени, всѣми перекочевывающими племенами, чтобы зимою пользоваться сбереженнымъ лѣтомъ кормомъ, въ изобиліи здѣсь произрастающимъ, для своихъ многочисленныхъ стадъ, составляющихъ единственное достояніе этихъ, къ работѣ еще неприученныхъ полудикарей. Поэтому развѣдки этихъ мѣстъ въ удобное для геодезическихъ работъ время оставались всегда, по неотысканію рабочаго народа, почти неисполненными, и ни Палласъ, несмотря на неутомимую и неустрашимую свою дѣятельность, во время двухкратнаго своего посѣщенія Манычской мѣстности, не могъ преодолѣть огромныхъ затрудненій при слѣдованіи въ восточной части этой низменности;—ни молодой спутникъ его, студентъ Соколовъ, не въ состояніи былъ проникнуть въ необитаемую лѣтомъ степь на юго-востокъ отъ Манычской долины, и поэтому карты Палласа невѣрно и неправильно изображаютъ восточный исходъ рѣки Маныча (*). Профессоръ Парротъ посѣтилъ эти же мѣста и пополнилъ всѣ показанія Палласа многозначительными свѣдѣніями о низменности между обими морями подъ 45 и 47 градусами широты на сѣверъ отъ Кавказскихъ горъ, о рѣкахъ Крутинкѣ, Егорлыкахъ, Кумѣ, Калаусѣ, Манычахъ, о многочисленныхъ рѣчкахъ и балкахъ, изливающихся въ эту Понто-Каспійскую низменность и вообще о разливахъ въ ней, говоря, что тутъ течетъ рѣка Манычъ и что Калаусъ при устьяхъ своихъ въ Манычскую долину образуетъ весьма продолговатый, обросшій камышемъ лиманъ, изъ котораго, въ западной его оконечности, вода течетъ на западъ и образуетъ западный Ма-

(*) См. Pallas, Reise in die mittäglichen Provinzen Russlands in den Jahren 1793 и 1794, I 235.

нычь, который принимает, до истока въ Донъ, еще рѣки Егорлыки и другіе; съ восточной же—Восточный Манычь. Парротъ, производившій нивелировку вдоль западнаго Маныча до пересѣченія его ставропольскимъ трактомъ, гдѣ нашелся вынужденнымъ оставить продолженіе нивелировки далѣе къ востоку,—добросовѣстно сообщаетъ свѣденія, полученные имъ объ этой замѣчательной рѣкѣ отъ двухъ туземцевъ (*): отъ Армянина родившагося въ степи,—что Восточный Манычь беретъ свое начало изъ Калауса, и что пока въ немъ есть вода, поддерживаемая впадающими въ него небольшими степными рѣчками, Манычь течетъ на востокъ, не достигая однако же Каспійскаго моря, оканчивается озеромъ Кёкё-Усуномъ, и отъ стараго Калмыка, на Гуйдукской станціи, что онъ въ молодости слышалъ отъ стариковъ, будто бы Манычь вливался нѣкогда въ Каспійское море посредствомъ замѣтнаго еще по нынѣ русла идущаго въ Бѣлозерскій заливъ.

Гумбольдтъ, по разсмотрѣніи всѣхъ этихъ свѣдѣній, говоритъ: «видъ волнистой степи вдоль Маныча и на сѣверъ отъ Кумы весьма достопримѣчательнъ. Теченіе рѣки Маныча, простирающееся до 500 верстъ, столь незначительно и даже незамѣтно, что по мнѣнію генерала Богдановича, снявшаго всѣ изгибы этой рѣки, лѣтомъ оно направляется по вѣтру. Нынѣ восточная часть рѣки доходитъ до низменностей, обросшихъ камышемъ, въ 70 верстахъ отъ Каспійскаго моря, *Безъ сомнѣнія должно полагать, что въ этой части Калмыцкой степи существовало въ историческое время соединеніе между Чернымъ и Каспійскимъ морями (**).*

Къ этимъ свѣдѣніямъ присовокупляетъ г. Бэръ еще слѣдующія, переданныя ему, замѣчанія, подтверждающія приведенные Парротомъ рассказы: «Совершенно случайно расска-

(*) См. Parrots Reise zum Arrarat. II, 12—23 и 33—36. «Вѣстникъ Русскаго географическаго Общества 1856 кн. VI ст. 235 и 236. Г. фонъ-Бэръ увѣряетъ (Kaspische Studien V p. 176), что показаніямъ профессора Паррота должно дать полное довѣріе.

(**) См. Humboldt's Central-Asien von Muhlmann I, 542.

зывалъ мнѣ одинъ сарептскій житель о быстромъ и опасномъ теченіи Маныча, чрезъ который онъ долженъ былъ однажды проѣхать рано весною. Чтобы отвѣчать на сдѣланный ему вопросъ: въ какую сторону шло теченіе, онъ долженъ былъ сначала стать лицомъ по направленію своего тогдашняго пути, послѣ чего съ полною увѣренностію сказалъ, что теченіе угрожало увлечь его влѣво, т. е. къ Каспійскому морю. Позже я познакомился въ Гурьевѣ съ однимъ чиновникомъ, который прежде былъ попечителемъ въ одномъ калмыцкомъ улуѣ, на Восточномъ Манычѣ, а тогда занималъ подобную же должность при Киргизахъ. Онъ меня увѣрялъ, что Манычъ течетъ на востокъ, и, повидимому, онъ даже и не слыхалъ о существованіи въ рѣкѣ западнаго теченія. Все болѣе и болѣе занятый Манычемъ, я спрашивалъ о восточной оконечности этой, такъ называемой, рѣки, по дорогѣ изъ Кизляра въ Астрахань, и, подобно Парроту, узналъ, что старожилы утверждаютъ, будто бы еще незадолго до настоящаго времени, вода Маныча вливалась раннею весною въ Каспійское море посредствомъ Бѣлаго озера. Къ этому прибавляли, что и теперь еще отъ времени до времени, вода Маныча вливается въ низменность Кумы и по сосѣдству съ этою рѣкою течетъ въ Каспійское море. На Кумской станціи подтвердили мнѣ уже слышанное мною отъ кизлярскаго коменданта, что въ 1835 г., Кума текла въ продолженіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ въ море, что въ первое время ширина ея доходила до 3 верстъ, и приписывали это соединенію водъ Маныча съ Кумою».

Путешествія и показанія Гомера-де-Гелля не заслуживаютъ рѣшительно никакого вниманія, ибо академикъ Бэръ доказалъ, что первый едва ли видѣлъ, хотя поверхностно, всю описанную имъ мѣстность, а изложилъ все наавось, или гадательно (*).

Г. Эйхвальдъ полагаетъ (**), что соединеніе обоихъ морей,

(*) См. Вѣстникъ стр. 236 и 237.

(**) См. Ermann's Archiv fur die Kunde Russlands 1843, кн. I стр. 1—14.

т. е. Каспійскаго и Азовскаго, если такое можно предполагать, существовало въ историческихъ временахъ, вѣроятно между рѣками Кубанью, Манычемъ и Кумою, и наводняло пространную степь на сѣверъ отъ Кавказскихъ горъ до Царицына и Саратова и на востокъ до Оренбурга (*).

И Аральское море составляло въ древности, по мнѣнію ученыхъ путешественниковъ, тоже одно цѣлое съ Каспійскимъ, и Гумбольдтъ, взвѣсивъ и оцѣнивъ всѣ доводы ихъ и древнихъ географовъ, говоритъ (**), что во времена доисторическія, Аральское море, вѣроятно, было соединено съ Каспійскимъ, и тогда, должно полагать, пространная низменность Азіи (Туранская впадина) составляла огромное внутреннее море, соединенное съ одной стороны съ Чернымъ (Pontus euxinus), а съ другой—болѣе или менѣе широкими заливами, съ Ледовитымъ и озерами Телегульскимъ, Таласкимъ и Балкатскимъ.

Служебныя мои занятія призываютъ меня часто въ степь, къ солянымъ озерамъ и пристанямъ, находящимся отчасти на восточной сторонѣ Астрахани, но преимущественнѣе на западныхъ оконечностяхъ протоковъ рѣки Волги, идущихъ отъ нея также на западъ между высокими широкими, горообразными буграми, въ глубь степи. Между этими, почти параллельно идущими, по направленію къ Манычской долинь, буграми, лежащими другъ отъ друга на разстояніи какихъ либо ста сажень, идутъ протоки водъ, несущіе на себѣ суда во всю длину своего теченія. Эти протоки образовались, какъ доказываетъ академикъ Бэръ, при отступленіи и отдѣленіи Чернаго моря отъ Каспійскаго и по сильному бушеванію водъ, направленному къ значительнѣйшей низменности между этими морями т. е. къ Манычской долинь, мѣсту прорыва ихъ—протоки эти вырыли большую глубину, такъ что во время весенняго половодія,

(*) Это мнѣніе впрочемъ весьма не новое, мы встрѣчаемъ это самое уже у Страбона I, 460 и у Птолемея I, 450.

(**) См. Central-Asien I, стр. 529.

по нимъ свободно проходятъ и нынѣ еще большія суда, нагруженныя солью и даже пароходы, буксируя баржи съ солью, вмѣщающія отъ 25 000 до 50 000 пудовъ каждая; въ осеннее же время, при упадкѣ водъ на фарватерѣ, одни только южные протоки бываютъ еще судоходны, между тѣмъ какъ сѣверные,—отъ ежегоднаго наноса ила и песка водами рѣки Волги изъ ея верховьевъ, осѣдающихъ преимущественно въ этихъ протокахъ, въ которыхъ отъ тихаго теченія водъ, наносъ опускается на дно,—или совсѣмъ пересыхаютъ, или, по крайней мѣрѣ, дѣлаются несудоходными. При такомъ дѣйствіи западныхъ оконечности протоковъ отъ напора воды и наносной земляной преграды отдѣлились отъ проточной воды, отчего они и преобразовались помощію оставшихся во всѣхъ этихъ мѣстностяхъ соляныхъ частицъ—въ соляныя озера.

Значительная и весьма обширная низменность, въ родѣ рытвины, на сѣверъ отъ Кавказскихъ горъ и на югъ отъ постепенной откатистой астраханской степи, простирающаяся близъ Моджарской соляной заставы въ нѣсколькихъ ложбинахъ и оврагахъ, вдоль Гуйдукской, отъ Бѣлозерскаго до Кулинаго залива (Каспійскаго моря), привела меня, во время неоднократныхъ посѣщеній моихъ этихъ мѣстностей, къ той же мысли, что судя по такимъ глубокимъ и обширнымъ ложбинамъ, должно полагать, что тутъ существовало въ давно-прошедшія времена водяное сообщеніе между Азовскимъ и Каспійскимъ морями, и что поэтому должно быть возможнымъ отысканіе и возстановленіе этого пути, тѣмъ болѣе, что если бы не было тутъ большею частію года проточной воды, давно бы образовались въ этой низменности, окруженной солонцеватою степью, множество соляныхъ озеръ, которыхъ однако, по тщательному изслѣдованію, отыскано было только Моджарское и Гуйдукскія. Безпрепятственное сообщеніе соляныхъ пристаней, на сѣверъ отъ Моджарской соляной заставы,—по глубокимъ ерикамъ, ильменямъ, отъ Басинской, Дорминской, Курочкинской и Кошкашинской, гдѣ встрѣчаются весьма многія и значительныя соляныя озера,—съ Волгою,

естественно должно было еще болѣе усилить мою идею о возможности соединенія водъ Каспійскихъ съ Азовскими, и что, судя по ширинѣ и глубинѣ всей Манычской долины и всѣхъ ложбинъ и овраговъ или балокъ, при изобиліи воды, не затруднительно будетъ открыть сообщеніе для пароходовъ и даже военныхъ кораблей. Смотрители соляныхъ заставъ Моджарской и Гуйдукской, не менѣе меня полагали возможнымъ такое соединеніе, довѣряя словамъ перекочевывающихъ къ этимъ мѣстамъ Калмыковъ и торгующихъ въ ихъ улусахъ мѣщанъ и Армянъ, что весною и осенью существуетъ совершенно свободное водяное сообщеніе по ложбинамъ до озера Шара-Хулусуна т. е. до возвышенія у подножія Эргеневскихъ горъ, или до устья рѣки Калауса. Мѣстность эта возвышается, по ученымъ изслѣдованіямъ, на 107 футовъ надъ Каспійскимъ и на 23 фута надъ Чернымъ моремъ, такъ что Черное, хотя и выше Каспійскаго на 84 фута, не можетъ перелиться, какъ нѣкогда боялись, въ Каспійское и поглотить многія населенныя мѣста. Поэтому я поручилъ г.г. смотрителямъ этихъ заставъ имѣть бдительное наблюденіе за всѣми, по сему важному предмету оказывающимися явленіями, и доносить мнѣ объ этомъ.

Вскорѣ за тѣмъ я познакомился съ г. Черкасовымъ, одушевленнымъ этою мыслию уже многіе годы и изучившимъ Кумскую мѣстность во время долготѣняго своего пребыванія по службѣ въ южной части степи Астраханской губерніи. Онъ, какъ человѣкъ любознательный и не отвлеченный никакими посторонними, кромѣ службы, занятіями, посвятилъ все свое свободное время на изученіе своего мѣсто-пребыванія. Онъ сообщилъ мнѣ всѣ свои наблюденія, сходныя съ доставленными мнѣ г.г. смотрителями, только гораздо полнѣе и основательнѣе, потому что онъ самъ посѣщалъ большую часть этой мѣстности и повѣрялъ по возможности на мѣстахъ показанія кочующихъ тутъ Калмыковъ.

Когда по возстановленіи мира, Черное море объявлено было нейтральнымъ, и бывший нашъ черноморскій флотъ уже не существовалъ, и море это закрылось для большей части на-

шихъ военныхъ кораблей, то мысль о соединеніи Каспійскаго и Азовскаго морей, еще болѣе меня тронула и заинтересовала.

Хотя и труды г. Бэра, при посѣщеніи имъ Маныча весной 1856 г., не могли обогатиться всѣми желанными свѣдѣніями, потому что, по словамъ его, онъ принужденъ былъ избрать дорогу съ противоположной стороны; но они весьма значительно пополняютъ и обогащаютъ имѣвшіяся до сихъ поръ свѣдѣнія. Причины препятствовавшія г. Бэру осмотрѣть Манычъ съ восточной стороны, онъ излагаетъ на стр. 240 «Вѣстника Русскаго Географическаго Общества» въ слѣдующихъ словахъ: «хотя теплая весенняя погода наступила поздно (около 20 Апрѣля), но жаръ весьма скоро усилился, и всего охотнѣе я началъ бы свое путешествіе съ восточныхъ оконечностей Маныча, которыхъ можно достигнуть только чрезъ Кумскую низменность, проѣздъ по которой сдѣлался съ нѣкотораго времени весьма опаснымъ; но въ то время въ Астрахани еще не знали, что ужасъ этихъ странъ, бѣглый казакъ Алпатовъ, поселившійся между горцами и предводительствовавшій небольшими шайками ихъ, при набѣгахъ на русскія владѣнія, былъ въ то время уже пойманъ. Мы получили объ этомъ предметѣ извѣстіе уже на Манычѣ. Кроме того должно было сомнѣваться, можно ли будетъ найти на Манычѣ воду и средства для ѣзды. Поэтому присоветовали мнѣ ѣхать на Манычъ съ сѣвера, чрезъ Черный Яръ, или Царицынъ. Я долженъ былъ слѣдовательно избрать этотъ путь; но, чтобы не упустить изъ виду теченіе воды въ восточной части долины Маныча и, по возможности, вѣрно опредѣлить его, я предложилъ г. Черкасову ѣхать на встрѣчу намъ, начиная съ восточной ея оконечности въ сопровожденіи одного землемѣра».

Г. Черкасовъ съ землемѣромъ, отправляясь на встрѣчу г. Бэру, начали путь свой лишь съ Моджарской соляной заставы. Проходя оттуда большую часть Восточнаго Маныча, они нашли въ немъ повсюду довольно воды, съ теченіемъ на востокъ; но не сняли этой мѣстности на планъ

и потому эту восточную часть нельзя было еще считать развѣданною до отправления мною въ Юнѣ мѣсяцѣ истекшаго года новой экспедиции, да и г. Бэръ говоритъ, что мѣстность эта не изслѣдована еще въ точности, о чемъ упоминается на стр. 233 «Вѣстника». «Въ цѣлости Манычъ никогда не былъ снятъ на планъ, хотя нѣкоторыя, небольшія части его и были обозрѣваемы землемѣрами, и потому донныѣ нѣтъ еще подробной и точной карты южной части Астраханской губернии, которая, пространствомъ своимъ, равняясь довольно значительнымъ королевствамъ, можетъ быть посѣщаема на большія разстоянія только въ короткія времена года.»

По рапорту г.г. Черкасова и землемѣра Иванова по оборѣнію Манзычской долины, представленному г. Бэру окъзывается (*):

«1) Восточная часть Манычской долины имѣетъ прямое направленіе къ Моджарской соляной заставѣ, здѣсь вода отъ *Шары-Хулусуна* (названіе означающее расширеніе у устьевъ Калауса и Ургилы) течетъ правильнымъ рѣчнымъ русломъ въ крутыхъ берегахъ, высотой отъ поверхности воды отъ 1 до 1½, рѣдко до 2 саженей. Все это теченіе воды до *Олонъ-Худуки* именуется *Манычелъ*. Русло его мѣстами имѣетъ прямое направленіе, мѣстами раздѣляется и на нѣсколько рукавовъ. Ширина его очень неравная и простирается отъ 10 до 30 саженей.

2) Отъ *Шары-Хулусуна*, въ 45 верстахъ съ юга къ Манычу, вливается въ него рѣчка *Арзагаръ*, образующая разлитіемъ своимъ озеро *Чогру*. Рѣка эта истекаетъ изъ возвышенности, отдѣляющей Манычскую низменность отъ рѣки *Буйвалы* (**) вливающейся въ Куму.

(*) Переводъ изъ V книжки ученыхъ бэровыхъ о Каспій изслѣдованій, стр. 200—205.

(**) Рѣка Буйвала вливается въ Куму въ томъ мѣстѣ, гдѣ въ древности стоялъ знаменитый городъ *Можаръ* или *Моджаръ*. См. *Beitrag zur Kenntniss des Russischeu Reiches von Baer und Helmersen IV p. 105. Примѣч. К. О. Бергштрессера.*

3) Около 5 верстъ выше *Олонъ-Худуки* и въ такомъ же разстояніи отъ оконечностей Эргенивскихъ высотъ, т. е. *Чолонъ-Хамура*, отдѣляется влѣво отъ рѣки Маныча значительная ложбина въ 40 сажень ширины, именуемая *Анги-Ханъ* (*). Берега этой ложбины имѣютъ отъ дна такую же вышину, какъ и берега Маныча отъ поверхности воды, но въ самой ложбинѣ мы не нашли воды, между тѣмъ какъ въ то же время воды въ Манычѣ было глубиною еще до $1\frac{1}{2}$ аршина.

4) Отъ *Олонъ-Худуки* течется правильное и ровное теченіе Маныча; хотя же Восточный Манычъ и не прерывается, но онъ именуется уже *Састою*. Тутъ онъ получилъ видъ озера, обросъ камышемъ, съ отлогими берегами; и замѣтно, что, во время разливовъ, озера эти должны занимать значительное пространство. Онѣ соединены между собою небольшими перешейками и сами по себѣ составляютъ какъ бы отдѣльныя котловины.

5) Отъ *Састы* теченіе раздѣляется на три рукава, изъ которыхъ одинъ съ плоскими берегами, именуемый *Майли-Хара*, имѣвшій во время нашего проѣзда (9 Мая) до 15 сажень ширины при аршинной глубинѣ, образуетъ, не доходя 20 верстъ до Моджарской соляной заставы, прѣсное озеро того же имени, шириною въ отдѣльныхъ лиманахъ отъ 10 саж. до $1\frac{1}{2}$ версты, и длиною до 6 верстъ параллельно съ Кумою; другіе два рукава на сѣверъ отъ перваго, именуемые по калмыцки: *Шобго-Ярте-Голлеудъ* идутъ по направленію къ Моджарскому соляному озеру и вливаются въ прѣсное озеро *Кеке-Усунъ*. Ширина русель *Шобго-Ярте-Голлеудъ* не равна, ближайшее къ *Майли-Харъ* русло имѣетъ ровную съ первымъ ширину и глубину (15 саж. и 1 арш.), другое же напротивъ имѣетъ при 50 саженной ширинѣ $1\frac{1}{2}$ аршинную глубину. Во время разлива озеро это отъ Моджарскаго солянаго озера отстоитъ въ 4-хъ, а по упадкѣ воды въ 8 верстахъ.

(*) По мнѣнію г. Бѣра, эта ложбина должна быть *Ара-Манца*, т. е. старый Манычъ, какъ въ послѣдствіи и объяснилъ г. Черкасовъ.

6) Все восточное течение отъ *Шары-Хулусуна* до озера *МайлиХары* и *Кеке-Усуна* расширяется во время разливовъ, бывающихъ дважды въ годъ, весною и поздно осенью,—на 150 верстъ. Весенній разливъ начинается въ Мартѣ, рѣдко въ Февралѣ; въ Маѣ вода уже упадаетъ (*); въ Юнѣ, Юлѣ и Августѣ течение прекращается и вода остается только въ озеряхъ *Састъ* и *Кеке-Усуны*. Первое остается совершенно прѣснымъ, а въ послѣднемъ вода принимаетъ нѣсколько горько-соленый вкусъ. Въ верхнемъ озерѣ *Састъ* мы мѣрили воду и 9 Мая нашли въ глубокомъ мѣстѣ $3\frac{1}{2}$ аршина (**); въ самой же срединѣ озера, мы открыли мѣсто въ 50 сажень ширины, совершенно свободное отъ камыша и поэтому почли за самое русло рѣки. Озеро *Майли-Хара* въ жаркое время или высыхаетъ, или образуетъ соляную грязь. Осенній разливъ начинается послѣ дождеваго лѣта, въ концѣ Сентября, рѣдко раньше и продолжается до зимы. Вообще течение это продолжается пять мѣсяцевъ. *Састы* богаты щуками, сазанами, линями и другими мелкими рыбами, ловимыми зимою Калмыками Икицохуровскаго улуса—неводами въ 500 сажень длины—для продажи жителямъ Пятигорскаго уѣзда (***) .

(*) Что глубокий разливъ на 150 верстъ пространства, начинающій образоваться въ Мартѣ и усиливающійся въ Апрельѣ, не можетъ ни просачиваться въ мокрую и твердую степную землю,—ни испариваться, при незначительныхъ еще жарахъ, до половины Мая, это весьма понятно, даже очевидно и потому я полагаю, какъ ниже упомянуто, что вода просачивается сквозь наносы изъ горныхъ рѣчекъ на прежнее, древнее рѣчное дно.

Прим. авт.

(**) Экспедиція на двухъ косныхъ лодкахъ, наряженная сего года, нашла въ *Састъ* глубину въ нѣсколькихъ саженьяхъ. *Примльч. ею же.*

(***) *Саста*, калмыцкое слово, означающее по русски *сазанъ*, поэтому на Кавказской картѣ озеро это и названо «Сазаное озеро».—Калмыки не имѣютъ своихъ неводовъ, а Русскіе, пріѣзжая на ловъ рыбы съ своими лодками и снастями, панимаютъ ихъ въ работники и платятъ имъ за ратбу и за дозволеніе ловли въ ихъ озерѣ. Смотри ниже сообщеніе и донесеніе смотрителя Молжарской заставы.

7) Озера *Саста*, *Кеке-Усунъ*, *Майли-Хара* образуютъ во время весеннихъ разливовъ, по рассказамъ Калмыковъ и Каранагайцевъ, которыхъ мы встрѣтили при Майль-Харѣ, — огромную мореподобную поверхность (*).

8) По причинѣ упадка воды, мы лично не могли обозрѣть соединенія Восточнаго Маныча съ Кумою; но намъ сообщили объ этомъ слѣдующія свѣдѣнія:

а) Калмыки Эркетеневского улуса *Хаптиковъ* изъ рода Цюрюма Каалимова и *Манджи-Макамовъ*: что за 26 лѣтъ предъ этимъ было теченіе и даже русло изъ озера *Майли-Хары* къ рѣкѣ Кумѣ, подъ именемъ *Маштыкъ-Худугинъ-Голь*. Русло это будто соединилось съ рукавомъ Кумы, на югъ отъ Моджарской соляной заставы въ 10 или 12 верстахъ, ильменемъ при урочищѣ *Ходжагаръ-Тогло*, — образовавшимъ во время полного теченія, другой рукавъ, извѣстный подъ именемъ *Гуйдукъ*, доходившій разливными ильменями до *Бьлозерскаго* залива Каспійскаго моря. Теперь рукавъ *Гуйдукъ* образуетъ отдѣльные ильмени, оканчивающіеся въ 8 верстахъ отъ Гуйдукской почтовой станціи. *Гуйдукъ* и ильмени мѣстами высыхаютъ и только весною наполняются водою (**). Эти же Калмыки намъ говорили еще, что въ рѣчкѣ *низкихъ копатей* вырыто множество водопойныхъ ямъ (***), отчего соединеніе съ Кумою должно было прекратиться; но что въ прошедшемъ и настоящемъ, т. е. 1855 и 1856 годахъ, вода Маныча соединилась опять съ Кумою ильменями и разливами отъ значительнаго возвышенія воды.

б) Отъ бывшаго смотрителя Моджарской соляной заставы г. *Шумковскаго* мы узнали, что воды Маныча и Кумы дѣйствительно соединились въ означенныхъ мѣстахъ въ 1845,

(*) Это подтверждается наблюдениями экспедиціи 1859 г. и донесеніями смотрителя Модж. сол. заст.

(**) Смотри ниже изслѣдованія экспедицій 1858 и 1859 годовъ и изысканія г. смотрителя Гуйдукской сол. заставы.

(***) Гдѣ вырыто «множество водопойныхъ ямъ», тамъ должно быть много воды въ подпочвѣ, иначе не стали бы рыть понапрасну.

1855 и 1856 годах, что въ настоящемъ году (1856 г.) вода Маныча ушла ранѣе кумской и что съ разлитіемъ манычской воды при Гуйдукской заставѣ, кумская вода ранѣе ушла, нежели при Моджарской заставѣ, несмотря на то, что Моджарская западнѣе Гуйдукской на 60 верстъ.

с) Отъ смотрителя Гуйдукской заставы г. *Урбанскаго* мы узнали, что рѣка Кума до 1847 г. въ этихъ мѣстахъ имѣла непрерывное теченіе, но что съ того времени она пересохла до истекшаго года, но послѣ опять наполнялась, и что при Гуйдукской заставѣ, на югъ отъ соляныхъ озеръ того же имени, образовался Кумскій рукавъ, изобилующій рыбою, при ловѣ которой попадались тутъ небольшіе сомы и много сазановъ.

д) Что именемъ «Манычской долины» Калмыки и Татары означаютъ не только теченіе, или русло манычской воды, но и вообще всю низменность отъ Кумы до Дона, ограничивающуюся на сѣверъ Эргенивскими высотами, а на югъ подножіями Кавказскихъ горъ въ Пятигорскомъ и Ставропольскомъ уѣздахъ.»

За тѣмъ г. Бэръ приводитъ всѣ собранныя имъ и г. Черкасовымъ свѣденія къ заключенію и говоритъ на стр. 241 и проч. «Вѣстника»: «Чтобы вкратцѣ изложить результаты, которыхъ достигла наша маленькая экспедиція и показать, какимъ образомъ произошли прежнія ложныя понятія, необходимо различать: *Манычскую низменность*, собственно долину Маныча и *русло рѣки Маныча*. Всѣ эти три понятія выражаетъ народъ однимъ словомъ *Маныч* и такое-то смѣшеніе подало поводъ къ ошибочнымъ заключеніямъ.

«*Низменность* Маныча только въ срединѣ своей рѣзко ограничена, именно на сѣверѣ, южными окраинами горъ *Эргени* (*), на югѣ предгоріями Кавказа. Восточная оконечность ихъ, *Чолонъ-Хамуръ*, покрайней мѣрѣ, на 140 вер. удалена отъ западной. Самъ я не могъ себѣ составить яснаго взгляда,

(*) Такъ называется низкій горный хребетъ, идущій отъ Сарепты на югъ. *Прим. г. Бэра.*

какимъ образомъ эта юго-восточная оконечность соединяется съ западною, описанія же другихъ не довольно определенны, хотя большая часть изъ нихъ согласны въ томъ, что *Чолонъ-Хамуръ*, послѣдній и самый длинный юго-восточный отрогъ этихъ горъ. Такіе отроги, только меньшей величины, видѣли мы много далѣе на сѣверѣ. Можетъ быть, однако же, что *Чолонъ-Хамуръ* составляетъ совершенно отдѣльную возвышенность. Съ обѣихъ сторонъ, т. е. какъ съ сѣвера, такъ и съ юга, вся мѣстность замѣтно понижается къ долинѣ Маныча. Къ востоку и западу эта низменность расширяется. Можно сказать, что въ геологическомъ отношеніи къ ней принадлежитъ весь западный берегъ Каспійскаго моря до Кавказа и до нижнихъ частей Волги, хотя обыкновенно ей и не приписываютъ такой обширности. По направленію къ Азовскому морю низменность эта занимаетъ, кромѣ берега моря, еще часть земли *Донскихъ казаковъ*.

«*Долина Маныча* есть рѣзко обозначенная рытвина, лежащая въ этой низменности, раздѣляющаяся къ востоку отъ *Чолонъ-Хамура* на двѣ вѣтви, изъ которыхъ сѣверная направляется къ востоку, а южная къ юго-востоку. Первая изъ этихъ вѣтвей не достигаетъ Каспійскаго моря; восточная оконечность ея или завалена сыпучимъ пескомъ, или, можетъ быть, наклоненіе почвы подвергалось здѣсь небольшому измѣненію (*). Возможно, и даже почти вѣроятно, что сѣверная вѣтьвь, имѣющая главное направленіе къ востоку, считалась нѣкогда кочевыми народами настоящимъ продолженіемъ Маныча. На одной изъ картъ, хранящихся въ астраханской чертежной, названа эта вѣтьвь оврагомъ *Манца*. Манца же есть калмыцкое названіе Маныча, и теперъ кочующіе народы называютъ ее *Ара-Манца*. Притомъ же, она имѣетъ высокіе берега, подобно средней части Манычской долины до ея раздѣленія, чего не замѣчается у другой вѣтви. Послѣ

(*) Вѣтьвь эта перепружена кочевниками въ разныхъ мѣстахъ, особенно на югъ и востокъ отъ Моджарской соляной заставы. *Смотри ниже.*

этого становится понятнымъ, почему другая вѣтвь долины Маныча получила совершенно другое названіе—*Састы*. Такую перемѣну въ названіи трудно было бы объяснить, если бы вторая вѣтвь всегда, подобно тому, какъ теперь, служила стокомъ для воды средней части долины Маныча. Г. Черкасовъ и землемѣръ нашли сѣверный рукавъ совершенно сухимъ и узнали, что онъ имѣетъ воду только въ началѣ весны, между тѣмъ какъ въ другомъ было еще на одинъ аршинъ воды. Туземцы рассказывали, что послѣ таянія снѣговъ, сѣверный рукавъ затопляетъ всѣ соляныя грязя и хаки, лежащія къ сѣверу отъ Моджарскаго солянаго озера, на такое обширное пространство, что вся мѣстность принимаетъ видъ небольшого моря. Самое образованіе соляныхъ грязей и солончаковъ можно считать слѣдствіемъ этихъ разливовъ, лишившихся стока. Вѣроятно того же происхожденія и самое Моджарское озеро; которое ничто иное, какъ значительнѣйшее изъ этихъ стоковъ накопленіе соли, доставляющее теперь, послѣ разработокъ многихъ лѣтъ, уже менѣе соли.

«Вторая юго-восточная, главная вѣтвь долины Маныча преимущественно принимаетъ въ себя воду средней, не раздѣленной еще части долины Маныча, начиная отъ устья *Калауса*. Она направляется къ Кумской низменности и содержитъ въ себѣ нѣсколько озеро-подобныхъ углубленій, большая часть которыхъ лѣтомъ пересыхаетъ; берега ея плоски, особливо вокругъ озеръ. Она подраздѣляется на три второстепенные рукава. Изъ нихъ два направляются къ Моджарскому соляному озеру, вблизи котораго образуютъ *Кеке-Усуны*; третій же идетъ къ Моджарской соляной заставѣ, слѣдовательно направляется къ Кумской низменности и снова раздѣляется на нѣсколько вѣтвей. Этотъ же послѣдній рукавъ въ началѣ весны преимущественно затопляетъ, въ нѣкоторые годы, низменность Кумы.

«Средняя нераздѣленная часть долины Маныча имѣетъ сравнительно съ протекающимъ по ней количествомъ воды, весьма значительную ширину, доходящую до одной версты, а мѣстами до пяти верстъ, и весьма высокіе берега, особливо

въ той же части ея, которая наклонена къ западу, гдѣ Парротъ нашель сѣверный берегъ имѣющимъ 50 фут. вышины. Нераздѣленная часть долины Маныча имѣетъ два склона: одинъ на западъ, другой на востокъ. Водораздѣлъ ихъ лежитъ немного къ западу отъ устья Калауса, гдѣ дно долины кажется совершенно горизонтальнымъ.

«Озероподобное расширеніе, образуемое Калаусомъ въ долинѣ Маныча, которое по калмыцки называется *Шаражулу-суль*, т. е. желтый тростникъ, потому что все поросло этимъ растеніемъ,—находится уже на восточномъ склонѣ, что весьма было замѣтно во время нашего осмотра, ибо дно долины на западъ отъ озера было совершенно сухо и не представляло никакихъ признаковъ рѣчнаго русла. Однако же поверхность дна этой долины такъ мало возвышалась надъ тогдашнимъ низкимъ уровнемъ озера, что, при самой незначительной прибыли въ немъ воды, она должна была бы стекать изъ него и на западъ.

«Вода, какъ видно, занимаетъ собою сначала болѣе или менѣе всю ширину дна долины; но уже чрезъ нѣсколько верстъ суживается въ совершенно плоское русло. Одинъ Калаусъ едва ли можетъ такъ возвысить уровень озера, чтобы заставить воду переливаться на западъ; потому что вода этой рѣки разливается въ озеро, имѣющее до 20 и болѣе верстъ въ длину, и, сверхъ того, естественное теченіе направлено на востокъ. Но когда долина Маныча уже болѣе или менѣе наполнится водою, происшедшею отъ таянія снѣговъ въ низменности Маныча, и къ тому Калаусъ принесетъ еще воду, собранную имъ съ предгорій Кавказа, то, при медленномъ теченіи въ долинѣ Маныча, вода изъ Шара-Хулусуна должна стекать и въ противоположную сторону. Это, безъ сомнѣнія, случалось уже не одинъ разъ и бываетъ, можетъ быть, почти каждый годъ. Въ этомъ-то смыслѣ надобно понимать показанія тѣхъ, которые утверждаютъ, что Калаусъ течетъ въ обѣ стороны. Эти-то показанія склонили даже Паррота къ мнѣнію, что Калаусъ течетъ по гребню Кавказскихъ предгорій. Въ дѣйствительности же Калаусъ погибаетъ крайнія ихъ

предгорія, и по этой же причинѣ направляется, въ послѣдней части своего теченія, прямо на западъ, чтобы достигнуть долины Маныча. Къ западу отъ самаго высокаго мѣста долины Маныча, берега теперешней непосредственной долины его становятся песчаными и, по видимому, обязаны своимъ происхожденіемъ теченію воды; тутъ же замѣчаются побочныя долины, параллельныя главной, съ подобными же берегами. Поэтому кажется, что прежде стремленіе воды шло во всю ширину пространства, занимаемаго этими долинами. Какъ далеко на западъ простираются эти побочныя долины, мнѣ не удалось ни самому видѣть, ни найти о нихъ чего нибудь въ сочиненіяхъ, которыя я имѣлъ до сихъ поръ случай прочесть объ этомъ предметѣ.

«Изъ этого краткаго описанія долины Маныча можно уже составить себѣ понятіе о томъ, какова должна быть самая рѣка Манычъ. Рѣка, которая, вытекая близъ Каспійскаго моря (въ 80 или 120 верстахъ отъ него), текла бы вплоть до Дона, какъ это изображается на всѣхъ нашихъ картахъ, вовсе не существуетъ. Въмѣсто этого съ западной части долины Маныча, дѣйствительно протекаетъ рѣка, образуемая изъ небольшихъ рѣчекъ *Уланъ-Зауха* и *Хара-Зауха*, берущихъ свое начало изъ горъ Эргени и содержащихъ въ себѣ воду въ продолженіе цѣлаго года; сверхъ того, весною, эта же рѣка имѣетъ притокъ воды изъ *Шары-Хулусуна*, лежащаго почти на высшей точкѣ овраговъ, со всей низменности Маныча. Эта рѣка на дальнѣйшемъ своемъ теченіи принимаетъ въ себя съ сѣвера еще нѣсколько притоковъ изъ земли Донскихъ козаковъ, между прочимъ *Крутинку*, потоки которой находятся также въ горахъ Эргени; съ юга же—три *Егорлыка*. Рѣка эта, то расширяется въ видѣ озеръ, занимая собою всю ширину долины, то суживается и вмѣщается наконецъ въ Донъ. Часто бываетъ, что въ началѣ весны долина наполняется снѣговой водою во всю свою ширину, даже и въ такихъ мѣстахъ, гдѣ въ обыкновенное время рѣка течетъ въ узкомъ руслѣ. Такъ было это и въ нынѣшнемъ году (1856 г.) Все, что

было говорено о подпорѣ воды въ Манычѣ вслѣдствіе разливовъ Дона, относится только къ западной его оконечности.

«По восточной, меньшей половинѣ долины Маныча также течетъ вода, но только весною и позднею осенью. Такъ какъ ея нѣтъ и зимою, то эту временно текущую воду нельзя даже и назвать рѣкою. Восточная часть долины Маныча скорѣе оврагъ, по которому весною и осенью бѣжитъ вода, часто затопляющая соляныя грязи и хаки, лежащія на сѣверѣ отъ Моджарскаго солянаго озера, частію же изливается въ Кумскую низменность и иногда въ соединеніи съ водою Кумы, настоящимъ устьемъ вливается въ Каспійское море, какъ это было въ прошедшемъ (1855 г.) и вѣроятно въ настоящемъ году. Во время посѣщенія этой мѣстности г. Черкасовымъ и землемѣромъ, въ первой половинѣ Мая, вода изъ Маныча и Кумы залила уже почтовую дорогу и была близка къ морю. Но если бы даже вода восточной части долины Маныча и не достигла Каспійскаго моря открытымъ теченіемъ, то все-таки нѣтъ сомнѣнія, что большая часть ея достигла бы медленнымъ просачиваніемъ сквозь песокъ. И такъ, если хотятъ называть это восточное теченіе рѣкою, то необходимо различать въ долинѣ Маныча двѣ рѣки, съ совершенно противоположными теченіями: западную, текущую на западъ, и восточную, текущую на востокъ. Обѣ эти рѣки бываютъ въ началѣ весны довольно страннымъ образомъ соединены между собою при истокахъ».

Несмотря однако на всѣ сомнѣнія г. Бэра объ удобствѣ соединенія Каспійскаго съ Азовскимъ моремъ, посредствомъ водъ, существующихъ въ Понто-Каспійской низменности, онъ заключаетъ свою статью на стр. 250 «Вѣстника» слѣдующими словами:

«Мнѣ было бы весьма жаль, если бы проектъ канала былъ совершенно оставленъ безъ вниманія. Только точная нивелировка всей долины Маныча могла бы доставить твердое основаніе мнѣнію о возможности канала и смѣтѣ издержекъ на его устройство. Такая нивелировка, если бы и не повела къ окончательному устройству канала, то, по крайней мѣрѣ, ука-

зада бы на нѣкоторыя полезныя мѣстныя работы. Съ этимъ вмѣстѣ она имѣла бы также неопыненную важность для науки, если бы избранный для производства ея инженеръ былъ въ состояніи представить полное и ясное описаніе долины и ея ближайшихъ окрестностей въ отношеніи береговыхъ валовъ, устройства появы и т. д. Только при имѣніи полныхъ свѣденій о свойствахъ всей долины Маныча и его низменности, можно будетъ составить болѣе основательное понятіе о величинѣ пространства, занимаемаго нѣкогда проливомъ, соединявшимъ оба моря, объ образѣ ихъ раздѣленія и о томъ, какъ соединеніе обоихъ морей поддерживалось въ теченіе нѣкотораго времени долиною Маныча». Академикъ Бэръ заключаетъ свой взглядъ слѣдующими словами, совершенно сходными съ мнѣніемъ Гумбольдта, а именно: *«хотя я нисколько не могу сомнѣваться, что долина Маныча есть послѣдній остатокъ соединенія Каспійскаго и Азовскаго морей, тѣмъ не менѣе возродились во мнѣ новые вопросы о томъ, какими именно образомъ прекратилось это соединеніе и возникли новые взгляды на этотъ предметъ. Принять тотъ или другой изъ нихъ, безъ предварительнаго знанія всѣхъ условій мѣстности, значитъ поступить наугадъ. Измѣненія, которымъ подвергались уровень и пространство Каспійскаго моря, составляютъ задачу, которую геологія предложила Россіи, и при рѣшеніи которой ей предстоитъ случай выказать и свои научныя силы, и любовь къ наукѣ, процвѣтанію отечества и славу великаго государства. Кажется, этотъ вопросъ можетъ быть рѣшенъ съ болшею определенностію, чѣмъ большая часть геологическихъ вопросовъ, менѣе интереса представляющихъ, и поэтому не должно упускать изъ виду собранія всѣхъ наблюдений, могущихъ повести къ его рѣшенію».*

Эта статья нашего ученаго академика возбудила повсюду живѣйшій интересъ и отголосокъ во многихъ періодическихъ изданіяхъ: въ С. Петербургскихъ вѣдомостяхъ въ № 48 за 1857 г. ставропольскій губернскій землемѣръ Макѣевъ говоритъ:

«Сѣверную границу между Ставропольскою и Астрахан-

скою губерніями и части Земель войска Донскаго составляеть рѣка Манычь. Рѣка эта, линією протяженія своего, имѣеть направленіе отъ Каспійскаго моря къ рѣкѣ Дону, или отъ юго-востока къ сѣверо-западу, и принимаетъ въ себя съ сѣверной его стороны болѣе 15 балокъ (ложбинъ или овраговъ) разныхъ наименованій, въ которыхъ только во время весеннихъ и осеннихъ разливовъ, отъ таянія снѣговъ и отъ дождей, воды, скопляясь, несутся въ русло рѣки Маныча.

«Съ южной стороны Манычь принимаетъ въ себя 13 рѣкъ и рѣчекъ, начиная отъ сѣверо-запада къ юго-востоку и множество безыменныхъ балокъ съ своими временными притоками. Всѣ эти рѣчки, ручьи и балки, во время засухъ или высыхаютъ или имѣють горькосоленую воду; но весною, осенью и иногда въ теплую зиму несутъ воды свои въ него же.

«Постоянное трехлѣтнее занятіе мое (съ 1854 по 1857) съемочными работами калмыцкихъ земель, лежащихъ въ Ставропольской губерніи, доставило мнѣ случай сдѣлать наблюденіе и надъ теченіемъ рѣки Маныча въ разное время года, а вмѣстѣ съ тѣмъ и снять его на планъ. Толки стариковъ-магометанъ о различномъ его теченіи, меня слишкомъ заинтересовали и я положилъ себѣ выслѣдить и повѣрить ихъ рассказы, и какъ не безынтересенъ оборотъ его различныхъ движеній водяныхъ, то я и передаю его въ томъ видѣ, какъ это совершается въ его ложѣ.

«Пространство продольной линіи рѣки Маныча отъ впаденія въ него рѣчекъ Большаго Егорлыка до Калауса, образуетъ собою такъ называемый большой лиманъ или озеро на протяженіи 160 верстъ въ длину и отъ 5 до 10 верстъ въ ширину. Это самое озеро, наполняемое вышеозначенными притоками весною и осенью, не пересыхаетъ, но въ теченіи лѣта уменьшается въ водяномъ своемъ объемѣ. Остальное протяженіе русла его, т. е. отъ впаденія Калауса къ юго-востоку до Олонь-Худуковъ, почти все пересыхаетъ, оставляя мѣстами, въ ложѣ своемъ, рядъ, большею частію, горько-соляныхъ озеръ.

«Низменность, въ которой пролегаетъ русло Маныча, составляетъ собою самую низшую оконечность двухъ противоположныхъ, почти параллельно идущихъ возвышенностей, или хребтовъ, отъ юго-востока къ сѣверо-западу, въ Ставропольской губерніи между Манычемъ и рѣкою Мокрою Буйвалою, а Астраханской губерніи между Манычемъ и возвышенностями Эргени, лежащихъ. Возвышенности эти перерѣзаются притоками, которые впадаютъ съ обѣихъ сторонъ въ Манычъ, и которыми только съ притокомъ временныхъ своихъ водъ наполняется это длинное, но узкое озеро, называемое то рѣкою, то озеромъ Манычемъ.

«При переходѣ къ теплу, совершающемся иногда въ началѣ Марта мѣсяца и таяніи снѣга, разлитіе водъ дѣлается быстро, такъ что Манычъ въ половинѣ Апрѣля, а иногда и въ концѣ Марта наполняется уже весь водою и, въ то же время, образуетъ собою, по всему протяженію его, непрерывное озеро, принимая настоящій видъ большой рѣки.

«Въ томъ мѣстѣ, гдѣ въ него впадаютъ балки между большимъ Егорлыкомъ и Калаусомъ, ложбина его или русло, имѣютъ самую низкую точку противъ его оконечностей, отчего тамъ и образовалось самое широкое (до 106 верстъ) ложе или озеро, именуемое Большимъ лиманомъ. Воды рѣчекъ направляютъ сначала теченіе свое по руслу Маныча на востокъ, наполняя этотъ лиманъ; въ то же время рѣка Калаусъ съ своими притоками, впадая въ Манычъ съ юго-восточной его стороны, разливаетъ воды свои по сухому руслу его и на западъ и на востокъ».

Въ № 14 «Экономическаго Указателя» за 1857 г. между прочимъ сказано: «Живой интересъ, не заглушаемый и шумомъ о желѣзныхъ дорогахъ, возбуждается теперь соединеніемъ Каспійскаго моря съ Азовскимъ. Г. академикъ Бэръ, въ блистательной статьѣ о Манычѣ поставилъ на видъ всѣ трудности и неудобства водянаго сообщенія вдоль ложбины Маныча. Но не въ состояніи ли запруды и артезіанскіе колодцы дать инаго оборота вопросу?... А соединеніе Каспійскаго моря съ Чернымъ такъ важно: оно бы открыло, меж-

ду прочимъ, возможность переводить, въ случаѣ надобности, изъ одного бассейна въ другой если не большемѣрныя суда, то хоть перевозныя лодки!»!...

Не менѣ статья г. Бэра одушевила г. Черносвитова, который въ томъ же журналѣ выразилъ свою «Мысль объ устройствѣ водяныхъ путей въ среднюю Азію», говоря, что «одною изъ главнѣйшихъ причинъ ограниченности нашей торговли съ Азіею есть трудность путей сообщенія съ центральными странами Азіи. Какъ ни дешева перевозка товаровъ на верблюдахъ чрезъ необитаемыя голодныя степи, но потеря времени, рискъ и шаткость законовъ, защищающихъ частную собственность на востокъ, поставляютъ всѣ торговыя операціи Россіи съ этими странами въ положеніе весьма непрочное, и наконецъ,—что политическое вліяніе Россіи на эти страны было до сихъ поръ едва ли не менѣ вліянія Англіи. Сдѣлать страны средней Азіи доступными для образованныхъ народовъ и торговли, можно только учрежденіемъ путей сообщенія, которые вели бы безопасно въ ея сердце. Въ сосѣдствѣ Каспія расположено Черное море, между ними находится очень широкій и высокій перешеекъ. Географія этой части нашего отечества извѣстна намъ менѣ, нежели географія озеръ Америки». Г. Черносвитовъ выпустилъ тутъ изъ виду чрезвычайныя затрудненія для нивелировки безлюдной съ весны до поздней осени, никѣмъ не посѣщаемой степи, открытой солнечному зною и всѣмъ перемѣнамъ атмосферы. Далѣе онъ продолжаетъ: «Каналъ изъ Азовскаго въ Каспійское море долженъ осуществить великую мысль, дать доступъ всемірному плаванію къ сердцу Азіи, и онъ возможенъ, и великое это міровое дѣло сподручѣе всѣхъ совершить намъ; исполненіе этого дѣла при настоящихъ механическихъ свѣденіяхъ возможно».

По появленіи всѣхъ этихъ статей, я поставилъ себѣ еще большею обязанностію содѣйствовать, по возможности, осуществленію великой мысли о соединеніи двухъ этихъ русскихъ морей и, поговоривъ объ этомъ съ г. начальникомъ губерніи, стат. совѣт. Струве, всегда готовымъ содѣйстви-

н. оф.

вать развитію и поощренію всѣхъ благихъ и полезныхъ предпріятій, удостовѣрился, что онъ не менѣе меня желаетъ достиженія всякаго успѣха въ точномъ изученіи Маньчской мѣстности и во всякое время готовъ содѣйствовать мнѣ всѣми зависящими отъ него средствами.

Тутъ я долженъ предварить, что по сѣверо и юго-западной сторонамъ рѣки Волги весьма много соляныхъ озеръ, и что группа ихъ, по предположенію моему, должна продолжаться не только до лимана Маныча, но и на сѣверъ до колоніи Сарепты и на югъ до Ставропольской губерніи, какъ то Чалгинскія и другія. Большая часть этой мѣстности, особенно по близости долины Маныча, на сѣверъ отъ Моджарской и на западъ отъ Гуйдукской соляныхъ заставъ, не была еще изслѣдована. Это обстоятельство подало мнѣ поводъ представить чрезъ г. директора департамента горныхъ и соляныхъ дѣлъ, генераль-маіора Гернгроса, г. министру финансовъ о необходимости изслѣдованія всей означенной мѣстности для отысканія, описанія и снятія на планъ всѣхъ соляныхъ озеръ, по означенному направленію лежащихъ. Генераль-маіоръ Гернгросъ, покровительствуя этому полезному для отечества начатію, тотчасъ попросилъ ассигнованія потребной на это предпріятіе суммы и такимъ образомъ главное условіе для начатія дѣла было установлено. По полученіи этой суммы, я изготовилъ три землемѣрскія партіи, и, имѣя въ виду затрудненія, встрѣченныя въ степяхъ Палласомъ, Парротомъ, Бэрромъ и другими, равно и слова послѣдняго, что «восточная половина Маньчской мѣстности по нынѣ еще мало извѣстна, и что причина этому заключается въ совершенномъ недостаткѣ прѣсной воды, съ половины или съ конца Мая до наступленія зимы и что поэтому вся эта мѣстность безлюдна и путешествіе невозможно, если не сдѣлано будетъ предварительныхъ приготовленій»,—я принялъ заблаговременно необходимыя мѣры для безпрепятственнаго слѣдованія всѣхъ трехъ партій, снабдивъ ихъ особыми экипажами, необходимыми для здѣшнихъ степныхъ мѣстъ, упряжными лошадьми, жизненными припасами на полгода и всѣмъ необ-

ходимымъ для приготовленія пищи и для пріюта и защиты отъ зноя, тумановъ и вредныхъ насѣкомыхъ, чтобы они безъ всякаго затрудненія могли заниматься дѣломъ. При каждой партіи было необходимое число рабочихъ изъ ближайшихъ улусовъ, и ихъ сопровождали всегда верблюды для перевоза тяжестей, инструментовъ и преимущественно доставленія для людей и лошадей прѣсной воды, для чего при каждой партіи было достаточное число водяныхъ бочекъ. Сверхъ того въ пособіе этимъ землемѣрамъ для распорядительности и письменныхъ сношеній съ улусными управленіями и прочими сельскими и земскими властями, прикомандировалъ чиновника солянаго правленія весьма опытнаго и свѣдущаго въ языкахъ нашихъ кочующихъ инородцевъ. Также кромѣ двухъ начальниковъ партіи, — опытныхъ, благонадежныхъ и добросовѣстныхъ уѣздныхъ землемѣровъ, которыхъ начальникъ губерніи назначилъ для содѣйствія третьему начальнику партіи, кондуктору солянаго правленія, весьма свѣдущему въ этихъ дѣлахъ, поручилъ онъ астраханскому губернскому землемѣру имѣть главное наблюденіе за работою землемѣровъ и руководствовать ими по долготѣней своей опытности. Управляющій палатою государственныхъ имуществъ и главный попечитель надъ калмыцкимъ народомъ оказалъ мнѣ также, по отправленію этихъ партій, свое содѣйствіе. Особенное сочувствіе и дѣятельнѣйшее пособіе оказаны были экспедиціи г. наказнымъ атаманомъ войска донскаго, генералъ-адъютантомъ Хомутовымъ, который предписалъ всѣмъ пограничнымъ по Манычу властямъ оказывать всякую возможную помощь для достиженія успѣха въ этомъ всемирномъ предпріятіи.

Этимъ землемѣрскимъ партіямъ поручено было мною, кромѣ отысканія и описанія всѣхъ находящихся, по означенному выше направленію, соляныхъ озеръ, произвести подробную съемку всей мѣстности между лиманомъ Маныча, рѣчками Манычами, Калаусомъ и Кумою въ направленіи вдоль до Каспійскаго моря на всемъ ихъ протяженіи, для отысканія возможности соединенія Каспійскаго моря съ Азовскимъ.

Они должны были идти сперва къ Манычскому лиману и оттуда, раздѣлившись, проходить каждая партія, для удобства контроля ихъ съемки и лучшаго успѣха въ работѣ и сношеній между собою, десятиверстные участки вдоль по восточной рѣкѣ Маныча чрезъ озера *Састы* и *Кеке-Усуна*, первоначально до копаней *Олонъ-Худуки*, до котораго южный берегъ Маныча составляетъ предѣлы Ставропольской губерніи, подробно снятыя закавказскимъ начальствомъ, а отъ *Олонъ-Худуковъ* всю низменность и ложбины чрезъ поименованные озера до *Бьлозерскаго* и *Куликаго* заливовъ. Почти повсюду отъ Манычскаго лимана, по направленію къ востоку, они нашли въ руслахъ, во всю ихъ длину, воду, въ иныхъ мѣстахъ разливами, въ ширину на триста, иногда менѣе, иногда и болѣе, сажень, но судя по примѣтамъ высокихъ и крутыхъ береговъ, они увѣряютъ, что все русло, при весенней водѣ, наполняется ею во всю свою ширину отъ 1 до 2 верстъ, и значительно возвышается вдоль до *Састы*, *Кеке-Усуна* и далѣе по ложбинамъ, идущимъ отъ него на востокъ. Старо-Манычское русло, отдѣлившееся рукавомъ при *Олонъ-Худукъ*, по направленію къ сѣверо-востоку, приближается русломъ своимъ, пересыпаннымъ мѣстами песчаными возвышеніями, къ озеру *Састъ*. Озеро это, лежащее на сѣверо-западѣ отъ Моджарской соляной заставы, хотя и составляетъ на видъ группу озеръ, раздѣленную небольшими перешейками, затопляемыми при нѣкоторомъ повышеніи воды; но въ самомъ дѣлѣ группа эта должна считаться однимъ озеромъ, имѣющимъ въ длину до 12 и въ ширину до 6 верстъ и довольно глубокимъ, судя по береговымъ углубленіямъ. Отъ озера *Састы* идутъ три русла по направленію къ Каспійскому морю: одно, Майли - Хара на юго-востокъ, но не доходя озера того же имени, соединяется, къ сѣверу отъ Моджарской соляной заставы, съ другимъ русломъ, идущимъ на югъ отъ озера *Кеке-Усуна*, другіе два, изливающіеся въ озеро *Кеке-Усуна*, къ которому приближается небольшимъ рукавомъ и старо-манычское русло. Отъ *Кеке-Усуна*; идутъ, по направленію же къ Каспійскому морю, опять три русла,

одно болѣе по сѣверо-восточному направленію, какъ бы продолженіе старо-манычскаго русла, оканчивающееся на югъ отъ Алабугской и на сѣверъ отъ Бѣлозерской почтовыхъ станцій, — другое же отъ *Кеке-Усуна*, пересыпанное мѣстами песчаными наносами, оканчивается на югъ съ Бѣлозерскаго залива, а третье, идущее на югъ, соединяется, какъ сказано, съ русломъ, лежащимъ прямо отъ озера *Састы* къ озеру *Майли-Хара* и направляется къ Гуидуской почтовой станціи и Кумскому заливу. Это послѣднее самое значительное.

Члены этой экспедиціи нашли и ловили въ озерѣ *Састы* рыбу, для чего сюда же пріѣзжаютъ лѣтомъ и зимою крестьяне изъ расположенныхъ по Кумѣ селеній, версть за 70 и болѣе, съ неводами и лодками. Такія партіи встрѣчены были и этою экспедиціею. Въ ручьяхъ по Манычской долинь вода горька и негодна къ употребленію, между тѣмъ какъ въ *Састы* и *Майли-Харь* вода хороша, и вовсе время нахождения экспедиціи вблизи и въ окрестности этихъ озеръ, она употребляла воду изъ нихъ. Смотритель Моджарской соляной заставы г. *Тихановъ* увѣрялъ меня, что крестьяне эти нынѣшнею зимою ловили безостановочно рыбу, и что крестьянинъ Покойническаго селенія *Евдокимъ Масалькинъ* въ теченіе одной недѣли изловилъ ея до 200 пудовъ разной породы. Онъ же подтверждаетъ показанія землемѣровъ, что вода въ *Майли-Харь* остается всегда прѣсною и не пересыхаетъ даже и нынѣ; а въ проѣздъ свой (6 Марта) онъ нашелъ озера полными воды. Весенніе разливы этихъ озеръ, по словамъ мѣщанъ и Армянъ, торгующихъ въ кочевьяхъ улусовъ, столь значительны, что они въ это время не могутъ нигдѣ проѣхать чрезъ всю эту низменность; почему они и полагаютъ, что такъ какъ вода подходитъ весьма близко къ Кумѣ, то здѣсь всего удобнѣе будетъ возстановить бывшее водяное сообщеніе съ Каспійскимъ моремъ.

Г. Черкасовъ, въ подробномъ и весьма обстоятельномъ описаніи Астраханской губерніи, (') говоритъ:

(') См. «Журналъ Министерства Государственныхъ Имуществъ» за Іюль мѣсяцъ 1859 г. стр. 237 и пр.

«Весеннее разлитіе водъ въ Манычскую долину начинается въ Мартъ мѣсяцѣ, рѣдко во второй половинѣ Февраля, и поддерживается однообразно во все время ската снѣжныхъ водъ; но когда рѣка Донъ, отъ скопленія въ ней водъ и отъ разлившихся источниковъ возвыситъ уровень свой, тогда воды этой рѣки дѣлаютъ сильнѣйшій напоръ въ Манычскіи большой лиманъ, вмѣстѣ съ водами рѣки Егорлыка и другихъ горныхъ притоковъ, направляются къ рѣкѣ Калаусу. При этомъ направленіи уровень водъ Манычскаго большого лимана значительно возвышается и тогда вода озера *Шара-Хулусуна* покрываетъ все это озеро и вмѣстѣ съ водами рѣки Калауса наполняетъ русло восточной рѣки Маныча. На этомъ пути, усіяясь водами рѣки Чогры, онѣ превращаютъ водоемъ Ончигинъ-Бурукъ въ обширное озеро, а достигнувъ урочища *Олонъ-Худуковъ* дѣлаютъ разливъ, изъ котораго часть водъ отдѣляется на сѣверо-востокъ, другая же врѣзывается въ озеро Састинскія, и принимая притокъ по оврагу *Бомбайнъ-Матагыру* и воды съ горъ Эргенивскихъ, по балкамъ юго-восточнаго склона. Восточный Маныч представляетъ видъ текучей рѣки и разливаясь по различнымъ покатосямъ, соединяется съ кумскими потоками, вмѣстѣ съ которыми и перекатывается въ Каспійское море. Такое соединеніе существовало въ послѣднее время, по увѣренію туземцевъ, несмотря на множество побочныхъ русель, — отнимающихъ отъ главнаго ложа много воды — и частыхъ перепрудъ Маныча, сдѣланныхъ кочующими народами для орошенія и наводненія пастбищныхъ мѣстъ, еще въ 1845, 1855 и особенно въ 1856 годахъ».

Все это весьма важно и многозначительно, а въ совокупности съ богатыми свѣдѣніями г. Бэра и наблюденіями гг. Макѣва и Черкасова, доказываетъ, что озера *Саста* и *Майли-Хара* должны имѣть, въ продолженіе большей части года, сообщеніе съ прѣсною, т. е. текучею водою, иначе онѣ должны бы были преобразоваться, — будучи окружены повсюду солонцеватою степью, — въ хаки, соляныя грязи, или даже соляныя озера, какъ сосѣдъ ихъ, Моджарское;

это подтверждается еще и тѣмъ, что землемѣры нашли воду въ мелкихъ протокахъ Маныча горькою, а въ *Састы* и *Майли-Харь* прѣсною. Притомъ найденныя ими въ *Састы* рыбы: сазаны, сомы, щуки и окуни, живутъ большею частію въ прѣсной водѣ, и потому, безъ сомнѣнія, это озеро должно имѣть почти непрерывное сообщеніе съ текучею водою. Всѣмъ этимъ, лучше всѣхъ краснорѣчивыхъ словъ, лучше всѣхъ предположеній, доказывается, что существуетъ тутъ большею частію года водяное сообщеніе до озеръ *Састы* и *Майли-Хары* и что нужно было бы только отыскать этотъ путь и, для убѣжденія всѣхъ невѣрующихъ, проѣхать по немъ до самаго Дона. Со времени возвращенія этихъ партій землемѣры занимались составленіемъ подробныхъ плановъ съемки ихъ.

Если мы рассмотримъ теперь всю площадь этой весьма обширной Понто-Каспійской низменности, пройденную въ западной части нашими учеными: Палласомъ, Парротомъ и Бэртомъ, а въ восточной, хотя и бѣгло, но внимательно, чиновникомъ Черкасовымъ и нынѣшняго года, подробно и обстоятельно, землемѣрами и кондукторомъ астраханскаго солянаго правленія, то легко можно повѣрить, что отъ огромной массы воды, изливающейся весною и осенью въ эту низменность съ сѣвера и юга изъ 13 рѣкъ и рѣчекъ и множества овраговъ и балокъ, — все это пространство, на значительное разстояніе, должно покрываться водою и образовать необозримую, мореподобную поверхность. Вообразимъ при этомъ, что отъ озера *Шары-Хулусуна* идетъ первоначально русломъ болѣе двухъ-верстной ширины, Манычская долина, раздвоенная продольными, весьма удлинненными островами, до копаней *Олонъ-Худука*; что возлѣ этой самой долины встрѣчаются еще по сѣверной и южной сторонамъ боковыя, параллельно съ Манычскою идущія долины, наполняющіяся при разлитіи манычскою водою, а по уходѣ ея, имѣющія рядъ озеръ; — что на западной отъ Манычскаго лимана, сторонѣ г. Бэръ видѣлъ такія же долины съ болѣе или менѣе значительными береговыми возвышенностями, въ видѣ валовъ, мѣстами прорытыми; что на востокъ отъ *Олонъ-Худука* русло Восточнаго

Маныча развѣтвляется на два отдѣла, на *Старо-Манычскій* и *Састинскій*; что отъ озера *Састы* идутъ три русла и наконецъ отъ озера *Кеке-Усуна*, — три и *Майли-Хары*, — нѣсколько ложбинъ; что отъ множества песка и мелкаго хряща, нанесенныхъ и осадившихся въ теченіе столькихъ вѣковъ, въ этихъ руслахъ образовались длинныя мели, чрезъ которыя, какъ чрезъ цѣдило, просачивается вода на древнее т. е. первоначальное русло, — то ясно увидимъ, что вся эта масса водъ, разливаясь повсюду втунѣ, не приноситъ никакой пользы. Кромѣ этихъ и многихъ другихъ развѣтвленныхъ, въ видѣ жилъ, руслъ и ложбинъ, всѣ члены экспедиціи встрѣтили еще весьма много балокъ, съ глубокими рытвинами, изливающихъ весеннія воды въ эту низменность, такъ что отъ всего этого восточный исходъ всѣхъ руслъ и ложбинъ, при разлитіи, образуетъ отъ поименованныхъ озеръ: *Састы*, *Кеке-Усуна* и *Майли-Хары* на востокъ до Каспія огромную необозримую, мореподобную поверхность, о которой говорятъ всѣ туземцы, смотрители соляныхъ заставъ, лежащихъ въ этой низменности и гг. Макѣевъ и Черкасовъ.

При воззрѣніи на такой обширный водный разливъ неминуемо должна родиться мысль, что если бы можно было влить т. е. проводить всю эту массу воды въ одно глубокое, не слишкомъ расширенное русло, запрудивъ всѣ боковые рукава, и уничтоживъ всѣ запруды какъ естественныя отъ наносовъ, такъ и искусственныя, сдѣланныя кочующими народами, и по накопленіи самаго канала собрать и остальную воду въ одномъ, или нѣсколькихъ резервуарахъ, по указаніямъ специалистовъ; то во первыхъ вода не могла бы по пустому разливаться въ степяхъ и, будучи соединена въ одно глубокое русло, не испариваться, а держаться точно такъ, какъ она удерживается нынѣ въ озерахъ *Састы*, *Кеке-Усуны* и *Майли-Хары*, и что во вторыхъ при такихъ мѣрахъ и нѣкоторыхъ техническихъ устройствахъ, не трудно и не слишкомъ дорого было бы проведеніе всегдашняго, удобнаго, широкаго и глубокаго водянаго пути между Азовскимъ и Каспійскимъ морями.

.При такомъ соображеніи и столь успѣшномъ изслѣдованіи этой мѣстности и добытіи столь удѣлительныхъ свѣденій, я вполне ожилъ и обрадованный всѣми этими успѣхами, рѣшился вновь утруждать свое начальство объ ассигнованіи дополнительной суммы для сооружеія и отправленія еще новой экспедиціи на двухъ косныхъ лодкахъ изъ Астрахани до Дона. На это мое представленіе, какъ генералъ-маіоръ Герингросъ, такъ и нынѣшній министръ финансовъ, — съ готовностію разрѣшили мнѣ выдачу испрашиваемой мною суммы на вторичную экспедицію. Вслѣдъ за тѣмъ я принялъ всѣ необходимыя мѣры къ составленію экспедиціи, состоявшей изъ двухъ косныхъ лодокъ, которая 8 Марта сего года выступила въ путь. Она состояла изъ землемѣра, вторично, по радушному содѣйствію г. начальника губерніи, въ распоряженіе мое назначеннаго и, со стороны соіагнаго правленія, кондуктора и чиновника, бывшихъ въ экспедиціи прошедшаго года. Третій уѣздный и губернскаго землемѣры повѣряли планы и карты, снятыя отъ озера *Састы* до Каспійскаго моря новою съемкою. По причинѣ покрытія Волги сплошнымъ льдомъ до Бирючьей косы, экспедиція должна была отправиться до Моджарской соляной заставы сухопутно, степью, потому что нужно было спѣшить прибытіемъ въ Кумско - Манычскую низменность, ибо смотритель Гуйдукской заставы донесъ, что въ первыя числа Марта, Манычская низменность уже залилась значительно водою. Экспедиція прибыла къ Моджарской заставѣ 21 Марта, а 24-го того же мѣсяца чиновникъ правленія донесъ мнѣ слѣдующее:

«21 Марта въ 12 часовъ дня прибылъ я съ партією, съ косными лодками и всѣми людьми на Моджарскую соляную заставу, и остатокъ этого дня, равно и слѣдующій за тѣмъ день, т. е. 22-го, по необходимости, далъ на отдыхъ быкамъ и лошадамъ, которые должны были провезти все опять до перваго, удобнаго для начатія водянаго пути, мѣста. Между тѣмъ узнавъ отъ очевидцевъ, что манычская вода влилась уже въ озеро Кеке-Усунъ, признали полезнымъ, на пути къ озеру Састъ, заѣхать прежде къ ближайшему вода-

ному пути, оказавшемуся, при личном обозрѣніи, еще ближе къ Каспійскому морю; въ руслѣ, именуемомъ *Маштыкъ Худушинъ-Голь*, въ 11 верстахъ отъ Моджарской соляной заставы, возлѣ перепруды въ 1200 сажень, чрезъ которую ведетъ солевозная дорога. Запруда эта сдѣлана Калмыками для удержанія и направленія манычской воды на степныя пастбища. Избравъ удобное къ спуску лодокъ мѣсто, мы спустили прежде малую косную лодку для сдѣланія промѣра. Промѣръ этотъ показалъ, что протокъ имѣетъ воды въ ширину 30 сажень, а въ глубину до 10 футовъ. Пользуясь удобствомъ хода малой косной и не встрѣтивъ никакихъ препятствій, мы спустили и большую косную, уложили въ обѣ лодки всѣ привезенныя нами вещи, до 80 пудовъ, и 24-го числа въ 12 часовъ отправились далѣе. Доѣхавъ уже до озера Кеке-Усуна, мы разстались съ г. смотрителемъ Моджарской соляной заставы и пустились въ дальнѣйшій путь, не встрѣтивъ, несмотря на глубокую осадку большой косной лодки, ни малѣйшаго препятствія».

Вмѣстѣ съ симъ смотритель Моджарской заставы отъ 26 Марта донесъ, что озеро Кеке-Усунъ и лежащая вокругъ его мѣстность наполнена весеннею водою на большомъ пространствѣ;—что судя по столь быстрой и значительной прибыли воды, можно полагать, что она чрезъ перепруды въ руслѣ *Маштыкъ-Худушъ-Голь* протечетъ далѣе до Гуйдука и залива Каспійскаго моря; но что это еще только мѣстная весенняя вода, которая должна будетъ еще значительнѣе выиситься отъ прибылой изъ рѣки Калауса. Доказательствомъ этому служатъ встрѣченныя, на возвратномъ, пути разливы воды въ близкомъ отъ солевозной дороги разстояніи, а отъ заставы только въ 11 верстахъ. Всѣ эти разливы покрыли русла, ложбины и окружающую степь столь широко, что почти невозможно осмотрѣть ихъ.

Данною мною инструкціею поставлено въ обязанность землемѣру Иванову и кондуктору Назарову отправиться для изслѣдованія всей Понто-Каспійской низменности, начавъ отъ озера Кеке-Усуна, а если можно, и ближе отъ Кас-

пійскаго моря; — наблюдать разливы воды по всѣмъ тѣмъ рѣчкамъ, русламъ, ложбинамъ и балкамъ, какіе встрѣтять въ путешествіи чрезъ эту низменность, въ разныхъ направленіяхъ; изслѣдовать и замѣтить мѣста, гдѣ должно сдѣлать завалы или запруды, чтобы воду, на будущее время, по возможности, удержать въ одномъ, самомъ удобномъ и къ Каспійскому морю болѣе и ближе простирающемся руслѣ; изыскать всѣ мѣста, въ которыхъ кочевниками сдѣланы перепруды въ руслахъ рѣки Маныча и Кумы, приближающейся также, по изслѣдованіямъ г. Черкасова, къ Манычской низменности и имѣющей, при высокой водѣ, теченіе чрезъ Манычскую долину къ Каспійскому морю. При устьѣ Калауса они должны были обслѣдовать и подробно описать теченіе воды: отъ какого именно мѣста она направляется на востокъ и отъ какого на западъ, и потомъ изслѣдовать водораздѣлъ и силу паденія на обѣ стороны. Затѣмъ осмотрѣть всѣ параллельно идущія съ проточною манычскою водою, боковыя долины и вообще всю мѣстность, отнимающую воды, и наконецъ мѣста, въ которыхъ удобнѣе и необходимѣе устроить резервуары, судя по изобилію, или недостатку воды въ лѣтнее время до вторичной прибыли ея осенью.

Вслѣдствіе этого получены были слѣдующія донесенія:

Смотритель Моджарской соляной заставы писалъ мнѣ отъ 7 Апрѣля, что при осмотрѣ разлива воды замѣчено было имъ, что изъ протока Маштыкъ-Худугинъ-Голь, по которому экспедиція отправилась для слѣдованія въ Азовское море, вода, которая 23 Марта не доходила до солевозной дороги верстъ на 11, нынѣ была лишь версты полторы отъ нея; а 14 Апрѣля, что онъ отправлялся съ тремя казаками на сѣверный рукавъ Маныча для удостовѣренія, на какое пространство затопляется вся эта низменность. Проѣхавъ верстъ 25 отъ Моджарскаго солянаго озера на сѣверо-западъ къ мѣстности, называемой Калмыками *Торцъ-Хакъ* (старо-манычское русло), онъ встрѣтилъ обширнѣйшій заливъ, противоположный берегъ котораго едва была замѣтенъ. Отъ этого залива вода расширяется далѣе на западъ до 60 верстъ. По

этимъ значительнымъ заливамъ ему невозможно было изслѣдовать всего пространства разлившейся воды, почему онъ поѣхалъ въ противоположную сторону (юго-востокъ). Теченіе воды показалось сначала незамѣтнымъ по причинѣ широкихъ разливовъ, но помѣръ приближенія къ самымъ протокамъ, быстрота становилась явственнѣе и мѣстами доходила до того, что, безъ преувеличенія, ее можно сравнить съ быстротою значительнѣйшихъ рѣкъ. Рукавъ этотъ лежитъ въ крутыхъ берегахъ и представляетъ видъ судоходной рѣки. По обѣ стороны русла онъ встрѣчалъ еще небольшія отдѣльныя озера наполненныя водою.

Доѣхавъ до начала впаденія этого русла, вытекающаго изъ Састы, онъ замѣтилъ, что оно въ этомъ мѣстѣ раздѣляется на двѣ вѣтви, изъ которыхъ одна, направляясь прямо въ сѣверный рукавъ Маныча, уже начала пересыхать, но, судя по обсохшимъ мѣстамъ, вода и въ ней разливалась сажень на 30 и болѣе; другая вѣтвь, поворотивъ круто на востокъ, впадаетъ въ Кеке-Усунъ. Переѣхавъ здѣсь бродъ, въ два аршина глубины, онъ направился къ Кеке-Усуну и именно къ тому самому мѣсту, гдѣ были спущены лодки. На пути по берегу озеръ и протока, замѣтилъ онъ значительный упадокъ воды, а въ самомъ протокѣ, гдѣ глубина доходила до 10 футовъ, теперь едва ли оставалось ея до 6 футовъ.

Въ слѣдующемъ же донесеніи отъ 18 Апрѣля онъ пишетъ, что мѣстами неглубокія ложбины уже пересохли и что вода быстро упадаетъ.

Принимая въ соображеніе, что вода, при такомъ быстромъ уходѣ, должна имѣть исходъ, презышающій прибыль, я предписалъ зрителямъ Гуйдукской и Моджарской заставъ изслѣдовать, куда эта вода такъ быстро исчезаетъ, такъ какъ это не можетъ происходить отъ всасыванія ея землю, напитанною уже достаточно влагою снѣговой воды, а тѣмъ менѣе отъ испаренія, потому что еще не было сильныхъ жаровъ.

Вслѣдствіе этого тотъ же зритель пишетъ отъ 24 Ап-

рѣля, что онъ спрашивалъ много уже лѣтъ кочующихъ близъ Моджарской заставы Калмыковъ Крещенскаго улуса и давно служащихъ при заставѣ вахтеровъ и рядовыхъ, какъ велика была въ прежнихъ годахъ прибыль воды около Састы и Кеке-Усуна изъ Маныча въ сравненіи съ нынѣшнею, и въ отвѣтъ получилъ, что въ 1855 г. воды было много изъ Маныча, а еще болѣе было кумской, заливавшей окрестности Моджарской заставы и проходившей по Гуйдуку, мимо почтовой станціи и соляной заставы въ Каспійское море; что манычская вода, хотя и доходила до протока Маштыкъ-Худугинъ-Голь, но все таки не переливалась чрезъ перепруду, т. е. солевозную Моджарскую дорогу, какъ это было въ 1845 и 1856 годахъ.

Что же касается до скорого исчезновенія воды и предположенія, что вода открыто втекаетъ въ Каспійское море, то онъ 25 Апрѣля отправлялся съ тремя казаками къ ближайшей вѣтви разлившейся изъ Кеке-Усуна воды, т. е. къ той самой, которая не дошла солевозной дороги версты за полторы. Во время разъѣздовъ онъ узналъ отъ своихъ и постороннихъ Калмыковъ, что рѣка Кума нынѣшнею весною въ сильномъ разливѣ и наполняетъ ильмени близъ Моджарской заставы, и что прежній притокъ Кумскаго рукава мимо Гуйдукской станціи и заставы заваленъ и перепруженъ во многихъ мѣстахъ Туркменами и другими племенами, находящимися по правому берегу Кумы, для направленія воды на ихъ пастбища и сѣнокосныя мѣста, разливы которой занимаютъ низменности на весьма большое пространство и что во многихъ мѣстахъ просачивается чрезъ крупный песокъ въ землю, чему доказательствомъ служить то, что кочевники находятъ вездѣ прѣсную воду, въ достаточномъ количествѣ, вырывъ земли на 1, а много на 3 аршина.

Извѣстіе о завалахъ и перепрудахъ рѣки Кумы оказывается весьма вѣроятнымъ, если разсмотрѣть большую карту Кавказа, представляющую подъ буквами *C. 2* и *D. 2* Ставропольскую губернію, и внимательно слѣдить отъ селенія Покойнаго за теченіемъ Кумы. Здѣсь замѣтно, что, несмотря

на прибыль воды изъ рѣки Буйвалы, Кума мѣстами то теряется, то опять показывается до совершеннаго наконецъ исчезновенія, и что она представляетъ большіе разливы и много отдѣльныхъ ильменей и озеръ.

Смотритель Гуйдукской заставы пишетъ, отъ 28 Апрѣля, что маньчская вода нынѣ не доходила до Гуйдукской заставы, и что кумская приблизилась къ этой заставѣ въ разстояніи 15 верстъ.

Принимая въ соображеніе всѣ эти свѣденія, нельзя не согласиться, что по уничтоженіи всѣхъ заваловъ и запрудъ, отводящихъ кумскую и маньчскую воды совершенно къ другимъ направленіямъ, и слитіи всѣхъ этихъ водъ въ одинъ протокъ, въ этой низменности окажется воды достаточное количество для устройства водянаго пути. Все это еще болѣе подтверждается и оправдывается донесеніями самой экспедиціи, полученными вслѣдъ за рапортами смотрителей.

Первымъ изъ нихъ, отъ 12 Апрѣля, отправленнымъ отъ берега Маныча между Чолокъ-Хамуромъ и рѣкою Калаусомъ, чиновникъ солянаго правленія, управлявшій экспедиціею, титулярный совѣтникъ Ситниковъ пишетъ: «что онъ въ первомъ представленіи своемъ, отъ 24 Марта (см. выше) отправленномъ съ протока, идущаго изъ озера Кеке-Усуна, не успѣлъ объяснить причинъ, побудившихъ его спуститься на воду не въ Састѣ. Причины эти были: неимѣніе положительно вѣрныхъ свѣдѣній, сообщенныхъ ему кочующими Калмыками и степными торговцами, и затрудненія, съ которыми сопряженъ былъ проѣздъ туда на фурахъ, а въ особенности съ катеромъ и косною лодкою по затопленнымъ водою во многихъ мѣстахъ отъ Моджаръ на Састу дорогамъ. Во время слѣдованія экспедиціи водою изъ Кеке-Усуна въ Састу, онъ убѣдился въ существованіи огромныхъ разливовъ, въ которыхъ вовсе нельзя было отыскать настоящихъ руселъ, и онъ долженъ былъ итти по компасу и весьма часто наѣзжалъ на берега, бугры, мели и степь, — однимъ словомъ бродилъ и блуждалъ, не зная и не видя находящихся тутъ руселъ, углубленій и возвышеній. Впрочемъ, если пла-

ваніе это отъ Кеке-Усуна до настоящаго мѣста должно признаться не быстрымъ, то покрайней мѣрѣ члены экспедиціи подробнѣе могли изучить русло Маныча отъ Кеке-Усуна до Састы.

Показанная въ первомъ донесеніи его глубина протока продолжалась только на протяженіи до Кеке-Усуна и въ немъ самомъ. На розысканіе глубокаго протока оттуда въ озеро Састу, употребленъ былъ весь слѣдующій день, но по всѣмъ разливамъ, затопившимъ низменности Маныча, онъ не могъ отыскать такового, и потому принужденъ былъ пользоваться тѣмъ, что было предъ глазами. Облегчивъ мѣстами суда отъ груза, онъ снова пошелъ, гдѣ на шестахъ, а гдѣ на веслахъ и даже подъ парусами. Во время такого затруднительнаго слѣдованія, весьма часто былъ онъ съ экспедиціею въ совершенной неизвѣстности, гдѣ находился. На третій день былъ чрезвычайно сильный сѣверо-западный вѣтеръ съ дождемъ и весьма ошутительнымъ холодомъ, который рѣшительно препятствовалъ ходу, такъ что при всемъ желаніи итти далѣе и при самыхъ крайнихъ усиліяхъ рабочихъ людей, г. Ситниковъ долженъ былъ остановиться. Этотъ вѣтеръ продержалъ экспедицію на одномъ мѣстѣ трое сутокъ, а потомъ хотя и утихъ нѣсколько, но ходъ по разливамъ Маныча былъ весьма замедленъ отъ незнанія пути въ необозримыхъ разливахъ. Такимъ образомъ г. Ситниковъ дошелъ до Састы 3 Апрѣля вечеромъ. На другой день подулъ тотъ же сѣверо-западный вѣтеръ и заставилъ ждать тишины. 5 Апрѣля отысканъ протокъ Маныча, впадающій въ обширнѣйшіе састинскіе разливы, а 6 Апрѣля г. Ситниковъ вошелъ въ него и оставилъ Састу. Протокъ этотъ шелъ глубиною отъ $4\frac{1}{2}$ до 9 футовъ на 15 только верстъ, далѣе же встрѣчены были опять разливы Маныча, имѣвшіе на всемъ пространствѣ воду весьма различной глубины. Тутъ онъ долженъ былъ везти часть тяжести на нанятыхъ верблюдахъ, и суда перетаскивать изъ одного разлива въ другой. Въ настоящее время фарватеръ хотя и лучше, но неизвѣстно на какое разстояніе продлится. По прибытіи къ

Калаусу онъ надѣется еще разъ донести объ успѣхахъ слѣдованія Манычской экспедиціи; впрочемъ до рѣки Калауса остается не болѣе сорока верстъ, и судя по настоящей глубинѣ Маныча можетъ быть дойдетъ до нея въ два дни.

Слѣдующимъ за тѣмъ донесеніемъ отъ 25 Апрѣля изъ станицы Дивной (Ставропольской губерніи) на трактѣ изъ Царицына въ Ставрополь, тотъ же чиновникъ солянаго правленія пишетъ:

«Дѣйствительно я подошелъ въ два дня благополучно къ озеру Шара-Хулусуну, которое находится при впаденіи Калауса въ Манычь. Тотъ протокъ, который я называлъ въ послѣднемъ донесеніи удобнымъ къ ходу, суживаясь постепенно, дошелъ наконецъ до того, что съ трудомъ можно было проходить катеру, особенно тамъ, гдѣ были весьма крутые повороты; потомъ встрѣтилъ значительную быстроту воды, которая съ обширной высоты Манычскаго ложа падала съ чрезвычайнымъ стремленіемъ и шумомъ, клубясь въ родѣ водопада. Далѣе мелководное разлитіе заставило нанимать кочующихъ на берегу Маныча Калмыковъ для того, чтобъ перетянуть лодки къ южному берегу, гдѣ было глубины два или три фута; по этому мѣсту удалось пройти не болѣе 5 верстъ; здѣсь оказалось самое слабое теченіе, и вода, разливаясь по всему обширному пространству, называемому озеромъ Шара-Хулусуномъ, имѣла глубины лишь въ два вершка, что и весьма естественно, судя по сильному ея паденію къ востоку. Вотъ причина, почему манычская вода образуетъ въ восточной низменности мореподобное пространство: она стремится туда, мѣстами, какъ водопадъ. Такая невыгодная для слѣдованія лодокъ мѣстность поставила меня въ весьма непріятное положеніе, и я рѣшился достигнуть Калауса, или дойти до послѣдней крайности, чтобы рѣшительно дознать: есть ли возможность слѣдовать далѣе водою по Манычу или нѣтъ? На этомъ основаніи я отправился на берегъ, гдѣ получилъ отъ одного хурульнаго начальника (главнаго окружнаго калмыцкаго священника) гелюнга *Діанчи Цюрюма* свѣденія, что въ Калаусѣ вода широка и глубока, и

что на западъ по Манычу, куда надлежало идти, воды мало, причемъ гелюнгъ совѣтовалъ плыть лучше по Калаусу до кочевья извѣстнаго зайсанга (землевладѣльца) *Батыра Карилева*, находящагося близъ станицы Дивной». Все это, хотя ничѣмъ и не подтверждалось, но за всѣмъ тѣмъ г. Ситниковъ рѣшился дойти до водъ Калауса. Собравъ вновь калмыковъ-гребцовъ, онъ повезъ весь багажъ сухопутно на быкахъ и верблюдахъ до впаденія Калауса въ Манычь, т. е. до извѣстнаго мѣста, составляющаго водораздѣлъ. Спустивши на воду малую косную лодку, онъ отправился отыскивать глубокий фарватеръ по Манычу, но при самомъ тщательномъ осмотрѣ оказалось, что теченіе всей воды при истокѣ Калауса, ударяясь о горный хребетъ, подходящій острымъ своимъ угломъ къ самой струѣ означенной рѣки, раздѣляется на два рукава, изъ которыхъ одинъ, направляясь на востокъ, образуетъ восточную часть рѣки Маныча, а другой на западъ, Западный Манычь, такъ что изъ одного и того же русла, рѣка стекаетъ въ двѣ противоположныя стороны. Судя по значительному количеству воды, встрѣченному экспедиціею во время слѣдованія ея по Калаусу и по свѣденіямъ туземныхъ Калмыковъ, восточная рѣка Манычь, при углубленіи мѣстъ, представляющихъ нынѣ паденіе воды, въ родѣ водопада, должна имѣть круглый годъ достаточно воды. Въ случаѣ проведенія канала, мѣстность эта, при надлежащемъ устройствѣ, можетъ представить безъ сомнѣнія огромный резервуаръ.

На западъ же по Манычу изъ Калауса воды уже текло мало, а прежняя вода, сливаясь сюда съ Эргенивскихъ высотъ, уходила уже, и нынѣ осталась только въ отдѣльныхъ углубленіяхъ. Кочевники увѣряли, что нынѣшняя вода была въ полтора и два аршина ниже прежнихъ лѣтъ.

Слѣдя по рѣкѣ Калаусъ, экспедиція встрѣтила повсюду глубину достаточную для безпрепятственнаго плаванія судовъ. Прежде, нежели экспедиція дошла до кочевья зайсанга *Батыра*, г. Ситниковъ отправился къ нему впередъ для предварительныхъ распоряженій. Дѣйствительно станица Дивная

была отъ него и отъ берега Калауса только въ четырехъ верстахъ. Батыръ, хотя и не подтверждалъ сказанныхъ гелюнгомъ словъ, но и не отвергалъ ихъ, о возможности переправиться въ Западный Манычь, и о дальнѣйшемъ слѣдованіи до мѣста назначенія, онъ положительнаго ничего не знаетъ. Поэтому нужно было ѣхать въ Дивную, а изъ нея на Западный Манычь, куда г. Ситниковъ отправился и 24 числа нашелъ въ Манычѣ (на западъ отъ сухопутнаго тракта изъ Царицына на Ставрополь) по направленію къ Дону еще много воды съ достаточною глубиною для слѣдованія. Поэтому 25 Апрѣля онъ нанялъ въ станицѣ Дивной пять паръ быковъ и возвратился на Калаусъ за лодками и всѣмъ багажемъ.

Слѣдующимъ донесеніемъ, г. Ситниковъ, отъ 11 Мая, изъ хутора помѣщика есаула Александра Иловайскаго извѣщаетъ:

«25 и 26 Апрѣля употреблены были на погрузку и перевозку судовъ изъ Калауса къ Манычу; 27 числа мы спустились на воду противъ Староманыческаго донскаго солянаго озера, на самой границѣ между землями Астраханской губерніи и Донскаго войска; 28 числа нагрузились по прежнему и отправились въ дальнѣйшій путь. При сильномъ попутномъ вѣтрѣ и значительной глубинѣ воды, мы прошли въ этотъ день до втораго Донскаго солянаго озера, именуемаго «Грузскимъ», напротивъ котораго вошли въ обширнѣйшій лиманъ, гдѣ въ 5 часовъ вечера катеръ и лодка подъ парусами шли съ необыкновенною быстротою. На срединѣ этого лимана вѣтеръ началъ крѣпчать и усилился до чрезвычайнаго шторма; но итти, для спасенія, подъ вѣтеръ къ юго-восточному берегу, удаленному отъ хода верстъ на пять, при сильнѣйшемъ волненіи, не было никакой возможности, и еще болѣе представлялось опасности пуститься къ противоположному утѣстому берегу, о крутизну котораго волны разбивались съ сильнымъ шумомъ, почему мы рѣшились держаться поперегъ валовъ. При такой опасности малая косная лодка, не имѣвшая той глубокой осадки, какъ катеръ, слѣдалась почти игрушкою вѣтра и валовъ и мы никакими усиліями не могли притянуть ее къ себѣ, и такъ она шла по волѣ

уже вѣтра и наконецъ была брошена къ берегу; катеръ же рѣшительно не имѣлъ никакой возможности подать ей помощь или пристать къ берегу. Тутъ для спасенія бывшихъ на лодкѣ людей мы бросили во ста саженьяхъ отъ нея якорь, потому что ближе нельзя было подойти, чтобъ не подвергнуться той же участи. Въ то время лодку волнами выбросило на береговую мель съ такою силою, что раскололо дно и залило ее водою. Это приключеніе удержало экспедицію на одномъ мѣстѣ до 4 Мая, когда она, при нѣсколько уже благопріятномъ вѣтрѣ, воспользовалась возможностью выйти изъ обширнѣйшаго Манычскаго лимана и вечеромъ того числа вошла въ рѣку Западнѣй Манычъ, а пройдя верстъ 20, экспедицію встрѣтилъ г. есауль Астаховъ, высланный г. наказнымъ атаманомъ войска донскаго для оказанія имъ въ пути всякаго возможнаго содѣйствія. Съ помощію его и по указанію пути бережными жителями экспедиція 13 Мая достигла благополучно воды Азовскаго моря.

Г. смотритель Гуйдукской соляной заставы отъ 19 Мая пишетъ, что онъ при осмотрѣ протоковъ, лежащихъ по прямому направленію между заставою и Каспійскимъ моремъ, нашель, что Гуйдукское русло, — названное на картахъ «рѣкою», вѣроятно отъ того, что въ давно прошедшее время оно имѣло круглый годъ текучую воду и послѣ съ годами видимо лишилось ея, — за почтовою станціею продолжается озеро подобно около мѣста, называемаго Калмыками «Цобрыкъ» — на протяженіи пяти верстъ; что далѣе этого озера хотя и нѣтъ воды, но видно русло, по которому она протекала, потомъ русло это мѣстами на одну версту занесено песками, но несмотря на это, растущій тутъ довольно изобильно камышь показываетъ, что ложе это не совершенно сухо, что за песками продолжается это русло глубокимъ ложемъ съ крутыми берегами и во многихъ мѣстахъ идутъ отъ него вѣтви, по которымъ, по видимому, тоже протекала вода и наводняла многія низменныя степныя пространства; что этимъ главнымъ русломъ проѣхалъ онъ верхомъ болѣе 15 верстъ до самаго значительнаго ерика, впадающаго въ Каспійское море при

мѣстечкѣ, именуемомъ «Дорго» и наполняющагося болѣе или менѣе водою изъ самаго моря, смотря по направленію, вѣтра, которымъ при юго-восточномъ направленіи его, называемомъ «моряною», вода, по увѣренію кочующихъ Калмыковъ, загоняется до вышеозначенныхъ песковъ, и что болѣе удобное русло, по его мнѣнію, едва ли можно еще найти, и если свободному здѣсь ходу означенные пески и окажутъ какое-нибудь препятствіе, то расчистка ихъ не много будетъ стоить, особенно, если пойдетъ вода.

Свѣденія эти, пополняя прежнія, показываютъ, что онѣ относятся уже къ самому исходному пункту, т. е. отъ Гуйдука до самаго моря, и что тутъ существуетъ не менѣе обширное русло, оканчивающееся открытымъ протокомъ въ море, наполняющимся каспійскою водою. Если бы воды Маныча и Кумы въ высотахъ своихъ не были перепружены во многихъ мѣстахъ и не просачивались на бывшее русло; то безъ сомнѣнія и нынѣ текли бы еще открыто въ Каспійское море, а если дать имъ свободу или слить обѣ рѣки въ одно русло, то можно, кажется, вполне надѣяться на весьма изобильный притокъ воды.

Изъ всѣхъ этихъ донесеній по изслѣдованію Понто-Каспійской низменности, можно теперь убѣдиться, что всѣ мои предположенія, основанныя лишь на знаніи мѣстности, на совершившемся въ до-историческое время фактѣ раздѣленія морей Чернаго отъ Каспійскаго и Аральскаго, на изысканіяхъ ученыхъ путешественниковъ, видѣвшихъ впрочемъ въ подробности одну только западную меньшую половину всей этой низменности; на свѣденіяхъ г. Черкасова, давно уже увѣрившаго астраханцевъ о возможности соединенія обоихъ морей, и на словахъ гг. зрителей Моджарской и Гуйдукской соляныхъ заставъ о изобиліи разливовъ въ мѣстахъ ихъ жительства,—всѣ эти предположенія достигли нынѣ полнаго и счастливаго результата. Вся же восточная пространная Кумо-Манычская низменность покрыта была частію еще совершеннымъ мракомъ, прояснявшимся только изрѣдка и кое-какъ неточными и сбивчивыми разказами кочевниковъ, старавшихся скрывать

8

7

6

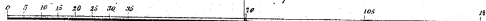
КАРТА КЪ СТАТЬѢ :

О соединеніи

КАСПІЙСКАГО МОРЯ СЪ АЗОВСКИМЪ.

48

Въ дюпахъ 35 верстѣ



47

АЗОВСКОЕ
МОРЕ

Новочеркасскъ

Ростовъ

Азовъ

Глибская

Константиновская

Ольховская

Донецкая

Златовская

Донанинская

Филатовка

Михайловская

Куртукская

рѣка Дель

рѣка Салы

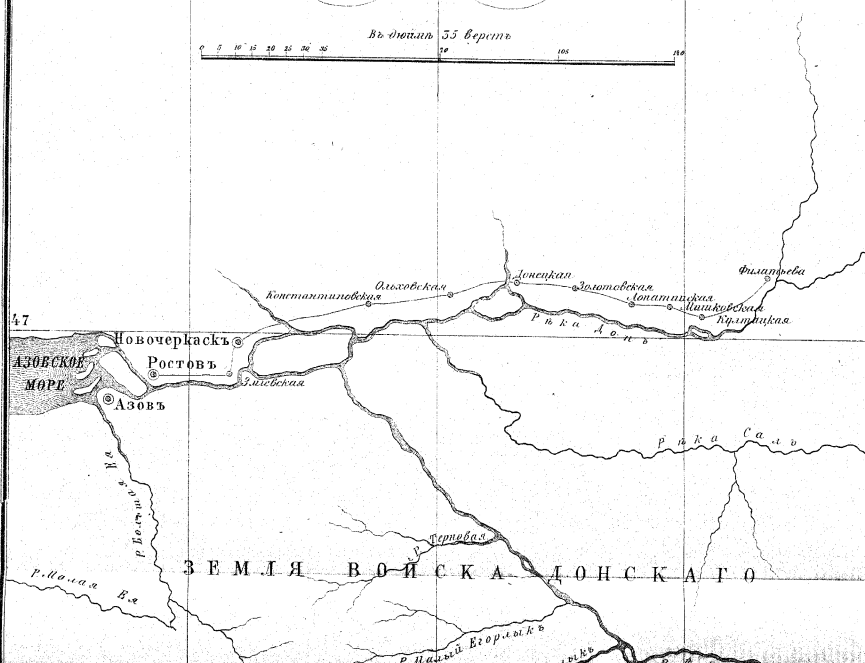
Степная

ЗЕМЛЯ ВОЙСКА ДОНСКАГО

рѣка Егорлыкъ

рѣка Иса

рѣка Бельмановка



угодія свои отъ глазъ людей простѣшвенныхъ. Нынѣшняя экспедиція утвердила, что эта восточная часть, слывшая, мивоподобно, за совершенно безводную страну, содержала воды на такомъ необозримомъ пространствѣ, что экспедиція должна была плыть по компасу и блуждать по неизвѣстной водной поверхности. Что при такомъ изобиліи воды можно устроить гдѣ и какіе угодно резервуары, кажется, это не подлежитъ сомнѣнію, а прибавивъ къ тому еще воды, отводимыя нынѣ кочевниками на Манычѣ и Кумѣ, и теряющіяся отъ поверхности, получимъ массу, достаточную для обширнѣйшаго канала.

Оканчивая сообщеніе всѣхъ этихъ фактически и съ большими затрудненіями, лишеніями и даже опасностію приобрѣтенныхъ результатовъ, нельзя не желать, чтобы они служили поводомъ къ точнѣйшему изслѣдованію всей Понто-Каспійской низменности учеными специалистами и къ сооруженію между этими двумя морями обширнѣйшаго водянаго пути, который пройдетъ чрезъ русскія земли и потому не встрѣтитъ въ выполненіи тѣхъ затрудненій и интригъ, какими окружено сооруженіе Суэзскаго канала. Да пособитъ намъ Богъ совершить это огромное русское предпріятіе для блага всемірнаго.

Д-ръ Бергштрессеръ.



СИСТЕМА ВОДЪ РѢКИ КУМО.

Рѣка Кумо (Кумо), вливаясь въ Ботнической заливъ, принимаетъ на своемъ пути воды текущія изъ безчисленнаго множества озеръ разсѣянныхъ по средней части Финляндіи, и которыя посредствомъ маленькихъ ручейковъ и проливовъ соединяясь между собою, составляютъ систему водянаго сообщенія, извѣстную подъ названіемъ системы водъ рѣки Кумо.

Подробное описаніе этой системы, — какъ необходимое для развитія судоходства, съ которымъ тѣсно связано оживленіе и промышленная дѣятельность этой части Финляндіи, — предлагается читателямъ въ настоящей статьѣ.

Озера описываемой нами системы составляютъ какъ бы бассейнъ рѣки Кумо, занимающій всю сѣверную часть Або-Бьернеборской губерніи, большую часть Тавастгуской и Кирхшпилъ Кеуру съ капеланствами Этсери и Вирдоисъ—Вазаской губерніи. Бассейнъ этотъ отдѣляясь на востокъ отъ озера Пеяне главнымъ хребтомъ Мансельке, граничитъ съ юга съ побочнымъ его хребтомъ, направляющимся къ W и NW у кирки Хаусъ-Ярви, чрезъ кирхшпили Лопписъ, Сомеро, Лоймиоки и Кюло до кирки Лувіа, южнѣе города Бьернеборга; отрогъ того же самаго хребта Мансельке, направляясь отъ капеланства Сойни къ SW вдоль границъ АбоБьернеборской и Вазаской губерній и проходя между кирками Лавіа, Суоденіеми до озера Секъ-Ярви, составляетъ сѣверную, а Ботнической заливъ западную границы бассейна, простирающагося со всѣми притоками, по вычисленіямъ г. Дюрберга, отъ 480 до 500 географическихъ миль.

Для удобнѣйшаго и правильнаго изученія описываемой нами системы водъ рѣки Кумо, или кумскаго бассейна, можно

подраздѣлить ее на 5 главныхъ частей, изъ которыхъ три изливаются въ озеро Пюхе-Ярви южнѣ города Тамерфорса; воды же остальныхъ двухъ текутъ прямо въ рѣку Кумо.

Приступая къ описанію отдѣльно каждой части этой системы, считаемъ не лишнимъ вкратцѣ указать на притоки образующіе каждую изъ пяти составныхъ частей. Первая или сѣверная часть образуется изъ трехъ притоковъ, соединяющихся въ озерѣ Руовеси и потомъ изливающихся чрезъ Тамерфорскій порогъ; въ озеро Пюхе-Ярви; вторую или восточную часть составляютъ два притока: NO-й изъ кирхшпиля Ленгельмеки, и O-й изъ Кирхшпиля Падасіоки, изливающихся чрезъ порогъ Валкіакоски въ озеро Сексмеки. Третья или южная часть, которой воды также какъ и первыхъ двухъ изливаются въ озеро Пюхе-Ярви, беретъ свое начало въ кирхшпиляхъ Ламписъ и Лопписъ, протекаетъ мимо города Тавастгуса въ озеро Сексмеки; гдѣ соединясь съ восточною частию, спускается чрезъ порогъ Куокала въ озеро Пюхе-Ярви, откуда и вытекаетъ рѣка Кумо, начинающаяся порогомъ Нокіа.

Изъ двухъ остальныхъ частей непосредственно изливающихся въ рѣку Кумо сѣверная принимаетъ воды кирхшпилей Икалйсь, Моухярви и капеланства Каувотца и южная изъ кирхшпилей Лоймиюки и Пунголойтіо.

Сѣверная часть системы. Начало системы на сѣверѣ составляетъ небольшой ручеекъ вытекающій изъ ключа Ливонляхдетъ или Липпо, на самой горѣ Мансельке; который потомъ впадаетъ въ большое озеро Этсери, длиною въ 30, шириню въ 4 версты, при уровнѣ надъ поверхностію моря 523 фут. Озеро Этсери проливомъ соединяется съ небольшимъ озеромъ Веливеси, (длин. 5 вер.), котораго воды текутъ чрезъ проливъ Сильтасальми въ озеро Ханговеси, на южномъ берегу котораго у порога Инханкоски устроенъ желѣзо-дѣлательной заводъ Густавфорсъ съ плавильною печью. Заводъ этотъ, изъ руды добываемой преимущественно на озерѣ Этсери, разрабатываетъ до 3000 пуд. весьма хорошаго желѣза. Для перевозки руды находится при заводѣ небольшое одномачтовое

судно. На всемъ протяженіи фарватера озера Этсери отъ сѣверной его части до Густавфорса мелководіе составляетъ проливъ Сильтасальми, котораго впрочемъ самая меньшая глубина 4 фут. Черезъ этотъ проливъ пролегаетъ дорога изъ города Вазы въ городъ Ювескюле, по мосту, который для прохода судовъ устроенъ подъемнымъ. Далѣе въ сѣверной части системы водъ рѣки Кумо, по величинѣ слѣдуетъ озеро Тойвеси; между нимъ и озеромъ Этсери расположена группа малыхъ озеръ соединяющихся между собою небольшими рѣчками и узкими проливами. Сообщеніе между этими озерами затруднительно по причинѣ частыхъ пороговъ и возможно только на небольшихъ разстояніяхъ.

Изъ южной части озера Хангавеси вытекаетъ рѣчка, образующая въ самомъ началѣ высокіе пороги—верхній и нижній Инханкоски,—которыхъ высота 44 фут. (*) Вливается же она въ озеро Оулувеси, вблизи котораго находится порогъ Перендэ въ 1,28 ф., который съ первыми двумя не допускаетъ никакого сообщенія водою. Далѣе слѣдуетъ озеро Ниелисъ-веси соединяющееся съ озеромъ Перенде узкою и быстрою стремниною, по которой впрочемъ могутъ спускаться небольшія лодки. Воды озера Неренде черезъ порогъ Пакари, въ 4 фут. выш., непретятствующій спуску небольшихъ лодокъ даже и при малой водѣ, изливаются въ озеро малое Вехко-ярви, которое проливомъ Вехко-ярвенсальми соединяется съ озеромъ большое Вехкоярви, Между сими послѣдними озерами возможно лодочное сообщеніе.

На пространствѣ между озерами большой Вехке-Ярви и Кахилакъ-Ярви по рѣчкѣ Кахилайки находятся большіе пороги Кисанкоски въ 108 ф. вышины, не допускающіе, по своей крутости, никакого сообщенія. Изъ озера же Кахила-Ярви черезъ порогъ Мюлликоски, въ 4 ф. выш., и озеро Веливеси и наконецъ стремнинами Ювисальми и Енонкоски воз-

(*) Высота пороговъ и озеръ надъ поверхностью моря показана на основаніи свѣдѣній имѣющихся въ финляндскомъ корпусѣ путей сообщенія и выражена въ шведскомъ фут. = 0, 97309 англ. фут.

можень спускъ лодокъ; по двумъ же послѣднимъ стремнинамъ изъ озера Тойвеси пробираются вверхъ даже и на большихъ лодкахъ.

Итакъ значительное возвышеніе озера Этсери надъ озеромъ Тойвеси, именно 188 ф. на разстояніи не болѣе 30 верстъ, дѣлаеть невозможнымъ непрерывное сообщеніе между ними, а крутость встрѣчающихся пороговъ не допускаеть и сплава лѣсовъ.

Значительное по величинѣ, въ сѣверной части системы водъ, озеро Тойвеси въ 15 верстъ длины и до 5 ширины, углублено мѣстами до 30 саж., отчего свободное сообщеніе по нему возможно не только для лодокъ, но и для небольшихъ судовъ. Воды этого озера, возвышаясь надъ поверхностью моря на 335 фут., изливаются чрезъ порогъ Херрайсь, въ 7 фут. вышины, въ небольшой плесъ. Прибрежные жители озера Тойвеси заняты въ настоящее время разчищеніемъ порога Херрайсь, чтобы гѣмъ, понизивъ уровень водъ озера Тойвеси, способствовать осушенію болотъ, вокругъ него расположенныхъ, и доставить возможность спуска лодкамъ, покрайней мѣрѣ въ полную воду; перетаскиваніе же ихъ въ настоящее время, на нѣкоторое разстояніе мимо порога, слишкомъ затруднительно. По обѣ стороны порога вверхъ и внизъ, простирается, на 770 саж., мель, отъ 2 до 5 ф. глуб.

Вдоль западнаго берега озера Тойвеси лежитъ дорога изъ г. Вазы въ Тавасгусъ и у порога Херрайсь въ первый разъ пересѣкаетъ описываемую нами систему водъ, направляясь по мосту въ 20 саж. длины. Переходъ въ бродъ по сильному теченію возможенъ только при малой водѣ. Изъ упомянутаго выше плеса, воды переливаются чрезъ стремнину Кейтури, простирающуюся въ длину на 50 сажень и имѣющую, въ узкомъ мѣстѣ, ширины до 6 саж.; глубина на этомъ пространствѣ отъ 2 до 7 фут., грунтъ щебень.

Ниже порога Кейтури лежитъ небольшой плесъ Херкесень-сельке съ глубиною достаточною для плаванія мелкихъ судовъ; онъ соединяется съ озеромъ Васкевеси тремя, одинъ ниже другаго лежащими проливами: Толтан-Сальми, Танти-

Сальми и Хаммасъ-Сальми, изъ которыхъ 1-го глубина отъ 2½ до 7 фут. съ глинистымъ и каменнымъ грунтомъ, 2-го до 6 фут. и 3-го до 3½ фут. Ширина послѣдняго пролива 17 саж.; первыхъ двухъ гораздо болѣе.

Между этимъ проливомъ и г. Тамерфорсомъ всѣ озера изслѣдованы довольно подробно и при мѣнзультныхъ листахъ приложено полное ихъ описаніе; намъ остается при описаніи всей системы упомянуть о нихъ только вкратцѣ. Немаловажное мѣсто занимаетъ въ сѣверной системѣ водъ озеро Васки-Веси, по своей весьма удобной бухтѣ Мусталакъ, находящейся въ сѣверной части озера, простирающагося на 15 верстъ въ длину и имѣющаго уровень воды на 328 фут. выше поверхности моря, и на 3 фута выше озера Неси-Ярви. Бухта Мусталакъ удобная для гавани, по своему положенію, можетъ быть исходнымъ пунктомъ при развитіи будущаго сообщенія по этимъ водамъ. Мимо бухты Мусталакъ проложена дорога чрезъ капеланства Пересей-неюки и кирхшпиль Ильмола, вмѣсто старой, проходящей по гористой мѣстности на разстояніи 180 верст.; начинающая отъ порога Херрайсъ до г. Вазы. Новая дорога, сокращая прежній путь на 30 верстъ, проходитъ по совершенно ровной мѣстности. Имѣя подобную дорогу, бесполезно было бы открывать водяное сообщеніе на судахъ выше сего пункта, сопряженное съ значительными издержками углубленія мелкихъ проливовъ, стремнинъ и пороговъ, упомянутыхъ выше. Напротивъ, жители озера Тойвеси чувствуютъ существенную необходимость въ лодочномъ сообщеніи до парходной пристани въ Мусталакъ. Сообщеніе это, простираясь не далѣе, какъ на 20 верстъ къ сѣверу, гдѣ прекратится неприступными порогами, расположенными между этимъ озеромъ и озеромъ Этсери, не потребуетъ большихъ расходовъ.

Озеро Васкивеси и слѣдующее за нимъ оз. Вису-сельке, соединенныя между собой проливомъ Пильканъ-сальми, не представляютъ никакихъ препятствій для плаванія судовъ сидищихъ до 6 фут. Далѣе между озеромъ Вису-сельке и оз. Таріанде находятся на фарватерѣ два мелкихъ про-

лива: изъ нихъ Сювясальми имѣеть двѣ отмели: первая противъ дер. Ярко къ О отъ стараго моста простирается на 150 саж., имѣя грунтъ иль и глубину отъ 4 до 6 футъ. Вторая, сажень на 20 западнѣе новаго моста, простирается на 50 саж., имѣя грунтъ въ этомъ мѣстѣ вязкій твердый иль. Но большая стоимость расчистки этихъ двухъ отмелей заставила обратить вниманіе на неширокій песчаный перешеекъ у мѣстечка Кайвось, и дѣйствительно по соображенію найдено, что прокопать 200 ф. его ширины, гдѣ высшее мѣсто 15 фут. надъ уровнемъ озера, выйдетъ гораздо выгоднѣе, нежели расчищать фарватеръ; этимъ же сокращается еще и путь версты на три. Къ тому же чрезъ проливъ этотъ идетъ дорога отъ г. Вазы въ г. Тавастгусъ по мосту въ 34 саж. длины. Въмѣсто этого моста, который во всякомъ случаѣ долженъ бы былъ передѣлываться для пропуску судовъ, легко можно засыпать не глубокой проливъ на ширину потребную для дороги, а чрезъ вновь прорытый каналъ удобнѣе выстроить мостъ, подъ которымъ могли бы проходить суда.

Второй изъ упомянутыхъ нами на фарватерѣ проливовъ есть Кильвенсальми, который изъ трехъ, въ этомъ мѣстѣ рядомъ расположенныхъ, проливовъ, оказался удобнѣйшимъ для фарватера, по своему прямому направленію и отсутствію подводныхъ скалъ встрѣчающихся не ранѣе какъ на глубинѣ 13 ф. по всей ширинѣ пролива, тогда какъ W-й проливъ Вуолесъ-сальми имѣеть скалу на глубинѣ 1 ф.; въ среднемъ проливѣ Сювясальми, при весьма извилистомъ направленіи, скала встрѣчается на глубинѣ 4 ф. При открытіи судоходства проливъ Кильвенсальми потребуеть углубленія по длинѣ на 130 саж., именно въ томъ мѣстѣ, гдѣ глубина отъ 1 до 7 футъ. Грунтъ въ немъ вязкій иль.

Берегъ окружающій озера: Тойвеси и Васкивески болѣе состоятъ изъ покрытаго лѣсомъ песчанаго бора и разработаны болѣе въдѣль направленія озеръ; обывательскіе дворы расположены порознь, хорошо выстроены и свидѣтельствуютъ о близости хорошаго строеваго, даже мачтоваго лѣса.

Воды, отъ описаннаго нами пролива Кильвенсалми до пролива Сювинге расположеннаго по W сторону острова Салонъ-сари, называются озеромъ Тарианде, которое наполнено многими островами, и рѣдко имѣетъ глубину менѣе 20 и 30 саж.; судоходство здѣсь не встрѣчаетъ никакого препятствія. Сѣверная часть этого озера принимаетъ воды капеланства Пихлаявеси, начинающіяся на параллели южной части оз. Этсери нѣсколькими болотными ручейками протекающими въ оз. Ліесь-Ярви, котораго воды небольшимъ ручейкомъ изливаются въ озеро Суо-Ярви и далѣе малымъ протокомъ въ оз. Кеми, изъ котораго наконецъ переходятъ въ большое оз. Пихлаявеси, отсюда порогомъ Каранкоски въ озера Кусъ-Ярви, Ханго-ярви чрезъ малую рѣчку въ оз. Юрке, чрезъ узкій порогъ, по которому спускаются лодки, идутъ въ оз. Вехмаисъ, далѣе рѣчкою съ порогомъ Виронкоски, въ озера Виронсельке и Ураисъ, потомъ по весьма извилистымъ проливамъ протекаютъ въ малое озеро Хаухи и изъ онаго наконецъ изливаются въ оз. Тарианде. На всемъ разстояніи отъ оз. Ліесь-Ярви до оз. Виронсельки сообщеніе водою, за исключеніемъ самыхъ озеръ, невозможно, по причинѣ пороговъ.

Весьма мало населенный край этотъ изобилуетъ преимущественно лѣсомъ, для сплавки котораго полезно бы было расчистить пороги хотя на столько, чтобы съ весеннимъ приливомъ воды спускать оный въ оз. Тарианде. Не имѣя никакой цѣны, по невозможности сбыта, лѣсъ, единственное изобиліе этихъ мѣстъ, служитъ лишь къ образованію болотъ, которыми и безъ того обильна Финляндія. Въ справедливости этого убѣждаютъ насъ остатки огромныхъ деревьевъ находимыхъ въ болотахъ.

Далѣе, воды озера Тарианде стремятся проливами Сювинги и Салонъ-салми въ плесь Мусталахденъ-сельке; фарватеръ идетъ по проливу Сювинги, гдѣ не менѣе 6 саж. глубины; напротивъ, проливъ Салонъ-салми по O сторону остр. Сало, доступенъ только для лодокъ.

Другой побочный рукавъ, начинающійся въ капеланствѣ

Мульдiа, протекая по кирхшилю Кеуру, изливается въ Муста-лахденъ-сельке.

Верстахъ въ 20-ти сѣвернѣе кирки Мульдiа, у подошвы горы Мансельке, изъ малаго озера Кеменгiярви вытекаетъ ручеекъ и усиленный на пути ручейками изъ озеръ Палаарви, Савiярви, Ураярви и другими, вливается въ оз. Тархапе, которое кромѣ этого принимаетъ съ востока воды оз. Синерве-ярви и изливаетъ свои чрезъ Торхiа-юки въ оз. Тархiанъ-ярви, а оттуда чрезъ Лапинъ - сальми въ оз. Кеурун-сельке (длиною 25 вер.) возвышенное надъ поверхностью моря на 358 ф. и на 30 ф. выше уровня, на 6 верстъ отстоящаго плеса Касиланъ - сельке. Чрезъ проливъ Лапинсальми проходитъ дорога изъ г. Вазы въ Ювляскуле, по мосту въ 27 саж. длины. Озеро Кеурунъ-сельке имѣетъ достаточную глубину для плаванiя судовъ; изъ южной его части рукавъ этотъ проходитъ проливомъ Харма-сальми въ плесь Кiесиланъ-сельке отъ NW принимающей чрезъ проливъ Колхон-сальми озеро Уконъ-сельке; изъ плеса Кiесиланъ-сельке воды направляются въ Сутаринъ-сельке и Вуолесъ-сальми, потомъ чрезъ быструю и мелкую стремнину Мянтя-вуоли и чрезъ порогъ Мянтефорсъ, вышин. въ 20 ф., прекращающей водяное сообщенiе, падаютъ въ озеро Лаковеси. Порогъ этотъ во всякое время года изобилуетъ водой и своимъ крутымъ паденiемъ былъ бы весьма способенъ какъ двигатель для большихъ фабрикъ, если бы мѣстность представляла для постройки оныхъ достаточно простору и еслибъ представилась возможность устранить трудности сообщенiя, по недостатку прибрежныхъ дорогъ, и главное по прерывающимъ водяное сообщенiе ниже лежащимъ порогамъ. Рукавъ этотъ спускаясь по порогу Мянтя, принимая отъ SO оз. Куоревеси, направляется къ W по озеру Лаковеси и стремнинами Меласъ (выш. 2 ф.) и Кескиненъ (1 ф. выш.) по которымъ лодки спускаются внизъ и бичевой тянутся вверхъ; въ общихъ стремнинахъ не болѣе 2 ф. глубины. Въ слѣдъ за ними слѣдуетъ порогъ Филпула (выш. 7 ф.) прерывающей водяное сообщенiе. Эти края также изобилуютъ лѣсомъ и жи-

тели этихъ мѣстъ каждый годъ свозятъ мачтовья деревья къ морю, что сопряжено съ большими издержками и затрудненіями. Жители этого края зажиточны и занимаются выжигомъ лѣсовъ подъ пащны, что и даетъ имъ не рѣдко урожай самъ 25 и 30.

Отъ порога Фильпула воды идутъ сначала до плеса Касидантъ-сельке въ видѣ рѣки съ извилинами, которой глубина по фарватеру не менѣе 6 ф.; далѣе, образуя плесь, изъ Касидантъ-сельке направляются чрезъ проливъ Тинистъ-сальми въ озеро Тамминіе-менъ-сельке и оттуда проливомъ Ханхо-вуоле въ озеро Руокосенъ-сельке соединенное довольно широкимъ проливомъ съ плесомъ Мусталахденъ-сельке. Описанныя воды отъ Фильпула и до Тинистъ-сальми вездѣ имѣютъ 6 ф. по фарватеру, а отъ пролива Тинистъ-сальми до Мусталахденъ-сельке не менѣе 12 ф. глубины.

У плеса Мусталахденъ-сельке мы остановились, чтобы прослѣдить за ходомъ рукава изъ Кеуру; плесь этотъ соединенъ глубокимъ проливомъ Корпула-сальми съ оз. Руовеси простирающимся въ длину на 8 верстъ, направляясь на югъ до пролива Кауту; глубина до этого мѣста достаточна для судовъ сидящихъ до 6 футъ. Проливъ Кауту, имѣющій до 7 ф. глубины, по весьма узкому и извилистому жолобу съ быстрымъ теченіемъ, допускаетъ только проходъ лодкамъ; изслѣдованія на мѣстѣ показали, что удобнѣе провести каналъ вдоль южнаго берега, прорывши отмель, на которой глубина отъ 1 до 6 ф., на разстояніи 80 саж., чѣмъ углублять фарватеръ для судовъ, вдоль сѣверной части пролива.

Дорога изъ г. Вазы въ третій и послѣдній разъ пересѣкаетъ описываемую часть системы у пролива Кауту, и чрезъ него проходитъ по мосту длиною въ 53 саж.; начиная отъ пролива Кауту, воды идутъ къ SW плесомъ Райялахденъ-сельке, далѣе глубокимъ проливомъ Мiestaмо переходятъ въ озеро Еминги-сельке и оттуда проливомъ Еминги-зундъ идутъ въ озеро Раталахденъ-сельке. Въ 2 верстахъ выше стремнины Еминги, фарватеръ идетъ по проливу Тервасальми, гдѣ наименьшая глубина 6 ф.; для углубленія же фарватера до

7 ф. слѣдуетъ расчистить его по длинѣ пролива на разстояніи 80 саж., гдѣ грунтъ мягкій илъ.

Въ проливѣ Еминги-зундъ въ 17 саж. шир., съ весьма сильнымъ теченіемъ, встрѣчается выдающаяся отъ S берега отмель, на которой глубина 3 ф., а чтобы углубить фарватеръ до 7 ф. должно срыть отмель, простирающуюся на 70 сажень по длинѣ пролива. Углубленіе это представляетъ большія затрудненія. При подобной работѣ, нѣсколько лѣтъ тому назадъ, плотина два раза прорывалась отъ сильнаго напора накопившейся воды въ вышележащемъ плёсѣ Емингинъ-сельке, не имѣющемъ другаго истока.

Плесь Раталахденъ-сельке, проливомъ Кирну-сальми соединяется съ оз. Паловеси, простирающемся на 6 вер. до порога Муурола-коски. Верстахъ въ трехъ сѣвернѣе Муурола-коски, фарватеръ по оз. Паловеси идетъ неширокимъ проливомъ Пейвесуйненъ-сальми, гдѣ глубина 9 ф. наименьшая на всемъ протяженіи фарватера по оз. Паловеси.

Порогъ Муурола, выш. 3 фута, составляетъ единственное паденіе водъ между бухтою Мусталаксъ въ сѣверной части озера Васкивеси и г. Тамерфорсомъ. Имѣя въ виду учредить непрерывное судовое сообщеніе между сими пунктами, порогъ Мууролакоски обойденъ каналомъ длиною въ 160 саж., въ которомъ устроенъ однокамарный шлюзъ; чрезъ него могутъ проходить суда до 102 ф. длины, до 21 ф. ширины и до 6 ф. углубленія.

Но какъ размѣренія шлюза по ширинѣ не достаточны для колеснаго парохода, то по изслѣдованію оказалось выгоднѣе учредить сообщеніе чрезъ порогъ, посредствомъ углубленія его до 7 ф., при чемъ лучше расчистить его на разстояніи 70 саж., нежели расширить каналъ и перестраивать шлюзъ, который, оставаясь лишнимъ, не потребуетъ ремонта и не будетъ задерживать проходящія суда.

При описаніи отмельхъ узкостей между порогомъ Мууролакоски и бухтою Мусталаксъ, упомянуто было на сколько слѣдуетъ каждую изъ нихъ углубить, для фарватера въ 7 ф.; здѣсь замѣтимъ, что спускъ порога Муурола, и отъ сего

происходящее 3 футовое понижение уровня воды в озерах на всем протяжении от Муурола до Мусталакса и Фильпула, было принято в расчет (*).

Через пороги Муурола проходит мостъ длиною въ 31 саж. и другой подъемный через шлюзъ въ каналъ; по этимъ мостамъ пролегаетъ дорога отъ капель-кирки Куру и соединяется съ дорогою, идущею вдоль восточнаго берега озеръ отъ Каугу до г. Тамерфорса.

Вдоль западнаго берега тѣхъ же озеръ идетъ также хорошо поддерживаемая дорога отъ кирки Руовеси черезъ капель-кирку Куру до г. Тамерфорса; обѣ они проходятъ по чрезвычайно гористой мѣстности, пересѣкаемой, по воздѣльнымъ полямъ, множествомъ заборовъ; провозъ тяжестей по нимъ, въ особенности въ распутицу, крайне затруднителенъ.

Ниже порога Муурола находятся четыре пролива образуемые тремя островами. Въ настоящее время второй проливъ отъ W, подъ названіемъ Левіасальми или Кирконсальми, углубленъ до 6 ф., но извилистое и кривое направленіе этой узкости дѣлаетъ ее недоступною для судовъ въ 100 ф. длины; удобнѣе было бы углубить W проливъ Кивисальми, который при прямомъ своемъ направленіи идетъ почти по одной линіи съ предположеннымъ фарватеромъ изъ порога, отстоящаго отъ пролива Кивисальми всего на 225 саж., что доставить судамъ проходящимъ по будущему фарватеру, ту важную выгоду, что они будутъ слѣдовать почти по прямому курсу въ узкостяхъ, гдѣ всегда останется довольно сильное теченіе.

Далѣе до г. Тамерфорса на разстояніи 40 верстъ совершенно чисто для плаванія судовъ, въ озерѣ же Коліонсельке глубина въ одномъ мѣстѣ доходитъ даже до 53 саж. и составляетъ наибольшую глубину во всей системѣ. Въ настоящее время по озерамъ Ванговеси, Коліонсельке и Неси-

(*) Вмѣстѣ съ проектомъ спуска Муурола есть предположеніе между Мусталаксомъ и Тайвеси расчистить пороги на столько, чтобы тѣмъ доставить возможность лодочнаго сообщенія.

Ярви возвышеннымъ надъ поверхностью моря на 325 ф. ходило шесть судовъ, изъ которыхъ нѣкоторые сидѣли даже до 8 ф. въ водѣ. Самое узкое и мелкое мѣсто на этомъ пути есть проливъ Ункеринкивен-сальми, соединяющій оз. Вангосеи съ Коліон-сельке. Онъ раздѣляется на двое островомъ Кирвесь-сари, по западную сторону его глубина 2 саж., что и даетъ возможность проходить судамъ по этому мѣсту.

Въ озерахъ, только что упомянутыхъ нами, находятся большіе заливы, длиною отъ 5 до 13 верстъ, при глубинѣ, достаточной для плаванія судамъ сидящимъ до 6 ф., исключая залива Парлаксъ, гдѣ подъ мостомъ Ауенсильта не болѣе 4 ф. глубины и большіе камни. Берега окружающіе описанныя воды вообще скалисты и покрыты лѣсомъ; въ глубинѣ заливовъ не рѣдко встрѣчаются низменные луга, окраенные листовнымъ лѣсомъ. Пороги: Мурола, Херайсъ, Фильпула и Мянтя, всѣ были углубляемы въ разныя времена, равно и многіе изъ стремнинъ: Кейтури, Кауту, Еминги, Меласъ и Кескиненъ, по нѣскольку разъ расчищались для болѣе свободнаго протока воды, чтобы осушить лежащія вблизи водъ болота, также и для приращенія луговъ. Уровень оз. Неси-Ярви углубленіемъ Тамерфорскаго порога пониженъ на 5 ф.; но теперь устроенныя въ верхней части порога фабрики воспрепятствуютъ дальнѣйшія пониженія этого уровня.

Тамерфорскій порогъ на разстояніе $1\frac{1}{4}$ версты имѣетъ 61 ф. паденія; — значительныя массы водъ быстро стремящіяся въ глубину порога представляютъ величественную картину и вмѣстѣ съ тѣмъ замѣняютъ тысячи рукъ, приводя въ движеніе прекрасно устроенныя фабрики.

Изъ всего сказаннаго нами выше объ этой части системы, можно вывести то заключеніе, что издержки для устройства удобнаго сообщенія отъ г. Тамерфорса до бухты Мусталаксъ, всего по фарватеру около 105 верстъ для судовъ сидящихъ до 6 ф., слишкомъ незначительны, сравнительно съ огромной выгодой, могущей открыться при этомъ сообщеніи, которое можетъ простираться для лодокъ выше бухты Мусталаксъ на 20 верстъ, до самой сѣверной части оз. Тойвеси. Протокъ

изъ кирхшпиля Кеуру съ находящимися на немъ двумя порогами и тремя стремнинами возвышающимся до 30 ф., встречается болѣе затрудненія для навигаціи. Съ пониженіемъ воды выше порога Мурола, на разстояніи отъ пролива Тинисъ-сальми до порога Фильпула, составляющемъ 10 вер. во многихъ мѣстахъ глубина уменьшится отъ 4 до 6 ф., но усиленное теченіе потока въ этихъ узкостяхъ, имѣющихъ мягкій грунтъ, можетъ промыть себѣ глубокой жолобъ, по которому послѣ останется только, расчистивъ нѣкоторыя мѣста, выпрямить фарватеръ.

Средній наименьшій притокъ изъ озера Пихляявеси менѣе значителенъ, и по мелкости своей представляетъ большія затрудненія для навигаціи; развѣ только для удобнаго спуска лѣсовъ, выгодно было бы пороги нѣсколько расчистить.

Съ открытіемъ навигаціи въ этихъ водахъ легко определяются пункты для пристаней; но, какъ кажется, необходимо имѣть пристани у г. Тамерфорса и въ бухтѣ Мусталаксъ, и кромѣ того въ тѣхъ мѣстахъ по фарватеру, гдѣ онъ пересѣкается береговыми дорогами, какъ то: у Висувеси (*), Кауту и Мурола; остальные же частныя пристани въ заливахъ, будутъ вѣроятно выстроены обывателями, которыя безъ сомнѣнія найдутъ выгоды въ облегченномъ сообщеніи. На пути изъ г. Тамерфорса до Мусталаксъ направленіе курсовъ встречается по всѣмъ румбамъ компаса, кромѣ четверти между SO и SW; узкость фарватера выше порога Мурола, дѣлаетъ плаваніе парусныхъ судовъ весьма продолжительнымъ; лавировка возможна только ниже порога Мурола; выше же его, въ случаѣ противнаго вѣтра приходится тянуться завозами. Поэтому, потребность въ пароходѣ съ открытіемъ сообщенія, будетъ весьма ощутительна. Въ настоящее время недостатокъ свободнаго плаванія по Неси-ярви до Вирдойса, слишкомъ ощутителенъ только для жителей г. Тамерфорса, потому собственно, что дрова потребныя для ихъ фабрикъ и чугунно-литейнаго завода вдвое вздорожали въ послѣднее

(*) Близъ моста Ерко.

время, но должно полагать, что это, хотя само по себѣ весьма важное обстоятельство, ничтожно въ сравненіи съ выгодами какія получить весь край прилежащій къ этимъ водамъ и вся южная Эстерботнія: именно кирхшпили Ильмола, Куортане, Стуръ и Лилль-кюро, для которыхъ, быстро развивающійся Тамерфорсъ будетъ мѣстомъ выгоднаго сбыта продуктовъ.

И наконецъ желѣзная дорога отъ сего города, или водяное сообщеніе, хотя малыми судами, до Тавастгуса, еще болѣе оживитъ трудолюбивыхъ, но бѣдныхъ и, вслѣдствіе того, не очень предпріимчивыхъ тавастландцевъ.

Оканчивая описанія сѣверной системы водъ рѣки Кумо, бросимъ бѣглый взглядъ на Тамерфорсъ, городъ расположенный на перешейкѣ между озерами Неси-Ярви и Пюхя-Ярви; основанный въ 1779 г., онъ занималъ весьма незначительное мѣсто между другими городами Финляндіи, и только съ 1819 г., когда Императоръ Александръ I-й даровалъ городу привилегію на беспошлинный привозъ сырыхъ матеріаловъ, сдѣлалось замѣтно оживленіе и процвѣтаніе Тамерфорса. Англичанинъ Финлейсонъ, пользуясь привилегіей, былъ основателемъ первой въ городѣ фабрики бумажныхъ издѣлій, замѣтное процвѣтаніе которой началось однакожь съ переходомъ ея къ другому владѣльцу; съ этого времени, т. е. болѣе 20 лѣтъ, зданія фабрикъ съ каждымъ годомъ прибавляются, что и служитъ доказательствомъ удачнаго выбора этого пункта фабричнымъ городомъ. Кромѣ бумажнопрядильной фабрики на западномъ берегу порога устроены: бумажная фабрика и небольшая шерстяная прядильня. На противоположной же сторонѣ, вдоль болѣе возвышенныхъ береговъ порога, заложены еще полотняная и суконная фабрики, механическое заведеніе, чугунно-литейный заводъ, доменная печь, пильная и мучная мельницы. Всѣ эти заведенія приводятся въ движеніе водою, которая могла бы служить двигателемъ въ трое большому числу фабрикъ, если бы онѣ не были длинными своими фасадами обращены къ порогу и занимали бы менѣе мѣста вдоль его берега.

Озеро Пюхя-Ярви принимает сѣверную систему чрезъ порогъ Тамерфорсъ; уровень его надъ поверхностью моря 264 ф.

Въ заключеніе описанія этой части системы, прибавимъ, что глубина воды по всѣмъ озерамъ оной вездѣ показана наименьшая. Вообще же въ озерахъ системы водъ р. Кумо, самая малая вода бываетъ: зимняя, въ началѣ Апрѣля и лѣтняя, въ началѣ Сентября. Въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ начинается таять снѣгъ и постепенно возвышаетъ уровень озеръ до половины Юня; послѣ чего вода начинаетъ убывать до Сентября. И съ этого времени, отъ обилія осеннихъ дождей, возвышается до Декабря, а иногда и до Января. Въ малыхъ озерахъ продолжительность высокой воды гораздо менѣе, чѣмъ на прим. въ оз. Неси-Ярви и вообще можно сказать, что дожди и снѣга имѣютъ главное вліяніе на возвышеніе и пониженіе уровня водъ этихъ озеръ.

Произведенныя въ продолженіи нѣсколькихъ лѣтъ наблюденія вблизи г. Тамерфорса, показали, что начиная съ Апрѣля и до половины Юня вода возвышается отъ $1\frac{1}{2}$ до $3\frac{1}{2}$ ф., съ Юня же постепенно убываетъ до Сентября отъ 1 ф. до $3\frac{1}{2}$ ф. Въ Сентябрѣ снова начинается возвышеніе и продолжается до Декабря, иногда и до Января отъ $\frac{1}{2}$ до $2\frac{1}{2}$ ф. Въ сухую же осень прибыли воды иногда вовсе нѣтъ; начиная съ Декабря мѣсяца и Января уровень воды всегда падаетъ отъ $\frac{1}{2}$ ф. до $1\frac{1}{2}$ ф., а случается и до $2\frac{1}{2}$ ф. въ ту же зиму. Наибольшая же разница между высокой и низкой водой разныхъ годовъ, въ озерѣ Неси-Ярви $4\frac{1}{4}$ ф., а въ Пюхя-Ярви до 5 ф.; въ остальныхъ озерахъ системы наблюденій не произведено.

Озеро Неси-Ярви вскрывается отъ льда большей частью около половины Мая, иногда въ концѣ Апрѣля и даже въ концѣ Мая. Замерзаніе Неси-Ярви бываетъ обыкновенно въ половинѣ Декабря, но не ранѣе половины Ноября и не позже какъ въ первыхъ числахъ Января. Другія озера вскрываются въ половинѣ Мая и замерзаютъ въ половинѣ Ноября. Вскрытіе озера Неси-Ярви обыкновенно бываетъ недѣлю или даже и двумя позже вскрытія озера Пюхя-Ярви,

а замерзает оно иногда мѣсяцемъ позже. Вообще продолжительность навигаціи по этимъ водамъ нельзя считать болѣе 5½ мѣсяцевъ.

Самое лучшее и болѣе удобное мѣсто для постройки судовъ, сидящихъ до 6 ф. въ грузу, находится въ маломъ озерѣ Райялахденъ, или Рухаланъ-сельке, между мостомъ Кауту и деревню Рухала, гдѣ почти по всему берегу могутъ быть закладываемы суда. Деревня Рухала, въ разстояніи ½ версты отъ берега, имѣя вблизи богатѣйшій лѣсъ, служитъ удобнымъ пристанищемъ для рабочихъ; отъ Тамерфорса Рухала отстоитъ зимою въ 60 верстахъ, а по лѣтней дорогѣ въ 80.

Началомъ восточной части системы водъ рѣки Кумо, служатъ расположенныя на главномъ хребтѣ Мансельке три довольно значительныя озера; изъ нихъ Луммене, уровень котораго въ 384 ф. надъ поверхностью моря, принадлежитъ столько же системѣ водъ рѣки Кумо, сколько и бассейну рѣки Кюмень, или такъ называемой Пейянской системѣ. Оно выпускаетъ свои воды къ востоку въ оз. Пейяне, и къ западу чрезъ озеро Вехкаярви (370 ф. надъ поверхностью моря) въ оз. Весяико (359 ф. надъ моремъ), воды же сего послѣдняго чрезъ мал. озера Мюили и Міестамоярви и порогъ Аранкоски текутъ въ оз. Пейяне (262 ф. надъ моремъ). Такъ какъ озеро Пюхя-Ярви расположено на 264 ф. выше поверхности моря, то для перехода горы Мансельке каналами, слѣдуетъ изъ оз. Пейяне сначала подняться шлюзами на 97 ф. до озера Весяико, потомъ спуститься на 95 ф. до озера Пюхя-Ярви, и хотя оз. Пейяне всего 2 ф. ниже Пюхя-Ярви, такъ что можно считать ихъ на одномъ уровнѣ, однакожь необходимо устроить шлюзы на вышину 190 ф. для соединенія этихъ озеръ, отстоящихъ по теченію водъ этой системы на разстояніе около 100 верстъ. Въ бассейнѣ рѣки Кумо изъ озера Весяико вытекаетъ ручеекъ, образующій при самомъ началѣ порогъ Польсанкоски и предъ паденіемъ своимъ въ малое озеро Паллолампи, протекаетъ чрезъ небольшой порогъ Киллункоски. Озеро Паллолампи имѣетъ отъ 2—3 саж. глуби-

ны съ болотистыми и покрытыми лѣсомъ берегами; изъ этого озера протокъ продолжается на 9 верстѣ до оз. Неро-Ярви и проходя болѣе по болотистымъ мѣстамъ, образуетъ слѣдующіе пороги: Пеллен-коски, Лухта-коски, Тервокоски, Масон-коски и Савинкоски. Далѣе, чрезъ озеро Нерос-ярви, глубиною отъ 1 до 2 саж., и отъ него чрезъ пороги Неро-коски и Пораскоски (при послѣднемъ находится пильная) впадаетъ въ оз. Куохіярви. Нивелированіе по этому тракту не произведено для каждаго порога отдѣльно, но по свѣдѣніямъ въ главномъ межевомъ управленіи, озеро Весіако на 66 ф. выше Куохіярви и сколько можно судить цифра эта близка къ истинѣ, покрайней мѣрѣ никакъ не болѣе. О количествѣ воды этого потока можно судить по размѣреніямъ ручейка, идущаго отъ оз. Весіако до порога Пороскоски; въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ теченіе сильнѣе, ширина его не болѣе одной сажени, а глубина $1\frac{1}{2}$ ф., и надо полагать что ширина эта слишкомъ мала для наполненія шлюза каждыя $\frac{1}{4}$ часа, для доставленія возможности прохода судамъ безъ обременительнаго замедленія; но какъ озеро Луммене изливается тоже въ Пейяне при д. Хармойсъ, то закрытіемъ этого истока легко принудить всю массу воды оз. Луммене чрезъ ручеекъ Мюллеры изливаться въ Вехкаярви и оттуда снабжать Весіако съ его будущими шлюзами.

Отъ порога Пораскоски воды направляются къ NW по озеру Куохіярви при глубинѣ до 6 саж. по фарватеру; въ сѣверной части озера между мелкими островами въ проливѣ Пурастень-сальми глубина 9 ф., но пототъ она уменьшается до 4 ф. въ рѣчкѣ Куохіюки. Озеро Куохіярви и слѣдующее за нимъ Куккія-ярви возвышены надъ поверхностью моря на 293 ф. По озеру Куккія-ярви глубина на фарватерѣ до 2 саж. до самой стремнины Вирдойсъ, которую можно подраздѣлить на три части: 1) сѣверный входъ въ стремнину имѣетъ отъ $1\frac{1}{2}$ ф. до 2 ф. глубины на разстояніи 25 саж., теченіе быстрое, наименьшая ширина стремнины 25 саж., дно каменистое, потомъ теченіе становится умѣреннѣе и глубина при увеличенной ширинѣ пролива доходитъ даже до $2\frac{1}{2}$

саж. Это и составляет вторую часть, а 3 составляет южный входъ, еще мельче сѣвернаго, и имѣетъ не болѣе 1 ф. на разстояніи 50 саж., и къ тому же весьма извилисть, и наименьшая ширина его 7 саж. Далѣе глубина увеличивается до 2 саж., но у моста и подъ нимъ глубина 3 ф. По мосту въ 6 саж. длины, идетъ дорога между кирками Тулойсь и Луоюйсь.

Далѣе воды направляются по плесу Вихаярви при глубинѣ сначала 8 ф., а потомъ увеличиваются до 2 или 3 сажень, но приближаясь къ порогу Вихавуоси (выш. около 4 ф.) глубина уменьшается до $\frac{1}{2}$ ф. У порога этого устроены водяныя мельницы. Ниже его воды подъ названіемъ Алипуоль (289 ф. надъ поверхностью моря) идутъ при глубинѣ отъ 2 до 5 саж. до пролива Виттатайпален-сальми, гдѣ глубина только 8 ф.; въ проливѣ есть кое-гдѣ отдѣльные камни. Ниже сего пролива воды направляются по озеру Пайноньсельке, гдѣ на фарватерѣ глубина отъ 2 до 7 саж., и далѣе проливомъ Сюве-сальми, глубиною 3 саж. Отъ Сюве-сальми до пролива Ламмас-сальми тоже 3 сажени глубины, но въ самомъ проливѣ не болѣе 10 ф. Отъ пролива Ламмас-сальми глубина увеличивается опять до 3 саж. до пролива Румин-сальми, гдѣ уменьшается до 3 ф. Симъ проливомъ воды переходятъ въ озеро Вэхэ-ройне, глубина котораго доходитъ до 6 саж. Озеро это посредствомъ пролива Кильпиніемен-сальми, глубиною до 4 саж. соединяется съ озеромъ Исо-ройне (289 ф. надъ моремъ) имѣющимъ до 7 саж. глубины, до пролива Вуолтеюки; въ самомъ же проливѣ глубина сначала 8 ф. промежъ большихъ одинокихъ камней, а потомъ уменьшается до 3 ф.; на срединѣ же пролива подъ самымъ мостомъ глубина 5 ф. По мосту длиною въ 22 саж. идетъ дорога между кирками Хаухо и Пелькене. Далѣе воды восточной части системы направляются къ проливу Альветуло, и на фарватерѣ, идущемъ по сѣверному плесу озера Хаухонь-сельке (289 ф. надъ моремъ), глубина ниже моста Вуолте до 7 ф., а далѣе до 2 и 3 саж.; въ началѣ пролива Альветула, глубина остается постоянная, но нѣсколько ниже моста она уменьшает-

ся и въ томъ мѣстѣ гдѣ берега начинаютъ расширяться, фарватеръ дѣлается весьма извилистымъ съ наименьшою глубиною въ 7 ф.; но это впрочемъ только по весьма узкому и извилистому жолобу, внѣ котораго глубина еще менѣе. Мостъ проходящій чрезъ проливъ Альветула-юки до 60 саж. длины; по немъ направляется дорога отъ моста Вуолте на соединеніе съ Тавастгусъ-тамерфорскою дорогою. Отъ пролива Альветула по озеру Ильмоланъ-сельке идетъ фарватеръ на глубинѣ отъ 2 до 7 саж. до самаго порога Кюлле, который болѣе походить на стремнину, хотя паденіе воды самое незначительное, но съ весьма сильнымъ теченіемъ, и въ особенности въ одномъ мѣстѣ, выше моста, гдѣ глубина на протяженіи 10 саж. менѣе одного фута. Проливъ Кюлле имѣетъ въ длину 840 саж. съ весьма измѣнчивою глубиною. Выше и ниже его образовались мелкія банки, на которыхъ 3 ф. воды, въ большихъ извилинахъ между порядочными каменьями, отъ 4 до 8 ф. глубины, а въ другихъ мѣстахъ пролива отъ 2 до 3 саж.; ширина его въ узкомъ мѣстѣ саж. 10. Крутые повороты пролива будутъ много препятствовать устройству удобнаго фарватера. Изъ стремнины Кюлле воды протекаютъ по озеру Пендиле-веси, имѣющему при началѣ своемъ, ниже Кюлле, отъ 5 до 10 ф. глубины; по срединѣ же плеса глубина доходитъ до 7 саж., но затѣмъ опять уменьшается до 2 саж. въ проливѣ Хархала, чрезъ который построены мостъ въ 17 саж. длины и по которому проходитъ небольшая проселочная дорога.

Сѣвернѣе пролива Хархала, начинается плесъ Руотсила-сельке, который въ сущности составляетъ заливъ восточной части озера Маллас-веси. Въ началѣ сего плеса на фарватерѣ 6 ф. глубины, но вскорѣ она достигаетъ 3 саж., потомъ фарватеръ идетъ ближе къ южному берегу, гдѣ въ одномъ мѣстѣ глубина 10 ф.; по остальному пространству озера глубина довольно ровная отъ 5 до 7 сажень, мѣстами доходитъ до 10-ти.

Озеро Маласъ-веси, чрезъ рѣку Костія принимаетъ въ себя озеро Пелькене-веси. Рѣка Костія имѣетъ, какъ и Кюлле у ис-

тока одну футовую и у устья двухъ футовую отмелья банки; самая рѣчка, немного ниже моста, имѣеть 1 ф. глубины; завороты не такъ круты какъ въ Кюлле и глубина доходитъ даже до 3 саж. Озеро Пелькене лежитъ на одномъ уровнѣ съ оз. Маллас-веси, въ длину имѣеть до 12 верстѣ съ достаточною глубиною для плаванія судовъ.

Въ 1713 году шведскій генераль баронъ Армфельтъ защищалъ этотъ проходъ, укрѣпившись вдоль сѣвернаго берега р. Костія противъ Русскихъ, которые, подъ командою князя Голицына, окопались у южнаго берега рѣчки. Ночью изъ пролива Хархала (въ 4 верст. къ югу отъ Костія) Русскіе на плотяхъ, выстроенныхъ изъ разоренныхъ домовъ окрестныхъ деревень, переправились чрезъ плесь Руотсила по оз. Маллас-веси и проплывъ 6 верстѣ высадились у кирки Пелькене въ тылъ неприятелю; баронъ Армфельтъ застигнутый въ распахъ былъ принужденъ отступить, и въ Эстерботніи у Стуръ-Кюро былъ совершенно разбитъ Голицынымъ. Слѣды валовъ по обѣимъ сторонамъ моста Пелькене очень ясно видны и теперь.

Дорога изъ Тавастгуса въ Тамерфорсъ переходитъ р. Костія по мосту длиною въ 27 саж.

Озеро Маллас-веси, (выше поверхности моря на 289 ф.) простирается въ длину на 12 верстѣ. Отъ рѣчки Костія до порога Валькіякоски, посрединѣ его проходитъ фарватеръ глубиною отъ 3 до 10 саж., но глубина эта у порога Апіа уменьшается до 2 саж. Апіа (выш. $2\frac{1}{2}$ ф.) расположенъ въ $1\frac{1}{2}$ верстахъ отъ порога Валькія-коски. Лодки сидящія не болѣе 1 ф. спускаются по весьма сильному теченію Апіа-коски на веслахъ, а вверхъ тянутся бичевою. Между сими порогами глубина отъ 1 до 3 саж. до малой стремнины Пурась, гдѣ лодки, не смотря на сильное теченіе, выгребаютъ вверхъ; порогъ Валькіякоски имѣеть выш. 12 ф.; при немъ 13 мельницъ; онъ препятствуетъ всякому воляному сообщенію между озерами Маллас-веси и Сексмеки.

Сѣвернѣе порога Валькіякоски на разстояніи 1 версты между заливами Ульвойя-лахти и Соуконъ-лахти, находится пе-

решеекъ шириною въ 240 саж., изъ которыхъ 140 состоятъ изъ низменной, безъ видимыхъ каменьевъ, болотистой мѣстности; а остальные 100 саж. изъ болѣе возвышенной и каменистой.

При открытіи водянаго сообщенія между озерами Малласъ-веси и Сексъ-меки, прорытіемъ сего перешейка, были бы обойдены пороги Валькіа-коски, Апіа и стремнина Пуррасъ. Заливы Ульвоія и Соуконъ-лахти оба глубоки, исключая разстоянія на 100 саж. отъ берега въ послѣднемъ заливѣ—гдѣ довольно мелко. Озеро Малласъ-веси, проливомъ Пайнонсальми у ост. Хаусало, соединяется съ озеромъ Ройне-веси; на всемъ разстояніи отъ порога Апіа-коски до канала Кайвандо въ 18 вер. идетъ фарватеръ по глубинѣ отъ 2 до 6 сажень.

Каналъ Кайвандо прорытъ съ цѣлью понизить уровень воды озера Ленгельме-веси, которое чрезъ это и упало на 6 ф.; прежде воды изъ озера Пелькене чрезъ большой проливъ Ихари текли въ озеро Ленгельме-веси, которое чрезъ бывшій порогъ Сарса изливалось въ озеро Ройневеси, но въ концѣ XVI столѣтія озеро Пелькене прорвалось чрезъ решеекъ, отдѣляющій его отъ Маллас-веси, шириною въ 2 версты, и образовало рѣчку Костія; слѣдствіемъ этого, весьма замѣчательнаго событія, было такое пониженіе уровня воды въ озерѣ Пелькене, что воды озера Ленгельме-веси направились чрезъ Ихари, такъ какъ уровень его ниже бывшаго порога Сарса, и тѣмъ образовали порогъ Ихаринкоски (вышиною въ 6 ф.) на мѣстѣ бывшаго пролива Ихари; порогъ же Сарса высохъ. Но прорытіемъ канала Кайвандо (въ 1840 годахъ) озеро Ленгельме-веси на 6 ф. понизилось. Порогъ Ихаринкоски совершенно исчезъ, оставя бывшія тамъ мельницы на сушѣ и сообщеніе Ленгельме-веси съ озеромъ Пелькене прекратилось. Каналъ Кайвандо шириною 13 саж. имѣетъ до 4 сажень глубины и высокіе берега; чрезъ него проходитъ главная дорога между городами Тамерфорсомъ и Тавастгусомъ по мосту длиною въ 27 саж.; теченіе въ каналѣ

бываетъ и въ то и другое озеро, иногда весьма сильное и зависить отъ вѣтровъ.

Озеро Ленгельме-веси, простираясь отъ канала Кайвондо до д. Ленгипохья, имѣетъ въ длину 60 верстъ и шириною до 5 верс., а съ заливами Энонсельке и Паппианъ-сельке до 20 верстъ, расположено какъ и предъидущія озера восточной части системы на 289 ф. выше поверхности моря, и въ южной своей части чрезъ рѣчку Векше (на которой порогъ 9 ф. вышины) принимаетъ въ себя озеро Веси-ярви. Фарватеръ по озеру Ленгельме-веси сначала идетъ отъ канала Кайвондо по глубинѣ отъ 3 до 15 саж., но въ проливѣ Вилликасалми не болѣе 6 ф., проходя у этого пролива надо держаться восточнаго берега. Далѣе по озеру глубина увеличивается до 17 саж., но въ проливѣ Ристисалми всего 10 ф. воды (и въ этомъ мѣстѣ слѣдуетъ держаться западнаго берега). Къ сѣверу фарватеръ идетъ по глубинѣ отъ 3 до 14 саж. чрезъ глубокий проливъ Пайюлуотонъ-салми, въ которомъ глубина становится 6 саж. и продолжается по W сторону острова Исо-Лехтиненъ, но подходя къ Таласъ-сари на короткое разстояніе уменьшается до 7 ф., послѣ чего опять доходить до 7 саж.; далѣе фарватеръ направляется по западную сторону о. Куоресало проливомъ Ренни-салми; это есть самое мелкое мѣсто, по которому идетъ фарватеръ на озеро Ленгельме-веси; тамъ на разстояніи 200 саж. не болѣе 4 ф. глубины, но грунтъ здѣсь мягкій иль лежитъ слоємъ еще на три фут. У входа и выхода въ проливъ глубина 7 и 8 ф. Въ проливѣ Куоресалми по восточную сторону острова того же имени не болѣе 2 футъ воды.

Выше пролива Коппаласалми, сѣверная часть озера Ленгельме-веси называется Коліонсельке. Отъ Ренни-салми, фарватеръ идетъ чрезъ проливъ Коппала, глубиною до 7 и шириною 235 саж.; чрезъ проливъ этотъ ходитъ паромъ, поднимающій три однокояныхъ воза, и пролегаеть дорога между кирками Оривеси и Эре-ярви. По плесу Коліонсельке фарватеръ идетъ по глубинѣ отъ 4 до 14 саж. до пр. Питаласалми въ которомъ наименьшая глубина 7 ф.; сѣвернѣе

его глубина доходить даже до 10 саж., но по западную сторону острова Куйвась-сари, на фарватерѣ только 6 ф. глубины; симъ и прекращаются отмели до самаго сѣвернаго плеса озера Ленгельме-веси и посему пространству глубина отъ 3 до 17 саж. до д. Ленгипохвя.

Третья или южная часть системы начинается въ кирхшпи-лѣ Лампись озеромъ Пеярви, возвышеннымъ надъ поверхностью моря на 306 ф. Въ это озеро съ сѣвера стекаются воды озера Савиярви и другихъ мелкихъ, потоковъ. Изъ южной части озера Пеярви воды протекаютъ въ S направленіи мимо церкви Коскисъ и Керкели и далѣе, образуя на пути пороги, проходятъ чрезъ озеро Хіетойс-ярви и заворачивая къ W спускаются по порогу Леппакоски въ озеро Кернала, котораго вышина надъ поверхностью моря 275 ф. Озеро Кернала отъ W стороны принимаетъ воды капеланства Ренго. Изъ Керналаярви потокъ водъ направляется къ сѣверозападу чрезъ рѣчку Уйтамо-іюки и озеро Воно мимо Тавастгуса, и далѣе проливами Міерола и Шерн-зундъ въ большое озеро Ванаявеси (275 ф. надъ моремъ). Рѣчка Уйтамо-іюки, отъ порога Леппакоски до озера Воно, извивается крутыми поворотами, и имѣетъ весьма узкіи, но довольно глубокии жолобъ, и въ настоящее время могутъ здѣсь ходить небольшія суда и лодки сидящія не болѣе 4 ф.; отъ теченія узкіи фарватеръ этотъ мѣняетъ съ каждой весной глубину и направленіе. Въ озерѣ Воно глубина отъ 2 до 3 саж.; дорога изъ Тавастгуса въ Гельсінгфорсъ проходитъ у мызы Хитисъ чрезъ мостъ длиною въ 35 саж. на рѣкѣ Уйтамоіюки, и сѣвернѣе станціи Туркхаута дорога прорѣзываетъ эти воды по мосту длиною въ 25 саж., и наконецъ у г. Тавастгуса, С. Петербургская дорога пересѣкаетъ р. Воноіюки по мосту длиною въ 45 саж. Сѣвернѣе г. Тавастгуса воды нѣсколько расширяются и извѣстны подъ именемъ Тавастгускаго плеса; глубина здѣсь 20 ф. до пролива Кирстуанъ-сальми, гдѣ не болѣе 11 ф. Далѣе слѣдуетъ плесъ Хаттула, который имѣетъ отъ 2¹/₂ до 5 саж. глубины до пролива Міерола, гдѣ глубина уменьшается до 3 и 4 ф.; длина сего пролива 120 саж. и въ узкомъ мѣстѣ ширина 20 саж.,

грунтъ—большіе каменья со щебнемъ; проливъ сеіи идетъ крутымъ колѣномъ, почему для фарватера удобнаго для плаванія судамъ, кромѣ углубленія надо еще прорыть прямой каналъ около 85 саж. длины. Черезъ мостъ въ 40 саж., устроенный на этомъ проливѣ, проходитъ дорога изъ Тавастгуса въ Тамерфорсъ. Отъ пролива Міерола до пролива Шернзундъ идетъ р. Леппасъ-о, глубиною отъ 10 ф. до 3 саж.; въ проливѣ Шернзундъ наименьшая глубина 7 ф., длина же его 250 саж. и ширина въ узкомъ мѣстѣ 22 ф. Ниже Шернзунда большое озеро Ванаявеси, которое вмѣстѣ съ Раутунъ-сельке, составляютъ 25 верстъ длины; глубина доходитъ до 20 саж. и вездѣ по фарватеру достаточна для плаванія. Въ сѣверной части Ванаявеси, отъ к. Сексмеки вдается заливъ того же имени до порога Валкіа-коски, по которому спускается озеро Малмас-веси; при описаніи сего послѣдняго было упомянуто объ узкомъ перешейкѣ, отдѣляющемъ его отъ озера Сексмеки; здѣсь остается только сказать, что проливъ ведущій къ малому заливу Соуконъ-лахти имѣетъ наименьшую глубину 10 ф. Плесь Раутунъ-сельке посредствомъ пролива Конгосальми, гдѣ глубина до 3 саж.; соединяется съ малымъ озеромъ Юмусъ-ярви, котораго глубина по фарватеру отъ 2 $\frac{1}{2}$ до 3 саж., это же озеро соединяется проливомъ при Толвила, глубиною до 4 саж., съ озеромъ Кортесъ-веси, которое наполнено каменьями и имѣетъ глубину большею частію около 10 ф. Изъ озера Кортесъ-веси воды направляются въ проливъ Лембойсь, гдѣ меньшая глубина 14 ф.; черезъ проливъ этотъ устроенъ мостъ въ 30 саж. длины, по которому и переходитъ дорога между кирками Лемпеле и Сексмеки; отъ пролива Лембойсь еще на нѣкоторое пространство до пролива Херрала глубина отъ 14 ф. до 4 саж. Проливъ Херрала шириною въ 55 саж., въ узкомъ мѣстѣ; глубина отъ 5 до 10 ф. на длинѣ 120 саж. и эта глубина идетъ извиристо между большими каменьями, грунтъ щебень. На 2 $\frac{1}{2}$ версты къ N отъ пролива Херрала простирается плесь Лойтимонъ-сельке, глубина по которому 10 ф. и мѣстами болѣе; за нимъ слѣдуетъ стремнина Ніемись, выш. 1 $\frac{1}{2}$

ф. съ весьма быстрымъ теченіемъ; длина ее 55 саж., и ширина въ узкомъ мѣстѣ 18 саж., глубина между камнями 6 ф., грунтъ весьма твердый; лодки здѣсь съ трудомъ выгребаютъ противъ теченія. Отъ стремнины Ниемись воды идутъ потокомъ къ порогу Куокола, дѣлая на пути крутые повороты. Порогъ Куоколакоски (выш. $9\frac{1}{2}$ ф.) имѣетъ въ длину 200 саж., шириною отъ 17 до 50 саж., грунтъ щебень и камень, глубина отъ 2 до 9 ф.; чрезъ порогъ имѣющій довольно прямое направленіе, выстроенъ мостъ длиною 30 саж., по которому идетъ дорога изъ Тавастгуса чрезъ Лемпеле къ г. Тамерфорсъ.

Ниже порога Куокалакоски лежитъ небольшой плесъ Куокаланъ-сельке; въ 2 верстахъ длины отъ этого порога и до пролива Хахкала, глубина отъ 8 ф. простирается до 7 саж.; проливъ Хахкала (глуб. 10 ф.) соединяетъ его съ другимъ большимъ плесомъ Тоутоненъ-сельке, имѣющимъ 7 в. длины, до пролива Танти-сальми; глубина плеса отъ 2 до 7 саж. Изъ южной части озера Таутоненъ-сельке на 8 вер. простирается рядъ малыхъ плесовъ соединенныхъ между собою узкими проливами, въ которыхъ наименьшая глубина 4 ф. Въ 5 вер. южнѣе кирки Лемпеле видны слѣды канала Рикала, начатаго въ 1780 году, но и до сихъ поръ не оконченаго; прорытіемъ канала этого имѣлось въ виду соединить озеро Кортесъ-ярви съ плесомъ Саунаанъ-сельке и тогда порогъ Куокала, стремнина Ниемись и мелкій прол. Харрала были бы обойдены. Длина канала 2 вер. и наиболѣе возвышенное мѣсто 20 ф. надъ Кортесъ-Ярви. Въ 1857 г. осенью приступлено было къ спуску водъ между порогами Леппакоски и Куокала, что давно уже казалось весьма важнымъ, тѣмъ, что при спускѣ этого порога увеличивается приращеніе луговъ, которое и при 5 ф. пониженіи уровня водъ составилось бы 10 000 тунландовъ (почти 1 геогр. кв. миль). Предположено въ порогѣ Куокала прорыть каналъ въ 120 ф. шириною и выше порога, всѣ мелкія мѣста и узкости, какъ то: Ниемись, Лойтимонсельке, Херала, Кортесъ-веси Шернзундъ, Леппастъ-о, Міерола и Кирстула-сальми настолько

углубить и расширить, чтобы вмѣстѣ со спускомъ озеръ достигнуть водянаго сообщенія между Тавастгусомъ и Тамерфорсомъ,—хотя для судовъ сидящихъ до 2 или 3 ф.

Изъ озера Тоутоненъ-сельке воды направляются проливомъ Кіеримопассъ въ плесы Сейянъ и Пальхонъ-сельке (9 вер. длины до острова Хирси-сари); глубина по фарватеру отъ 3 до 8 саж. и наконецъ онѣ переходятъ въ плесъ Сорванъ-сельке (длина 8 вер. до острова Нокія-сари); глубина по фарватеру отъ 2 до 7 саж. Въ плесахъ Пальхонъ-сельке и Сорванъ-сельке вдаются въ W берегъ большіе заливы. Проливомъ Сотка-сальми воды изъ Сорванъ-сельке переливаются въ озеро Пюхе-Ярви. Проливъ Сотка-сальми на сѣверной сторонѣ острова Нокія-сари имѣетъ 90 саж. длины, и 10 саж. ширины, глубина отъ 2 до 4 саж., но восточная часть пролива наполнена камнями, промежъ коихъ отъ 1 до 7 ф. воды; камни эти, не допуская водѣ свободнаго протока, производятъ мѣстами сильное теченіе. По южную сторону острова Нокія-сари, прорыть каналъ малый Кайвандо (въ 170 саж. длины и 6 саж. ширины, глубина его отъ 1 до 2 ф.) съ цѣлю сократить путь лодкамъ, которыя прежде должны были огибать съ сѣверной стороны остр. Нокія-сари. Черезъ каналъ малой Кайвандо и проливъ Сотка-сальми лодки выгребаютъ свободно. Озеро Пюхе-Ярви между городомъ Тамерфорсомъ и проливомъ Сотка-сальми (до 18 вер. длины и отъ 3 до 26 саж. глуб.), принимаетъ чрезъ порогъ Тамерфорсъ сѣверную часть системы водъ рѣки Кумо и чрезъ проливъ Сотка и каналъ Кайвандо восточную и южную части этой системы. Пюхе-Ярви расположенное надъ моремъ на 264 ф. у порога Нокія или Еммеоски изливается чрезъ рѣку Кумо въ Ботнической заливъ. Какъ уже выше сказано, рѣка Кумо беретъ свое начало изъ озера Пюхе-Ярви и непосредственно образуетъ высокіе пороги Нокія (вышина 78 ф.), протекаетъ въ SW направленіи на 60 верстъ по кирхшилямъ Биркала, Карку, Тюрвисъ и Виттисъ, гдѣ въ 3 верстахъ сѣвернѣе кирки дѣлаетъ крутой поворотъ къ NW, протекаетъ по кирхшилямъ Кумо и Ульфсбю и пройдя по сему направленію око-

до 80 верстъ, у г. Бьернеборга или въ строгомъ смыслѣ еще верстахъ въ 15 ниже его, изливается въ Ботнической заливъ пятыю рукавами. Въ отношеніи судоходства, рѣка Кумо подраздѣляется на три части: 1-я, начинаясь ниже порога Нокія, простирается на 30 верстъ до моста Ваммаскоски; на этомъ разстояніи плаваніе доступно для всякаго рода лодокъ до 4 ф. сидящихъ. 2 часть отъ моста Ваммаскоски и до послѣдняго порога, Саксанкорва; на протяженіи этомъ составляющемъ 90 вер. рѣка обременена порогами числомъ не менѣ сорока, хотя на картѣ показаны имена и высота однѣхъ лишь главныхъ. Исключая части рѣки въ кирхшпилѣ Виттисъ, гдѣ между порогами Кивиніеми и Скиттише на 15 верстъ свободно могутъ ходить лодки, остальное пространство можно считать не имѣющимъ водянаго сообщенія, хотя по большей части пороговъ въ особенности при высокой водѣ, спускаются на малыхъ лодкахъ и между порогами почти вездѣ имѣются лодки для рыбной ловли. Пороги въ рѣкѣ Кумо не похожи на другіе въ этой системѣ; еще порогъ Нокія можетъ быть причисленъ къ разряду крутыхъ, рѣка здѣсь глубоко врѣзалась — въ чемъ свидѣлствуютъ весьма высокіе и крутые берега его; но, начиная отъ порога Ваммаскоски, рѣка Кумо протекаетъ по совершенно ровной мѣстности, постепенно склоняющейся къ Ботническому заливу, и всѣ пороги идутъ весьма отлого; этому обстоятельству надобно приписать, что до сихъ поръ, кромѣ мучныхъ мельницъ и одной пильной мельницы въ порогѣ Потила или Кольси (имѣющемъ $5\frac{1}{2}$ ф. паденія), не устроено въ рѣкѣ Кумо никакихъ фабричныхъ заведеній, — и собственно потому что водопроводные каналы должны бы были быть слишкомъ большой длины, какъ на примѣръ пильная у Кольси имѣетъ каналъ въ 200 саж. длиною, прокопанный чрезъ мысъ. Единственную выгоду отъ пороговъ въ рѣкѣ составляетъ значительный рыбный промыселъ, въ особенности лососки и сига. Канализированіе потребовало бы милліоновъ денегъ, а между тѣмъ каналы свободны отъ льда не болѣе $5\frac{1}{2}$ мѣсяцевъ. 3-я часть заключается между порогомъ Саксанкорва

и Біернеборгомъ; въ рѣкѣ саженная глубина, но отъ Біернеборга рѣка Кумо разливается на 5 рукавовъ и въ наиболѣе углубленномъ изъ нихъ, такъ называемомъ Лоць-Одранъ, не болѣе какъ отъ 4 до 5 ф.

По первой или верхней части рѣки выше порога Нокія (вышин. въ 78 ф.), гдѣ еще теченіе весьма слабо, ходитъ плотъ поднимающій до 3 воевъ вдругъ; плохо поддерживаемая дорога идетъ вдоль южнаго берега порога Нокія. Въ 3 верст. отъ начала порога прекращается его паденіе и рѣка Кумо на 3 версты еще, идетъ довольно узкимъ и умѣреннымъ теченіемъ, а потомъ расширяется до 2 и 3 верстъ, почему въ этомъ мѣстѣ она носитъ названіе озера Куловеси. Озеро это чрезъ порогъ Шуро (выш. 7 ф.) принимаетъ четвертую часть системы рѣки Кумо. Эта часть системы беретъ свое начало въ капеланствѣ Паркано отъ небольшого озера Кангаріярви, а оттуда идетъ малымъ ручейкомъ въ озеро Паркано-ярви и отъ сего послѣдняго чрезъ ручей, въ наибольшее озеро этой части системы, Икальсь-ярви; южная часть сего озера въ кирхшилѣ Кюро носитъ названіе Кюрось-ярви. Озеро Икальсь-ярви отъ W принимаетъ воды капеланства Канганпе. Икальсь и Кюрось-ярви расположены 283 ф. надъ поверхностью моря, и изливаютъ свои воды въ озеро Кирконь-ярви небольшимъ ручейкомъ образующимъ въ самомъ началѣ величественные пороги Кюроскоски (90 ф. вышины). Пороги эти своимъ крутымъ паденіемъ и живописно дикою природою поражаютъ путешественника. Далѣе воды этой системы идутъ отъ озера Кирконь-ярви въ озеро Махнала-ярви, а сіе послѣднее еще принимаетъ въ себя отъ сѣвера небольшой рукавъ изъ капеланства Виліакала. У кирки Кюро дорога изъ Кристинштадта въ Тамерфорсъ переходитъ эту часть системы по мосту длиною 27 сажень. Озеро Махнала-ярви наконецъ изливается въ озеро Куловеси, т. е. въ рѣку Кумо, порогомъ Шурокоски (7 ф. вышиною), ниже порога идетъ дорога изъ Або въ Тамерфорсъ чрезъ мостъ длиною въ 30 саж. Озеро Куловеси переходитъ въ озеро Раута-веси проли-

вами Уйтмосальми и Кіюрала. Отъ Нокія до Ваммаскоски глубина отъ 2 до 18 сажень, исключая упомянутыхъ проливовъ, въ которыхъ путь нѣсколько извилистъ и глубина между камнями до 6 ф. У порога Ваммаскоски дорога изъ Або въ Тамерфорсъ переходитъ по мосту длиною въ 90 сажень.

Отъ порога Ваммаскоски до порога Тюрвисъ на 3 вер. рѣка Кумо имѣетъ въ ширинѣ 2 верст. и плесъ этотъ носитъ названіе Ліековеси; но отъ порога Тюрвисъ ширина рѣки отъ 50 до 150 саж. Въ кирхшпилахъ Тюрвисъ, Виттисъ, рѣка Кумо имѣетъ весьма низменные берега и часто весеннимъ и осеннимъ разливомъ, когда вода подымается на 6 ф., причиняетъ большія потери. Большая часть пороговъ на этомъ пространствѣ расчищены для болѣе свободнаго протока воды; въ 1807 году война прекратила уже начатое прорытіе канала Кумо между мѣстечкомъ Ронкаизъ малаго озера Райяла-ярви, и деревню Илларо, нѣсколько восточнѣе кирки Кумо; каналъ этотъ обошелъ бы 11 пороговъ и предназначался осушить болотистыя окрестности рѣки; но послѣ дознано, что свойство грунта, по тому направлению гдѣ каналъ прорыть, допустило бы массѣ воды промыть поля и угодья, чѣмъ причинилось бы жителямъ гораздо больше вреда, чѣмъ пользы. Еще рѣка Кумо принимаетъ съ сѣвера воды капеланствъ: Суоденіеми и Кауватца, начинающіяся у кирки Канганпе и протекающія на 70 верстъ, послѣ чего изливаются въ рѣку Кумо близъ кирки Кауватца.

Пятую или южную часть системы непосредственныхъ притоковъ къ рѣкѣ Кумо, составляютъ рѣки Лайміюки и Пунгалайтію; первая беретъ свое начало нѣсколько восточнѣе озера Пюхя-ярви въ кирхшилѣ Таммела и протекаетъ чрезъ это озеро мимо церкви Таммела, Юкіойсъ, Бертула, Лойміюки, Аласторо, Вамбола и Виттисъ, гдѣ наконецъ впадаетъ въ р. Кумо, протекши всего 110 верстъ; рѣка Лойміюки мѣстами до 100 саж. ширины и довольно глубока, но часто

встрѣчающіяся отмели дѣлаютъ ее судоходною только для лодокъ и то не вездѣ.

Рѣчка Пунгалайтіо начинается версть 10 западнѣе кирки Урдіало, протекаетъ мимо кирки Пунгалайтіо и послѣ 35 верстнаго пути, у кирки Виттисъ соединяется съ рѣкою Лой-міоки.

Отъ порога Саксанкорва до города Біернеборга, ширина рѣка Кумо измѣняется между 50 и 100 саженьями, съ глубиною мѣстами до 7 саж. и по всему протяженію судоходна, однако здѣсь не ходятъ суда сидящія болѣе 4 ф., потому что Лоць-одранъ—самый глубокий изъ пяти рукавовъ, которыми рѣка изливается въ море, имѣетъ всего отъ 4 до 5 ф. воды; остальные рукава: Кимбаодранъ, Лохна-одранъ, Индере-одранъ—еще мельче; у города Біернеборга дорога изъ Або въ Вазу переходитъ мостъ на понтонахъ или плашкоутахъ, длиною въ 65 саж.

Вдоль южнаго берега рѣки Кумо идетъ почтовая дорога до кирки Виттисъ, а по сѣверному берегу проселочная дорога прекращающаяся противъ кирки Кумо. Между сими дорогами учреждены перевозки: у Хайстила, гдѣ плотъ поднимаетъ 3 воза; у Кархуніеми, гдѣ два плашкоута поднимаютъ по 3 воза каждый и у Теукула гдѣ на плашкоутѣ подымающемъ 3 воза переѣзжаютъ на W берегъ рѣки.

Изъ всего сказаннаго о восточной части системы видно, что озера Ленгельмевеси, Ройне, Малмась-веси, Пелькене, Пинделе-веси, Ильмоланъ-сельке, Хаухо, Исо и Вэхэройне до порога Вихавуоси имѣютъ одинъ уровень воды, что по направленію водъ составляетъ около 120 вер. (озеро Пелькене расположенное въ сторонѣ отъ другихъ, не принято въ этотъ счетъ); на семь разстояніи въ настоящее время существуетъ непрерывное лодочное сообщеніе, но только малыми не нагруженными лодками, т. е. менѣе 1 ф., сидящими; болѣе же углубленные могутъ только, при высокой водѣ, пройти чрезъ рѣчку Костія и стремнину Кюлле, у которыхъ въ малую воду путь загражденъ отмелью; а суда около 50 ф. длины и не болѣе 3 ф. въ углубленіи не

встрѣчаютъ препятствія на всемъ пути между деревнею Ленгипохья (въ сѣверной части озера Ленгельме-веси) и стремниною Кюлле, если не считать таковымъ мостъ чрезъ проливъ Хархала. Отъ порога Вихавуоси по озерамъ Куккія и Куохіярви до порога Пораскоски также есть лодочное сообщеніе, и еслибъ не стремнина Вирдойсь, то лодки могли бы здѣсь пройти съ тремя футами глубины; но у Вирдойса менѣе одного фута воды. Если же углубить стремнину Кюлле, разчистить и выпрямить фарватеръ въ узкости къ сѣверу отъ пролива Альветула, углубить: проливы Вуольте и Руминь-сальми, порогъ Вихавуоси, проливъ у моста Вирдойсь, стремнину Вирдойсь и рѣчку Куохіюки, тогда откроется свободное сообщеніе между порогомъ Пораскоски и д. Ленгипохья, на разстояніи около 150 вер. Выше порога Пораскоски встрѣчается рядъ пороговъ и промежъ нихъ мелкія малыя озера окруженныя болотами, которыя весьма способствуютъ къ такъ называемымъ желѣзнымъ ночамъ (*), столь страшнымъ для земледѣльца, почему существенные вопросы для жителей того края состоятъ въ томъ, чтобъ избавиться отъ вреднаго вліянія болотъ, чрезъ ихъ осушеніе, а потомъ въ улучшенію коммуникаціи.

Южная часть системы отъ порога Леппакоски до Тамерфорса имѣетъ только одинъ пунктъ—порогъ Куокала, который прерываетъ лодочное сообщеніе; но теперь порогъ сей уже на столько очищенъ отъ каменьевъ, что лодки могутъ по немъ спускаться. Какъ выше упомянуто, работы въ настоящее время производятся въ этихъ водахъ, съ цѣлію устроить непрерывное сообщеніе на судахъ между городами Тамерфорсомъ и Тавастгусомъ.

Собственно рѣка Кумо возвышается, отъ устья до озера Пюхя-ярви, на 264 ф.; слѣдовательно водяное сообщеніе по ней устроить не легко; но разчистка пороговъ для сплавки лѣса можетъ быть не стоила бы слишкомъ дорого. Сѣвер-

(*) Такъ называются ночи, среди лѣта, при температурѣ ниже 0°, что обыкновенно случается въ то время, когда рожь въ цвѣту.

ный протокъ изъ озера Икалисъ-ярви не представляетъ никакой важности относительно водянаго сообщенія, потому что если бы порогъ Кюроскоски (въ 90 ф. выш.) и не препятствовалъ бы сообщенію, такъ оно у рѣки Кумо все-таки прекратится.

Изъ всѣхъ водъ этой системы, озеро Несіярви единственное, на которомъ существуютъ парусныя суда (если не считать таковымъ суденышко на оз. Этсери для доставки руды къ желѣзному заводу); въ 1858 году ихъ было 8; между ними заслуживала вниманія только одна шкуна, которая дѣлала первую кампанію въ тотъ годъ; она прочно устроена и беретъ около 120 саж. двухъ-поленныхъ дровъ или 1000 кулей муки; остальные суда въ прошедшую осень погибли во время сильной бури. Они не могли ходить болѣе какъ на 40 в. къ сѣверу отъ Тамерфорса, т. е. до пролива Левіасальми ниже шлюза Мурола. Лодочное же сообщеніе свободно между киркою Вирдойсь или порогомъ Херайсъ и Тамерфорсомъ.

Употребляемыя въ этихъ водахъ лодки заслуживаютъ нѣкотораго вниманія: онѣ всѣ выстроены безъ кия, узкія, невысокія, длинныя, и весьма легки на ходу; малыя изъ нихъ, т. е. въ двѣ пары весель, выстроены изъ пяти досокъ; а съ тремя парами весель и до двадцати паръ, большею частію строятся изъ семи досокъ, по три на каждомъ борту (*); лодки съ 14 парами весель — до 70 ф. длины и 7 ф. ширины, весла отъ 12 до 14 ф. съ плоскими трехъ-угольными лопастями;—на этихъ большихъ лодкахъ жители отправляются въ церковь; лодки въ 14 паръ весель вмѣщаютъ до 60 человекъ, при этомъ обыкновенно садятся по двое на весло, и какъ такихъ лодокъ собирается много, то онѣ стараются обогнать другъ друга весьма частою греблею, и можно сказать, что онѣ какъ бы бьютъ лопастью по водѣ, а не гребутъ,—скорость въ то время изумительна и доходитъ

(*) Мачтовое дерево распиливается на семь досокъ, изъ которыхъ строятъ лодку.

до 15 верс. въ часъ, Само собою, что такая быстрота болѣе часа продолжаться не можетъ.

Оканчивая описаніе этой системы водъ, упомянемъ объ озерахъ, въ которыхъ добывается желѣзная руда; всѣ они находятся въ сѣверной части системы и суть слѣдующія: Касилянъ-сельке и Пихлая-веси, потомъ Лакосельке Руокосенъ-сельке, Тарьяне, Виронсельке, Урасенъ-сельке, Юрке, Хангярви и Этсери; въ остальныхъ озерахъ той же системы хотя и находится руда, но въ маломъ количествѣ. Въ упомянутыхъ нами озерахъ руда расположена слоями отъ 2 до 4 дюймовъ толщиною, но весьма разбросана, почему трудно одному заводу пользоваться ею, по неимѣнію непрерывнаго водянаго сообщенія. Вода въ озерахъ пресная и годна для питья. Извести, этотъ край совершенно не имѣетъ; лѣсомъ же изобилуетъ, въ особенности сѣвернѣе Мурола, въ капеланствахъ Вирдойсъ, Этсери и Куоревеси и въ кирхшпиляхъ Кеуру и Руовеси, но сбытъ онаго затруднителенъ по недостатку сообщенія.

Въ заключеніе прибавимъ, что въ описываемой нами системѣ пространство снятое мензулою составляетъ 1300 верствъ вдоль берега, а промѣръ произведенъ на пространство 407 кв. верствъ.

На пространствѣ отъ г. Тамерфорса къ сѣверу до Муста-лакса и до пролива Тинисъ - немень - сальми произведена морская съемка; масштабъ принятый при этомъ заключалъ 300 саж. въ 1 д. Отъ пролива Тинисъ-немень-сальми до Филипула и въ другихъ мѣстахъ, по узкости и мелководію, масштабъ увеличенъ до 60 и даже до 50 саж. въ 1 д. Къ югу отъ г. Тамерфорса, который можно считать центральнымъ пунктомъ этой системы, до порога Куокала масштабъ, при производствѣ съемки въ этомъ мѣстѣ, принятъ 250 саж. въ 1 д. Далѣе же къ югу съемка не произведена, по причинѣ начатаго уже спуска водъ у порога Куокала, отчего уровень озеръ отъ этого мѣста до г. Тавастгуса, значительно понизится.

Лейтенантъ Егершельдъ.

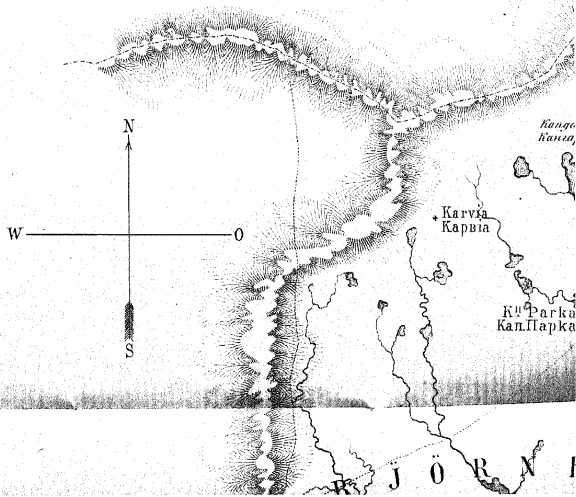
КАРТА

ВОДЯНОЙ СИСТЕМЫ

РЪКИ КУМО.

Надписи синюю краскою, означают имена пороговъ и высоту ихъ въ Шведскихъ футъ.

Цыфры на озерахъ, означаютъ высоту ихъ горизонта надъ Финскими заливами.



ОЧЕРКЪ ИСТОРИИ СУДОВЪ РУССКАГО ФЛОТА.*(продолженіе.)*

«**Антоній**», пятидесяти - пушечный корабль купленный въ Гамбургѣ (*). Наумъ Акимовичъ Сенявинъ отправленный для принятія и прохода въ наши порта вновь купленныхъ кораблей,—по прибытіи своемъ въ Копенгагенъ и принятіи находившихся уже тамъ двухъ кораблей: «Рандольфъ» и «Есперансъ», доносилъ Государю (въ Октябрѣ 1712 г.):

«Изъ Гамбурга писали къ намъ, что корабль оттуда пошелъ, только еще по сіе число сюда не бывалъ».

Позднее прибытіе корабля «Антоній» заставило Н. А. Сенявина зимовать въ Копенгагенѣ, и только весною слѣдующаго 1713 года онъ прибылъ въ Россію; вслѣдъ за тѣмъ корабль «Антоній» поступивъ подъ команду капитана фонъ Верта, плавалъ въ эскадрѣ. Государь, найдя этотъ корабль вѣтхимъ, писалъ 23 Сентября 1713 года корабельному мастеру Наю, чтобъ онъ осмотрѣлъ вновь купленные корабли и что нужно передѣлать; между прочимъ про корабль «Антоній» Государь писалъ слѣдующее.

«Корабль «Антоній» по осмотру весьма гнилъ и съ нуждою «8 фунтовья (орудія) въ исподи и 3 фунтовья на верху «носить можетъ, а передѣлывать болѣе станеть, нежели новый «дѣлать, того ради безубыточнѣе оный, по нашему мнѣнію, «на брандеръ употребить».

Чтобы обличить обманъ иностранныхъ агентовъ, заку-

(*) А. Шишковъ въ спискѣ флота, Ч. 1, стр. 31, приобрѣтеніе этого корабля относить къ 1713 г. и говоритъ что онъ купленъ въ Англии. Изъ журналовъ же Н. А. Сенявина видно, что корабль Свѣтъ-Антоній прибылъ изъ Гамбурга 28 Ноября 1712 г. въ Копенгагенъ.

павшихъ за границую для нашего флота корабля, Государь писалъ ревельскому капитану надъ портомъ, фонъ Генту, отъ 25 Января 1715 года:

«Когда прїѣдетъ къ вамъ въ Ревель г. Гизъ, тогда у корабля Антонія съ одной стороны подъ баргоутомъ отнимите одну доску и покажите ему всѣ гнилости того корабля и «потомъ паки задѣлайте».

Послѣдствія этого осмотра однако неизвѣстны и корабль «Антоній» въ томъ же 1715 году плавалъ со флотомъ, состоя въ кордебаталии. Въ кампанію слѣдующаго 1716 года, извѣстную всѣмъ по командованію Петромъ Великимъ четырьмя соединенными флотами, корабль «Антоній», подъ командою капитана Трезеля, также находился въ составѣ флота. По возвращеніи флота, въ Октябрѣ, изъ Копенгагена, корабль «Антоній» въ числѣ прочихъ остался на зимовку въ Ревелѣ.

Этотъ корабль, кромѣ своей вѣтхости, не могъ долго служить въ нашемъ флотѣ и по другой причинѣ. Сильною бурей розломало въ Ревелѣ новую гавань и повредило многіе корабли, въ томъ числѣ и «Антоній». Вотъ что писалъ объ этомъ событіи князь Меншиковъ Государю, 19 Ноября 1716 г., въ Голландію:

«За помощію Божіею здѣсь во всѣмъ благополучно; только «зѣло студено, Нѣва стала 16-го числа сего мѣсяца въ 11 часу «пополудни; а предъ тѣмъ былъ жестокой штормъ, который «намъ при Ревелѣ не малой убытокъ учинилъ; а имянно: «новую гавань всю разорило и два корабля «Фортуна» и «Анто- «ній» объ мель разбило; какъ о томъ изволите усмотрѣть изъ «Сиверсова письма и плана. И когда такъ воля Божеская благо- «волила, то и мы сему элементу противиться не можемъ».

Далѣе князь Меншиковъ въ этомъ письмѣ въ утѣшеніе Государю приводитъ въ примѣръ погибель непобѣдимой армады:

«Случай одного Короля Гишпанскаго, который увѣдавъ, «что съ 300 кораблями его штормомъ разбило, такой отвѣтъ «учинилъ: я де отправилъ оный флотъ противъ непріятеля; «а не противъ Бога и Элемента; и тако уже того не воз-

«вратить; но какъ возможно надлежитъ стараться нынѣшнею «зимою ту гавань построить».

На это письмо Петръ I прислалъ Меншикову слѣдующіи отвѣтъ, отъ 21 Декабря того же 1716 года, изъ Амстердама:

«Сего часу получа письмо ваше, отвѣтствую что при Ревелѣ «учинилось, зѣло сожалѣю, а паче о томъ для чего такъ «снужное дѣло, а не крѣпко, и ящики полны не насыпаны «(какъ самъ пишешь), ибо крайнеебѣ бѣдство было, ежелибѣ «Флотъ пропалъ. И дай Боже, чтобъ болѣе не было; а изъ «сихъ двухъ кораблей развѣ о «Фортунѣ» пожалѣть, а «Анто- «внїи» ничего. А что пишете слово примѣръ Короля Гиппан- «скаго, то правда; только вы забыли написать конецъ его «рѣчи: что имѣю еще флотъ въ сундукахъ».

«Лассосеръ», шести-пушечный гукоръ, купленный въ 1715 году, но неизвѣстно гдѣ и за сколько. Въ кампанію 1716 года имъ командовалъ лейтенантъ Скворцовъ. Слѣдуя съ гребнымъ флотомъ своимъ къ Копенгагену, Государь находился на этомъ гукорѣ. Вообще служба этого судна мало извѣстна. Послѣдующія кампаніи, до 1721 года, «Лассосеръ» былъ въ отдѣльномъ крейсерствѣ у Курляндскихъ береговъ, подъ командою капитана Вильбоа.

О плаваніи гукора въ одномъ изъ этихъ годовъ начальствовавшій эскадрою капитанъ Вильбоа упоминаетъ въ донесеніи своемъ отъ 14 Октября 1718 года:

«Доношу Вашему Величеству: что «Лассосеръ» и шнява «Крюйсъ» пришли къ Ревелю Октября 13 дня; а стояли они «у Дагеръ-Орта и скудно у нихъ провіанту и воды, а какъ «примутъ провіантъ и ежели Богъ дастъ способной вѣтръ, «то я тотчасъ пойду въ путь свой».

Въ кампанію 1721 года гукоръ подъ командою лейтенанта Дорошенко плавалъ со флотомъ. Дальнѣйшихъ свѣдѣній о немъ не сохранилось.

Леферъ шестидесяти-двухъ пушечный корабль, (*) куплен-

(*) В. Берхъ, въ Жизн. Перв. Рос. Ад. ч. 1 стр. 201, опредѣляетъ его шестидесяти-шести пушечнымъ; а А. Шишковъ семидесяти

ный въ Англіи. Размѣры его были: длина 157 футъ 1 дюймъ; ширина 44 фута $2\frac{1}{2}$ дюйма; глубина 17 футъ $11\frac{1}{2}$ дюймъ. Замѣчательно, что изъ всѣхъ приемышей, корабль «Лефермъ» былъ любимѣйшимъ кораблемъ Петра; но о приобрѣтеніи его не сохранилось никакой переписки; первое извѣстіе о немъ мы встрѣчаемъ въ двухъ письмахъ Ѳ. Салтыкова извѣщавшаго Государя отъ 22 Декабря 1713 года и 9 Апрѣля 1714 г. что корабль «Лефермъ» вмѣстѣ съ другими, купленными, — «Армондъ», «Арондель» и «Фортуна», «уже давно отправились въ путь свой до Ревеля и чаю что оныя и пришли до выше-помянутаго порта».

Изъ исторіи другихъ кораблей слѣдовавшихъ вмѣстѣ съ кораблемъ «Лефермъ», мы увидимъ, что въ ожиданіи ихъ, а равно и для принятія отъ англійскихъ капитановъ, препровождавшихъ ихъ весною 1714 года, Государемъ былъ посланъ въ Ревель Наумъ Акимовичъ Сенявинъ. Три изъ нихъ благополучно достигли назначеннаго порта, а «Лефермъ» сталъ на мель близъ Пернова. Государь, еще не зная объ этомъ приключеніи съ кораблемъ «Лефермъ», писалъ Н. А. Сенявину отъ 17 Апрѣля того же 1714 года:

«Также спросите англійскихъ офицеровъ, которые на тѣхъ «корабляхъ пріѣхали, про корабль «Лефермъ», который изъ Англіи къ Ревелю отпущенъ, гдѣ онъ нынѣ обрѣтается.»

Забываясь въ то же время еще объ одномъ неявившемся кораблѣ «Перль», чтобы они не попали въ руки непріятелю, Государь предполагалъ, что они гдѣ либо укрываются или вернулись въ Копенгагенъ, чтобы придти къ мѣсту назначенія съ могущимъ случиться конвоемъ; по этому случаю Государь писалъ князю Куракину отъ 8 Іюня 1714 года:

«Которые два корабля отправлены были отъ Федора Салтыкова къ Ревелю, а именно: «Лефермъ» и «Перла» ежели поворотятся къ Копенгагену, то ихъ равнымъ же образомъ какъ и прочіе, о которыхъ выше писано, примите у капиш. (см. Списокъ кораблей стр. 79); кромѣ того Шишковъ относить время его приобрѣтенія къ 1714 году т. е. когда онъ пришелъ, а не ко времени его погрузки.

тановъ нмянно съ росписками за ихъ руками, что какихъ на нихъ будетъ такелажей и прочихъ припасовъ, и поставте ихъ такожь въ гавань. А объ отдачѣ тѣхъ кораблей къ капитанамъ письмо посылается при семъ отъ ихъ корреспондента, и когда они къ вамъ придутъ, тогда то письмо ему отдай.»

Корабль «Перль» дѣйствительно вернулся къ Копенгагену, но «Лефермъ» къ удовольствію Государя гсکورѣ явился.—Это былъ единственный изъ покупныхъ кораблей, который во всемъ понравился Государю.

Видя увеличеніе своего флота Царь очень радовался; по приходѣ своемъ на кораблѣ «Екатерина» въ Ревель, Государь 12 Іюня 1714 года отправилъ къ князю Меншикову радостное письмо, въ которомъ выразилъ похвалу кораблю «Лефермъ» и нѣкоторыя надежды на будущіе успѣхи своего флота:

«Объявляемъ вамъ: что вчерашняго дня пришли сюда со всѣмъ флотомъ, слава Богу, въ добромъ здоровьи; а передъ нашимъ приходомъ за три дни, пришли сюда «Самсонъ» и Лефермъ»; правда что «Лефермъ» такой хорошій и великій корабль, что и дома лучше нельзя сдѣлать, почитай и теперь съ помощію Божію прибыло къ намъ 6 кораблей, 7-й «Перло» въ нашихъ же рукахъ; дай Боже милость свою, пытаться можно.»

Похвалы кораблю «Лефермъ» выражены Государемъ и во многихъ другихъ его письмахъ разнымъ лицамъ, но все-го чаще Государь приводилъ его въ примѣръ своимъ агентамъ при покупкѣ другихъ кораблей.—Въ одномъ изъ таковыхъ писемъ объясняется, что корабль этотъ былъ нѣкогда французскимъ приватиромъ и взятъ Англичанами въ плѣнъ.

Въ кампанію 1715 года корабль «Лефермъ» находился въ кордебаталии флота; на немъ имѣлъ свое пребываніе Генераль — Адмираль графъ Апраксинъ; при слѣдованіи флота къ Ревелю корабль «Лефермъ» и еще другой, «Викторія», какъ увидимъ далѣе, приткнулись къ мели; по сему случаю Генераль-Адмираль доносилъ Государю отъ 18 Іюня 1715 года:

«Вчерашняго числа идучи за Вами на парусахъ въ 8 часу, два корабля стали на мель: «Лефермъ» противъ Наргина, а «Викторія» немного прошедь. И хотя сколько возмогли трудились на своемъ корабль, не давъ покою чрезъ всю ночь, чтобъ оной съ мели снять; однакожь мало подался—и оставился. При отпускѣ сего письма у кормы на 21 футѣ безъ четверти, а у носу на 18½ футахъ, и чаемъ съ Божіею помощію снять безъ поврежденія.—Такожь и въ снятіи корабля «Викторіи» приказалъ вспомогать капитану Гофту.»

Вѣроятно, что послѣ пребыванія на мели корабль «Лефермъ» требовалъ нѣкоторыхъ исправленій и потому имени его не встрѣчается въ спискѣ судовъ плававшихъ въ 1716 году.

Въ послѣдующія за тѣмъ кампаніи 1717 и 1718 годовъ, онъ имѣлъ обыкновенныя крейсерства со флотомъ; въ послѣднюю кампанію 1718 года онъ оказался для плаванія не благонадежнымъ,—Государь повелѣлъ его перетимбировать, вслѣдствіе чего въ Іюль 1719 года его разружили и готовились проводить на камеляхъ изъ Кронштадта въ Петербургъ. Объ этомъ обстоятельствѣ вице-адмиралъ Крюйсъ доносилъ Государю, отъ 23 Іюня 1719 года:

«Корабль «Лефермъ» не могли болѣе поднять какъ 8¼ въпереди, да назадъ 8 футовъ и вывели въ красныя вѣхи. И тамо въ одинъ часъ воды такъ сбыло, что съ кораблями ни назадъ, ни сюды подвинутся не можно. По нынѣ далъ Богъ еще трудности, и опасенія нѣтъ; только что камелямъ не безъ тягости.»

6 Августа корабль уже былъ въ Петербургѣ и поступилъ въ вѣденіе генераль-маіора Ушакова, имѣвшаго непосредственный надзоръ за кораблестроеніемъ въ С. Петербургѣ. Къ нему Государь послалъ указъ отъ 2 Августа, въ которомъ между прочимъ про корабль «Лефермъ» сказано:

«И когда корабль «Лефермъ» приведутъ, тотчасъ его втащить и съ низу до нижнихъ баргоутовъ переправить что гнило и новыми досками обогнуть, и выконопотя спустить, не передѣлывая верху, для того, что то на водѣ можетъ

дѣлаться, и дабы спустя его къ осени, возможно было нынѣшнюю осенью «Полтаву» на его мѣсто взволочь для починки.»

Однако исправленіе корабля «Лефермъ» не было такъ поспѣшно, какъ желалъ того Государь;—осенью корабль не былъ готовъ и работы на немъ продолжались даже въ теченіе всей зимы.— Государь неоднократно подтверждалъ указами о немедленномъ окончаніи; на одинъ изъ этихъ словесныхъ указовъ, переданный секретаремъ Макаровымъ, генераль-маіоръ Ушаковъ отвѣчалъ Государю отъ 10 Марта слѣдующаго 1720 года:

«Вашего Величества указъ, объявилъ мнѣ г. секретарь «Макаровъ, чтобъ корабль «Лефермъ» до взломанія льда поспѣлъ къ стаскиванію. И на оной Вашего Величества указъ «доношу: помянутой корабль уповаемъ чрезъ 2 недѣли будеть готовъ, о чемъ и Анисимъ Моляровъ утверждаетъ.»

Прошли и эти двѣ недѣли, а корабль «Лефермъ» все еще стоялъ на стапеляхъ, и ему не предстояло возможности участвовать въ кампаніи 1720 года. — Изъ слѣдующаго письма Государя отъ 1 Юля того же года къ генераль-адмиралу графу Апраксину видно, что и въ это время «Лефермъ» еще не былъ спущенъ:

«Людей на всѣ корабли раздѣлить, которые и не стачены, а именно: Козенсовъ, Складова, Наева, и Рамзея. Ежели «счастливо вытщится «Лефермъ»,— и на него. Всѣ сіи къ будущей кампаніи совершенно будутъ готовы.»

29 Апрѣля слѣдующаго 1721 года Государемъ былъ посланъ генераль-маіору Ушакову слѣдующій указъ:

«Понеже чаю, что Панголоевъ корабль плотничною работою отдѣлался, того ради смотри накрѣпко за нимъ, дабы «Лефермъ» скорѣе чинилъ.»

Первая кампанія «Леферма» послѣ такой продолжительной тимбировки, была въ 1725 году; кораблемъ командовалъ капитанъ Люисъ. Флотъ въ эту кампанію находился подъ начальствомъ генераль-адмирала графа Апраксина; а на кораблѣ «Лефермъ» имѣлъ свой флагъ вице-адмиралъ Виль-

стеръ. Послѣ этой кампаніи слѣдуетъ довольно значительный промежутокъ времени, въ которое имени корабля «Лефермъ» не встрѣчается въ числѣ судовъ бывшихъ въ кампаніи;—оно опять появляется въ кампанію 1732 года; но что было съ кораблемъ въ продолженіе этихъ шести лѣтъ, неизвѣстно. Былъ ли онъ разломанъ и потомъ выстроенъ новый, того же имени корабль, мы утвердительно сказать не можемъ; въ книгѣ судовъ нашего флота, веденной въ кораблестроительномъ департаментѣ, за этотъ періодъ времени имени корабля «Лефермъ» не встрѣчается. Съ другой же стороны весьма трудно предположить, чтобы корабль послѣ тимбированія могъ прослужить болѣе пятнадцати лѣтъ.

Обращаемся опять къ дѣйствительной службѣ корабля «Лефермъ». Въ 1732 году имъ командовалъ капитанъ Бенсъ, и флотъ въ эту кампанію имѣлъ самое незначительное плаваніе. Въ 1733 году командиромъ корабля «Лефермъ» былъ капитанъ Дюссекъ; плаваніе флота, какъ и въ прошломъ году, ограничивалось Березовыми островами (Біэрк-э).

Въ 1734 году начались военныя дѣйствія противъ Пруссіи; флотъ нашъ, какъ и въ обѣ предъидущія кампаніи, былъ подъ флагомъ адмирала Гордона, крейсеровалъ у непріятельскихъ береговъ и блокировалъ Данцигъ. Въ составѣ этого флота находился и корабль «Лефермъ»; это была послѣдняя его кампанія.

Второй корабль, носившій имя Лефермъ, былъ шестидесяти-шести пушечный, строенъ въ Архангельскѣ корабельнымъ мастеромъ Лямбѣлямесомъ. Закладка его происходила 24 Мая 1738 года; а спускъ на воду 10 Мая слѣдующаго 1739 года; размѣры его были: длина 155 футъ 6 дюймъ; ширина 41 футъ 6 дюймъ; глубина 18 дюймъ.

До 1742 года не видно чтобы онъ ходилъ въ морѣ. Въ этомъ году открылись военныя дѣйствія противъ Швеціи; чтобы усилить балтійскій флотъ, повелѣно было вице-адмиралу Бредаю вооружить всѣ военныя суда, находившіяся у Архангельска, и перевести ихъ въ Кронштадтъ. Переходъ

этотъ однако не совершился; вице-адмиралъ Бредаль хотя и вышелъ въ морѣ, но дойдя до Нордкапа, возвратился въ Архангельскъ. Корабль «Лефермъ» слѣдовавшій съ этою эскадрою, состоявшею изъ четырехъ кораблей, пяти фрегатовъ и одного гукара, былъ подъ командою капитана Никласа; на этомъ же кораблѣ имѣлъ свой флагъ вице-адмиралъ Бредаль. Въ слѣдующемъ 1743 году командованіе этою эскадрою поручено было командиру корабля «Св. Екатерина», капитану Люису; кораблемъ же «Лефермъ» по прежнему командовалъ капитанъ Никласъ. Плаваніе этой эскадры не было благополучно; еще при слѣдованіи Бѣлымъ моремъ суда разлучились,—фрегатъ «Аполлонъ» за поврежденіемъ мачтъ, а корабли «Лефермъ», «Фридемакеръ» и «Счастіе»—за сильною течью возвратились опять въ Архангельскъ.

Когда же дѣйствительно корабль «Лефермъ» совершилъ переходъ изъ Архангельска въ Кронштадтъ, отыскать мы не могли. Затѣмъ остальные его плаванія, безъ особыхъ замѣчанія достойныхъ событій, ограничивались водами Балтійскаго моря. Шканечные журналы корабля «Лефермъ» сохранились только за кампаніи:

- 1745 года; капитанъ Кеннеди.
- 1746 — капитанъ Игнатьевъ.
- 1748 — капитанъ Озеровъ.
- 1751 — капитанъ Полянскій.

Замѣчательно, что изъ всѣхъ пріемышей (т. е. судовъ купленныхъ за границею), только одинъ «Лефермъ» передалъ свое имя другому, вновь построенному кораблю.

Иштатъ. Рангъ этого корабля неизвѣстенъ (*). Онъ заказанъ Петромъ въ Голландіи собственно для себя и по этому случаю отдѣлка его была весьма тщательна и съ нѣкоторою

(*) А. Шникоу, въ спискѣ флота, объ этомъ кораблѣ вовсе не упоминаетъ; А. Соколовъ въ Лѣтописи крушеній и пожаровъ опредѣлилъ его въ рангъ корабля; а В. Берхъ въ Біографіи Мишукова (см. ч. III; стр. 182 Жизнеописаній Первыхъ Россійскихъ Адмираловъ) не упоминая имени судна, говоритъ, что Мишукъ разбилъ въ виду Ревеля фрегатъ.

роскошью. Для доставленія корабля въ Кронштадтъ отправленъ былъ въ Голландію, въ 1721 году, З. Д. Мишукъ, который исполнилъ это порученіе весьма несчастливо; слѣдуя въ Ноябрь мѣсяцъ около Эзеля, онъ посадилъ корабль «Ништадтъ» на мель такъ плотно, что едва могъ спасти одну команду; корабль вскорѣ затонулъ.

Оксфордъ—имя принадлежавшее одному изъ кораблей, стронныхъ въ Воронежѣ; но ни въ одномъ изъ всѣхъ сохранившихся списковъ воронежскихъ кораблей, имени этого не встрѣчается; письмо же Государя къ генераль-адмиралу графу Апраксину, отъ 21 Февраля 1709 года, свидѣтельствуетъ, что былъ дѣйствительно корабль этого имени въ Воронежѣ. Въ доказательство приводимъ здѣсь выписку изъ этого письма, писаннаго Государемъ изъ Воронежа, слѣдовательно послѣ личнаго осмотра всѣхъ кораблей.

«Воронежъ» и «Оксфордъ» поставить на блоки и осмотрѣть; «и ежели не великаго кошту починка будетъ, чинить, буде «же многова кошту, то лучше такъ имъ стоять, или буде «надобно будетъ починить».

Второй корабль этого имени былъ пятидесяти-пушечный, купленный за границею. По свидѣтельству А. Шишкова (*) онъ былъ купленъ въ 1712 году въ Англіи, а изъ письма иностранца Гутфеля къ Петру Великому, видно, что это былъ остъ-индскій корабль, что конечно не противорѣчитъ показанію Шишкова о покупкѣ корабля въ Англіи. Но нѣтъ, по крайней мѣрѣ мы не могли найти, источниковъ утвердительно указывающихъ на время и мѣсто его приобрѣтенія, и потому должны удовольствоваться показаніемъ А. Шишкова; конечно, весьма легко могло случиться и то, что этотъ корабль купленный подъ другимъ именемъ, былъ впоследствии переименованъ «Оксфордомъ»,—въ подтвержденіе этого мы можемъ привести письма корабельнаго мастера Ѳ. Салты-

(*) Списокъ флота, ч. I стр. 52. Замѣтимъ еще, что А. Шишковъ опредѣляетъ его пятидесяти-пушечнымъ, а В. Берхъ во II части Живнеоп. Перв. Рос. Адмир. стр. 82, тридцати-двухъ пушечнымъ.

кова писавшаго Государю о приобрѣтеніи кораблей «Адвансъ», «Венкіоръ», «Линденъ-Брукъ» и другихъ, имена которыхъ никогда не существовали въ нашемъ флотѣ.

Переходъ изъ за границы въ Россію, корабль «Оксфордъ» совершилъ вмѣстѣ съ другими покупными кораблями «Британія», «Викторія», «Страфордъ» и «Ланслоу»; плаваніе и прибытіе ихъ въ Россію изложено въ описаніи послѣдняго изъ упомянутыхъ кораблей и потому мы, во избѣжаніе повтореній, умалчиваемъ объ этомъ плаваніи и начинаемъ исторію корабля «Оксфордъ» со времени его прибытія, (которое послѣдовало въ началѣ 1713 года) къ Ревельскому порту.

По принятіи отъ иностранцевъ корабля «Оксфордъ», онъ поступилъ подъ команду капитана Дегройтера и въ кампанію 1713 года плавалъ вмѣстѣ съ остальною частію нашего флота бывшаго подъ флагомъ вице-адмирала Крюйса.

Корабль «Оксфордъ», какъ и всѣ прочіе покупные корабли, не могъ вполне удовлетворить всѣмъ потребностямъ линейнаго военного корабля, и потому требовалъ нѣкоторыхъ передѣлокъ и поправокъ, о которыхъ Государь писалъ корабельному мастеру Наю отъ 23 Сентября 1713 года:

«У корабля «Оксфорда» сдѣлать чтобъ анкоръ-тоу тянуть «между палубъ; на низъ же окны между палубъ, гдѣ доведутся быть, просѣчь, и поправить и старыя окна, понеже «не исправны многіе и не обдѣланы».

Въ слѣдующемъ 1714 году желаніе Монарха было—вывести въ море флотъ, по возможности состоящій изъ наибольшаго числа судовъ; но по недостатку многихъ предметовъ и принадлежностей къ вооруженію кораблей и неисправная доставка этихъ предметовъ къ портамъ, гдѣ зимовали корабли, были причиною, что вооруженіе судовъ вообще шло медленно, а иногда случалось, что нѣкоторые корабли не могли итти въ походъ именно потому, что парусами, такелажемъ и даже рангоутомъ ихъ покрывались недостатки въ этихъ предметахъ на другихъ корабляхъ.

Слѣдующее письмо Государя къ адмиралтейтсу А. В.

Кикину отъ 22 Юня 1714 года изъ Ревеля, служить яснымъ доказательствомъ всего вышесказаннаго:

«Великую нужду имѣемъ, а наипаче въ смолъ, салтѣ и веревкахъ, ибо два корабля здѣсь валяемъ: «Оксфордъ» и «Арондель», а смолить и подмазать не чѣмъ, въ городѣ сыскать «не можемъ, также за оскуденіемъ веревокъ и прочаго, въ «море выдти нельзя симъ кораблямъ, мы принуждены корабль «Страфордъ» разснастить, и онымъ новые корабли «снабдить; но и того не стало; также и провіанту только «до Августа мѣсяца».

Неизвѣстно однако, былъ ли послѣ этого корабль «Оксфордъ» въ кампаніи 1714 года и кто командовалъ имъ. Въ кампанію 1715 года онъ состоялъ въ аріергардѣ флота; кораблемъ командовалъ капитанъ Экгофъ.

Въ Августѣ того же года Государь отправилъ въ Англію капитана Бредаля съ отдѣльною эскадрою, въ составѣ которой находился и корабль «Оксфордъ». Въ указѣ данномъ Бредалю упоминается, чтобъ корабль «Оксфордъ» оставить у Копенгагена до возвращенія эскадры изъ Англіи. Во время перехода капитана Бредаля изъ Копенгагена къ берегамъ Англіи съ остальными судами его эскадры, корабль Перлъ потерявъ всѣ мачты принужденъ былъ возвратиться въ Копенгагенъ, по этому случаю находившійся тамъ Девиеръ, вмѣсто отставшаго корабля «Перлъ» отправилъ на соединеніе съ Бредалемъ корабль «Оксфордъ», о чемъ и извѣщалъ Государя отъ 20 Сентября 1715 года:

«Когда «Перлъ» сюда прибылъ, тотчасъ приказалъ я приготовить капитану Екгофу съ кораблемъ «Оксфордомъ», дабы не упустить Англинскаго флота, которой еще у Зунда. «Оному Екгофу далъ я указъ: чтобъ отнюдь не отставалъ «отъ Англинскаго флота, пока не пройдемъ то мѣсто, гдѣ «ему быть надлежитъ, и былъ бы подъ командой капитана «Бредаля».

Переходъ этотъ былъ послѣднею службою корабля «Оксфордъ, въ нашемъ флотѣ; офицерами, командою и орудіями его были укомплектованы вновь купленные корабли и изъ

донесенія капитана Бредаля отъ 10 Апрѣля 1716 года видно, что корабль «Оксфордъ» за неимѣніемъ людей, оставленъ у иностраннаго корреспондента Гутфеля, который въ томъ же 1716 году Юня 26 писалъ Государю:

«Я крайнимъ образомъ буду стараться продать корабль «Оксфордъ»; но сомнѣваюся вскорѣ сыскать купца, оной «есть старой Остъ-Индской корабль, и такіе большіе корабли нынѣ между купцами мало употребляются. Однакожь «я между тѣмъ протори не великія чинить буду. Русскіе «матрозы на ономъ останутся и при нихъ одинъ Англин- «ской матрозъ. Порутчикъ въ Гамбургъ отправленъ будетъ, «а оттоль въ Копенгагенъ».

Однако Государь не соглашался на продажу корабля «Оксфордъ» и потому въ началѣ слѣдующаго 1717 года отправилъ вторично капитана Бредаля въ Англію для принятія этого корабля; по этому случаю Государь писалъ къ послу своему при Датскомъ дворѣ, князю Долгорукову, отъ 18 Февраля 1717 года:

«Когда къ вамъ капитанъ Бредаля придетъ, то немедлен- «но отправъ его на корабль «Ягудилъ» въ Лондонъ, для «взятія тамъ корабля «Оксфорда». Того для придайте ему изъ «тѣхъ офицеровъ и матрозомъ, которые на «Принцессѣ» съ «нимъ были, для того чтобъ онъ тѣхъ людей могъ удѣлить «на «Оксфордъ». Также даи ему въ запасъ излишнее число «веревокъ, парусовъ, якорей и прочихъ припасовъ, которы- «ми бы онъ могъ снабдить корабль «Оксфордъ».

И въ тоже время Государь писалъ корреспонденту Гутфелю:

«Отправили мы въ Лондонъ, для взятія корабля «Оксфорда», «Капитана Бредаля; которому тотъ корабль отдаи и прошу «чтобъ ты въ отправленіи онаго чинилъ ему всякое вспомо- «женіе. Такожъ что ему понадобится денегъ и безъ чего не «возможно будетъ обойтись, и то число даи ему на нашъ «щеть, а мы немедленно велимъ заплатить вашимъ кореспон- «дентамъ въ Петербургѣ».

Изъ приведеннаго письма Гутфеля мы видѣли, что корабль

«Оксфордъ» былъ остъ-индскій и притомъ *старый*, а потому новыи переходъ обратно въ Россію онъ не могъ совершить безъ значительныхъ исправленій. Государь приказалъ его починить и ожидалъ скорого его прибытія и потому послалъ къ капитану Бредалю слѣдующій указъ отъ 2 Августа 1717 года:

«Письмо твое до насъ дошло, въ которомъ пишешь, что «починкою корабля «Оксфордъ» ранѣе не можете поспѣть какъ «пять недѣль. И хотя мы надѣемся, что вы уже совсѣмъ «исправились и вскорѣ пойдете, однакожъ подтверждаемъ, «дабы всѣ наши покупки, которыя отдасть вамъ Александръ «Апраксинъ, разложи на оба корабля, шли оттоль не мѣшкавъ. «Также пришли къ намъ немѣдленно щетъ тѣмъ деньгамъ «что ты возьмешь на починку корабля «Оксфорда» у Гутфеля, «почемубъ могли тѣ деньги скорѣе заплатить на Москвѣ, «Петербургѣ, или у города Архангельскаго, гдѣ онъ похо- «четъ».

Корабль «Оксфордъ» былъ однако очень вѣтхъ и требовалъ слишкомъ значительныхъ исправленій; Государь согласился на продажу этого корабля, которую 16 Августа того же 1717 года Государь и разрѣшилъ; но писалъ объ этомъ уже не Гутфелю, а резиденту Веселовскому въ Лондонъ:

«Писали мы къ капитану Бредалю, чтобъ онъ корабль «Оксфордъ», ежели онаго починить не возможно, оставилъ въ «Лондонѣ, который вы у него примите и ищите со време- «немъ купцовъ, кому бы его продать, и что за него будутъ «давать, о томъ къ намъ пиши, а не описався не продавай».

Когда же состоялась продажа и за сколько, свѣдѣній объ этомъ мы не нашли.

Самсонъ—названіе нѣкогда принадлежавшее одному изъ фрегатовъ первоначальнаго нашего флота, строенаго въ Воронежѣ. О службѣ этого фрегата не сохранилось почти никакихъ свѣдѣній; въ 1702 году Государь приказалъ корабельному мастеру Федосію Склаеву передѣлать на немъ пушечные порта, о исполненіи чего Склаевъ доносилъ Государю отъ 22 Января 1703 года.

«У фрегата «Самсона», по указу Вашего Царскаго Величества окна передѣланы и учинено по 10 на сторонѣ».

Впослѣдствіи названіе Самсонъ дано было 32 пушечному фрегату, купленному въ Голландіи 1711 года. Подробностей о его приобрѣтеніи и о его переходѣ въ Россію мы никакихъ не встрѣтили. Въ морскихъ журналахъ Сенявина упоминается о плаваніи корабля «Симсонъ», и вѣроятно что это одно и тоже судно, ибо имени корабля Симсонъ въ нашемъ флотѣ не существовало; фрегатъ же Самсонъ былъ дѣйствительно въ кампаніи 1712 года подъ командою капитана Блорія.

Въ кампанію слѣдующаго 1713 года имъ командовалъ капитанъ Эдвартсъ. Въ кампанію 1714 года онъ былъ также въ морѣ; командиромъ его былъ капитанъ Бредаль, начальствовавшій вмѣстѣ съ тѣмъ и всею отдѣльною эскадрою. 26 Марта слѣдующаго 1715 года, Государь далъ одну общую инструкцію нѣкоторымъ изъ командировъ судовъ отправляемымъ въ отдѣльное крейсерство; капитанъ Бредаль оставаясь командиромъ того же фрегата «Самсонъ» и будучи старшимъ, начальствоваъ вмѣстѣ и всею этою эскадрою. Инструкція эта была слѣдующая.

«1) Итти имъ на море за острова: Дагеръ-Ортъ и Эзель, «по востовую сторону, и искать тѣхъ каперовъ, кои крейсируютъ между Готланда, сихъ острововъ и Риги. Чтобъ ихъ съ помощію Божіею, поймать и разорить. Также буде и «иныя непріятельскія воинскія или торговыя суда явятся, «тожъ чинить»».

«2) Смотрѣть того на крѣпко: дабы на большихъ воинскихъ непріятельскихъ кораблей не наѣхать, а пачѣ на кающую эскадру; и въ такомъ случаѣ имѣть имъ ретираду къ «Ревелю и Ригѣ. Буде же у Риги еще ледъ, то имъ за островъ Эзель и Дагеръ-Ортъ ретироваться, къ Монзунду, или «Перноу, гдѣ воинскимъ большимъ кораблямъ прійти нельзя.

«3) Какъ сіе, такъ и прочее все что къ нашей пользѣ, а «непріятелю къ убытку чинить, какъ добрымъ и честнымъ «офицерамъ и вѣрнымъ слугамъ надлежитъ. Однакожъ все

«чинить съ добрымъ опасеніемъ, не чиня великаго азарда ни въ чемъ. И сей курсъ имъ продолжать мѣсяцъ Апрѣль, (буде отъ непріятеля препятства большими кораблями въ морѣ не будетъ), а къ Маію или въ первыхъ онаго числахъ «возвратиться въ Ревель».

Эскадра эта во время крейсерства встрѣтила близъ Виндавы три непріятельскія судна, которыми и овладѣла; они назывались: Гурингенъ, Лабонъ-Эсперансъ и Стокгольмъ-Галей.

По возвращеніи въ началѣ Мая изъ отдѣльнаго крейсерства, какъ предписано было въ инструкціи, и по соединеніи въ Кронштадтѣ съ флотомъ, фрегатъ «Самсонъ» поступилъ въ составъ кордебатали флота. Въ Августѣ того же года Государь отправилъ небольшую эскадру въ Англію съ разными предметами вооруженія, артиллеріи, командою и провизіею, для построенныхъ въ Голландіи трехъ кораблей; командованіе эскадрою поручено было командиру фрегата «Самсонъ» капитанъ-поручику Бредалю, а слѣдованіе отъ Ревеля до Англии совершено подъ прикрытіемъ англійскаго флота, причемъ и суда наши подняли англійскіе флаги. По принятіи въ Англии новыхъ кораблей капитанъ Бредаль вступилъ въ командованіе кораблемъ «Марбургъ», начальствованіе же фрегатомъ «Самсонъ» поручено было лейтенанту Лопухину. Пребываніе въ Англии продолжалось до половины Мая слѣдующаго 1716 года. 30 Мая всѣ суда изъ Англии прибыли въ Копенгагенъ, гдѣ впоследствии соединились съ прибывшимъ изъ Россіи нашимъ флотомъ и имѣли соединенное плаваніе съ флотами англійскимъ, голландскимъ и датскимъ, поступившими подъ начальство Петра Великаго; кампанія продолжалась до половины Октября, когда Государь отправилъ нашъ флотъ на зимовку въ Россію, а самъ остался за границую. Въ Декабрѣ того же 1716 года Государь писалъ изъ Амстердама князю Меншикову о присылкѣ за границу на шнявѣ «Принцъ Александръ» 40 недорослей въ ученіе; изъ отвѣта князя Меншикова видно, что назначенная Государемъ шнява «Принцъ Александръ» отправлена быть не можетъ, и при этомъ онъ предлагалъ замѣнить ее кораблемъ

«Ричмондъ». Однако Государь на это не согласился и въ письмѣ своемъ отъ 1 Февраля 1717 года изложилъ:

«Письмо ваше Декабря отъ 4, мы получили, въ которомъ пишете, что шнява «Принцъ Александръ» къ Ревелю за морозами дойти не могла, и чтобъ вмѣсто оной отправить «Ричмондъ». И понеже «Ричмондъ» не гораздо легкой корабль, что лучше вмѣсто его отправить Самсона, для того что оный легче. И дайте командиру онаго инструкцію: что кой часъ къ Ростоку придетъ, то тотъ жебъ часъ ребять, которые на немъ пошлются, высадишь у Ростокана на берегъ, и потомъ чтобъ паки шель назадъ къ Ревелю: для того, что оный фрегатъ къ Ростоку въ рѣку не войдетъ; а у устья стоять на морѣ опасно, какъ отъ великой погоды, такъ и отъ неприятеля».

Командиромъ фрегата «Самсонъ» въ семъ 1717 году былъ капитанъ-поручикъ Денъ. Объ отплытіи его по назначенію къ Ростоку генераль-адмиралъ графъ Апраксинъ доносилъ Государю отъ 16 Апрѣля:

«Фрегатъ «Самсонъ» отправленъ 13 числа сего Апрѣля къ Ростоку, на немъ капитанъ-поручикъ Денъ и комиссаръ Щепотьевъ съ 60 школьниками и съ ними жъ послано 9 челоуѣкъ школьниковъ, изъ латынской школы съ книгами, которыхъ прислалъ ко мнѣ Графъ Мусинъ-Пушкинъ и писалъ чтобъ отправить до Вашего Величества».

А 9 Мая тогоже 1717 года онъ доносилъ Государю уже о возвращеніи фрегата «Самсонъ». Въ кампанію слѣдующаго 1718 года, находясь подъ командою того же капитана-поручика Дена, фрегатъ «Самсонъ» плавалъ съ флотомъ. Большую часть кампаніи 1719 года фрегатъ «Самсонъ» находился въ составѣ небольшой эскадры крейсеровавшей отдѣльно отъ флота, и участвовалъ во взятіи призовъ, что видно изъ донесенія поручика графа Н. Головина отъ 9 Мая 1719 года:

«Нынѣ ожидаемъ фрегатомъ: «Самсона» и «Лансдоу», которыхъ съ общаго совѣта послали крейсеровать на 6 дней между Готланда и Ландсъ Орта, для взятія... которой хо-

«идти изъ Стекгольма до Готланда дважды въ недѣлю и «обратно».

Въ донесеніи генераль-адмирала графа Апраксина, отъ 18 Мая того же 1719, года упоминается о другомъ отдѣльномъ крейсерствѣ и взятіи коммерческихъ призовъ:

«Доношу Вашему Величеству: 8 числа на кораблѣ Перло, съ капитанѣ комондоромъ Фанъ-Гофтомъ и прочими командующими офицерами на Кригс-ратѣ резолювали: дабы «Самсонъ» и «Лансдоу» крейсовали между Ландс-орта и крѣпостью Визби на Готландѣ, 6 или 7 дней, для пойманія покетбота который ходитъ отъ помянутой крѣпости въ Швецію. Черезъ которого бѣ могли получить извѣстіе о состояніи «непріятели».

«И между оною крѣпостью и Ландсортотъ крейсовали до «13 числа и взяли нѣсколько призовъ идущихъ въ Швецію «и возвращались съ оными къ капитанѣ комондору; но по «противному вѣтру отъ SW и великой погодѣ не могли съ «овыми призами авонсировать въ нашъ курсъ, понеже три «приза были въ несостояніи за великою течью, также и съ «кораблей нашихъ довольное число людей, было откомандировано на призы, а наиболѣе принуждены были къ Ревелю идти, что изъ тѣхъ призовъ на одномъ, нѣкоторую «Персону взяли, которая Вашему Величеству о состояніи непріятели нашего предложить особливое извѣстіе, понеже «онъ былъ отъ Штокгольма посаженъ».

«И съ Божією помощію вчерашняго числа прибыли мыкъ Ревелю и призы привели благополучно».

28 Іюня Государь отрядилъ небольшую эскадру на встрѣчу англійскому флоту слѣдовавшему въ Балтійское море, назначивъ для исполненія этого порученія поручика графа Н. Головина. Государь далъ ему слѣдующую инструкцію:

«Получа сей указъ поди съ гукоромъ своимъ, также велѣно фрегату «Самсону» и «Перлу» идти съ вами прямо къ Коппенгагену. Ежели увидишь дорогою Англинскою флотъ, то «тогдашъ «Перло» отпустите къ нашему флоту съ вѣдомостью: «А тебѣ ѣхать во флотъ и отдать старое письмо, также и

«приложенную Декларацию о коммерціи Норису и дѣлать по «указу. А Самсону быть тогда передъ вами въ виду марсъ-зейль, дабы смотрѣть что съ вами будетъ, и ежели что «противное, тобъ съ другою вѣдомостью къ намъ былъ. «Мѣсто гдѣ насъ искать, у Аланда при островѣ Ламеландъ. «или гдѣ индѣ близъ того мѣста, ежели тутъ не найдешь. «Будеже дорогою его не встрѣдете въ виду штвенца (что у «Кегебухта) «Перло» отпустите къ намъ. А выоба гукоръ и «Самсонъ», бросьте якорь въ Кегебухтѣ, и ты поѣзжай су-«химъ путемъ въ Копенгагенъ, и письмо отдай послу князю «Долгорукову и о всемъ скажи. И какая будетъ резолюція «отъ Нориса, съ тѣмъ отпусти «Самсона» къ намъ. А самъ «тогда къ намъ поди, когда Англинской флотъ пойдетъ, что «вамъ заранѣе дать намъ знать».

Къ концу кампаніи 1719 года на фрегатѣ «Самсонъ» оказалась течь, за что капитану надъ Ревельскимъ портомъ. Трану было сдѣлано Государемъ замѣчаніе.

Послѣдующія кампаніи фрегата «Самсонъ» не представляютъ особаго интереса; изъ нихъ извѣстны:

1721 года; командиръ капитанъ-лейтенантъ Коробьинъ.

1723 года; командиръ капитанъ Дюссекъ (*).

1725 года; командиръ капитанъ Устиновъ.

1726 года; командиръ капитанъ фонъ-Дезинъ.

Фрегатомъ этого имени въ нашемъ флотѣ болѣе не было; имя же «Самсонъ» принадлежало бомбардирскому кораблю и повторялось трижды, — въ 1727, 1740 и 1758 годахъ.

Лейтенантъ Зейдель.

(*) В. Берхъ, въ жизнеописаніи Первыхъ Россійскихъ Адмираловъ, ч. 1 стр. 127, показываетъ командиромъ капитанъ-лейтенанта Коробьина; мы же основываемся на показаніе шканечнаго журнала хранимаго въ главномъ морскомъ архивѣ.

IV.

С М Ъ С Ъ.

УЧРЕЖДЕНІЯ ДЛѢ РАЗВИТІЯ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНІЯ ВЪ РИЖСКОМЪ ПОРТѢ.

Рижскій портъ въ настоящее время принадлежитъ къ числу первостепенныхъ центровъ торгово-мореплавательной дѣятельности въ Россіи. Въ немъ объявлено на 1859 годъ 83 частныхъ судна, въ томъ числѣ парусныхъ 67, а именно: 1 корабль, 17 бриговъ, 1 трехъ-мачтовая шхуна, 16 шхунъ, 10 галліотовъ, 4 шхуны-барки, 13 барокъ, 1 галліасъ и 4 шлюпа, и 16 паровыхъ, изъ которыхъ 10 желѣзныя. Общая вмѣстимость всѣхъ — 7509 ластовъ; въ томъ числѣ на долю парусныхъ приходится 6935 ластовъ и 574 на долю паровыхъ. Изъ числа лицъ, занимающихся торговымъ мореплаваніемъ, болѣе всего судовъ у гг. Шредеръ и К^о (17 парусныхъ и 2 паровыхъ), у Краузе и К^о (10 парусныхъ), у Витберга и К^о (7 парусныхъ и 1 паровой) и у Верманна и К^о (4 парусныхъ и 2 паровыхъ). У прочихъ по 3, по 2 и по 1.

При такомъ значительномъ развитіи судопромышленности, естественно, необходимы довольно обширныя учрежденія и дѣятельныя мѣры для поддержанія и усиленія средствъ и

способовъ къ тому, чтобы въ распоряженіи судовладельцевъ всегда имѣлись удовлетворительно приготовленные къ своему дѣлу шкиперы, лоцманы и матросы. Въ этихъ-то видахъ и учреждены въ Ригѣ навигаціонное училище, комиссія для испытанія мореходовъ, лоцманскій цехъ и общество вольныхъ матросовъ.

І. Навигаціонное училище.

О рижской школѣ торговаго мореплаванія нами сообщены уже свѣдѣнія въ Морскомъ Сборникѣ за 1857 годъ (№ 11, Смѣсь, стр. 18-23) и потому, не излагая здѣсь вновь исторіи этого учрежденія, мы только сдѣлаемъ нѣсколько дополнительныхъ замѣтокъ.

Еще въ 1793 году лифляндскій приказъ общественнаго призрѣнія учредилъ въ Ригѣ навигаціонную школу, имѣвшую характеръ преимущественно воспитательно—благотворительнаго заведенія, на 10 мальчиковъ. Весь педагогическій и административный личный составъ школы сосредоточивался въ лицѣ одного учителя, занимавшагося и преподаваніемъ теоретическихъ частей курса, и практическими упражненіями, наблюдавшаго за нравственнымъ и физическимъ воспитаніемъ учениковъ и имѣвшаго на своей отвѣтственности хозяйственную часть. Главнымъ предметомъ обученія была навигація теоретическая и практическая; сверхъ того преподавались необходимыя для общаго умственнаго развитія мальчиковъ чтеніе, письмо, понятія о природѣ и географія. На содержаніе школы отпускалось приказомъ по 400 рублей въ годъ. Она помѣщалась въ частныхъ домахъ по найму за 120 талеровъ въ годъ. Съ 1793 по 1805 годъ школа 3 раза перемѣняла помѣщеніе, такъ какъ для нея нужно удобство особаго рода,—близость воды. Въ 1805 году Всемиловитѣйше пожалованъ дерптскому университету старшій рижскій дворецъ, на берегу Двины, за городскимъ валомъ, для помѣщенія въ немъ навигаціонной школы, но уже вмѣстѣ съ учреж-

деннымъ тогда 2-мъ нѣмецкимъ уѣзднымъ училищемъ (*). Въ 1805 году навигаціонное и при немъ 2 уѣздное училище открыты по штату 5 Августа этого года, по которому на содержаніе навигаціоннаго отдѣленія назначено 2400 руб. въ годъ. Съ теченіемъ времени оно все болѣе и болѣе теряло самостоятельность, такъ что Высочайше утвержденный 4 Іюня 1820 года, уставъ учебныхъ заведеній дерптскаго округа, признавая отдѣленіе (§ 277) никогда не достигавшимъ своей цѣли и потому давно уже сдѣлавшимся обыкновеннымъ уѣзднымъ училищемъ, прекратилъ его существованіе.

Обстоятельства учрежденія, подробности устройства нынѣшняго рижскаго училища торговаго мореплаванія, и результаты изъ дѣятельности по 1857 годъ извѣстны уже изъ упомянутой статьи. Изъ 16 учениковъ, посѣщавшихъ училище въ зиму 1857-58 года, 12 выдержали экзаменъ на шкиперское званіе, 7—на оберъ-штурманское и 3—на званіе штурманскихъ помощниковъ. Въ зиму 1858-59 года оно было посѣщаемо 16 учениками; въ томъ числѣ 4 пансіонерами биржеваго комитета. Въ общемъ числѣ учениковъ 2 принадлежали къ купеческому званію, 4 были изъ дѣтей моряковъ и 10 изъ класса ремесленниковъ.

Съ 1843 до весны 1858 училище посѣщали 248 учениковъ. Изъ нихъ 131 выдержали установленное испытаніе въ комисіи для испытанія мореходовъ и оказались способными шкиперами. Въ числѣ 248 болѣе всего было дѣтей моряковъ (112) и ремесленниковъ (84). Изъ купеческаго званія было 26, изъ дѣтей чиновниковъ 15, изъ дѣтей ученыхъ 6, изъ крестьянъ 3 и по одному изъ духовнаго и военнаго званій.

Въ теченіе этихъ 12 лѣтъ училище находилось въ вѣдѣніи весьма опытнаго и способнаго шкипера Кауфманна, вполне понимавшаго свою обязанность, и бывшаго виновникомъ

(*) Нынѣшнее училище помѣщается въ красивомъ и удобномъ домѣ, построенномъ на иждивеніе биржеваго комитета, за городомъ, на Малой Двинѣ. Постройка его стоила 11 500 руб., а ежегодное содержаніе обходится въ 670 руб.

нынѣшняго цвѣтущаго состоянія училища. Онъ умѣлъ возбуждать въ своихъ ученикахъ любовь къ морской службѣ, которую ни одинъ изъ нихъ еще не покидалъ. Всѣ ученики, удостоенные имъ шкиперскаго и штурманскаго званія, оказывались на испытаніи въ комисіи весьма достойными этихъ званій. Онъ издалъ «Катихизисъ навигаціи и навигаціонной астрономіи», на нѣмецкомъ языкѣ, —руководство, отличающееся особенною практичностью. Нынѣ, по смерти Кауфманна, училище ввѣрено бывшему шкиперу И. Г. Гефту, управляющему имъ съ полнымъ успѣхомъ.

II. Коммисія для испытанія мореходовъ.

Она учреждена въ 1845 году, при рижскомъ магистратѣ. Состоитъ изъ предсѣдателя, которымъ бываетъ всегда одинъ изъ членовъ магистрата, и членовъ: старшаго учителя математики въ рижской гимназіи, учителя навигаціонной школы, лоцъ-командира, 2 рижскихъ судохозлевъ и 2 опытныхъ шкиперовъ. Коммисія, соотвѣтственно успѣхамъ, оказаннымъ на испытаніи, выдаетъ свидѣтельства на званія, 1) штурмана 1 класса—за отличныя свѣдѣнія, 2) штурманскаго помощника за удовлетворительныя и 3) на званіе штурмана 2 класса, предоставляющее право плавать въ водахъ Балтійскаго моря. Такъ какъ каждый штурманъ можетъ смертию шкипера быть поставленъ въ необходимость исправлять его должность, то въ относящихся до ней предметахъ испытываются вообще всѣ кандидаты. Для полученія званія шкипера особаго испытанія не требуется. Штурманъ или помощникъ, желающій приобрѣсть его, обязаецъ представить свидѣтельство шкипера, съ которымъ плавалъ, о способности и благонадежности, и судохозяина, —о томъ, что желаетъ ввѣрить ему корабль и какой именно; представившему такіа свидѣтельства выдается шкиперскій патентъ свидѣтельство же на званіе штурмана или помощника отъ него отбирается. Но иностранцы, а также экзаменованные не въ Ригѣ, а въ другихъ портахъ Имперіи, подвергаются особому шкиперскому испытанію.

III. Рижскій лоцманскій цехъ.

Цехъ лоцмановъ принадлежитъ къ древнѣйшимъ корпораціямъ города Риги. Но положительныя свѣденія, касающіяся его устройства, сохранились только отъ конца прошедшаго столѣтія. Старинныя *шраги*, уставы цеха, если только они дѣйствительно существовали и цехъ управлялся не по однимъ обычаямъ, — до насъ не дошли. Самый старыи изъ извѣстныхъ нынѣ уставовъ цеха относится къ 1766 году; онъ изданъ, 15 Марта этого года, рижскимъ магистратомъ, на основаніи торговаго устава, Высочайше утвержденнаго для Риги въ 1765. Этимъ уставомъ число лоцмановъ ограничено 31. Со временемъ, при постепенно возрастающемъ развитіи торговли, число это оказалось недостаточнымъ и потому въ 1825 году оно увеличено было до 40. Въ 1840 году рижскимъ магистратомъ, съ утвержденія главнаго начальства Прибалтійскаго края, изданы дополнителныя къ прежнему уставу правила. Управленіе цехомъ поручено лоцманскому командиру, число лоцмановъ увеличено до 48 и возвышенъ тарифъ лоцманскихъ сборовъ. Но въ этомъ новомъ видѣ учрежденіе найдено неудовлетворительнымъ, особенно въ 1847 году, когда въ Рижскомъ портѣ оказалось въ приходѣ 2549 судовъ. Поэтому биржевой комитетъ, какъ представитель интересовъ купечества, обратился къ правительству съ просьбой объ измѣненіи и дополненіи дѣйствовавшихъ правилъ о цехѣ. Это ходатайство было передано на разсмотрѣніе Высочайше учрежденной въ 1850 году комиссіи для устройства торговыхъ отношеній въ Остзейскихъ губерніяхъ. Предложенный членомъ комиссіи, капитаномъ флота барономъ Будбергомъ, проектъ новаго устава цеха, соображенный съ прежними его учрежденіями и съ лоцманскими уставами Свинемюнде и Гамбурга, по мѣрѣ ихъ примѣнимости, по разсмотрѣніи и обсужденіи въ комиссіи, Высочайше утвержденъ 24 Ноября 1854 (*), съ тѣмъ, чтобы дѣйствіе его началось съ 1 Января 1855 года. Вотъ главнѣйшія его постановленія:

(*) Св. Зак. (изд. 1857 г.) Т. XII Уст. Торг. прилож. къ ст. 1215 п. 1.

Лоцманскій цехъ, учрежденный въ Ригѣ, есть замкнутый, т. е. состоящій изъ опредѣленнаго числа членовъ, именно 60 (*). Это число, въ случаѣ особенной надобности, по ходатайству биржеваго комитета, можетъ быть временно увеличено по распоряженію главнаго начальника края. Желающій вступить въ цехъ обязанъ предъявить (Ландфохтейскому суду) свидѣтельства въ томъ, что онъ 1) русскій подданный и свободнаго состоянія, 2) не моложе 20 и не старѣе 35 лѣтъ, 3) крѣпкаго тѣлосложенія и не одержимъ никакою хроническою болѣзью и 4) что онъ не менѣе 5 лѣтъ состоялъ въ службѣ на мореходныхъ судахъ, оказался способнымъ къ ней и притомъ былъ хорошаго поведенія. Когда судъ удостовѣрится въ соблюденіи этихъ условій, проситель подвергается, въ особу для того учрежденной коммисіи, въ присутствіи лоцъ-командира, цеховаго эльтермана и одного изъ цеховыхъ засѣдателей, испытанію въ познаніяхъ требуемыхъ для исправленія лоцманской должности. Оказавшійся такимъ образомъ способнымъ къ лоцманской службѣ вносится въ списокъ лоцманскихъ кандидатовъ. Ландфохтейскій судъ замѣщаетъ открывающіяся вакансіи внесенными въ списокъ кандидатами, отдавая преимущество тѣмъ изъ нихъ, которые при испытаніи получили наиболѣе удовлетворительныя свидѣтельства. Если свидѣтельства равно удовлетворительны, то предпочитаютъ старшіе, по времени внесенія въ списокъ, кандидаты; преимущественное же право на пріемъ въ цехъ предоставляется, независимо отъ старшинства по списку, сыновьямъ лоцмановъ предъ всѣми прочими кандидатами; а за тѣмъ членамъ рижскаго матросскаго цеха. Судъ о сдѣланномъ имъ выборѣ объявляетъ эльтерману и засѣдателямъ цеха, дабы они могли, если найдутъ нужнымъ, представить о причинахъ, по которымъ не желаютъ принять избраннаго. Если судъ найдетъ причины уважительными, кандидату отка-

(*) Св. Зак. (изд. 1837 г) Т. XII Уст. Торг., въ видѣ приложенія къ ст. 1215. Приложение это напечатано въ необходимомъ числѣ экземпляровъ, на счетъ цеха, для выдачи членамъ.

зывается въ приемѣ. Избранный кандидатъ опредѣляется въ число лоцмановъ первоначально на 1 годъ, для испытанія. Если, по истеченіи года, лоцъ-командиръ выдастъ вновь-принятому одобрительное свидѣтельство о поведеніи, то онъ принимается окончательно въ число членовъ цеха и приводится къ присягѣ на лоцманскую должность. Каждый лоцманъ, при вступленіи въ цехъ, обязанъ внести единовременно 7 руб. на издержки по лоцманской части; 1 руб. 40 коп. въ пользу церкви того вѣроисповѣданія, къ которому принадлежитъ, и 17 руб. въ цеховую казну, всего 25 руб. 40 коп. сер. (*).

Ближайшее завѣдываніе цехомъ ввѣрено цеховой управѣ. Она состоитъ изъ эльтермана и 3-хъ засѣдателей, избираемыхъ изъ лоцмановъ 1-го разряда въ общемъ собраніи цеха, и завѣдываетъ всѣми дѣлами цеха, не подлежащими вѣдѣнію общихъ цеховыхъ собраній или исключительному вѣдѣнію лоцъ-командира. Впрочемъ уставъ не опредѣляетъ положительно предметовъ вѣдомства и степени власти управы. Ближайшее наблюденіе за исполненіемъ служебныхъ обязанностей поручается 4-мъ оберъ-лоцманамъ, должность которыхъ всегда возлагается на эльтермана и 3-хъ засѣдателей. Лоцъ-командиръ избирается биржевымъ комитетомъ изъ числа лоцмановъ или иныхъ свѣдущихъ и опытныхъ мореходцевъ, испытывается капитаномъ надъ портомъ въ способности и утверждается въ этомъ званіи главнымъ начальникомъ края, и имъ же увольняется отъ службы. Права и обязанности лоцъ-командира относительно лоцмановъ состоятъ въ томъ, что онъ распредѣляетъ ихъ по вахтамъ, раздѣляетъ начальство надъ вахтами между оберъ-лоцманами и завѣдываетъ внутри порта нарядомъ лоцмановъ, имѣющихъ провожать суда вдоль по рѣкѣ Двинѣ или при выходѣ въ море. Ему принадлежитъ рѣшеніе спора между лоцманомъ и корабельщикомъ на счетъ возможности ввести судно съ грузомъ. Въ несчастныхъ случаяхъ съ судами онъ обязанъ подавать

(*) Въ лоцманскій цехъ могутъ быть принимаемы лица всѣхъ вѣроисповѣданій. Прилож. къ ст. 1215 п. 6.

собою примѣръ дѣятельности и неустрашимости всѣмъ подчиненнымъ ему лощманамъ. При распредѣленіи работъ и занятій между лощманами онъ долженъ заботиться объ уравненіи возлагаемыхъ на нихъ обязанностей, избѣгая несоразмѣрнаго обременія одного изъ нихъ въ сравненіи съ прочими. Онъ въ правѣ налагать на лощмановъ опредѣленные уставомъ взысканія за нерадѣіе по службѣ, ослушаніе, или иные проступки, относящіяся до исполненія ихъ служебныхъ обязанностей; въ случаяхъ же, превышающихъ его власть—предлагать управѣ или доносить ландфохтейскому суду. Онъ обязанъ вести и представлять ежегодно суду списки всѣмъ лощманамъ, для чего онъ наблюдаетъ за ихъ поведеніемъ не только во время исполненія ихъ служебныхъ обязанностей, но и внѣ службы. Главный надзоръ надъ лощманами по части портовой полиціи и вообще по части отправления лощманскихъ служебныхъ обязанностей принадлежитъ капитану надъ Рижскимъ портомъ, который отдаетъ приказанія лощманскому командиру и получаетъ отъ него донесенія по всѣмъ предметамъ, относящимся до портовой полиціи и до соблюденія въ портѣ надлежащаго порядка. Въ особенности лощманский командиръ обязанъ ежедневно, по закатѣ солнца, лично доносить ему о числѣ прибывшихъ и отшедшихъ судовъ, о высотѣ воды въ фарватерѣ и о другихъ происшествіяхъ, относящихся до предметовъ его вѣдомства. Въ вѣдѣніи ландфохтейскаго суда цехъ состоитъ въ общемъ порядкѣ гражданской подчиненности; кромѣ того вѣдѣнію суда подлежатъ дѣла цеха въ случаяхъ положительно опредѣленныхъ уставомъ (примѣры которыхъ мы уже видѣли); дѣла по жалобамъ на лощманского командира и на членовъ управы и наконецъ производство изслѣдованій и постановленіе опредѣленій по дѣламъ о нарушеніи упомянутыми лицами ихъ должностныхъ обязанностей въ той мѣрѣ, на сколько эти дѣла не подлежатъ уголовному суду.

Ежегодно на сырной недѣлѣ созывается общее собраніе цеха для совѣщанія по дѣламъ общественнымъ, выборовъ, повѣрки счетовъ и т. п. Другое общее собраніе созы-

вается осенью, послѣ прекращенія судоходства, преимущественно для раздѣла лоцманскихъ сборовъ. Кромѣ того могутъ быть созываемы чрезвычайныя цеховыя собранія, но не иначе какъ съ особаго разрѣшенія суда. За неявку въ собраніе безъ законныхъ причинъ съ каждаго члена взыскивается по 1 рублю въ цеховую кассу.

Право провозить корабли на рѣкѣ Двинѣ, при устьѣ ея, или на Рижскомъ рейдѣ, принадлежитъ исключительно членамъ цеха (*). Цехъ состоитъ изъ 40 лоцмановъ 1-го и 20 2-го разряда. Кромѣ того, по роду обязанностей, лоцмана раздѣляются на морскихъ и рѣчныхъ; тѣхъ и другихъ положено уставомъ по 30. Цехъ отвѣтствуетъ круговымъ ручательствомъ за всѣ вообще убытки, хотя бы въ причиненіи ихъ былъ, по рѣшенію подлежащаго судебнаго мѣста, признанъ виновнымъ одинъ изъ принадлежащихъ къ нему лоцмановъ, если имущество виновнаго окажется недостаточнымъ для пополненія убытковъ. Цехъ получаетъ за проводъ судовъ (кромѣ казенныхъ) установленную плату, по приложенной къ п. 58 устава таксѣ. Изъ всей суммы сбора отдѣляется $\frac{1}{4}$ часть на заготовленіе и поддержаніе принадлежностей лоцманской части, а остальные $\frac{3}{4}$ поступаютъ въ распоряженіе цеха на слѣдующихъ основаніяхъ. Изъ этихъ $\frac{3}{4}$ первоначально отдѣляется $\frac{1}{10}$ часть на производство пенсій отставнымъ лоцманамъ и лоцманскимъ вдовамъ. Изъ остающихся за тѣмъ $\frac{9}{10}$ отчисляются: 1) отъ 1% до 3%, смотря по размѣру годового сбора, къ запасному капиталу имѣющему назначеніе, по п. 184 устава, обезпечить пополненіе тѣхъ убытковъ, за которые всѣ члены цеха подлежатъ нераздѣльной отвѣтственности; 2) 400 руб. на содержаніе писарей лоцманскихъ конторъ; 3) 200 руб. на содержаніе гребцовъ лоцманскаго командира и 4) сумма на покрытіе такихъ расходовъ по цеху, которые не относятся къ разряду издержекъ на содержаніе лоц-

(*) Корабельщикъ, хотя бы онъ и самъ зналъ хорошо фарватеръ, не долженъ вести судно безъ лоцмана, пока оно на лоцманской водѣ.

манской части. Остающаяся за тѣмъ сумма раздѣляется на 64 равныхъ пая, изъ которыхъ получаютъ: 1) 40 лоцмановъ 1-го разряда каждый по 1 пая; 2) 20 лоцмановъ 2-го разряда каждый по $\frac{3}{4}$ пая; 3) 30 морскихъ лоцмановъ каждый по $\frac{1}{4}$ пая, 4) 3 засѣдателя по $\frac{1}{3}$ пая, и 5) эльтерманъ $\frac{1}{2}$ пая.

Касса лоцманскаго цеха хранится въ лоцманской конторѣ въ Болдераа подъ 4 различными замками, отъ которыхъ лоцъ-командиръ, эльтерманъ и 2 старшихъ засѣдателя имѣютъ каждый по ключу. Она можетъ быть во всякое время подвергаема ревизіи, которая производится по порученію л. суда 2-мя членами биржеваго комитета.

На состоящихъ въ службѣ лоцмановъ, а также, лично, на тѣхъ изъ отставныхъ, которые, по увѣчью, дряхлости или другимъ подобнымъ причинамъ, пользуются пенсіями изъ цеховой казны, распространяется льгота отъ податей, повинностей и рекрутства.

Отставнымъ лоцманамъ и лоцманскимъ вдовамъ производятся пенсіи въ видѣ пособій, которыхъ ежегодный размѣръ зависитъ, въ извѣстной степени, отъ усмотрѣнія и опредѣленія цеха, сообразно съ обстоятельствами и съ болѣе или менѣе недостаточнымъ положеніемъ лицъ, получающихъ пособія. Распределеніе пенсій совершается въ общемъ собраніи цеха, по большинству голосовъ. Пенсіи назначаются въ размѣрѣ не менѣе 25 и не болѣе 100 руб. сер. ежегодно. Если лоцманъ получилъ на службѣ увѣчье и вслѣдствіе того лишился возможности исправлять впредь свою должность, то лоцъ-командиръ обязанъ донести о томъ ланд-фохтейскому суду, который распоряжается освидѣтельствованіемъ лоцмана чрезъ городскаго врача и за тѣмъ опредѣляетъ, имѣетъ ли онъ право на полученіе пенсіи. По смерти лоцмана, изувѣченнаго на службѣ, пенсія переходитъ къ его вдовѣ. Вдова умершаго на службѣ лоцмана пользуется, кромѣ прѣза на пенсію, особымъ пособіемъ, заключающимся въ $\frac{1}{2}$ той части лоцманскихъ сборовъ, которая при ближайшемъ раздѣлѣ причиталась бы на долю умершаго.

Для возможныхъ соображеній приводимъ здѣсь извлеченіе

изъ отчета о приходахъ и расходахъ цеха за 1858 годъ. Доходы этого года простирались до 26 100 руб. Изъ нихъ $\frac{1}{4}$ часть, 6525 руб., отчислены на устройство и ремонтъ лоцманскихъ принадлежностей, т. е. строеній, лодокъ, инструментовъ и т. п. Изъ оставшихся 19 575 десять $\frac{2}{3}$ (1957 руб.) отдѣлены на производство пенсій 28 лицамъ (6 престарѣлымъ лоцманамъ и 22 вдовамъ), по 69 руб. 89 к. на каждое лицо. За тѣмъ отчислено въ запасный капиталъ 176 р., писарямъ 400 руб., и гребцамъ лоцъ-командира 200 руб. Остальные 16 892 руб. поступили въ раздѣлъ.

IV. *Общество вольныхъ матросовъ.*

Высочайше утвержденнымъ 12 Февраля 1830 г. допозитивнымъ постановленіемъ о торговомъ судостроеніи и мореходствѣ дозволено учреждать въ портахъ Имперіи цехи вольныхъ матросовъ, по соглашенію министерства внутреннихъ дѣлъ и финансовъ. Внутреннее устройство цеховъ предоставлено подлежащимъ главнымъ мѣстнымъ начальствамъ.

Образованіе и установленіе въ законномъ порядкѣ рижскаго цеха вольныхъ матросовъ относится къ 1834 году. Въ 1845 году утвержденъ уставъ цеха, главныя начала котораго слѣдующія:

Число принимаемыхъ въ общество матросовъ не определено. Приѣмъ постановлено продолжать до того времени, когда опытъ покажетъ, что уже есть на лице достаточное число хорошо приготовленныхъ матросовъ. Управа цеха состоитъ изъ члены рижскаго биржеваго комитета, съ правами главы общества, и двухъ мѣстныхъ судовладельцевъ. Имъ подчинены эльтерманнъ общества, съ двумя субститутами изъ мореходцевъ, русскихъ подданныхъ, для исправленія старшимъ изъ нихъ, въ случаѣ болѣзни эльтерманна, его должности. Члены управы выбираются на 3 года. Они могутъ подвергаться вторичнымъ избраніямъ. Управа состоитъ въ вѣдомствѣ рижскаго магистрата. Въ общество могутъ быть принимаемы и

иностранцы, не русскіе подданные, съ условіемъ исполненія повинностей наравнѣ съ прочими членами, кромѣ рекрутской. Желающіе вступить въ цехъ не должны имѣть тѣлесныхъ недостатковъ, препятствующихъ службѣ. Они подвергаются испытанію въ знаніи своего дѣла. Принятый даетъ подписку въ точномъ и неупустительномъ исполненіи матросскихъ обязанностей, въ готовности къ повиновенію и въ томъ, что будетъ избѣгать противузаконныхъ поступковъ. Вступившій въ цехъ обязанъ немедленно исполнять всякое приказаніе, данное управой по дѣламъ службы, кромѣ случаевъ внезапной болѣзни, засвидѣтельствованной врачомъ. Въ требованіяхъ матросовъ къ отправленію служебныхъ обязанностей на кораблѣ управа обязана соблюдать очередь, но можетъ принимать въ соображеніе, въ отдѣльныхъ случаяхъ, и большую степень благонадежности одного матроса въ сравненіи съ другими въ предстоящемъ плаваніи. Каждый цеховой матросъ немедленно, по возвращеніи изъ плаванія и по увольненіи корабельщикомъ, обязанъ явиться въ управу, гдѣ и заносится, по порядку, въ списокъ свободныхъ отъ занятій. Свободные отъ занятій могутъ заниматься какимъ либо промысломъ по собственному усмотрѣнію или поденной работой до востребованія къ исполненію своихъ прямыхъ обязанностей по обществу. Каждый цеховой матросъ получаетъ на руки кондуктную книжку. Опредѣлясь на корабль и получивъ жалованье за мѣсяць или за два впередъ онъ обязанъ передать книжку корабельщику, въ свою очередь обязанному тщательно хранить ее наравнѣ съ прочими корабельными документами и по увольненіи матроса, съ окончаніемъ плаванія, возвратитъ ему оную, съ отмѣткой о его поведеніи. Утрата книжки матросомъ влѣчается ему въ нерадѣніе и штрафуется въ 1 разъ—2-мя, во 2—5-ю рубл. сер.; въ 3 разъ матросъ увольняется изъ общества, кромѣ уважительныхъ случаевъ доказанной невинности въ утратѣ. За неодобрительную отмѣтку въ книжкѣ вслѣдствіе проступка, легкость котораго будетъ засвидѣтельствована тремя цеховыми матросами, служившими вмѣстѣ съ дурно аттестованнымъ, виновный под-

вергается, по мѣрѣ вины, или строгому предостереженію или пени, до 5 руб. сер. Если же неодобрительный отзывъ былъ слѣдствіемъ тяжкаго или уголовного преступленія противъ порядка службы, или же, не будучи такого свойства, часто повторялся, такъ что не остается надежды на исправленіе матроса, то онъ исключается изъ цеха и передается суду (*).

Предоставленная 3 пунктомъ приложенія къ ст. 860 Уст. Торг., вольнымъ матросамъ льгота отъ платежа податей и повинностей распространяется и на рижскій матросскій цехъ (**).

И. Э.....ъ

О СВОЙСТВАХЪ НАГЕЛЕЙ ИЗЪ АМЕРИКАНСКОЙ АКАЦІИ И О ВЫДѢЛКѢ ИХЪ.

Американская желтая акація, по своему быстрому росту, крѣпости и твердости, считается однимъ изъ самыхъ лучшихъ деревьевъ, принадлежащихъ этому материгу; въ прочности она не уступаетъ живому дубу, а потому деревья, годныя для топ-тимберсовъ набора, цѣнятся также высоко, какъ живой дубъ; нѣкоторыя же другія свойства ставятъ акацію выше этого дерева, при употребленіи ея на многіе другіе предметы: она большею частію довольно прямослойна, усыхаетъ очень мало и при усыханіи не коробится и не трескается какъ живой дубъ, а потому смѣло можетъ быть подвержена дѣйствію дождя и солнца. Въ столбахъ полузарытыхъ въ землю, какъ въ самомъ невыгодномъ положеніи для дерева, она сопротивляется гнили дольше, чѣмъ другія деревья, не уступая въ этомъ случаѣ живому дубу и красному кедру, несмотря на то, что часто зарывается въ землю не очищенною даже отъ коры и безъ всякихъ предохранительныхъ смазываній. Но не вездѣ она

(*) Уставъ рижскаго матросскаго цеха 26 Апрѣля 1845 года.

(**) Св. Зак. (изд. 1857 г.) Т. XII Уст. Тор. ст. 860 примѣч. 2.

произрастаетъ съ одинакими достоинствами: за Алеганскими горами деревья акаціи достигаютъ иногда огромныхъ размѣреній, но древесина ея не такъ прочна, какъ таже самая порода акціи, разводимая у морскихъ береговъ и растущая сравнительно довольно скудно; изъ этой же послѣдней та, которая растетъ на Лонгъ Айлендѣ (Long Island), и отчасти по берегамъ штата Коннектикутъ цѣнится выше другихъ. Климатъ этихъ странъ весьма сходствуетъ съ климатомъ Новороссійскаго края, а потому можно надѣяться, что порода этой акаціи можетъ быть съ успѣхомъ разведена по берегамъ Чернаго моря. Успѣшно растущая акація, принадлежащая тому краю, можетъ также подтверждать это предположеніе; дерево это, изъ весьма не многихъ деревьевъ растущихъ на югѣ Россіи, составляетъ самое лучшее украшеніе новороссійскихъ городовъ; стволъ акаціи весьма прямой и иногда достигаетъ до 12 дюйм. въ діаметрѣ; она выдерживаетъ болѣе другихъ деревьевъ весьма непостоянныя зимы и частыя засухи того края, которыя иногда губятъ цѣлыя сады фруктовыхъ и другихъ деревьевъ; а между тѣмъ о свойствахъ древесины ея весьма мало извѣстно. Другія породы деревьевъ того края: крымскій дубъ и кизиль, не могутъ замѣнить акаціи для дѣланія нагелей; первый весьма суковатъ, а волокна послѣдняго весьма волнисты, а потому онъ колется съ большимъ трудомъ.

Предметы, на которые акація употребляется въ кораблестроеніи въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ, также могутъ рекомендовать ея достоинства: по своей твердости—она считается незамѣнимымъ деревомъ для пиллерсовъ, гдѣ отъ нихъ ожидаютъ прочности; почти исключительно употребляется для вельпсовъ (въ шпильяхъ), крѣпительныхъ планокъ, необдѣланныхъ мѣдью кнехтовъ, кофель-нагелей и осей станковъ для пушекъ. Крѣпительныя планки буксирныхъ и вообще рѣчныхъ пароходовъ, при постоянной ихъ работѣ, выдерживаютъ чрезвычайныя напряженія и треніе и иногда переживаютъ самыя суда. Но самое важное употребленіе акаціи есть нагеля, служащіе для крѣпленія наружной обшив-

ки; хорошіе нагеля изъ этого дерева всегда переживаютъ связи, которыя онѣ соединяли, и въ подводной части, по замѣчаніямъ многихъ, твердѣютъ болѣе своего первоначальнаго состоянія; а потому акація цѣнится несравненно выше другихъ деревьевъ, употребляемыхъ для этого предмета, и считается также дѣйствительной, какъ и металлическое крѣпленіе. Наружная обшивка купеческихъ судовъ, строимыхъ въ С. Америкѣ, крѣпится почти исключительно одними нагелями, такъ какъ металлическое крѣпленіе ограничивается однимъ только стыковымъ болтомъ, забиваемымъ во второе отъ стыка дерево, и нѣсколькими гвоздями, служащими для удержанія досокъ на мѣстѣ при придѣлываніи ихъ и также для прикрѣпленія самыхъ стыковъ, потому что какъ болтъ, такъ и нагель въ этомъ мѣстѣ можетъ расколоть доску.

Американскіе строители полагаютъ, что суда скрѣпляемыя нагелями лучше сохраняютъ свой видъ, чѣмъ при употребленіи исключительно металлическаго крѣпленія. Это подтверждается наружнымъ видомъ американскихъ клиперовъ; какъ бы стары они ни были, несмотря на чрезвычайно острыя оконечности и плоскодонный мидель и на постоянныя перегруживанія, часто весьма неправильныя, боковой видъ ихъ никогда не обезображивается ломанными линіями отъ повисшихъ оконечностей. При напряженіяхъ, которымъ подвергается судно, болты будучи незначительной толщины, легко могутъ вдавливаться въ дерево; такимъ образомъ связи могутъ нѣсколько ослабѣвать, чрезъ что судно теряетъ свой первоначальный видъ. При туго-же забитыхъ нагеляхъ значительнаго діаметра, не гибкой и твердой акаціи, напряженіе это разрѣшается на большую площадь, которая поэтому легче сопротивляется ему.

Сверхъ этого, нагельное крѣпленіе для коммерческихъ людей составляетъ большой расчетъ въ цѣнѣ, если оно достаточно прочно, чтобы пережить соединяемыя имъ связи и не заразить ихъ своимъ прикосновеніемъ; въ этомъ случаѣ акація совершенно удовлетворяетъ цѣли; между тѣмъ какъ желѣзное крѣпленіе, какъ извѣстно, въ соприкосновеніи съ ду-

бомъ и при помощи сырости, весьма быстро окисляется и ржавчина заражаетъ собою самое дерево, которое вокругъ подобныхъ болтовъ всегда гниетъ раньше, чѣмъ въ другомъ мѣстѣ. Мѣдное крѣпленіе по своей прочности казалось бы должно быть вѣчнымъ, но между прочимъ, оно въ свою очередь часто подвергаетъ суда гораздо большей опасности: при исправленіи неоднократно замѣчали, что мѣдные болты, крѣпящіе наружную обшивку самага днища судна въ соединеніи ея съ наборомъ, значительно уменьшались въ своей толщинѣ; явленіе это приписывается нѣкоторыми дѣйствию грязи и песка, проникающихъ изъ трюма въ неплотные промежутки между наборомъ и наружной обшивкой, и которые при качкѣ, переливаясь съ водою съ одной стороны на другую, постоянно обтираютъ мѣдные болты; заключеніе это выводится изъ того, что иногда находили и на самыхъ нагеляхъ въ этомъ мѣстѣ царапины, и четырех-угольные гвозди зеленой мѣди, послѣ какихъ-либо восьми лѣтъ службы, часто находили совершенно округленными. Другіе же приписываютъ это химическому дѣйствию хлорныхъ солей, растворенныхъ въ морской водѣ, которыя отъ соединенія ихъ съ дубомъ образуютъ хлористоводородную или соляную кислоту, которая въ свою очередь разъѣдаетъ мѣдь; или можетъ быть отъ взаимнаго дѣйствія этихъ двухъ причинъ; но послѣднее предположеніе кажется вѣроятнѣе, почему подобныя явленія находили и въ судахъ, простоявшихъ нѣсколько лѣтъ на стапелѣ и которыхъ связи были просолены поваренной солью; притомъ же, какъ кажется, явленіе это принадлежитъ исключительно нѣкоторымъ морямъ, что также указываетъ на зависимость его отъ различныхъ веществъ, растворенныхъ въ морской водѣ. При исправленіи въ адмиралтействѣ г. Пичера (въ Англій) парохода Вестъ-Индской компаніи Thames, нѣкоторые изъ болтовъ, выбиваемыхъ изъ самой плоской части днища, послѣ двѣнадцати лѣтъ, уменьшились въ этомъ мѣстѣ до $\frac{1}{4}$ дюйма толщиною.

До 1825 года, въ военныхъ адмиралтействахъ Соединенныхъ Штатовъ, для крѣпленія подводной обшивки, употребля-

лось три нагеля на одинъ мѣдный болтъ, но около этого времени было введено исключительно металлическое крѣпленіе, частью изъ подражанія англійскимъ строителямъ, частью вслѣдствіе будто разслабленія набора и связей большими дырами, потребными для нагелей; но главнымъ образомъ для того, что сквозные мѣдные болты, при исправленіи судовъ, легче выбивать, чѣмъ нагеля. Въ настоящее же время, при постройкѣ военныхъ судовъ, заложенныхъ въ послѣднее время, крѣпленіе подводной обшивки, въ правительственныхъ адмиралтействахъ, одобрено, подобно принятому крѣпленію при постройкѣ «Генераль-Адмирала», т. е. послѣдовательно два болта и два нагеля; въ надводной же обшивкѣ по прежнему остается исключительно желѣзное крѣпленіе.

Въ англійскихъ военныхъ адмиралтействахъ, равно какъ и въ частныхъ, употребленіе нагельнаго крѣпленія всегда было довольно ограниченное и на выгоды, доставляемыя имъ, не смотрѣли такъ высоко, какъ разсматриваются онѣ въ Америкѣ; но это должно приписать тому, что до послѣдняго времени нагеля въ Англии дѣлались большею частью изъ дуба и даже изъ смолистой сосны (Pitch Pine), доставляемой изъ Америки; но деревья эти по своимъ качествамъ стоятъ гораздо ниже акаціи.

Нагеля, употребляемые въ настоящее время въ С. Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ, дѣлаются осьмигранными, грани коихъ нѣсколько вогнуты, составляя часть дуги круга, коего радіусъ около $3\frac{1}{2}$ дюйм. Такъ какъ ребра граненаго нагеля могутъ быть легче вдавлены, чѣмъ цѣлая поверхность круглаго нагеля, то въ дыру того же самаго діаметра можно при забиваніи загнать большее количество дерева перваго нагеля, чѣмъ послѣдняго, не подвергая вмѣстѣ съ тѣмъ доску большей опасности быть расколотой; кромѣ того, треніе, сосредоточиваясь на этихъ ребрахъ, увеличиваютъ твердость соединенія нагеля съ крѣпляемыми имъ связями. Можно полагать, что при нагельномъ крѣпленіи болѣе мягкихъ деревьевъ, чѣмъ деревья употребляемыя при постройкѣ американскихъ судовъ и при дѣланіи самыхъ нагелей

изъ болѣе мягкаго дѣса чѣмъ акація, ихъ можно дѣлать шестигранными, вмѣсто осмигранныхъ. Если я не ошибаюсь, то въ Финляндіи, при скрѣпленіи не большихъ судовъ, употребляютъ четырехъ-гранные нагеля. Съ этой же цѣлью и для того, чтобы нагеля можно было дѣлать изъ болѣе дешеваго дерева, чѣмъ желтая акація, одинъ изъ нью-іоркскихъ строителей предлагасть, до употребленія въ дѣло, пропускать нагеля между четырьмя роульсами, которые сжимая, значительно увеличиваютъ его плотность.

Толщина нагеля въ обоихъ концахъ разнится отъ $\frac{1}{8}$ до $\frac{3}{16}$ д., пропорціонально ихъ размѣреніямъ. Это утолщеніе, какъ обыкновенно, дѣлается для того, что пирамидальный или коническій нагель при подобной же дырѣ, подобно клину, можно загнать гораздо туже, чѣмъ цилиндрической или призматическій нагель. Но утолщеніе съ одного конца идетъ весьма незамѣтно до самой середины длины нагеля, при которой оно составляетъ не болѣе одной трети цѣлаго утолщенія у другаго конца, (смотри прилагаемый чертежъ въ половину сжатый по длинѣ, для ясности). Такимъ образомъ быстро расширяющійся наружный конецъ замѣняетъ въ нагелѣ шляпку и плотнѣе удерживаетъ доску на своемъ мѣстѣ; кромѣ того подобное расположеніе толщины отвѣчаетъ другой цѣли, а именно: при забиваніи нагеля двѣ трети его входитъ въ дыру безъ значительной натуги и тѣмъ устраняется опасность расколоть или сломать его не ловкимъ ударомъ, пока большая часть его остается снаружы; осталная же треть хотя и идетъ гораздо туже, но уже смѣло догоняется до мѣста. При высверливаніи дыръ употребляютъ два напарья: одно, коимъ проходится первоначальная дыра насквозь, равняется діаметромъ наименѣшей толщины нагеля, мѣряя ее между параллельными сторонами тонкаго конца; послѣ этого проходятъ снова почти до половины глубины дыры другимъ напарьемъ, коего діаметръ на $\frac{1}{16}$ больше первоначальнаго напарья (см. чертежъ). При вставиваніи нагеля въ дыру наблюдаютъ, чтобы параллельныя стороны его приходились по направленію

слоевъ, такъ какъ меньшая толщина его по этому направле-
нію не такъ легко можетъ расколоть доску,

Нагеля въ Америкѣ обыкновенно забиваются сквозные, глу-
хіе же допускаются только тамъ, гдѣ дыры приходится чрез-
мѣрно длинныя, какъ напримѣръ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ
противъ дейдудовъ, кильсений, ватервейсовъ и т. п. или ес-
ли напарье находить на желѣзо. По забиваніи ихъ раскли-
ниваютъ съ обѣихъ сторонъ сосновыми клинышками.

При постройкѣ «Генераль-Адмирала» ни разу не случилось
расколоть доску этимъ нагелемъ.

При исправленіи судовъ, прослужившихъ не болѣе шести
или семи лѣтъ, замѣчали, что бархоутныя доски, закрѣплен-
ныя желѣзными болтами, весьма легко отнимались помощію
клиньевъ, потому что большая часть этихъ досокъ, обогнивая
вокругъ болтовъ, легко пропускаетъ насквозь себя шляпки;
между тѣмъ какъ при нагельномъ крѣпленіи, для отдѣленія
досокъ отъ набора, одни клинья часто оказываются недоста-
точными и приходится срѣзать нагеля ножевыми пилами.

Существованіе самаго огромнаго купеческаго флота, родив-
шагося въ Соединенныхъ Штатахъ, гдѣ для крѣпленія на-
ружной обшивки почти исключительно употребляется нагель-
ное крѣпленіе, можетъ служить доказательствомъ пользы его;
и если находятъ, что нагеля не могутъ вполне замѣнить бол-
товаго крѣпленія, то замѣненіе ими глухарей и ершей можетъ
принести большую пользу судамъ строимымъ въ Россіи, такъ
какъ крѣпленіе глухарями и въ особенности ершами, въ ру-
кахъ неопытныхъ мастеровыхъ, часто бываетъ весьма вред-
но; но и независимо отъ мастеровыхъ, неоднократно при-
ходилось замѣчать, что ершь встрѣтивъ болтъ или сукъ, сги-
бался и кололъ дерево.

Въ заключеніе должно сказать, что въ ожиданіи болѣе под-
робныхъ фактовъ, которые могли бы вполне доказать пре-
имущество одного крѣпленія передъ другимъ, факты собран-
ные здѣсь и говорящіе въ пользу осмигранныхъ нагелей изъ
желтой акаціи, кажется весьма достаточны, чтобы допустить
употребленіе нагелей этихъ въ нашемъ флотѣ въ такомъ ви-

дѣ, въ какомъ оно было допущено на фрегатѣ «Генераль-Адмираль», т. е. два желѣзные болта и два нагеля въ надводной обшивкѣ и два мѣдные болта и два нагеля въ подводной.

Осьмигранные нагеля обдѣлываются въ довольно простыхъ и по видимому не хитро приспособленныхъ станкахъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ удовлетворяющихъ цѣли. Для ясности прилагается здѣсь поперечный видъ дѣйствія рѣзаковъ.

Каждая грань нагеля обдѣлывается отдѣльнымъ, вращающимся на своей оси рѣзакомъ; эти восемь осей соединены между собою въ обоихъ концахъ зубчатыми колесами, которыя доставляютъ имъ одномѣрное движеніе; вслѣдствіе этого соединенія, четыре рѣзака должны вѣртѣться въ одну сторону, а четыре остальные въ другую, и для того, чтобы они не встрѣчались, одни изъ нихъ помѣщены впереди другихъ. Концы осей утверждены въ двухъ муфтахъ, изъ коихъ передняя имѣетъ эллипсическія дыры; длинныя оси эллипсоидовъ расположены по направленію радіусовъ муфты. Противъ каждой оси въ муфтѣ устроены пружины, которыя нажимаютъ оси къ ея центру. Утолщеніе нагеля къ одному концу производится помощію эксцентриковъ, которые, по мѣрѣ движенія нагеля, раздвигаютъ оси и тѣмъ увеличиваютъ пространство между окружностями рѣзаковъ въ центрѣ муфты. Для направленія нагеля, впереди и сзади рѣзаковъ устроены вальки, между которыми проходятъ нагеля; разстояніе между вальками, не болѣе четырехъ дюймовъ, допускаетъ съ легкостью обдѣлывать нагеля довольно значительной кривизны, а потому нагеля могутъ быть выдѣлываемы изъ весьма криваго дерева и между тѣмъ при обдѣлкѣ слои его не будутъ перерублены, что составляетъ большое достоинство этихъ станковъ. Нагеля колются въ ручную ножами, около 15 дюйм. длиною и $3\frac{1}{2}$ дюйм. шириною, съ ручками, придѣланными перпендикулярно длинѣ ножа, для чего поставивъ ножъ, ударяютъ по спинкѣ его деревянной колотушкой.

До обтачиванія нагелей на-чисто въ описанномъ здѣсь станкѣ, пропускаютъ ихъ первоначально чрезъ подобный же ста-

СЪЧЕНІЕ ПАБОРА, ВИДЪ СВЕРХУ.

Внутренняя граница
наружной обшивки

5"

Внутренняя граница
наружной или внутренней
фрагмента павора.

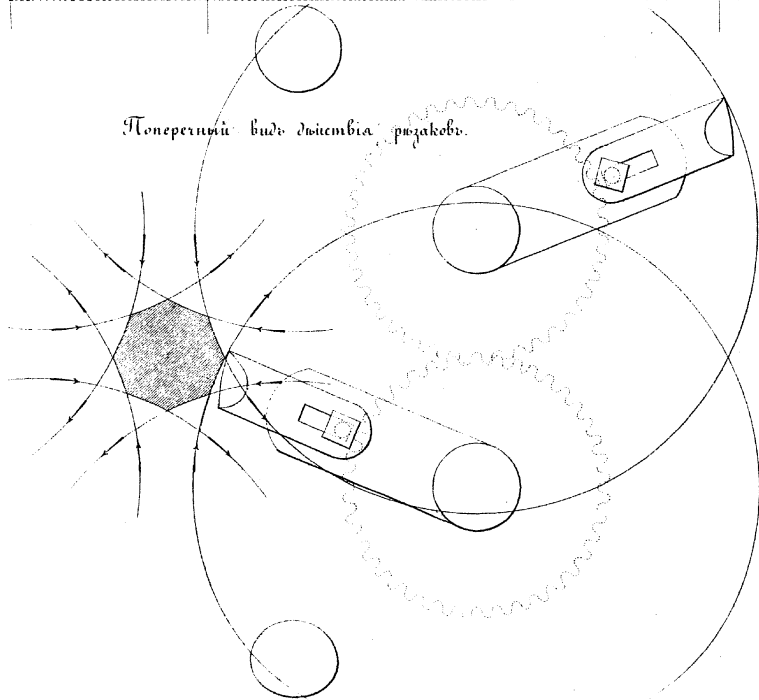
15"

Внутренняя граница
панели или выемки
въ внутренней обшивкѣ

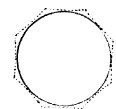
10"

Внутренняя граница
наружной обшивки

Поперечный видъ дѣйствія розаковъ.

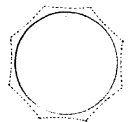


Внутренний видъ.



Пунктирные линии представляютъ
обводъ панели и столбныя дыры для него.

Наружный видъ.



нокъ, но безъ эксцентриковъ, который срубаетъ лишнюю толщину, обдѣлывая его осьми-гранно и одинаковой толщины въ обоихъ концахъ.

Такъ какъ предѣлъ раздвиганія осей рѣзаковъ зависитъ отъ глубины зубцовъ зубчатыхъ колесъ, соединяющихъ эти оси, и какъ зубцы эти весьма малы, то одинъ станокъ можетъ готовить нагеля различіеся въ толщинѣ не болѣе $\frac{1}{4}$ д., а потому для обдѣлыванія нагелей отъ $\frac{7}{8}$ до $1\frac{1}{2}$ д. толщиной, употребляется три станка. Станки эти могутъ готовить въ день отъ 4 до 7 тысячъ футъ нагелей, каждый. Длина нагелей, обдѣлываемыхъ этими станками, не превышаетъ 36 дюйм.; да и едвали когда либо могутъ понадобиться нагеля въ кораблестроеніи болѣе этихъ размѣреній, даже нагеля и этихъ размѣреній должно употреблять съ расчетомъ, такъ какъ каждый дюймъ длины значительно подымаетъ ихъ цѣну.

Какого бы рода дерево не употреблялось для нагелей, но первое достоинство ихъ состоитъ въ ихъ правильности, а этого нельзя достигнуть иначе, какъ только при помощи машинъ. Ручная же работа, не говоря уже о ея дороговизнѣ, никогда не можетъ быть такъ правильна, какъ машинная и потому нагеля, приготовляемые въ ручную, размѣреніями своими никогда не могутъ отвѣчать съ математическою точностью размѣреніямъ напарьевъ, на чемъ основывается все достоинство крѣпленія, почему толстый нагель колетъ доску и тѣмъ образываетъ течь, а тонкій допускаетъ течь своею не плотностью, и ни тотъ ни другой не отвѣчаетъ удовлетворительно цѣли крѣпленія.

Корабельный инженеръ, капитанъ Иващенко.

ПРИЧИНЫ ЗАСТАВИВШИЯ АМЕРИКАНЦЕВЪ ОТКАЗАТЬСЯ ОТЪ СОЛЕНІЯ СУДОВЪ.

Свойство соли предохранять дерево отъ гніенія, уже давно извѣстно. Въ соленыхъ кояхъ въ Венгріи деревянные

столбы, поддерживающіе своды, постоянно смачиваясь текущею по нимъ соленою водою, сохраняются цѣлыя столбтія.

Деревянные суда, перевозящія соленую рыбу или соль, пропитываясь ею, сохраняются весьма долго. Тоже самое замѣчено и въ рундукахъ магазиновъ, въ коихъ хранится соль. Эти обстоятельства, вѣроятно, были главными причинами, подавшими поводъ къ соленію судовъ, вошедшему одно время, въ такое большое употребленіе, что даже военные суда Соединенныхъ Американскихъ Штатовъ были просаливаемы; но въ послѣдствіи соленіе оправдалось только при извѣстныхъ условіяхъ. Въ настоящее время, въ Америкѣ, хотя еще и продолжаютъ просаливать нѣкоторыя суда, но уже далеко не въ тѣхъ размѣрахъ, какъ это было 10 или 15 лѣтъ назадъ. Просаливаніе продолжается въ настоящее время только при постройкѣ небольшихъ купеческихъ судовъ въ Штатѣ Мэнъ и въ Канадѣ. Суда эти строятся исключительно изъ дѣсовъ низшаго достоинства, принадлежащихъ только этимъ странамъ, и наружная обшивка такихъ судовъ крѣпится почти исключительно одними нагелями. Въ другихъ штатахъ, пользующихся лучшими дѣсами, обыкновеніе это почти совершенно оставлено, какъ въ купеческихъ, такъ и въ казенныхъ адмиралтействахъ. Въ казенныхъ адмиралтействахъ, лѣтъ 15 тому назадъ, приказано было очистить отъ соли всѣ суда, покрайней мѣрѣ, въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ это было возможно сдѣлать, не отнимая связей. Мѣры эти были приняты вслѣдствіе жалобъ докторовъ о вредномъ вліяніи, на здоровье команды, сырости происходящей отъ просаливанія. Г. Чапманъ замѣчаетъ (смотри Dry-Rot Enc. Brit.) что 20-ти пуш. корветъ Флорида, взятый Англичанами у Американцевъ и находящійся въ англійской службѣ, былъ просоленъ, вслѣдствіе чего, въ сырую погоду, каждая вещь покрывалась потомъ, желѣзныя работы и здоровье команды разстроивались. Словомъ: такія суда дѣлались совершенно влагометрами, будучи также чувствительны къ переменамъ въ атмосферѣ, какъ кусокъ ми-

неральной соли или стебель водоросля (fuci), или же штукатурка внутреннихъ стѣнъ, въ которой былъ употребленъ морской песокъ.

Это свойство соли притягивать сырость зависитъ главнымъ образомъ отъ примѣси къ ней другихъ солей, изъ коихъ главныя хлористый магній и хлористый кальцій; поэтому нѣкоторые предлагали очищать соль отъ примѣсей сильно притягивающихъ влагу и г. Чапманъ думаетъ, что чистая соль т. е. хлористый натрій будетъ имѣть рѣшительное преимущество передъ неочищенной. Хотя чистая соль и дѣйствительно не можетъ притягивать такъ сильно влагу, но отъ нея является другое неудобство, состоящее въ томъ что соль безъ сырости не проникаетъ глубоко въ дерево и въ особенности плотное, подобное дубу, которое и съ помощію сырости не можетъ быть проникнуто глубже 2-хъ дюйм. Отъ этого, при разломкѣ судовъ, часто находили, что подобная соль въ щпаціяхъ сливалась въ одну твердую массу, получившую образование самой щпаціи и ее можно было вынуть почти цѣльную. Такимъ образомъ она, не принося никакой пользы дереву, останавливала только вентиляцію. При поливаніи же водою, растворъ соли, проникнувъ дерево на нѣкоторую толщину, образуетъ, на поверхности его, накипи, которыя, останавливая проходъ изъ дерева внутренней сырости, при недостаткѣ вентиляціи приводятъ въ броженіе его соки, и за тѣмъ неизбежно слѣдуетъ разрушеніе древесины внутри (смотри Griffith's Ship-Builders manual); это подтверждали мнѣ очевидцы опытовъ надъ корветами Savannah и Sabine, строеными на нью-іоркской верфи. Киль и кильсоны этихъ судовъ, во время ихъ пребыванія на стапель, были обдѣланы ящиками, наполненными солью, въ кои подливали постоянно воду. Когда осматривали эти суда, по прошествіи 13 лѣтъ, то нашли кильсоны ихъ проникнутыми солью дюйма на $1\frac{1}{2}$ отъ поверхности, гдѣ дерево и оставалось совершенно здоровымъ; но во внутренней части оно было нѣсколько въ дурномъ состояніи (кильсоны амери-

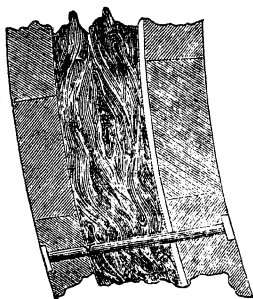
канскихъ военныхъ судовъ обыкновенно дѣлаются изъ живаго дуба).

Другое весьма важное возраженіе противъ употребленія соли, въ особенности при настоящей системѣ построекъ, состоитъ въ ея разрушающемъ вліяніи на желѣзо, которое отъ прикосновенія съ солью быстро сѣдается ржавчиною и, въ свою очередь, заражаетъ дерево (которое дѣлается, какъ выражаются Американцы, «iron sick»). Бимсы того же самого корвета *Savaiah*, тимберовавшагося въ Нью Йоркѣ во время постройки фрегата «Генералъ-Адмиралъ», имѣли, на верхнихъ своихъ кромкахъ, желоба, кои были наполнены солью; при вскрытіи палубы, дерево подъ этими желобами оказалось совершенно здоровымъ, но тамъ, гдѣ забиты были палубные гвозди, оно найдено было въ весьма дурномъ состояніи и было пропитано ржавчиною желѣза, что было главною причиною необходимости перемѣнить ихъ. При исправленіи, на верфи у Пичера (во время пребыванія моего въ командировкѣ при капитанѣ Шестаковѣ въ Англіи), парохода *Вестъ-Индской* компаніи *Thames*, всѣ желѣзные ридерсы въ трюмѣ, до мѣста, куда достигала трюмная вода (конечно соленая), послѣ 12 лѣтъ, были совершенно обращены въ комки ржавчины и сильно заразили подъ собою дубовый наборъ; это обстоятельство, впрочемъ, можно приписать не одному только дѣйствию соленой воды, но и гальваническому току образовавшемуся, посредствомъ ея, какъ проводника, между мѣдными болтами, коими были скрѣплены ридерсы и самими ридерсами.

Почти такое же разрушительное вліяніе имѣетъ соль и на мѣдь: мѣдная обшивка судовъ, постоянно посѣщающихъ соленыя моря, рѣдко служитъ болѣе пяти лѣтъ. На томъ же самомъ пароходѣ, *Thames* я видѣлъ болты выбиваемые изъ днища, которые, у соединенія наружной обшивки съ наборомъ, сдѣлались не болѣе $\frac{1}{4}$ дюйм. толщ., и при выколачиваніи, нѣкоторые изъ нихъ выходили разломанными на три части: въ присоединеніи внутренней обшивки къ набору они перетирались ридерсами (кои они скрѣпляли),

во время движениі частей судна въ морѣ, а въ присоединеніи набора къ наружной обшивкѣ переѣдались (какъ надо было полагать) соленою водою, которая при задѣланныхъ шпацияхъ

Черт. 1.



Черт. 2.



всегда тамъ находится. При снятіи кильсона съ корвета Savannah, оказалось тоже самое, и теперь можно видѣть въ нью-іоркскомъ адмиралтейскомъ музеумѣ обломки болта, выбитого изъ этого корвета; ихъ форма показана на чертѣжѣ, и при нихъ находится записка такого содержанія:

A Bolt from the keel of new frigate Savannah. The salt, placed in the ship for the preservation, by combining with the oak produced a saline acid, hich penetrating the enterstice between the keel and keelson reduced in 13 years the bolt to a point.» т. е. «болтъ выбитый изъ киля новаго фрегата Саванна. Соль, помѣщенная въ суднѣ для его предохраненія, отъ соединенія ея съ дубомъ произвела соляную кислоту, которая, проникнувъ въ промежутокъ между килемъ и кильсономъ (вѣроятно килемъ и наборомъ или кильсономъ и наборомъ) въ 13 лѣтъ совершенно переѣла его». Также самое замѣчали очень часто съ рулевыми болтами, въ спаяхъ деревьевъ; но нѣкоторые приписываютъ подобные случаи также и механическому дѣйствию соленой воды на мѣдь т. е. простому тренію. Это замѣчаніе выводятъ изъ того, что при крѣпленіи наружной обшивки гвоздями, при разломкѣ судна замѣчали, что че-

тырехъ-угольные гвозди совершенно округлялись въ спаѣ наружной обшивки съ наборомъ, а также были замѣчаемы и царапинки на самыхъ нагеляхъ; нѣтъ сомнѣнія, что постоянное переливаніе воды со стороны на сторону, при боковой качкѣ, и случайно попавшіеся за обшивку нечистоты и песокъ, могутъ помогать этому.

Принявъ въ соображеніе огромное количество мѣди и въ особенности желѣза, употребляемаго въ настоящее время при постройкѣ судовъ, можно легко видѣть: какъ опасно будетъ просаливать новыя суда, коихъ главная крѣпость и сохраненіе вида рѣшительно зависятъ отъ этого металла. Изъ всего сказаннаго можно заключить, что соленіе можетъ быть полезно: 1-е, когда дерево совершенно пропитывается солью, т. е. при членахъ небольшихъ размѣреній изъ мягкихъ и пористыхъ деревьевъ; 2-е, въ судахъ, имѣющихъ весьма незначительное количество металлическаго крѣпленія или, и того лучше, вовсе неимѣющихъ его, и наконецъ, 3-е, что соль должна употребляться совершенно очищенная отъ примѣсей другихъ солей, сильно притягивающихъ сырость, что совершенно трудно слѣлать; въ противномъ случаѣ, ее можно допускать только на судахъ, имѣющихъ небольшую команду, которая, по своей малочисленности, можетъ быть помѣщена въ рубкахъ на верхней палубѣ, или въ какомъ либо другомъ мѣстѣ, гдѣ бы она не могла страдать отъ сырости. Но такъ какъ подобныя условія не могутъ быть совершенно удовлетворительно выполнены на военныхъ судахъ настоящей постройки, то намъ остается невольно отказаться отъ соленія ихъ и обратить главное вниманіе на вентиляцію судовъ, которая дастъ возможность содержать ихъ въ болѣе сухомъ состояніи и очищать воздухъ,—условія, необходимыя какъ для здоровья команды, такъ и для сохраненія самаго судна.

Кор. инж. кап. Иваница.

**ЭКСПЕДИЦИЯ ОТПРАВЛЕННАЯ НА ПОИСКИ СЭРА ДЖОНА
ФРАНКЛИНА.**

(Рапортъ капитана Макъ-Клинтока, составленный по журналу яхты Fox. 1858 г.)

Извѣстно, что 25 Апрѣля 1858 года яхтѣ *Fox* удалось вытти изъ Дависова пролива, по вскрытіи въ немъ льда, очистившаго проходъ въ 1194 мили длиною. 28 Апрѣля мы пришли въ небольшую колонію Холстенборгъ, которая, какъ могла, снабдила насъ не большимъ количествомъ провизіи.

²⁶ ^{Апрѣля}
⁸ ^{Мал} мы снова отправились въ путь, посѣтили Годхавенъ и Уперивикъ. Въ началѣ Іюня вошли въ заливъ Мелвиль, а ¹⁴/₂₆ обогнули мысъ Іоркъ; тамъ мы вошли въ сношеніе съ туземцами, которые тотчасъ же узнали г. Петерсона, нашего толмача, уже ходившаго сюда на *Crinnell*'ѣ подъ командою доктора Кэна. На наши вопросы о эскимосѣ Хансѣ — проводникѣ собакъ оставленномъ съ *Advance*'а въ 1858 году, намъ отвѣчали что онъ находился въ Уаль-Зундѣ. 12 Іюля я останавливался у мыса Варрандера близъ мыса Горсбурга; жители его говорятъ, что со времени посѣщенія ихъ «*Phoenix*»-омъ, они не видали ни одного судна, а также и кораблекрушеній у ихъ береговъ не было.

Въ Пуанъ-Сюле мы не могли притти ранѣе ¹⁵/₂₇ Іюля, потому что скопленіе льдовъ въ сѣверной части Баффинова залива, замедляло наше плаваніе съ самаго выхода нашего изъ Голстенборга. Не будь паровъ, мы ничего бы не сдѣлали. Тамъ нашли мы только старуху и мальчика, которые служили намъ лоцманами, на разстояніи 23 миль во внутрь острова, до ихъ деревни.

Въ продолженіе недѣли мы были въ дружественныхъ сношеніяхъ съ этимъ гостепріимнымъ селеніемъ. Но жители его ничего не слыхали объ экспедиціи Франклина, и по ихъ словамъ послѣдніе двадцать или тридцать лѣтъ они не видали гибели ни одного судна у своихъ береговъ.

Имъ извѣстны только остатки трехъ судовъ потерпѣвшихъ крушеніе, изъ коихъ два мнѣ кажется должны быть: *Destierity* и *Aurora*, погибшія въ Августѣ 1821 года, въ семидесяти или восьмидесяти миляхъ отъ Пондскаго прохода. Третье судно, занесенное теперь песками, находится на нѣскольکو миль восточнѣе мыса Хей.

Люди этого селенія каждую зиму имѣютъ береговое сообщеніе съ племенами Иглулика и потому всѣ знаютъ что суда Парри провели тамъ зиму 1822—23. Они слышали также о посѣщеніи Репульскаго залива докторомъ Раемъ и описывали его судно какъ во всемъ походившее на нашу китоловную лодку; экипажъ его, они говорили, жилъ въ палаткахъ, снѣговыхъ хижинахъ, курилъ трубки, гонялъ оленей и прочее. Онъ провелъ тамъ всего одну зиму и ни одинъ человѣкъ экипажа не умеръ. Объ экспедиціи же, которую мы искали, до нихъ не дошло ни одного слуха. Въ проходѣ Понда, туземцы говорили намъ что онъ вскрывается ежегодно, если же иногда не вскроется, то тамъ собирается множество китолововъ. Дѣйствительно мы видѣли нѣскольکو большихъ китолововъ, и находили у туземцевъ въ большомъ количествѣ китовый усъ и олени рога; все это они искали случая промѣнять на наши кожи, нитки, пилы, ружья и шерсть.

Туземцы начертили намъ грубую карту прохода, гдѣ было видно, что онъ ведетъ въ широкій проливъ лежащій на востокъ отъ пролива Принца-Регента.

Оставивъ Пондъ-Сюлетъ ^{25 Юля, 31 Юля} _{6 Августа, 11 Августа} мы пришли въ заливъ острова Бичи, и тутъ свезли и положили мраморную плиту замѣчательной отдѣлки, данную г-жею Франклинъ и съ надписью на память о погибшихъ на *Frebus'* и *Terror'*ѣ.

Магазины, здѣсь находившіеся, казалось намъ, были въ хорошемъ состояніи; но маленькая шлюпка опрокинутая и выкинутая бурей на берегъ, кажется, была очень повреждена. Крыши домовъ были исправлены. Взявъ необходимое количество угля и провизіи, и зайдя $\frac{4}{16}$ къ мысу Готамъ, послѣ перехода въ 25 миль мы $\frac{5}{17}$ пришли въ проливъ Пиль; видя что дальнѣйшая часть его была покрыта сплошнымъ льдомъ,

я $\frac{7}{19}$ Августа рѣшился итти въ проливъ Белло; осмотрѣлъ запасы оставшіеся въ портѣ Леопольдъ, и оставилъ тамъ китоловное судно, которое взялъ съ собою у мыса Готама, на случай еслибъ пришлось покинуть *Fox*. Вдоль берега мы шли подъ парами и льдомъ повредили машину. Проходъ Принца Регента былъ совершенно чистъ и во все время нашего перехода до залива Брентфордскаго, куда пришли $\frac{8}{20}$ Августа, льду мы видѣли очень мало.

Проливъ Белло сообщающійся съ западнымъ моремъ (*Western sea*), имѣетъ среднюю ширину одну милю, а длиною отъ семнадцати до восемнадцати.

Въ это время онъ былъ наполненъ плавающимъ льдомъ; но вскорѣ совершенно очистился. Берега его большею частию состоятъ изъ крутыхъ и отвѣсныхъ гранитныхъ скалъ, и одна изъ ближайшихъ къ нему горъ возвышается на 1600 футъ. При приливахъ теченіе весьма сильно, — отъ 6 до 7 узловъ.

6 Сентября мы безъ всякаго препятствія прошли проливъ Белло и стали въ неподвижный ледъ. До $\frac{15}{27}$, когда я счелъ необходимымъ перейти на наши зимнія квартиры, мы постоянно наблюдали за льдомъ въ морѣ и проливѣ; въ послѣднемъ онъ былъ разбитъ и плавалъ.

Мало по малу количество льда уменьшалось и наконецъ простиралось только на 3 или 4 мили; достигнувъ такого предѣла ледъ, упираясь въ небольшіе островки, несмотря на дѣйствіе осеннихъ вѣтровъ уже не уменьшался и стоялъ въ томъ же количествѣ. Нѣсколько миль отъ насъ море волновалось и разбивалось о скалы.

Лейтенантъ Хобсонъ, съ матросами, воротился уже въ половинѣ Ноября, пострадавъ отъ дурныхъ погодъ и чуть было не утонувъ, когда однажды ледъ, на которомъ они находились, оторвался отъ берега и увлекъ ихъ съ собою.

Наше зимнее мѣсто находилось у восточнаго входа въ проливъ Белло, въ небольшомъ портѣ названномъ однимъ изъ моихъ предшественниковъ, командовавшихъ экспедиціями отыскивавшими сэра Франклина, — «Кеннеди».

Несмотря на то, что растительность была довольно обильная и что наши два эскимосские охотники съ Петерсономъ и нѣкоторыми другими были постоянно на сторожѣ, запасы которые мы сдѣлали въ этой странѣ въ продолженіе 11½ мѣсяцевъ, состояли только изъ осьми оленей, двухъ медвѣдей, восемнадцати нерпъ и нѣсколькихъ лысухъ.

Зима была нестерпимо холодна. Въ продолженіе ея мы дѣлали разныя приготовленія для предстоявшихъ намъ поисковъ.

Я взялъ на себя осмотръ острововъ: Маршала и Короля Вильгельма.

Поиски отъ внѣшнихъ береговъ Бутіи (Boothia) до магнитнаго полюса, и отъ острова Гетесхида къ западу до Уиниатта, поручилъ лейтенанту Хобсону.

Капитанъ Алмень-Юнгъ, нашъ штурманъ, долженъ былъ прослѣдить берега земли Принца Валисскаго, начиная отъ того мѣста, до коего долженъ былъ дойти лейтенантъ Бруунъ; кромѣ того Юнгу поручался осмотръ берега отъ сѣверной оконечности пролива Белло до мыска Джемъ-Росса.

Первые наши поиски начались $\frac{5}{17}$ Февраля 1859; капитанъ Юнгъ отправился чрезъ землю Принца Валисскаго, тогда какъ я направился на югъ, къ магнитному полюсу, въ надеждѣ встрѣтить эскимосовъ и отъ нихъ узнать что нибудь. Меня сопровождали толмачъ г. Петерсонъ и квартирмейстеръ.

Мы имѣли съ собою двое саней, запряженныхъ собаками. $\frac{16}{23}$ Февраля, намъ посчастливилось встрѣтить туземцевъ, въ числѣ 45 человекъ.

Четыре дня мы находились съ ними въ сношеніяхъ; они сказали намъ, что нѣсколько лѣтъ назадъ, у сѣверныхъ береговъ острова Короля Вильгельма, одно судно было сдвлено льдами, экипажъ котораго безопасно достигнувъ берега, направился къ устью рѣки Греть-Фишъ, гдѣ всѣ эти люди потомъ умерли. Эти эскимосы, встрѣченные нами, имѣли съ собою дерево, взятое какъ они говорили, изъ лодки покинутой бѣлыми людьми на Большой рѣкѣ.

25 дней мы пробыли въ экспедиціи и воротились въ пол-

номъ здоровьи, хотя и истомленные длинными переходами и сурвою погодою.

Съ самаго нашего отправления ртуть въ термометръ была все время замерзшею.

^{21 Марта}
^{2 Апрель} мы снова пустились на поиски; лейтенантъ Хобсонъ сопровождалъ меня до мыса Викторiи; я и онъ, каждый имѣли сани въ 6 собакъ. Еще до нашего разлученiя встрѣтили мы два эскимосскихъ семейства, живущихъ на льду въ снѣговыхъ хижинахъ.

Отъ нихъ узнали мы что другое судно близъ острова Короля Вильгельма было выброшено на берегъ. Изъ остатковъ этого судна они получили множество дерева и желѣза.

Я приказалъ тогда лейтенанту Хобсону осмотрѣть, если можно, эти остатки и изслѣдовать всѣ слѣды крушенiя, на островѣ Короля Вильгельма.

Сопровождаемый матросами и г. Петерсономъ, я шелъ вдоль западнаго берега острова Короля Вильгельма, посѣщая покинутыя снѣговыя хижины, и не встрѣчая туземцевъ до 8 Мая—день, въ который мы подошли къ снѣговой деревнѣ, у мыса Нортонъ, въ 30 человекъ жителей. Люди эти подошли къ намъ безъ всякихъ признаковъ боязни и нерѣшимости, хотя никто изъ нихъ никогда прежде не видалъ бѣлыхъ. Они, весьма охотно сообщили намъ все, что знали и старались мѣнять свои произведенiя на наши вещи, но обокрали бы насъ совершенно, если бы мы не приняли предосторожности. Отъ нихъ мы получили много вещей принадлежавшихъ нашимъ соотечественникамъ, и узнали что день пути по проходу, который мы миновали наканунѣ, и четыре дни сухимъ путемъ, употреблялись эскимосами для достиженiя мѣста крушенiя. Никто изъ эскимосовъ этой деревни не ходилъ туда съ 1857—58, потому что тамъ въ это время ничего уже не оставалось, ибо все было растаскано туземцами. Большую часть нашихъ свѣденiй мы получили отъ одной старухи; она говорила что судно было выброшено на берегъ въ концѣ года, и многіе бѣлые люди погибли въ пути, направляясь къ Большой рѣкѣ, но обстоятельство это

стало извѣстно въ селеніи только на слѣдующую зиму, когда были найдены трупы Европейцевъ. Также здѣсь насъ увѣряли, что мы найдемъ жителей на южномъ берегу Большой рѣки, и у мѣста крушенія; но къ несчастію, мы только и видѣли одно селеніе у мыса Буфъ, на островѣ же Монреаль и другихъ посѣщенныхъ нами мѣстахъ не встрѣтили никого.

Мы обыскали носъ Огль, острова: Монреаль и Барловъ, однако не нашли тамъ ничего, кромѣ нѣсколькихъ кусковъ мѣди и желѣза въ одномъ эскимосскомъ хранилищѣ. Пройдя снова проливъ, ведущій къ острову Короля Вильгельма, мы продолжали осматривать южные берега этого острова, безъ всякаго успѣха, когда $^{12}/_{24}$ Мая въ 10 миляхъ къ западу отъ мыса Гершеля, найденъ былъ поблѣвшій скелетъ, съ остатками европейскаго платья. Разрывая осторожно снѣгъ возлѣ скелета, мы нашли небольшой портфель съ письмами. По остаткамъ платья мы заключили что этотъ молодой человѣкъ вѣроятно былъ офицерскій прислужникъ; мѣсто гдѣ онъ былъ найденъ вполне подтверждало сказанное эскимосами, что несчастные погибли въ дорогѣ къ рѣкѣ Гретъ-Фишъ.

На слѣдующій день мы прибыли къ мысу Гершеля, гдѣ осмотрѣли хижину (cairn) Симпсона, или лучше сказать ея остатки, такъ какъ она теперь не болѣе 4 футовъ высокою, и камни въ срединѣ ея сдвинуты, какъ будто внутри ихъ было что нибудь положено. Съ перваго взгляда я предположилъ что дюдѣ погибшихъ судовъ положили сюда свои вещи, растасканныя послѣ дикарями.

Разлучившись со мною $^{16}/_{28}$ Апрѣля лейтенантъ Хобсонъ направился къ мысу Феликсъ. Весьма недалеко къ западу отъ него, Хобсонъ увидѣлъ очень большую хижину, и подлѣ три маленькія палатки, съ одѣялами, старою одѣждою и другими вещами; въ хижинѣ найденъ былъ листокъ бѣлой бумаги и между свалившимися съ потолка камнями, — двѣ разбитыя бутылки; самыя интересныя вещи, и въ числѣ ихъ шлюпочный флагъ, найденные здѣсь, были взяты лейтенантомъ Хобсономъ. Двѣ мили южнѣе онъ увидѣлъ еще хижину, но въ которой не

было найдено ничего, свидѣтельствующаго о погибшей экспедиціи. 3 мили сѣвернѣе оконечности Викторіи, въ маленькой саклѣ найдены были сломанный заступъ и пустая корзина. ^{24 Апрѣля}_{6 Мая} лейтенантъ Хобсонъ разбилъ свою палатку близъ большой хижины у мыса Викторіи, и тутъ между обвалившимися съ крыши камнями найденъ былъ жестяной ящикъ съ находившейся въ немъ бумагой слѣдующаго содержанія: «Хижина эта построена людьми экспедиціи Франклина. Егебус и Теггогъ первую зиму провели у острова Бичи, поднимались проливомъ Веллингтона до 77° сѣверной широты, возвратились съ западной стороны острова Корваллиса. ^{31 Августа}_{12 Сентября} 1846 года суда находились въ 70° сѣверной широты и 95° 23' западной долготы; сэръ Джонъ Франклинъ умеръ ^{30 Мая}_{Юня 11} 1847 года. ¹⁰/₂₂ Апрѣля 1848, въ 5 миляхъ къ NNW отъ мыса Викторіи, суда были покинуты, а люди числомъ 105 человекъ, подъ командою капитана Крозье, переправились на берегъ.» Документъ этотъ былъ отъ ¹⁵/₂₅ Апрѣля 1848, и на слѣдующій день спасшіеся должны были идти къ рѣкѣ Гретъ Финъ. До этого числа умершихъ было 9 офицеровъ и 15 матросъ. Въ хижинѣ было оставлено все что могло мѣшать или было бесполезно въ дорогѣ; такъ здѣсь нашли множество платя, всякаго рода провизію, лопатки, кухонную посуду, веревки, парусину, и между прочимъ секстанъ съ вырѣзаннымъ именемъ «Фредерикъ Р. И.», шкатулку съ лекарствами и проч. Нѣсколько миль южнѣе, возлѣ залива Бакъ, найдена была другая подобная бумага, она была написана лейтенантомъ Горэ и де-Вое, въ Маѣ 1847, но содержаніе ее не открыло намъ ничего новаго.

Лейтенантъ Хобсонъ продолжалъ свои поиски, пока наконецъ уже не встрѣчая ни слѣдовъ погибшихъ, ни туземцевъ, онъ достигъ мыса Гершеля, гдѣ и оставилъ мнѣ донесеніе объ открытіяхъ, такъ что я возвращаясь по западную сторону острова Короля Вильгельма, могъ узнать обо всемъ что было отыскано.

Когда мы покинули мысъ Гершеля, туземцы стали встрѣчаться намъ рѣже и въ меньшемъ числѣ, а обогнувъ западную

сторону острова мы ихъ совсѣмъ не встрѣчали. Берегъ этотъ очень низменъ и совершенно лишенъ растительности; множество маленькихъ острововъ находится противъ него, и проливъ Викторія тутъ покрытъ непроходимыми массами льда.

Находясь въ широтѣ $69^{\circ} 9' N$ и долготѣ $90^{\circ} 27'$, мы направились къ большой лодкѣ, которую, какъ меня увѣдомлялъ лейтенантъ Хобсонъ, онъ нашелъ нѣсколько дней тому назадъ. Кажется что лодка эта была назначена для плаванія на ней по рѣкѣ Гретъ Фишъ, но потомъ была оставлена; она была очень легкой постройки, длиною 28 и шириною $7\frac{1}{2}$ футъ; но сани на которыхъ она помѣщалась были сплошнаго дуба и вѣсили столько же, сколько сама лодка.

Тутъ было найдено множество платья и два человѣческихъ скелета—одинъ въ кормовой части лодки подъ ворохомъ разной одежды, другой, болѣе обезображенный, вѣроятно дикими звѣрьми—въ носовой.

Тутъ же нашли пять карманныхъ часовъ, нѣсколько серебряныхъ вилокъ и ложекъ, и священныхъ книгъ, но ни записокъ, ни портфеля или вообще какого нибудь предмета съ именемъ его хозяина, не было отыскано. Два двустольные ружья стояли прислоненные къ борту лодки, вѣроятно въ томъ же положеніи, въ какомъ поставлены были 11 лѣтъ тому назадъ; оба ружья имѣли одинъ стволъ заряженный и со взведенными курками. Еще тамъ же найдено множество аммуниціи, отъ 30 до 40 фунтовъ шоколаду, много чаю и табаку.

$\frac{24 \text{ Мая}}{5 \text{ Юня}}$ я прибылъ къ мысу Викторіи. Мы снова пересмотрѣли все найденное платье, надѣясь найти еще какой нибудь документъ или бумагу; но не нашли ничего.

$\frac{7}{19}$ Юня, черезъ 5 дней по возвращеніи лейтенанта Хобсона, и я воротился на судно, не встрѣтивъ уже ничего замѣчательнаго на возвратномъ пути. Берега острова Короля Вильгельма и мысы Erebus, Terror, Феликса и Крозье, со времени гибели не были посѣщаемы эскимосами, иначе всѣ эти хижины и вещи были бы разграблены. Если еще есть

остатки отъ погибшихъ судовъ, то они должны находиться вблизи котораго нибудь изъ малыхъ островковъ, между мысами Крозье и Гершеля.

¹⁶/₂₃ Юня капитанъ Юнгъ возвратился на судно; его поиски привели къ открытію, что земля принца Валлисаго, есть островъ; его оконечности были опредѣлены лейтенантами Осборномъ и Броуномъ; островъ лежитъ между проливомъ Белло и заливомъ Четырехъ рѣкъ (Four River bay).

Пребываніе наше въ портѣ Кеннеди, опечалено было двумя похоронами; механикъ Брандсъ умеръ отъ апоплексическаго удара ^{25 Октября}/_{6 Ноября} 1858 года; въ день своей смерти онъ былъ совершенно здоровъ и утромъ еще охотился за оленями. ²/₄ Ноября мы потеряли нашего содержателя стола Томаса Блаквеля, умершаго отъ цынги; послѣдній находился въ обоихъ прежнихъ экспедиціяхъ отыскивавшихъ Франклина.

Лѣто было очень теплое. ^{28 Юля}/_{9 Августа} мы были готовы къ возвращенію на родину и хотя, за смертью машиниста въ 1857 и механика въ 1858, мы имѣли только двухъ кочегаровъ для присмотра за машиною, мнѣ удалось при ихъ помощи дойти подъ парами до мыса Фури, гдѣ 6 дней находились во льду; перемѣнившійся вѣтеръ разогналъ его и мы продолжали наше путешествіе; ¹⁵/₂₇ Августа благополучно прибыли въ Годхавенъ, гдѣ съ большимъ радушіемъ были приняты г. Олликомъ, инспекторомъ сѣверной Гренландіи, и прочими властями, которые щедро снабдили насъ всѣмъ въ чемъ мы нуждались.

^{20 Августа}/_{4 Сентября} мы отправились въ Англію.

Изъ найденныхъ бумагъ, отысканной лодки и другихъ найденныхъ вещей видно: что *Erebus* и *Terror* были покинуты по предварительному обсужденію дѣла и что въ продолженіе третьей зимы были употреблены всѣ усилія, для облегченія предпринимаемаго пути. Легко понять, что болѣзнь истощила силы всего экипажа можетъ быть гораздо болѣе, чѣмъ это имъ самимъ казалось.

Отъ мѣста гдѣ суда были покинуты до лодки 65 миль, а

до острова Монреаля 22 мили. По видимому между людьми погибших судовъ существовали строгіе дисциплина и порядокъ.

Королевское общество, желая чтобы экспедиція наша принесла какъ можно болѣе пользы во всѣхъ отношеніяхъ, щедро снабдило насъ всѣми инструментами для магнитныхъ, метеорологическихъ и прочихъ наблюденій, которыя мы при всякомъ удобномъ случаѣ старались дѣлать; докторъ же Уокеръ собралъ обширныя коллекціи по разнымъ отраслямъ натуральной исторіи.

Полное сочувствіе къ предмету, такъ благородно преслѣдуемому леди Франклинъ, и твердая рѣшимость, сдѣлать все что возможно человѣку, вотъ два чувства, руководившія нами и заставлявшія насъ преодолевать затрудненія. При меньшемъ послушаніи и рвеніи въ исполненіи всякаго приказанія, 23 человѣкъ экипажа было бы недостаточно для успѣшнаго окончанія такого огромнаго и труднаго дѣла.

Ф. Л. Мак-Клинтокъ командиръ экспедиціи на яхтѣ Fox. $\frac{3}{2}$, Сентября 1859 года.

Къ этому рапорту приложенъ списокъ всѣхъ найденныхъ вещей и копии съ 2 бумагъ, найденныхъ капитаномъ Мак-Клинткомъ на островѣ Принца Валисскаго; вотъ ихъ точное содержаніе.

«—Мая 1847.

Суда ея величества *Erebus* и *Terror* зимовали во льдахъ въ широтѣ $79^{\circ} 5' N$ и долготѣ $98^{\circ} 23' W$. Поднявшись проливомъ Веллингтона до 77° широты и возвращаясь съ западной стороны острова Корнваллиса, зазимовали 1846—47 у острова Бачи въ широтѣ $74^{\circ} 43' 28'' N$ и долготѣ $91^{\circ} 39' 15'' W$.

Джонъ Франклинъ.

Все благополучно.

Прошу того кто найдетъ эту бумагу, препроводить ее въ канцелярію адмиралтейства въ Лондонъ съ означеніемъ времени когда и мѣста гдѣ бумага была найдена, или же доставить ее въ ближайшій портъ англійскому консулу, который уже отправить ее по назначенію».

Тоже самое было написано по французски, испански, голландски, датски, и по нѣмецки.

¹²/₂₄ Мая 1847 года партія состоящая изъ 2 офицеровъ и 6 человекъ покинула суда.

Г. М. Горэ (лейтенантъ), Чарльзъ Ф. Десъ Вое (шхиперъ).
(Изъ газеты Evening Mail № 14005).

ОТКРЫТИЕ НОВЫХЪ ДОКОВЪ ВЪ СУАНСИ (Swansea).

(Изъ Times, Сентября ¹⁴/₂₆).

Прошедшую пятницу, вновь построенные доки въ Суанси, были открыты со всѣмъ великолѣпиемъ и роскошью, какихъ требовала возможность этого событія какъ для самаго города, такъ и для его окрестностей.

Положеніе Суанси у входа въ Бристольскій каналъ, его прекрасный рейдъ у Мумбъза и сосѣдство съ угольными копями Южнаго Валлиса, всегда сосредоточивали въ немъ наибольшее движеніе торговли окрестнаго края; къ тому же окончаніе южно-валлиссскихъ желѣзныхъ дорогъ, сначала медленно строившихся, и сильная заботливость портовыхъ начальниковъ дали толчокъ улучшенію города, которое въ послѣдніе семь лѣтъ достигло поразительныхъ результатовъ. Десять лѣтъ тому назадъ гавань состояла только изъ набережныхъ построенныхъ по берегамъ рѣки Tawe, вдоль которыхъ стояли или лежали суда, смотря потому былъ ли приливъ или отливъ. Отъ неровности дна рѣки суда при отливѣ, принимали не нормальныя положенія и получали большой переломъ. Тогдашнее начальство, понимая всю опасность этого и предвидя еще большую потребность устранить этотъ недостатокъ, когда Суанси соединится желѣзными дорогами съ угольными копями, рѣшилось устроить въ ложѣ рѣки, по плану принятому въ Бристолѣ, бассейнъ, вода изъ котораго выходила бы въ море чрезъ боковой

прорѣзъ. Окончаніе этого предпріятія въ 1852 году вмѣстѣ съ проложеніемъ, въ слѣдующемъ году, къ докамъ желѣзныхъ дорогъ, увеличило привозимый грузъ отъ 270 000 тонновъ привезенныхъ въ 1851 году до 332 000 тонновъ въ 1853. Съ тѣхъ поръ ввозимый грузъ постоянно и быстро увеличивался, и прошедшій годъ ввезено было уже круглымъ числомъ до 500 000 тонновъ; въ этомъ числѣ увеличеніе въ одной иностранной торговлѣ было отъ 60 000 до 262 000 тонновъ. Главный вывозимый товаръ въ Суанси — конечно уголь, котораго въ прошломъ году моремъ вывезено 267 432 тонна всѣхъ сортовъ, отъ самага смолистаго до самага крѣпкаго, а берегомъ 185 712 тонновъ. Суанси торгуетъ также патентованными дровами, которыхъ довольно много отправляется во всѣ части свѣта. Торговлею углемъ Суанси соперничаетъ съ Кардифомъ и Нью-портомъ; но обработкой мѣдной руды превосходитъ всѣ остальные порты. Можно сказать, что девять десятыхъ мѣди всего свѣта, выплавляется въ Суанси; и естественно: уголь дешевъ, море близко и Суанси получаетъ мѣдную руду изъ Коравалля, Южной Америки, Кубы, Австраліи, и другихъ частей свѣта изобилующихъ этою рудою. Теперь также увеличивается ввозъ серебряной руды, и предполагаютъ, что около самага города находится мѣстороженіе серебряной руды, на сумму около четверти милліона фунтовъ стерлинговъ. Стоимость груза, привезеннаго на одномъ изъ судовъ въ Суанси, была около 70 000 ф. ст. Такое развитіе торговли, скоро показало, что сдѣланныхъ улучшеній гавани недостаточно и необходимо подумать о средствахъ расширенія порта.

Еще прежде работъ оконченныхъ въ 1852 году, составила компанія для постройки на западной сторонѣ рѣки новыхъ доковъ. Составленъ былъ актъ и въ 1852 году, нынѣшнимъ герцогомъ Бофортомъ, положено основаніе предпріятію. По той или другой причинѣ, портовое начальство не согласилось съ этимъ планомъ и построило на свой счетъ упомянутый бассейнъ. Если несогласіе это основывалось на предположеніи, что компанія не выполнитъ предпринимаемаго на себя труда, то послѣдствія показали, что оно было справедливо,

ибо послѣ нѣсколько времени успѣшно шедшихъ работъ, капиталъ истощился и компанія, истративъ 100 000 ф. ст. принуждена была прекратить работы. Въ такомъ положеніи дѣла находились 3 года, когда правительство изыскивая способы расширенія гавани, согласилось принять отъ компаніи недоконченныя работы; благодаря заботливости начальства, работа пошла быстро впередъ; издержавъ еще 100 000 ф. ст., правительство докончило работу и прошлую пятницу праздновали открытіе доковъ.

Новые доки построены на западномъ берегу, у входа въ портъ и состоятъ изъ внутренняго и наружнаго бассейновъ; расположены они частию на землѣ принадлежащей компаніи и частию во владѣніяхъ герцога Бофортскаго.

Внутренній бассейнъ глубиною 29 футъ 6 дюймовъ; у входа 28 футъ; стѣны бассейна возвышаются надъ обыкновеннымъ уровнемъ на столько, что въ случаѣ возвышенія воды будетъ еще 3 фута сверхъ этой глубины; площадь бассейна 13 акровъ; длина 15 000 ф., а ширина 360 ф.; онъ частию окруженъ набережною въ 4800 ф. длиною, и сообщается съ наружнымъ бассейномъ шлюзомъ въ 300 футъ длиною и 60 шириною, могущимъ помѣщать самыя большіе пароходы. Наружный бассейнъ, площадью въ 4 акра, длиною 430 футъ и 370 шириною, имѣетъ набережную въ 1600 футъ, глубина его 24 фута; въ воротахъ глубина мѣняется отъ 26 и 23 футъ при приливѣ, до 15 при малой водѣ. Входъ въ него 70 футъ шириною т. е. на 15 футъ шире входа въ Бутъ — докъ недавно открытый въ Кардифѣ. Можно сказать что доки даже выиграли тѣмъ, что такъ долго отлагалась ихъ постройка, потому что чрезъ это имѣли возможность снабдить ихъ самыми новыми усовершенствованіями, сдѣланными въ послѣднее время. Издержкою какихъ нибудь 75 000 фунтовъ стерлинговъ, портовое начальство продолжило южно-валлисскую желѣзную дорогу до угла внутренняго бассейна; устроило многія гидравлическія машины, для выгрузки товаровъ прямо въ вагоны и нагрузки судовъ

углемъ, — все это съ самыми новыми усовершенствованіями, — также 5 наклонныхъ плоскостей для выгрузки лѣса.

Все пространство доковъ, равно какъ и рѣчнаго бассейна, снабжено гидравлическимъ аппаратомъ сэръ-Уилльяма Арст-ронга; аппаратъ этотъ отворяетъ ворота, поднимаетъ и опускаетъ мосты и исполняетъ другія работы. Гидравлическія трубы простираются на длину полуторы мили, а давленіе въ нихъ 700 фунтовъ на квадратный дюймъ. Гидравлическая сила можетъ быть примѣнена ко всякой работѣ на каждомъ мѣстѣ, гдѣ только проходятъ трубы; для доставленія гидравлической силы поставлена паровая машина въ 80 силъ. Все это устроено такъ, что трубы идущія въ новые доки могутъ дѣйствовать отдѣльно отъ идущихъ въ рѣчной бассейнъ, такъ что порча одной части аппарата, не останавливаетъ дѣйствія другой; помощью цѣпей сдѣлано особенное приспособленіе, для того, что если потребуется открыть какой нибудь кранъ или клапанъ въ машинѣ, нѣтъ необходимости бѣжать въ машину, а стоитъ только подѣйствовать рычагомъ на цѣпи, причѣмъ желаемый клапанъ открывается или закрывается; — всѣ эти аппараты стоятъ 20 000, а всѣ издержки сдѣланныя при постройкѣ доковъ доходятъ до 500 000 фунтовъ стерлинговъ. День открытія доковъ какъ у жителей Суанси такъ и обитателей его окрестностей, прошелъ какъ настоящій праздникъ, хотя погода нисколько тому не способствовала: дождь начавшійся съ ранняго утра, почти не прекращался; несмотря на это, всѣ лавки были заперты, и толпы народа стояли въ улицахъ и смотрѣли изъ оконъ близъ стоящихъ домовъ, между тѣмъ, какъ поѣзды желѣзной дороги привозили массу посѣтителей изъ окрестностей.

Общества: Странныхъ людей (Odd fellows), Друидовъ, Форестеровъ и проч. числомъ до 5000 человѣкъ, собрались на городской площади, откуда къ докамъ двинулась процессія, въ которой участвовали начальники порта, лордъ лейтенантъ Тальботъ, и проч.; путь къ докамъ былъ уставленъ триумфальными арками, флагами, всякаго рода девизами, и т. д. Дойдя до доковъ члены церемоніи расположились во-

кругъ внутренняго бассейна, а сзади нихъ нахлынули толпы зрителей.

Общества говорили привѣтствія лорду-лейтенанту, на которыя тотъ также отвѣчалъ; въ это время желѣзная дорога была обновлена пронесшимся по ней разукрашеннымъ и иллюминированнымъ локомотивомъ. Тотчасъ же послѣ этого ворота доковъ были отворены дѣвицею Тальботъ, дочерью лорда-лейтенанта; но отворены ею не въ такомъ смыслѣ, что она только смотрѣла какъ ихъ отворяли, какъ это обыкновенно говорится и бываетъ при подобныхъ церемоніяхъ; нѣтъ, благодаря изобрѣтеніямъ г. Арстронга, ворота дѣйствительно отворены нѣжною ручкою 18 лѣтней леди, которая, стоя на небольшой платформѣ, взяла въ руки серебряную вымбовку небольшого шпилья и оборотила его развѣ съ немного большимъ усиліемъ, чѣмъ то, какое она употребляетъ отворяя дверь своей комнаты; гигантскіе блоки двинулись, цѣпи застучали, и громадныя ворота тихо закрипѣли на петляхъ, повинуясь страшной силѣ произведенной легкимъ толчкомъ въ разстояніи десятковъ ярдовъ. Едва ли можно найти лучшее доказательство чудовищной силы арстронгова аппарата. По открытіи воротъ одно изъ принадлежавшихъ порту судовъ, такъ сказать, нагруженное зрителями, чрезъ шлюзъ вошло въ докъ и разрѣзая воды бассейна было привѣтствовано громомъ орудій и криками тысячи голосовъ возвѣстившихъ этимъ открытіе доковъ; за этимъ судномъ слѣдовали Hampshire — прекрасный парусный угольщикъ изъ Лондона и Chevy-Chase, паровое судно для перевозки угля въ Австралію и Китай. Нѣсколько другихъ судовъ вошло въ доки въ теченіе дня. Послѣ этой церемоніи до 500 человекъ почетнѣйшихъ посѣтителей приглашены на завтракъ, на которомъ весело провозглашены были многіе тосты, главный изъ которыхъ былъ конечно желаніе успѣха новооткрытымъ докамъ. Вечеромъ городъ былъ великолѣпно иллюминированъ, по крайней мѣрѣ на сколько позволяла дурная погода; наконецъ въ заключеніе праздника, данъ былъ большой балъ въ домѣ собранія.

НОВЫЙ АЭРОСТАТЪ.

(Изъ New-York Times)

Въ настоящее время въ Нью-Йоркѣ готовится опытъ воздухоплаванія съ ученой цѣлью, и въ большихъ размѣрахъ, чѣмъ это когда либо предпринималось. Столь давно проектированный планъ перелѣта черезъ Атлантическій океанъ, скоро будетъ приведенъ въ исполненіе. Необходимый для этого аппаратъ уже изготовленъ и аэронавтъ готовъ пуститься въ путь. Какъ бы то ни было, удастся или нѣтъ это грандіозное предпріятіе, оно во всякомъ случаѣ заслуживаетъ вниманія публики, какъ по самому своему величію, такъ и по обилію способовъ и энергіи, выказанныхъ въ приготовленіи къ нему.

Работы производились съ начала весны, въ тиши, въ окрестностяхъ Нью-Йорка. Новый аэростатъ названъ въ честь этого города, *City of New-York*. Онъ почти совершенно оконченъ и только нѣкоторыхъ необходимыхъ деталей не достаетъ для того, чтобы предприниматель могъ показать его публикѣ. На аэростатѣ долженъ подняться М. Т. S. C. Lowe уроженецъ Нью-Гампшира, сдѣлавшій уже 36 воздушныхъ путешествій. Послѣдній разъ онъ являлся передъ публикой въ Портландѣ, во время торжества 4 Юля настоящаго года. Съ этого времени онъ исключительно занялся усовершенствованіемъ воздушнаго шара, предназначеннаго для трансатлантическаго путешествія. Г-нъ Lowe надѣется, что усовершенствованія, сдѣланныя имъ въ устройствѣ шара, дадутъ ему возможность преодолѣть самыя важныя трудности воздушнаго плаванія.

Размѣры *City of New-York* такъ далеко превосходятъ всѣ до сихъ поръ извѣстные размѣры аэростатовъ, что уже одинъ простой фактъ его существованія достоинъ замѣчанія. Лугъ гдѣ огромная оболочка шара окончательно отдѣляется (про-

питывается масломъ), лежитъ въ 4 или 5 миляхъ отъ города, и профанамъ еще не дозволялось узнать тайну заключающуюся въ огромной кучѣ матеріи и веревокъ. Размѣры аэростата слѣдующіе: наибольшій діаметръ 130 футъ, поперечный (transverse) діаметръ 104 фута, высота шара отъ клапана до лодки 350 футъ, вѣсъ шара съ вооруженіемъ $3\frac{1}{2}$ тонны, поднимающая сила $22\frac{1}{2}$ тонны, вмѣстительность газовой оболочки 725 000 кубическихъ футъ. Такимъ образомъ City of New York почти въ 5 разъ болѣе самыхъ большихъ шаровъ, которые когда либо существовали. Онъ имѣетъ форму обыкновеннаго аэростата съ привязанной корзинкой и спасительнымъ ботомъ. Но введеніе въ немъ значительныхъ усовершенствованій, приводитъ насъ къ тому заключенію, что его общее устройство несравненно превосходитъ прежнихъ шаровъ. Будутъ приложены механическія силы. Аэронавты предохранятъ себя отъ холода посредствомъ известковаго камня, и новое устройство обращающихся крыльевъ будетъ примѣнено къ дѣлу. Матерія изъ коей состоитъ наружная оболочка, покрыта особеннымъ составомъ, изобрѣтеннымъ г. Lowe.

На постройку наружной оболочки пошло 6000 ярдовъ полотна. 17 швальныхъ машинъ Wheeler'a и Wilson'a употреблены были для стачки частей оболочки. Вершина ея, предназначенная для принятія газоваго клапана, состоитъ изъ трехъ слоевъ ткани и скрѣплена толстымъ сѣрымъ полотномъ, сшитымъ тройными швами. Увѣряютъ что сто женщинъ, работая ежедневно, не могли бы въ два года сшить эту матерію. Матеріаль крѣпокъ а шитье еще крѣпче. Лакъ наведенный на оболочку есть композиція, секретъ которой остается у г-на Lowe. Этого лака положены три или четыре слоя, чтобы предупредить просачиваніе газовъ. Г-нъ Lowe ежедневно занятъ наблюденіями надъ работами. Вчера мы застали его въ открытомъ полѣ, наблюдавшаго за теченіемъ нѣсколькихъ галоновъ неприятно пахучей смѣси, которая страшно кипѣла при температурѣ въ 600° .

Сѣтка окружающая оболочку сплетена изъ крѣпкой верев-

ки, выдѣланной изъ льна нарочно для аэростата. Сила сопротивленія сѣтки равняется 160 тоннамъ, а каждая веревка можетъ выдержать вѣсъ въ 400 или 500 фунт.

Корзинка, которая должна быть подвѣшена непосредственно подъ шаромъ, сдѣлана изъ индѣйскаго тростника, имѣеть 20 футъ въ окружности и 4 въ глубину. Она круглой формы и покрыта брезентомъ. Въ этой корзинкѣ помѣстятся аэронавты. Она отопляется известковымъ каминномъ, изобрѣтенія *М. О. А. Gager'a*, который предложилъ его г-ну *Lowe*. Известковый каминъ новостъ въ устройствѣ воздушнаго шара. Говорятъ что онъ будетъ снабжать теплотою, безъ огня, и предназначается только какъ согрѣвающій аппаратъ. Каминъ вышиною въ $1\frac{1}{2}$ фута и 2 фута въ основаніи. *Г. Lowe* такъ увѣренъ въ пользѣ этого примѣненія, что онъ предполагаетъ возможнымъ подняться на такую высоту, гдѣ вода мерзнетъ, безъ всякаго опасенія за здоровье. Впрочемъ это еще должно быть доказано опытомъ.

Подъ корзинкой будетъ висѣть металлическій спасительный ботъ, въ которомъ помѣщена машина Эриксона. Такимъ образомъ изобрѣтеніе капитана Эриксона должно быть испробовано на высотѣ. Исключительное предназначеніе этой машины, есть управленіе двигателемъ въ родѣ винта, посредствомъ котораго надѣются пріобрѣсти управляющую силу. Примѣненіе маханической силы остроумно придумано. Двигатель утверждень въ носу спасительнаго бота, составляя съ нимъ уголъ почти въ 45° . Отъ колеса на концѣ, расходятся 20 крыльевъ. Каждое изъ этихъ крыльевъ, длиною въ 5 футъ, постепенно расширяется отъ точки соприкосновенія съ винтомъ, до оконечностей, гдѣ ширина каждаго $1\frac{1}{2}$ фута. *Г-нъ Lowe* утверждаетъ, что черезъ примѣненіе этихъ различныхъ механическихъ силъ, его шаръ можетъ подниматься и опускаться для отыскиванія различныхъ теченій воздуха и что они же т. е. эти силы, доставятъ ему полный ходъ и предупредятъ вращательное движеніе шара.

Примѣняя начало крыльевъ, *г. Lowe* не говоритъ, что изобрѣлъ что нибудь новое, но только желаетъ дать практиче-

ское развитіе теоріи, высказанной прежними аэронавтами и только отчасти исполненной на практикѣ, знаменитымъ англійскимъ воздухоплателемъ Гриномъ. Г-нъ Lowe утверждаетъ, что примѣненіе машинъ къ воздухоплаванию было только въ теоріи. Онъ предполагаетъ испробовать теорію на практикѣ и посмотреть, что изъ этого выйдетъ.

Подымающую и опускающую силу машины полагаютъ въ-сомъ въ 300 пуд., причемъ крылья такъ укрѣплены, что дозволяютъ быстрое поднятіе вверхъ или опусканіе. Такъ какъ для быстрого возвышенія достаточно потери 3 или 4 фунтовъ и такъ какъ потеря весьма незначительной части газа достаточна для скорого опусканія, то г. Lowe считаетъ на этомъ основаніи свой систематическій регуляторъ весьма удовлетворительнымъ, для управленія движеніями шара и для удержанія его на какой угодно высотѣ. Однако нашъ воздухоплатель предпочитаетъ держаться, какъ онъ говоритъ, въ почтительномъ отдаленіи отъ нашей планеты.

Какъ бы то ни было это дѣло совершенно новое и множество новыхъ примѣненій остается еще испробовать. Г-нъ Lowe, выражая самое сильное довѣріе ко всѣмъ частямъ своего аппарата, утверждалъ, что онъ или погибнетъ въ океанѣ, или передастъ Лондону, въ среду, тотъ номеръ New-York's Times, который выйдетъ въ предшествующій понедѣльникъ. Онъ предполагаетъ спуститься или въ Англии или во Франціи и направиться для этого къ сѣверо-востоку. Прямое направленіе на востокъ, принесло бы его въ Испанію, но этотъ путь онъ находитъ неудобнымъ. Переходъ изъ Нью-Йорка въ Лондонъ онъ надѣется совершить въ 48 часовъ, много что въ 64. Онъ смѣется при мысли объ опасности, ревностно продолжаетъ свои приготовленія и надѣется приятно провести время. Такъ какъ верхнее теченіе воздуха на востокъ, не дозволитъ ему возвратиться той же самой дорогой назадъ, то онъ хочетъ уложить шаръ и возвратиться на первомъ пароходѣ.

Шаръ будетъ нагруженъ. Кубическое содержаніе газа 725 000 футъ позволяетъ поднять 22½ тонны. Съ полнымъ

снаряженіемъ шаръ вѣситъ только $3\frac{1}{2}$ тонны. Остается еще 19 тоннъ, слѣдовательно много мѣста для пассажировъ. Однако какъ мы узнали число ихъ ограничено 8 или 10-тью. Г-нъ Lowe заготовляетъ теперь песокъ для баласта, имѣетъ неограниченное довѣріе къ прочности сѣтки, къ силѣ машины, плавучести спасительнаго бота. Если предпріятіе его не удастся, то погибнетъ громадная сумма въ 820 000. Но капиталисты соучастники въ этомъ предпріятіи, раздѣляютъ энтузіазмъ г. Lowe, объявляютъ неудачу невозможною и приглашаютъ публику терпѣливо ждать опыта.

Точнаго времени полета еще не назначено. Но вооруженіе шара уже такъ близко къ окончанію, что поднятіе не замедлитъ воспослѣдовать недѣли черезъ 3 или 4. О мѣстѣ и времени поднятія будетъ извѣщено.

— Въ *Monit. Univers.* мы нашли еще нѣкоторыя подробности объ этомъ шарѣ, нелишенные интереса. Сѣтка составлена изъ веревки $\frac{1}{4}$ дюйма (pouce) въ діаметрѣ, столь же гибкой какъ шелковый шнурокъ. Верхняя часть сѣтки пристроплена къ канату въ $1\frac{1}{2}$ дюйма въ діаметрѣ, который способенъ выдержать тяжесть 50 тоннъ, Нижняя часть ее прикрѣплена къ желѣзному обручу въ $1\frac{1}{2}$ дюйма толщины, къ которому подвязана корзинка, равно какъ и лодка находящаяся подъ первой. На сѣтку пошло веревокъ длиной всего на 15 миль и вся она, съ обручемъ и верхнимъ канатомъ, вѣситъ 325 фунтовъ (*).

Матерія, которая пошла на внѣшнюю оболочку шара, была троекратно изслѣдована знатоками и чуть только замѣчали они самый незначительный недостатокъ, хотя бы неровную нитку находящуюся не на своемъ мѣстѣ, какъ тотчасъ покрывали это мѣсто кускомъ шелковой матеріи. Послѣ этого внимательнаго осмотра, матерія была разрѣзана на куски: въ 105 футъ длины для верхней части, и 44 фута для

(* Пеньковый тросъ такой длины и толщины долженъ вѣситъ 1680 русскихъ или 1560 англійскихъ фунтовъ; льняной, не долженъ много разниться.

нижней части оболочки. Эти куски были пришиты къ куску поперечной матеріи въ 24 фута шириной, который составляетъ средину шара. На 29 футъ вокругъ вершины, матерія взята вдвое, а на $5\frac{1}{2}$ футовъ кругомъ той же точки, второе.

Когда всѣ куски были соединены, ихъ растянули на обширномъ лугѣ, гдѣ г. Lowe разбилъ двѣ палатки и покрыли матерію первымъ слоемъ особеннаго состава, увеличившаго вѣсъ шара до 1500 фунтовъ. На этомъ первомъ слоѣ, на который пошло 4 боченка этого состава будутъ наведены еще два другіе слоя, но не столь густые. Въ центрѣ корзинки сдѣлано отверстіе въ $1\frac{1}{2}$ фута въ діаметрѣ, которое будетъ служить люкомъ, чтобы спускаться по лѣстницѣ въ лодку, висящую 20 футами ниже. Корзинка круглой формы и совершенно закрыта со всѣхъ сторонъ полотномъ въ 15 футъ высоты, прикрѣпленнымъ къ желѣзному обручу, который поддерживаетъ сѣтку. Такимъ образомъ пассажиры будутъ находиться въ великолѣпной каютѣ, закрытые отъ вѣтра и непогоды. Черезъ окна пробитыя въ полотно и закрывающіеся стеклами, путешественники будутъ наблюдать пейзажи неба, встрѣчаясь и летя между облаками. Известковая печь, кромѣ согрѣванія, будетъ служить для варенія кофе и разогрѣванія консервовъ. Во всякомъ случаѣ огня не будетъ зажигаемо, потому что это весьма опасно. Лодка подвѣшенная внизу, есть металлическій боть Фрэнсиса, 30 футъ длины, 7 ширины и 4 глубины. Боть этотъ снабженъ мачтами и парусами, на случай еслибы пришлось ввѣриться волнамъ, хотя г. Lowe и утверждаетъ, что онъ пробудетъ на высотѣ болѣе трехъ мѣсяцевъ, если это будетъ необходимо. Мы уже описали въ прежней статьѣ машину и два колеса, укрѣпленные къ носу и кормѣ спасительной лодки, которые предупредятъ вращательное движеніе шара и позволятъ подыматься и опускаться мгновенно по теченію воздуха. Машина въ 4 лошадиныхъ силы; и еслибы пришлось плыть по водѣ, то ее можно употребить для вращенія двухъ колесъ бота, сдѣланныхъ по модели парходныхъ колесъ.

Ящики съ провизіей, водой, морскими инструментами, углемъ и алкоголемъ для машины, прочно прикрѣплены ко дну бота. Въ одномъ изъ угловъ его свернуть каучуковой челнокъ, который при случаѣ можетъ оказать важныя услуги. Остроумное приспособленіе позволитъ мгновенно отвязать боть отъ аэростата. Два мѣдные буйка, наполненные сгущеннымъ газомъ, для пополненія того который можетъ вырваться изъ шара, вѣсятъ одинъ сто фунтовъ, другой 200. Газъ будетъ, посредствомъ давящаго насоса, переходить изъ буйка въ шаръ и обратно. Довольно только упомянуть о различномъ назначеніи этихъ буйковъ, чтобы признать г-на Lowe остроумнымъ изобрѣтателемъ. Переходя изъ ящиковъ въ шаръ, газъ немедленно расширяется и увеличиваетъ, въ слѣдствіе этого, поднимающую силу аэростата. Если желаютъ спуститься, вмѣсто того чтобы подниматься, то достаточно извѣстное количество газа отправить изъ шара въ ящики, гдѣ онъ сгущается и служитъ уже какъ баластъ, для опусканія. Въ теоріи это приспособленіе весьма хорошо, но неизвѣстно такъ ли будетъ на практикѣ.

Буйки эти, сдѣланные такъ, что могутъ держаться на водѣ и могутъ быть брошены за бортъ на веревкѣ въ 1000 футъ.

Если бы случилось напимѣръ, что въ слѣдствіе росы или дождя, шаръ опустился слишкомъ близко къ океану, то бросятъ одинъ изъ двухъ буйковъ въ море и шаръ облегченный значительно, тотчасъ поднимется на длину веревки и будетъ продолжать свой путь въ приличномъ отдаленіи отъ волнъ. Утромъ же, когда первые лучи восходящаго солнца, обсушатъ матерію и веревки, шаръ снова величественно двинется въ небеса, унося съ собою и боекъ поднятый аэронавтами при ихъ восхожденіи.

City of New-York будетъ снабженъ лотомъ для узнанія направленія вѣтровъ. Это будетъ длиная веревка съ грузомъ на концѣ, къ которой въ извѣстныхъ разстояніяхъ, будутъ привязаны флаги различныхъ цвѣтовъ, развѣвающіеся повѣтру.

Аэронавтъ вооруженный телескопомъ, будетъ наблюдать по направленію этихъ лентъ, различныя теченія воздуха и

на сколько онъ долженъ опуститься, чтобы избѣгнуть противныхъ потоковъ.

Аэростатъ снабженъ якоремъ, употребляющимся на судахъ, вѣсомъ въ 100 фунтовъ и тремя или четырьмя баграми, употребляемыми обыкновенно аэронавтами. Большой якорь будетъ имѣть веревку въ 100 футъ длины и 4 дюйма толщины. Кромѣ того будетъ взято большое количество веревокъ, на различные случаи, равно какъ инструментовъ и рабочихъ принадлежностей. Г-нъ Lowe весьма логично рассудилъ, что гораздо лучше вмѣсто песка, годнаго на то только, чтобы его выбрасывать, взять для баласта инструменты, которые могутъ тысячу разъ пригодиться.

Шаръ уносить съ собою полное собраніе флаговъ и каждый изъ пассажировъ будетъ снабженъ паспортомъ въ различные порты всѣхъ странъ Атлантическаго океана. Въ углу корзинки помѣстятъ: сто маленькихъ парашютовъ, чтобы послать посредствомъ нихъ письма городамъ и судамъ надъ которыми будутъ пролетать; 100 каучуковыхъ мѣшковъ для писемъ и пакетовъ, 1 барометръ ртутный, 1 анероидъ, 2 компаса морскихъ, нѣкоторое количество буссолей, термометровъ, и телескоповъ; клетку съ голубями, чтобы отправить извѣстія, когда будутъ недалеко отъ берега и наконецъ ящики съ водой и провизіей на 6 мѣсяцевъ. Эта провизія будетъ служить во первыхъ баластомъ и къ тому же будетъ необходима, если придется опуститься на пустынномъ берегу. Въ случаѣ нужды она можетъ быть передана бѣдствующимъ судамъ, надъ которыми будутъ проходить. Сотня превосходныхъ римскихъ свѣчъ для сигналовъ въ случаѣ несчастія, и сто экземпляровъ номеровъ каждой Нью-Йорской газеты того дня когда отправятся, дополнять собою снаряженіе и грузъ этого великолѣпнаго шара. Пассажиры будутъ имѣть полную каучувую одежду, которая будетъ согрѣвать ихъ на высотѣ и поддерживать въ случаѣ бѣдствія на водѣ. Несмотря на многочисленныя просьбы, г. Lowe беретъ въ свое первое путешествіе только семерыхъ: одного исторіографа, двухъ ученыхъ и четырехъ ученыхъ моряковъ. Мы сказали уже,

что аэростатъ съ своимъ снаряженіемъ вѣсилъ только $3\frac{1}{2}$ тонны. Въ слѣдствіе этого шаръ будетъ только наполовину наполненъ газомъ, что сократитъ издержки на его наполненіе отъ 1800 долларовъ до 1000. Аэронавтъ, какъ видно, принялъ всѣ мѣры противъ случайностей.

ИЗВѢСТІЯ ИЗЪ ПОРТОВЪ.

— *Петербургъ*: Проектъ углубленія Фонтанки уже поступилъ на разсмотрѣніе послѣдней технической инстанціи—департамента проектовъ и смѣтъ. По этому проекту полагается углубить Фонтанку, до семи футовъ, посредствомъ землечерпанія. Этотъ способъ углубленія довольно невѣрный и къ тому же во всякомъ случаѣ не можетъ не произвести большихъ препятствій для судоходства, особенно въ Фонтанкѣ, почти постоянно переполненной барками. Иные полагаютъ, что во избѣжаніе этихъ препятствій и для большой вѣрности углубленія, лучше, было бы по прекращеніи судоходства, запереть всю Фонтанку сильной перемычкой у ея истока, дать ей по возможности стечь и затѣмъ, заперевъ ее у устья, либо выкачать оставшуюся воду, либо выломать ее, когда она замерзнетъ. Затѣмъ углубленіе Фонтанки потребуетъ только простой выломки замершей земли. Трудно рѣшить какъ относятся выгоды дешевой работы къ не выгодамъ углубленія зимою состоящимъ главнѣйше въ необходимости отвозить землю гужомъ, а не водою. На это замѣчаніе «Эконом. указ.» можно смѣло отвѣтить, что не можетъ и не должно быть рѣчи о выгодахъ дешевизны тамъ, гдѣ дѣло состоитъ въ прочномъ, скоромъ и необходимомъ для здоровья жителей средствѣ углубленія. Можетъ ли итти въ расчетъ дороговизна гужевой перевозки земли, когда городъ избавится отъ миазмовъ и ихъ губительныхъ послѣдствій?

— *Кронштадтъ*: 4 Октября на пароходѣ «Ильмень» въ Кронштадтъ прибылъ Шамиль съ сыномъ и обычною своею свитою. Послѣ визита главному командиру, имамъ осмот-

рѣлъ, — сколько это было возможно въ короткій промежутокъ времени, — достопримѣчательности порта. Онъ любовался роскошью Императорской яхты «Штандартъ» и въ особенности былъ пораженъ артиллеріею корабля «Ретвизанъ»; расспрашивалъ и дѣлалъ замѣчанія о томъ, въ какой мѣрѣ затруднительно заряжать и наводить столь громадныя орудія, и пр. Поднявшись на фортъ Меншиковъ и увидѣвъ оттуда разстилавшееся передъ нимъ пространство моря, Шамиль съ замѣтнымъ любопытствомъ слушалъ разсказъ о дѣйствіяхъ союзниковъ въ минувшую войну, а также спрашивалъ въ какой степени возможно обойти форты съ тыла. Осмотрѣвъ петровский докъ, въ которомъ находились корабли «Синопъ» и «Цесаревичъ», имамъ, предъ отъѣздомъ въ Петербургъ, заѣхалъ въ клубъ, гдѣ былъ встрѣченъ многочисленнымъ обществомъ мужчинъ и дамъ. На пароходѣ «Ильмень» во время перѣезда въ Кронштадтъ и обратно, Шамиль, первый разъ будучи въ морѣ, безпрестанно дѣлалъ вопросы, обличавшіе его любознательность и наблюдательность; такъ напримѣръ, спрашивалъ о направленіи и скорости течения и т. п. Особенно забавляла его видимая двойная скорость парохода, при встрѣчѣ съ другими судами.

Хорошо Шамилямъ, Неширамъ и другимъ дорогимъ гостямъ осматривать Кронштадтъ! Ихъ перевозятъ туда на казенныхъ пароходахъ, а тамъ ждутъ ихъ коляски и катера. Другое дѣло, если простому смертному — жителю Костромы или Калуги, и даже Петербурга — захочется взглянуть на столицу русскаго флота и ея твердыни.

Если у него нѣтъ въ Кронштадтѣ родныхъ и знакомыхъ, то, сказать по правдѣ, его желаніе осмотрѣть главный портъ своего отечества, желаніе происходящее можетъ быть не изъ одного пустаго любопытства, но изъ любознательности, основанной на патріотическомъ чувствѣ, — не только сопряжено съ значительною потерей времени и съ нѣкоторыми непредвидѣнными затрудненіями и непріятностями, но даже съ совершенной невозможностью удовлетворить его. Можетъ случиться такъ, что путешественникъ, пріѣхавъ въ

Кронштадтъ, увидить только его улицы. Кто покажетъ ему портъ, гавань, доки?—Къ кому обратиться за разрѣшеніемъ осмотра? Вотъ вопросы—разрѣшенія которыхъ должны быть доступны каждому прїѣзжему въ Кронштадтъ, лишь только онъ предъявитъ видъ свой. Пора бы постановить для сего какъ можно менѣе стѣснительныя правила, безъ лишнихъ формальностей, и сдѣлать эти правила наиболѣе гласными чрезъ публикацію въ газетахъ, выставку на параконныхъ пристаняхъ, на самыхъ парокондахъ, и т. д.

Скажутъ, что морскіе офицеры услужливы и не откажутся быть проводниками любознательныхъ посѣтителей Кронштадта. Но всегда ли успѣшно можетъ посѣтитель атаковать встрѣтившагося ему офицера? Всегда ли офицеръ имѣетъ досугъ исполнять должность чичероне? Одинъ спѣшитъ на корабль, другой въ канцелярію, третій въ литейную, на дѣловой дворъ и т. д.; наконецъ иной, просидѣвъ нѣсколько часовъ за работой, вышелъ просто для прогулки и вовсе не расположенъ таскаться нѣсколько часовъ по гавани и порту съ незнакомымъ ему человѣкомъ, брать на себя трудъ, не отдохнувъ отъ перваго,—потому что показывать и рассказывать съ толкомъ, тоже трудъ и притомъ не всякому доступный. И такъ путешественнику остается бѣгать за офицерами: *авось* наткнется на такого, какой нуженъ. Пора прекратить этотъ «авось» для прїѣзжаго и должность «чичероне» для офицеровъ, и устроить это дѣло по примѣру иностранныхъ портовъ.

— *Нижній Новгородъ*: Въ числѣ причинъ неудачи послѣдней нижегород. ярмарки, указываютъ на мелководіе и неудовлетворительное состояніе фарватера Волги, вслѣдствіе чего суда не могли во время прїидти къ порту.

— *Самара*: Общество «Кавказъ и Меркурій» сдѣлало новый пассажирскій рейсъ отъ Астрахани до Нижняго парокондомъ «Сергій», который впрочемъ дошелъ только до Самары, гдѣ пассажиры пересѣли на парокондъ «Новосельскій». «Сергій» въ дорогѣ безпрестанно ломался и чинился 10 дней,—пять въ Царицынѣ и столько же у какого-то острова. Жалуются на дороговизну и неудовлетворительность буфета. Открытіе

этого пассажирскаго пути принято съ радостью мѣстными жителями. Для Персіанъ сдѣлана особая каюта на пароходѣ и есть особый поварь. Надѣмся, что въ слѣдующую навигацію общество устроитъ этотъ новый путь удовлетвори-тельно. Въ началѣ же трудно избѣжать недостатковъ.

— *Ростовъ на Дону*: Проектъ улучшенія *Донскихъ* гирлъ утвержденъ въ слѣдующемъ видѣ. Улучшеніе будетъ состоять въ учрежденіи надзора за судоходствомъ въ гирлахъ и въ углубленіи морскаго фарватера ихъ. Для надзора за судоходствомъ въ началѣ и концѣ гирлъ полагается поставить по брандвахтѣ. Во избѣжаніе злоупотребленій, надсматривающей за судоходствомъ долженъ былъ предупреждать судно, имѣющее большую осадку, но не имѣть бы права останавливать его. За то, если бы судно сѣло на мель послѣ предупрежденія съ брандвахты, то съ него брали бы штрафъ. При брандвахтѣ полезно бы имѣть пароходикъ для стаскиванія заломившихся судовъ. Надсмотрщикъ за судоходствомъ долженъ наблюдать, чтобы суда, выжидающія нагоннаго вѣтра, размѣщались по бокамъ фарватера, такъ, чтобы между ними было свободное теченіе и такъ, чтобы якоря ихъ не путались и были заброшены въ сторону отъ фарватера. Суда должны становиться вдоль по теченію, а не поперекъ. Балласть не будетъ позволено выкидывать на фарватерѣ; мѣсто своза должно быть указано. Углубленіе фарватера въ морскомъ барѣ будетъ произведено противъ гирла *Переволоки*, представляющей наибольшую глубину и кратчайшій путь въ *Таганрогъ*. Углубленіе будетъ произведено до 8 ф. и доведено до такой же глубины въ морѣ. На первый разъ фарватеру будетъ дано 50 ф. ширины, а если углубленіе, которое будетъ произведено землечерпальною машиною, удастся, то фарватеръ можно будетъ расширять постепенно. Ни одно изъ прочихъ гирлъ не будетъ запружено. Для укрѣпленія береговъ *Переволоки*, полагается засаживать ихъ сильно-растущими деревьями. Въ послѣдствіи надѣются проложить бичевникъ по одному изъ береговъ *Переволоки*. Проектъ улучшенія судоходства въ устьяхъ *Дона* составленъ инженеръ-капитаномъ

Головачевымъ. Всѣ прочіе предположенія о донскихъ гирлахъ представляютъ либо варіаціи въ темѣ проекта г. Головачева, либо просто копіи съ его предположенія. Г. Головачевъ изучалъ донскія гирла еще въ самомъ началѣ 50-хъ годовъ, когда придонская страна еще не обѣщала того развитія, которое пророчить она себѣ теперь.

— *Херсонъ*: Статья: «О торговомъ значеніи Херсона», напечатанная въ Одесс. Вѣст. и перепечатанная въ № 159 Комм. Газ., напоминаетъ и подтверждаетъ горькія истины, высказанныя г. Афанасьевымъ Чужбинскимъ въ № 8 М. Сб. 1859 г. Относительно судостроенія въ одесской статьѣ сказано между прочимъ: «Чтобы понять патріархальность торговыхъ нашихъ средствъ, стоитъ взглянуть на постройку по тому же берегу нашихъ каботажныхъ судовъ и пожалѣть, что, при избыточности строительнаго матеріала и рабочихъ рукъ, это важное производство находится въ рукахъ старѣйшихъ простолудиновъ—моряковъ, не только не посвященныхъ практически въ тайны судостроенія, но по закоренѣлой уже привычкѣ своей, упорно придерживающихся преданій старины.»

— *Одесса*: Въ теченіе Августа мѣсяца пароходами Русск. общ. парох. и торг. по линіямъ: Азовской, Александрійской, Галацкой, Кавказской, Крымской, Николаевской, Салоникской, Таганрога-Константинопольской и Херсонской, на переправахъ: Днѣстровской и Таманьской, а также по рѣкамъ Бугу, Днѣпру и Дону и пароходами сдѣлавшими путины въ Англию и Марсель перевезено: 27 077 пассажировъ и 477 305 п. 2 ф. груза. По означеннымъ линіямъ заработано со включеніемъ помильной платы 405 303 р. 38 к. Съ 1 Января по 1 Сентября сего года заработано всего 2 270 372 р. 83 к.— Въ теченіи Сентября мѣсяца было въ приходѣ 166 судовъ (изъ нихъ 19 паровыхъ) и въ отходѣ 136 судовъ, изъ коихъ 20 паровыхъ. Съ начала навигаціи пришло 1139 и ушло 982 судна.

— *Данцигъ*: Изъ завода во Франкфуртѣ получены для кругосвѣтной экспедиціи 150 000 порціи приготовленной въ прокъ сушеной зелени.—На фр. *Thetis* уложены, для предполагае-

мой выставки въ Японіи, обрашники мануфактурныхъ и другихъ пздѣлій германскаго таможеннаго союза, и ликеры, табакъ, янтарныя произведенія и пр.—На мѣсто барона Рихтгофена (*) назначенъ дипломатическимъ агентомъ экспедиціи бывшій прусскій генеральный консулъ въ Варшавѣ, графъ фонъ-Эйленбургъ.—Ожидаютъ отвѣта отъ художника-литератора Вильгельма Гейне, которому предложено участвовать въ экспедиціи.—Принцъ Адальбертъ 21 Октября на пароходѣ *Loreley* посѣтилъ суда стоявшія на рейдѣ: фр. *Thetis*, корв. *Arcona* и шк. *Frauenlob*.—30 пуш. винт. корв. *Gazelle* вскорѣ будетъ спущенъ на воду.—25 Октября фр. *Thetis* и шк. *Frauenlob* отплыли въ Портсмутъ.

—*Копенгагенъ*: Кап. лейт. Грове посланъ во Францію и Англію для изученія морскаго дѣла въ тѣхъ государствахъ.

—*Амстердамъ*: Морское общество *Zeemans Hoop* возбудило вопросъ о соединеніи Амстердама съ моремъ каналомъ у *Wijk aan Zee*, въ самомъ узкомъ мѣстѣ между городомъ и моремъ, на разстояніи не болѣе пяти часовъ. Адрессъ съ подписью болѣе 2000 гражданъ и съ приложеніемъ чертежей и плановъ отправленъ королю. Другой адрессъ о томъ же предметѣ отосланъ палатою торговли и фабрикъ. Въ обоихъ выражается увѣреніе, что граждане Амстердама владѣютъ достаточнымъ патріотизмомъ и достаточными капиталами, чтобъ взять издержки на себя.

—*Лондонъ*: Филантропы, занимающіеся мнимымъ образованіемъ дикихъ Кафровъ и людоѣдовъ, старающіеся обратить евреевъ въ христіанъ, а воровъ и злодѣевъ на путь чести, нынѣ задумали,—по случаю недостатка въ матросахъ на королевскомъ флотѣ,—заняться привлеченіемъ во флотъ неисправимыхъ мошенниковъ. *Unit Serv. Gaz.*, не признавая флотъ за исправительное заведеніе, протестуетъ противъ этой

(*) Баронъ Рихтгофенъ долго былъ прусскимъ дипломатическимъ агентомъ въ Мексикѣ и авторъ сочиненія: *Die äussern und inneren politischen Zustände der Republik Mexiko seit deren Unabhängigkeit bis auf die neueste Zeit.*

мѣры и обращаетъ вниманіе лордовъ адмиралтейства на необходимость учебныхъ судовъ во всѣхъ портахъ; на эти суда бѣдные но честные родители будутъ отдавать своихъ неспорченныхъ и благонравныхъ сыновей. «Что станетъ съ нашимъ флотомъ?»—сказано въ одной изъ подобныхъ статей—«когда каждый корабль ея величества превратится въ арестантскій дворъ?». — Одна англійская газета, въ статьѣ подъ заглавіемъ «Китайскій урокъ и оборона отечественныхъ береговъ», говоритъ, что нѣтъ худа безъ добра, ибо поражение въ рѣкѣ Пейхо съ потерей трехъ судовъ и 464 чел., образумитъ Англичанъ и укажетъ имъ на важность береговыхъ укрѣпленій вообще и прегражденіе устьевъ рѣкъ бонами, цѣпами, сваями и т. п. въ особенности. Въ примѣръ необходимости подобныхъ преградъ приводится Азовское море, по которому не гуляли бы безнаказанно союзники, еслибъ входъ въ него былъ надлежащимъ образомъ барикадированъ.—Правительство заказало въ Эльзвикѣ и Вуличѣ отливку большого числа нарѣзныхъ пушекъ 100, 50, 25, 12 и 6 фунт. калибра, съ коническими бомбами и ядрами. Приказано въ особенности ускорить отливку 12 и 6 фунт. пушекъ, которыми будутъ вооружены гребныя суда въ Китаѣ.—*Great Eastern* благополучно перешелъ изъ Портланда въ Голландію, откуда отправится въ Саутгемтенъ. Отплытіе его въ Америку отложено на неопредѣленное время.—Вслѣдъ за Брюнелемъ Англія лишилась другаго великаго инженеръ-механика—Роберта Стефенсона, умершаго 56 лѣтъ. Его похоронили съ необыкновеннымъ торжествомъ, 21 Октября, въ Вестминстерскомъ аббатствѣ.

—*Вуличъ*: На стапель, съ котораго спущенъ на воду 14 Сентября винт. 26 пуш. корв. *Galatea*, заложенъ 91 пуш. винт. корабль *Bristol*.

—*Чатамъ*: Броненосная пловучая 14 пуш. батарея *Trusty*, служившая шитомъ для артиллерійскихъ опытовъ въ разстояніи 400 и 200 ярдовъ, пришла 1 Октября на буксирѣ двухъ пароходовъ, столь избитая и поврежденная, что ее назначили въ ломку. — 80 пуш. винт. корабль *Irresistible* готовъ къ

спуску на воду.—Приказано приступить къ закладкѣ 91 пуш. винт. корабля *Royal Oak* и 51 пуш. винт. фр. *Belvidera*.

—*Портландъ*: Корабли: 91 пуш. *Edgar* (подъ флагомъ к. адм. Эрскайна) и 90 пуш. *Neptune* отплыли 13 Сентября въ Гибралтаръ.

—*Портсмутъ*: 12 Сентября на кораблѣ *Victory* происходилъ военный судъ надъ лейтенантомъ Блеромъ (*Blair*), единственнымъ офицеромъ, оставшимся въ живыхъ со шлюпа *Hero*, погибшаго 9 Мая у Африканскихъ береговъ (М. Сб. № 7, см., стр. 88). Крушеніе случилось на вахтѣ г. Блера, когда шлюпъ находился подъ всеми парусами и мыли палубу; снасти были подвѣшены и на верху находился старшій офицеръ. Г. Блеръ обратилъ его вниманіе на приближеніе шквала и просилъ позволенія уменьшить парусность. Старшій офицеръ не только не разрѣшилъ этого, но даже не позволилъ обрѣзать каболки державшія снасти. Тогда г. Блеръ потребовалъ себѣ смѣны. Военный судъ обвинилъ г. Блера за то, что онъ не вызвалъ командира на верхъ, когда старшій офицеръ воспротивился необходимымъ распоряженіямъ. Блеръ присужденъ къ выговору съ замѣчаніемъ, чтобы впредь онъ былъ заботливѣе.—26 Сентября пришелъ русскій кл. «Наѣздникъ».—Отрядъ русск. судовъ, подъ флагомъ к. адм. Нордмана, ушелъ 6 Октября въ Брестъ.—Русск. корв. «Посадникъ», пришедшій 6 числа изъ Копенгагена, ушелъ 12 числа въ Брестъ.—4 пуш. канон. судно *Monhawk* и 2 пуш. канон. лодки *Flamer*, *Grasshopper* и *Ringdove* готовятся къ отплытію въ Китай.

—*Плимутъ*: 6 пуш. винт. шл. *Pioneer*, по исправленіи поврежденій отплылъ 21 Сентября въ Китай.—91 пуш. винт. корабль *Caesar* ушелъ 2 Октября въ Средиземное море.—Бразильскій учебн. корв. *Bahiana* на пути изъ Портсмута въ Брестъ, зашелъ 3 числа.—Того же числа 91 пуш. винт. корабль *James Watt* ушелъ въ Средиземное море.—4 числа пришли голл. суда: на пути въ Батавію 14 пуш. корв. *Admiraal Koortman* и 8 пуш. шл. *Raynier* и на пути въ Вестъ-Индію 8 пуш. шл. *Vesuvius*.—101 пуш. корабль *Donegal*,

путешествовавшей по разнымъ портамъ Англїи для набора недостающихъ 300 чел. матросъ, пришелъ 5 числа изъ Ливерпуля, успѣвъ переманить съ купеческихъ судовъ не болѣе 98 чел.—91 пуш. винт. корабль *Agamemnon* ушелъ 6 числа въ Средиземное море.—Турецкій корабль *Шадіа*, превращенный въ портъ въ винтовой, вышелъ 6 числа изъ адмиралтейства на рейдъ для испытанія механизма.—9 Октября, 17 судовъ стоявшихъ на рейдѣ, представляли пять національностей: 11 судовъ англійскихъ, 3 голландскихъ (*Adm. Koorman, Raynier* и *Vesuvius*), русск. «Разбойникъ»; бразильск. *Bahiana* и турецк. *Шадіа*. Изъ этихъ 17 судовъ только бразильское судно было парусное.—Ушли: 10 Октября въ Китай 21 пуш. корв. *Pearl* и 11 числа туда же 51 пуш. фр. *Imperieuse* и на остр. Ванкуверъ 51 пуш. фр. *Toraze*.—2 пуш. каюн. лодки: *Snap, Weazel* и *Cockchafer* готовятся къ отплытію въ Китай.—50 пуш. фр. *Narcissus* спустится на воду 10 Ноября и на его стапелѣ заложится 50 пуш. фр. *Liverpool*.—21 пуш. корв. *Jason* спустится на воду 23 Ноября и на его стапелѣ заложится 50 пуш. фр. *Robust*.

—*Пемброкъ*: 50 пуш. фр. *Immortalité* готовъ къ спуску.

—*Бристоль*: 4 Октября происходило въ докѣ называемомъ *Dok of the Bristol Society of Merchant Venturers* (докъ бристольскаго общества торговыхъ смѣльчаковъ), въ присутствіи кораблестроителей, механиковъ, моряковъ и многихъ любителей, испытаніе модели паров. судна, 10 ф. дл., 1 ф. 8 л. шир. и 1 ф. выш. безъ колесъ и винта. Система неизвѣстнаго и невидимаго двигателя примѣнима къ всякому парусному судну, безъ измѣненія прежней формы его. Механизмъ, кромѣ того, одинаково выкачиваетъ, въ случаѣ течи, воду и паромъ затушаетъ пожаръ. По увѣренію *Unit. Serv. Gaz.* и *Shipping Gazette*, опыты совершенно удались. Остается ожидать подробностей объ этомъ загадочномъ изобрѣтеніи.

—*Ливерпуль*: Принцъ Наполеонъ, посѣтившій 18 Октября въ Голіхедѣ *Great Eastern*, прибылъ 19 числа на парох. *Damphir*.—Жестокія бури, свирѣпствовавшія въ послѣднее время, причинили много несчастій по англійскимъ берегамъ.

Замѣчательнѣйшее крушеніе представляетъ вин. судно *Royal Charter*, отплывшее 26 Августа изъ Мельбурна съ 450 пассажирами и 79 000 унцій золота. Его выбросило 26 Октября близъ Ливерпуля въ бухтѣ Red Wharf на берегъ. Изъ 450 пасс. спасены не болѣе 10 и изъ экипажа уцѣлѣли только 29 чел. Лоцманскій ботъ № 12, вышедшій изъ Ливерпуля на помощь погибавшимъ, самъ погибъ со всѣмъ своимъ экипажемъ.

— *Парижъ*: Шкиперъ Барботенъ изъ Рошфора, въ награду за превосходныя качества изобрѣтеннаго имъ шпиля, получилъ пожизненный пансіонъ въ 2000 фр.; послѣ его смерти пансіонъ этотъ переходитъ къ его женѣ.

— *Брестъ*: Ночью съ 8 на 9 Октября пришли изъ Англии русск. суда: корабль «Гангутъ», фр. «Илья Муромецъ» и корв. «Воль».—Въ тотъ же день норвежскій 18 пуш. винт. корв. *Urnon*, на пути въ Кадиксъ пришелъ изъ Гортена.— Паров. фр. *Répotée*, подъ фл. к. адм. Пажа, готовится отплыть въ Кохинхину на смѣну фр. *Nemesis*.— Русск. корв. «Посадникъ» пришелъ 14 числа, имѣя на буксирѣ тонувшій франц. бригъ *Emilie* (*). — Три французскіе моряка, выѣхавшіе съ острова Уэсана на русскую эскадру вмѣсто лоцмановъ и оставшіеся на судахъ и послѣ прибытія настоящихъ лоцмановъ, погибли въ виду Молена, гдѣ залило лодку, на которой возвращались изъ Бреста на Уэсанъ. По извѣщеніи объ этомъ несчастіи, немедленно открыта была подписка на русскихъ судахъ и 1484 фр. 20 сант. были представлены русскому консулу для раздачи роднымъ погибшихъ, отъ имени флагмана, командировъ, офицеровъ и нижнихъ чиновъ русскаго отряда.

— *Ларошель*: 8 Октября открытъ близъ рейда новый устричный разсадникъ, въ которомъ на первый разъ позволено было промыслять только два дни. Въ эти два дни уловлено устрицъ на 20 000 фр.

— *Бордо*: Императоръ осматривалъ работы по улучшенію

(*) См. выше, оф. стр. 69.

порта, которыя обоидутся въ 6 400 000 фр., а именно: 1 200 000 фр. на улучшение *Passe de Bassens*, 700 000 фр. на *Passe du bec d'Ambès* и 4 500 000 фр. на набережныя *des Chartrons* и *de Basalan*.—Опыты надъ канон. лодкою *Comète*, построенною по совершенно новымъ чертежамъ, удались совершенно.

— *Марсель*: 16 Октября въ заводѣ *Ciotat* спущенъ на воду почтовый заатлантическій парох. *Gueinne* въ 3055 т. и 460 с.

— *Тулонъ*: Корабли: *Bretagne* (в. адм. Ромень Дефоссе), *Donawerth* (к. адм. Жегеннъ), *Arcole*, *Alexandre* и *Saint Louis* и фр. *Impératrice Eugénie* и *Foudre* ушли въ Алжезирасъ.— На тр. *Calvados*, *Garonne* и *Jura* устраиваются помѣщенія для лошадей.—Броненосная канон. лодка № 4, выгрузившись и оставивъ лишь провизію для своего экипажа на одинъ мѣсяць, ушла въ Марсельянь, съ цѣлію попытаться пройти въ Рошфоръ и океанъ Лангедокскимъ каналомъ, и рѣками Гароною и Жирондою. Путь этотъ, къ сожалѣнію, не доступенъ для судовъ большихъ размѣровъ, еслибъ даже расширили шлюзы. Во всякомъ случаѣ это первое плаваніе военнаго судна изъ одного моря въ другое черезъ рѣки и каналъ возбудило вопросъ о соединеніи океана съ Средиземнымъ моремъ посредствомъ рѣкъ Сены, Юнны (*Yonne*), Саоны и Роны. Инженеръ Сюре уже составилъ проектъ устраненія затрудненій въ устьяхъ Роны. Суда, нагруженныя каменнымъ углемъ въ Ньюкестлѣ или Кардифѣ уже входятъ въ Парижъ и останавливаются у самаго Лувра. При осуществленіи новаго проекта столица будетъ имѣть прямое водяное сообщеніе и съ Средиземнымъ моремъ.

— *Алжиръ*: Главнокомандующій сухопутными и морскими силами Алжиріи, генералъ Мартемпрэ, отплылъ на паров. фр. *Asmodée* 6 Октября въ Марокко.—1 и 2 зуавскіе полки прибыли на фрегатахъ *Magador*, *Christophe Colomb* и *Descartes* изъ Генуи, 24 Октября, въ Оранъ.

— *Санъ-Себастьянъ*: Ночью 29 Сентября произошло столкновение между пароходами: *Nina* шедшимъ изъ Ливерпуля въ Санъ-Себастьянъ и *Bidassoa*, вышедшимъ вечеромъ въ Бильбао. Последний изъ нихъ получилъ столь сильный ударъ, что чрезъ

нѣсколько минутъ пошелъ на дно съ семью жертвами несчастнаго приключенія. Остальные были спасены пароходомъ *Nina*, который достигъ порта 30 числа.

Ферроль: Морской министръ, генераль Макрогонъ, объѣзжая испанскіе порты, присутствовалъ, 21 Сентября, при началѣ работъ прорытія новаго дока, въ 600 ф. длины.—6 Октября заложенъ винт. 90 пуш. корабль *Principe de Asturias*.— Не въ продолжительномъ времени будутъ заложены еще винт. фр. и двѣ винт. шкуны.

— *Кадиксъ*: 12 Сентября русск. фр. «Свѣтлана» ушелъ въ Геную.—29 Октября Африканскій берегъ объявленъ въ блокадѣ.—Испанскій флотъ, частію находящійся въ портахъ полуострова, частію въ обоихъ Индіяхъ, состоитъ изъ 359 судовъ съ 1093 пушками, а именно изъ 319 парусныхъ и гребныхъ и изъ 40 паровыхъ. Къ числу первыхъ принадлежатъ 2 корабля, 4 фр., 5 корв., 21 мелк. судно, 12 тр. и 275 палубн. и безпалубн. прибрежн. таможенныхъ и сторожевыхъ судовъ. Паровой флотъ состоитъ изъ 4 винт. фр., 6 кол. фр., 9 кол. корв., 3 винт. и 18 кол. авизо.

— *Алжезирасъ*: 8 Октября изъ разныхъ портовъ на транспортѣхъ прибыло 3000 чел. войска.—11 числа пришелъ корабль *Isabella II*.

— *Гибралтаръ*: 27 Сентября находились на рейдѣ англійскія суда: 91 пуш. *Edgar*, 90 пуш. *Neptune*, 6 пуш. *Vulture* и 4 пуш. *Larwing*.—4 Октября пришли: 131 пуш. *Marlborough*, 101 пуш. *Conqueror*, 91 пуш. *Orion*, *Princess Royal* и *Victor Emanuel* и 80 пуш. *Centurion*.

— *Генуа*: Русск. фр. «Свѣтлана» пришелъ 16 Сентября изъ Кадикса.— Въ день своего приѣзда, король послѣ обѣда, съ принцемъ Кариньянскимъ и многочисленною свитою отправился на фрегатъ *Vittore Emmanuele*, съ котораго, при великолѣпной обстановкѣ, смотрѣлъ на гонку гребныхъ судовъ, и по окончаніи ея, самъ раздавалъ побѣдителямъ призы.— По послѣднимъ извѣстіямъ, эволюціонная эскадра находилась 15 Октября въ Тунисѣ.— Въ теченіи Сентября мѣсяца прибыло

изъ русскихъ портовъ, подъ разными флагами, 22 судна, въ числѣ коихъ не было русскихъ судовъ. Отошло въ это время въ русскіе порты 25 судовъ.

— *Спеція*: Отплывшій изъ Ливорно тосканскій паров. корв. *Argo*, пришелъ 1 Октября подъ сардинскимъ флагомъ.

— *Ливорно*: Декретомъ временнаго правительства отъ 29 Сентября прежніе тосканскіе военный и торговый флаги замѣнены сардинскимъ, съ тою разницею, что до окончательнаго присоединенія герцогства къ Сардиніи, въ крыжѣ флага на зеленой полосѣ будетъ находиться изображеніе бѣлаго льва. — Ночью съ 22 на 23 Октября произошелъ въ центрѣ города пожаръ отъ удара молніи. Невзирая на свѣжій вѣтръ и большое волненіе, съ французскаго корв. *Prony* немедленно отвалили три гребныя суда съ пожарною трубою, и высадили 30 матросъ съ 2 офицерами, которые существенно содѣйствовали къ потушенію пожара.

— *Неаполь*: Французскій почтовый парох. *Hellespont*, при выходѣ въ море, среди бѣлаго дня и при мертвомъ штилѣ, ударился о камни съ такою силою, что несмотря на помощь неаполитанскаго порта, нѣтъ никакой надежды спасти судно.

— *Мальта*: 10 Сентября принцъ Альфредъ на фрегатѣ *Enryalus* отправился въ Леванту. — Дамы, отправившіяся 12 Сентября въ 9 ч. утра въ морѣ на парусныхъ канонирскихъ лодкахъ *Azoff* и *Kertch* для осмотра корабля *Princess Royal*, вслѣдствіе сильнаго вѣтра подвергались разнымъ непріятнымъ приключеніямъ и морской болѣзни въ теченіе цѣлыхъ сутокъ.

— *Венеція*: Поднятый и исправленный лloydскій парох. *Rama* сдѣлалъ 10 Октября первое пробное плаваніе.

— *Тріестъ*: Во всѣхъ австрійскихъ портахъ устраиваются бібліотеки, преимущественно изъ книгъ болѣе или менѣе относящихся къ морскому дѣлу. Нижніе чины сухопутнаго и морскаго вѣдомствъ пользуются книгами (*) бесплатно.

(*) Спрашивается, на какихъ языкахъ? австрійскимъ матросамъ не много будетъ пользы отъ нѣмецкихъ книгъ, а славянскія и ита-

— *Смирна*: 23 Сентября пришелъ изъ Константинополя на своей яхтѣ *Erminia* лордъ Фредерикъ Дюфферинъ, путешествовавшій со своею матерью. Онъ же сопровождалъ на своей яхтѣ въ 1857 году принца Наполеона въ его плаваніи въ Исландію и на Шпицбергенъ (*). — Фр. *Euryalus*, пришедшій 30 Сентября, отплылъ 7 Октября. Принцъ Альфредъ подробно осматривалъ городъ и его окрестности.

— *Константинополь*: 27 Сентября возвратилась изъ Вурлана эволюціонная эскадра подъ начальствомъ к. адм. Мегемедъ-Паши. Она состоитъ изъ кораблей: «Махмудье», «Мухадемъ-Хаэрэ» и «Техрифье» и фр. «Шереть-Резанъ». — Пришли паровые фрегаты: «Гайрединъ» изъ Одессы и «Тайфъ» изъ Александріи.

— *Галацъ*: Англ. 6 пуш. кол парох. *Recruit* отплылъ, для исправленія поврежденій въ руль, 12 Сентября, въ Мальту.

— *Сенъ Луи* (въ Сенегалѣ): 14 Юня отплыли подъ начальствомъ лейт. Равеля пароходы *Serpent* и *Basilic* и канон. лодки *Bourrasque* и *Couleuvrine* для наказанія сосѣдняго племени.

— *Горей*: Ночью съ 30 на 31 Августа, канонирская лодка *Stridente*, сорванная съ двухъ якорей, была выброшена на берегъ. Экипажъ уцѣлѣлъ, но всѣ усилія спасти судно были безуспѣшны.

— *Сьерра Леоне*: 13 Августа англ. 13 пуш. винт. шл. *Archer* овладѣлъ двумя негропромышленными судами.

Суецъ: Парох. «Маріутъ», принадлежавшій египетскому пароходному обществу *Medjidie* разбился 9 Юля у египетскихъ

ліанскія книги врядъ ли будутъ отпущены, въ значительномъ количествѣ, тамъ, гдѣ принято за коренное правило отмѣчать во что бы то ни стало всѣ не германскіе элементы. Лучшимъ доказательствомъ нерасположенія австрійскихъ не германскихъ подданныхъ въ нѣмецкому принципу можетъ служить протестъ Триеста противъ нѣмецкаго учебнаго языка и отказъ чехской столицы — Праги въ празднованіи столѣтія Шиллера, конечно не изъ равнодушія къ великому поэту, а какъ выраженіе чувства своей славянской народности.

(*) См. Lord Dufferin's letters from high latitudes. Третье издание.

береговъ въ 90 миляхъ отъ Суэца. Въ числѣ погибшихъ находится абиссинскій князь, братъ короля Негуссье, возвратившійся на родину изъ Парижа и Рима.

— *Бомбай*: 21 Августа сгорѣло остъ-индское судно *Charles Visk*, нагруженное хлопчатою бумагою. Парох. *Mazagan* успѣлъ во время отбуксировать его для отвращенія загоранія близстоявшихъ судовъ.

— *Батавіа*: Корабль амурской компаніи *Св. Иннокентій* (шк. І. Лярсенъ), послѣ 106 дневнаго плаванія изъ Европы, пришелъ 6 Іюля, но по болѣзни шкипера, могъ продолжать путь только 23 числа. — Винт. тр. той же комп. *Св. Θεодосій* (шк. А. Александровъ), послѣ кратковременнаго пребыванія въ Саймонсъ-Байтъ, прошелъ Зондскій проливъ 8 Августа и зафрахтованный амурской же компаніею у Ричарда Брандта въ Лондонѣ, русскій корабль *Орусъ* (шк. Прютцъ), послѣ 120 дневнаго плаванія изъ Европы, прошелъ Зондскій проливъ 30 Іюля.

— *Сидней*: По примѣру Англии, и Новою Голландіею овладѣлъ страхъ отъ непріятельскихъ нашествій. Сооружаются во многихъ мѣстахъ батареи для присылаемыхъ изъ Англии пушекъ и сильно поговариваютъ объ образованіи милиціи.

— *Пэтангъ*: 14 Іюля графъ Муравьевъ-Амурскій прибылъ на парох. «Америка» изъ Хакодате. 22 Іюля два русскихъ инженера отправились въ Пекинъ. Цѣль ихъ путешествія изслѣдованіе мѣстности между Пекиномъ и русскою границею, для устройства телеграфа.

— *Ванкуверъ*: 84 пуш. корабль *Ganges*, подъ флагомъ к. адм. Байнза, пришелъ 5 Августа изъ Валпараісо.

— *Гонолуло*: Англійскій консулъ открылъ подписку для сооруженія памятника Куку, на томъ самомъ мѣстѣ, гдѣ убитъ великій мореплаватель.

— *Форъ де Франсъ* (на Мартиникѣ): 29 Августа происходило открытіе памятника императрицѣ Жозефинѣ, первой супругѣ Наполеона І.

ВѢДСТВІЯ НА МОРѢ.

— *Кронштадтъ*: Въ ночи съ 8 на 9 Октября, за стѣнкою купеческой гавани, послышался крикъ, требующій помощи, вслѣдствіе чего, по распоряженію командира внутренней брантвахты, была послана команда для спасенія погибавшихъ, при чемъ оказалось: *два лайбы* сильнымъ вѣтромъ были сорваны съ якорей и прибиты къ углу стѣнки; изъ нихъ одна разбилась совершенно, а другая, получивъ сильную течь, затонула; изъ числа находившихся на судахъ людей, двое мужчинъ и одна женщина потонули, а пять чело-вѣкъ спасены.

— *Нарва*: 9-го сего Октября около полудня, англійскій бригъ *Свалло*, шкиперъ Ф. Вудъ, пришедшій изъ Кронштадта съ балластомъ на имя торговаго дома Д. Зиновьевъ и комп., при бывшей бурѣ, сорвало съ якорей и бросило на мель къ Эстляндской сторонѣ, въ 50 саж. отъ морскаго берега, а отъ устья рѣки Наровы въ полуверстѣ. Экипажъ брига съ багажемъ съѣхалъ на берегъ, а такелажъ надѣются спасти; что же касается до брига, то не извѣстно можно ли будетъ его снять съ мели.

— *Кунда*: 25-го минувшаго Сентября, въ 4 часа ночи, шедшій изъ Клякманона въ Кронштадтъ англійскій бригъ *Фальконъ*, шкиперъ Смитъ, съ грузомъ каменнаго угля, при густомъ туманѣ нашель на рифъ у южной оконечности острова Стеншера и получивъ проломъ, наполнился водою; грузъ погибъ; шкиперъ и экипажъ брига, состоящій изъ 7 чело-вѣкъ, спасены.

— *Островъ Даго*: Въ ночи съ 23 на 24 число Сентября, по случаю сильной темноты, стала на мель у острова Даго англійская шкуна *Little Dorrit*, шедшая подъ управленіемъ шкипера Кемпа, изъ Гаванны въ Кронштадтъ, съ грузомъ 594 мѣстъ сахара лумпа. По распоряженію чиновъ таможеннаго вѣдомства, при помощи мѣстной полиціи, спасены съ означеннаго корабля, на разстояніи трехъ верстъ отъ берега,

140 мѣсть сахарнаго песку; шкуна, по выгрузкѣ этихъ мѣсть, получивъ облегченіе, отошла 29-го Сентября съ остальнымъ грузомъ въ Кронштадтъ.

—Англійскій корабль *Sir Charles Napier*, капитанъ William Balsile, 17 Мая вышелъ изъ Рангуна съ грузомъ рису. На пути въ Англию, въ 4° сѣв. шир. и 93° зап. дол. обнаружилась столь сильная течь, что воды въ трюмѣ прибывало 18 дюймъ въ часъ. Чтобы спасти судно всѣ люди работали у помпъ день и ночь, въ теченіе цѣлой недѣли—но вода постоянно прибывала, и 2 Іюня вода въ трюмѣ достигла 6 футъ. Когда экипажъ выбился изъ силъ и не могъ продолжать работы рѣшено было оставить судно. Въ разстояніи 60 миль отъ берега (острова Суматры) были спущены гребныя суда, на которыя былъ положенъ запасъ провизіи и прѣсной воды, и экипажъ размѣстился слѣдующимъ образомъ: Капитанъ съ женою и тремя матросами еѣлъ въ катеръ; пять человекъ подъ командою старшаго лейтенанта, заняли шлюпку; послѣдніе пять матросъ, вмѣстѣ съ младшимъ лейтенантомъ, помѣстились въ другой шлюпкѣ. Вскорѣ обѣ шлюпки ушли впередъ, подошли къ одной деревнѣ (выше Ашема), жители которой знаками приглашали Европейцевъ сойти на берегъ. Хотя запасъ провизіи на этихъ судахъ совершенно истощился, но островитяне вооруженные длинными карабинами, возбуждали въ нихъ опасеніе. Пока оба лейтенанта и матросы совѣтовались между собою выйти имъ на берегъ или продолжать плаваніе, два туземныя судна, называемыя *прау*, имѣя на каждомъ по 50 гребцовъ и по одной пушкѣ, отвалили отъ берега и погнались за гребными судами англійскаго корабля; наступившая темнота спасла Европейцевъ отъ неминуемаго плѣна. На другой день туземцы продожали свои поиски и успѣли захватить втораго лейтенанта съ бывшими съ нимъ матросами, свезли ихъ на берегъ, гдѣ совершенно ихъ ограбили, потомъ накормили рисомъ, а шлюпку сожгли. Потомъ плѣнники отведены въ Ашемъ, съ условіемъ никому не говорить о случившемся; тамъ они встрѣтили старшаго лейтенанта и капитана со всѣми матросами. Первый

изънихъ, ускользнувъ отъ преслѣдованія пиратовъ, вышелъ на берегъ въ Ашемъ, а послѣдній присталъ къ деревнѣ Пулло-Броссъ. Жители этой деревни сначала приняли гостей дружелюбно и накормили рисомъ, но потомъ самыя необходимыя вещи должно было приобрѣтать за деньги, кольца или въ обмѣнъ на платье, которое имѣло въ глазахъ туземцевъ особенную цѣну. За нѣсколько курицъ, для жены, капитанъ отдалъ свое пальто. Жадность дикарей съ каждымъ днемъ все болѣе и болѣе увеличивалась и вскорѣ превратилась въ открытый грабёжъ: одинъ туземецъ потребовалъ серьги отъ жены капитана и въ случаѣ отказа готовъ былъ убить ножомъ г-жу Balsile; капитанъ и его жена не могли отказать незаконному требованію дикаря, потому что находились совершенно въ рукахъ сотни вооруженныхъ островитянъ. Всѣ вещи бывшія на катерѣ въ томъ числѣ и хронометръ были разграблены дикарями. Вскорѣ капитанъ и его спутники были обрядованы прибытіемъ двухъ Европейцевъ, которые выручили ихъ изъ плѣна. Это былъ Бертонъ, капитанъ корабля *La Mélanie* и его лейтенантъ. *La Mélanie* прибыла въ Ашемъ, гдѣ капит. Бертонъ узналъ, что гребное судно съ Европейцами пристало въ Пулло-Броссъ. Онъ сначала счелъ погибшими пассажировъ катера, но, потомъ, предводимый однимъ Малайцемъ, рѣшился отправиться на помощь капитану Balsil'ю и его спутникамъ, если только они еще живы. Замѣтивъ Европейцевъ, дикари не хотѣли допустить ихъ къ своимъ плѣнникамъ, но, потомъ, уступивъ настоятельнымъ требованіямъ Бертона, они освободили плѣнниковъ и возвратили имъ всѣ разграбленныя вещи. Возвратившись въ Ашемъ кап. Balsil и его жена отправилась въ море, но имъ не суждено было увидѣть свое отечество: 22 Іюня г-жа Balsil разрѣшилась отъ бремени сыномъ, который вскорѣ умеръ; 20 Іюля умеръ капитанъ Balsil, а 25 его жена.

(Moniteur de la Flotte).

— Трехмачтовое французское судно *Bengale*, капитанъ Мейнаръ, вышло изъ Сенъ-Пьера (на остр. Мартиникъ) въ Бордо, съ грузомъ сахарнаго тростника, и послѣ кратковремен-

наго благополучнаго плаванія было застигнуто сильнымъ шкваломъ, вечеромъ 1 Февраля. Наступившая ночь и часть слѣдующаго утра прошли безъ особенныхъ несчастныхъ приключеній, хотя вѣтеръ свѣжелъ и волненіе моря не прекращалось. Послѣ полудня огромная волна нахлынула на судно, прошла чрезъ всю палубу отъ носа до кормы, снесла кухню и повара, сбила съ ногъ капитана, сорвала и разбила часть праваго борта. Немедленно были приняты всѣ мѣры, чтобы исправить поврежденія, но напрасно: разбитая и снесенная часть борта открыла свободный доступъ волнамъ такъ, что не смотря на усердіе, съ которымъ матросы работали у помпъ, они не успѣвали выкачивать воды изъ трюма. Всякая надежда на спасеніе судна была потеряна и заботились только о томъ, чтобы по возможности отдалить моментъ погруженія на дно судна, которое, въ теченіи 9 дней, безъ руля и парусовъ, блуждало по океану по произволу вѣтровъ. Наконецъ 11 числа показалось на горизонтѣ американское судно *Tatago*, капитанъ Пармли, шедшее съ грузомъ мрамора изъ Ливорно въ Бостонъ. Едва только капитанъ Пармли замѣтилъ сигналъ бѣдствія, тотчасъ послалъ гребное судно подъ команду лейтенанта, чтобы спасти погибавшихъ. Капитанъ Мейнаръ объяснилъ свое положеніе прибывшему лейтенанту и просилъ его отъ имени всего экипажа *Bengal'a*, чтобы капитанъ *Пармли* простоялъ еще одну сутки, на что послѣдній согласился и не смотря на то, что погода была весьма дурная, *Tatago* пролежалъ въ дрейфѣ, въ теченіи цѣлой ночи, въ виду французскаго судна. На слѣдующее утро, когда вода въ трюмѣ *Bengal'a* поднялась до 7 футъ и убѣдились, что оно непременно поидетъ ко дну, весь французскій экипажъ взятъ былъ на корабль *Tatago*, который на пути былъ самъ застигнутъ бурей, однако благополучно прибылъ въ Нью-Йоркъ, гдѣ весь экипажъ *Bengal'a* былъ отданъ на попеченіе тамошняго французскаго консула.

(*Moniteur de la Flotte*).

—Англійское судно *Dromahair*, капитанъ Тучинсонъ, вышедшее 20 Ноября 1858 года изъ Квебека въ Гринокъ

съ грузомъ строеваго лѣса, съ самаго начала плаванія выдержало нѣсколько бурь. 18 Декабря, судно находилось въ $50^{\circ} 30'$ сѣверн. широты и 30° западной долготы. Утромъ, когда вѣтеръ началъ свѣжеть, капитанъ приказалъ закрѣпить паруса и убрать все съ палубы; въ 3 часа по полудни поднялся сильный вѣтеръ, съ градомъ и море начало волноваться. Въ 7 часовъ, волна прошла по палубѣ отъ носа къ кормѣ и тотчасъ весь экипажъ, состоявшій изъ 11 человекъ (не считая капитана и лейтенанта) былъ распределенъ у помпъ, гдѣ матросы неумоимо работали въ теченіе цѣлой ночи. На другой день, 19 Декабря, утромъ другая волна произвела еще больше вреда: она снесла шкиперскую каюту и самаго шкипера Жоржа Макинтоша, разбила большой катеръ и вельботъ.

Настала ночь. Луна по временамъ просвѣчивала сквозь тучи и освѣщала страшную картину разъяреннаго моря какъ бы для того, чтобы представить глазамъ несчастнаго экипажа весь ужасъ ихъ положенія. Матросы, работавшіе у помпъ, были отъ нихъ отброшены. Вода проникла чрезъ люки въ каюты и замочила весь хлѣбъ, бывшій на суднѣ. Въ слѣдующій день, въ воскресенье, буря продолжалась, но съ меньшею силою, чѣмъ на канунѣ. Вечеромъ, ударъ волны снесъ часть вооруженія и всѣ помпы привелъ въ негодность; послѣ того буря замѣтно утихла, но вода въ трюмѣ поднялась до 13 футъ. Чтобы отклонить угрожавшую опасность принялись чинить помпы. Сначала работа шла довольно успѣшно, но наступившая бурная ночь уничтожила всѣ труды: волны ударили съ такою силою, что люди не могли стоять у помпъ. Чтобы не быть унесенными въ море, люди сначала удалились въ каюты; но такъ какъ вода проникла и туда, то они принуждены были помѣститься въ маленькой каютѣ, находившейся въ носовой части, въ которой помѣщались пассажиры 2 класса, когда они были на *Dromhair*'ѣ. Тамъ было сложено отъ 30 до 40 фунтовъ сухарей, уцѣлѣвшихъ отъ подмочки и немного солонины. Въ теченіе нѣсколькихъ дней люди не выходили изъ каюты, чувствовали большой недо-

етатокъ въ прѣсной водѣ и принуждены были поддерживать свое существованіе тою водою, которую собирали во время дождя. Между тѣмъ корабль наполнялся водою болѣе и болѣе и если бы не свойство груза, то судно, вмѣстѣ съ экипажемъ, давно бы пошло ко дну. Въ такомъ мучительномъ положеніи мы находились до 9 Января 1859 года. 22 Декабря, въ разстояніи двухъ или трехъ миль къ югу отъ насъ показался корабль, кажется винтовой; онъ долженъ былъ насъ видѣть, но показалъ видъ что насъ не замѣтилъ и прошелъ мимо. Дневная порція была уменьшена до одного сухаря въ сутки; воды отпускалось нѣсколько глотковъ на чело-вѣка. Когда ураганъ прошелъ, намъ удалось достать боченокъ солонины и столько же свинины. Употребленіе одной солонины произвело у насъ воспаленіе внутренностей, а 25 Декабря одинъ матросъ, напившійся морской воды, обнаружилъ признаки легкаго помѣшательства; 31 числа онъ умеръ, а 1 Января былъ брошенъ за бортъ. Другой, потерявъ разсудокъ, бросился за бортъ 2 Января, но инстинктъ самосохраненія заставилъ его поплыть къ судну; нѣсколько матросовъ хотѣли его вытащить на палубу, но онъ вырвался изъ рукъ и утонулъ. 3 Января мы лишились еще одного чело-вѣка: волна бросила его въ трюмъ, гдѣ онъ утонулъ (вода въ трюмѣ поднялась до 13 футъ).

Въ субботу, 8 Января послѣ кратковременнаго помѣшательства умерли еще два матроса. Мы ихъ бросили за бортъ 9 числа, за нѣсколько минутъ до нашего спасенія. Вечеромъ этого дня корабль *Centurion*, капитанъ Колькинсъ, шедшій изъ Глазгова въ Нью-Йоркъ, встрѣтилъ насъ на своемъ пути и взялъ къ себѣ на судно. Экипажъ *Centurion*'а уступилъ намъ многое изъ своихъ вещей, потому что мы нуждались въ самомъ необходимомъ. Отъ изнуренія четыре спасшихся матроса не могли стоять на ногахъ; только я и капитанъ Гучинсонъ имѣли столько силы что могли ходить. Благодаря неусыннымъ попеченіямъ капитана Колькинса, мы, всѣ вскорѣ оправались, и 25 Января въ совершенномъ здоровьи пересѣли на встрѣтившійся корабль *Magellan*, шедшій

изъ Бостона въ Валлисъ, который насъ доставилъ въ Англию.

— О гибели корабля *Constant* (*) и бѣдствіяхъ его экипажа, антверпенскій журналъ *Prescurseur* сообщаетъ слѣдующее: Мы имѣемъ теперь извѣстія болѣе подробныя о гибели прекраснаго судна и ея послѣдствіяхъ; эти извѣстія получены отъ трехъ матросовъ, служившихъ на немъ и воротившихся въ нашъ портъ. Слушая разсказъ объ ужаснѣйшихъ мученіяхъ перенесенныхъ г. Уйтенховеномъ и его товарищами, кажется слышишь чтеніе одной изъ главъ сочиненія Эдгара Поэ, самаго страннаго, фантастическаго и мрачнаго изъ всѣхъ писателей Америки, а можетъ быть и цѣлаго міра.

Constant вышелъ изъ Сиднея 14 Іюня 1858 года для слѣдованія въ Маниллу. Почти мѣсяцъ спустя, 12 Іюля, около четырехъ часовъ утра, онъ разбился у скалы лежащей въ широтѣ южной $10^{\circ} 5'$ и долготѣ $155^{\circ} 25'$. Въ моментъ крушенія на руль стоялъ матросъ Вацъ-Хутегемъ; подшкиперъ Генри Дувесъ и вахтенные матросы были на верху. Сейчасъ же были спущены на воду шлюпки, снабженныя провизіей и прѣсною водою. Подшкиперъ былъ посланъ на шлюпкѣ изслѣдовать нельзя ли сойти съ рифа, что оказалось совершенно невозможнымъ. Не прошло и часу послѣ сего, какъ судно ударами волнъ было разбито на части.

Во время гибели *Constant*'а, рифъ былъ подъ водою, а при отливѣ совершенно открылся и можно было видѣть что онъ простирался на довольно большое пространство.

Въ десяти или двѣнадцати миляхъ видѣлся островъ ла Борделезъ. Всѣ помѣстились въ шлюпки. Капитанъ съ двѣнадцатью матросами сѣлъ въ большую шлюпку; остальные шесть помѣстились въ малую. Въ числѣ послѣднихъ находились подшкиперъ Иванъ Нольтинкъ (Jean Noltinck). Люди не имѣли времени спасти свое имущество. Капитанъ желалъ, чтобы обѣ шлюпки направились вмѣстѣ въ Маниллу. Они дѣйствительно шли туда вмѣстѣ 45 дней; и въ продолженіе всего этого времени не встрѣтили ни одного судна. Черезъ два дни послѣ крушенія шлюпки приставали къ небольшому острову Бартоломе, желая запас-

(*) См. М. Сб. 1859, № 7, см. стр. 90.

тись тамъ прѣсной водою, но люди не осмѣлились идти на ся поиски во внутренность, боясь островитянъ, которые, какъ казалось, были въ очень враждебномъ расположеніи. Спусти еще два дни, снова приставали къ островку той же группы, гдѣ всѣ поиски прѣсной воды остались безъ успѣха. Такъ какъ въ теченіе сорока пяти дней провизія и вода почти всѣ вышли, капитанъ позволилъ малой шлюпкѣ, ходящей скорѣе большой, отъ нее отдѣлиться. Подшкиперъ Дуерсъ объявилъ желаніе остаться и дѣлать участь съ капитаномъ и прочими моряками и потому пересѣлъ въ большую шлюпку. Мы будемъ теперь слѣдовать за людьми малой шлюпки, трое изъ которыхъ къ намъ воротились; скажемъ впрочемъ впоследствии, и о товарищахъ ихъ находившихся въ большой шлюпкѣ, которую воротившіеся съ тѣхъ поръ уже не видали. Малая шлюпка должна была стараться скорѣе достигнуть какого нибудь берега; при разлукѣ имъ дали немного сухарей и воды, нѣсколько сабель и штыковъ. Хотъ и аттестать отъ капитана слѣдующаго содержанія:

«Я нижеподписавшійся, капитанъ бельгійскаго судна *Constant*, объявляю, что судно наше разбилося о неизвѣстный рифъ въ Каролинскихъ островахъ. Мы въ продолженіе сорока пяти дней плавали вмѣстѣ на двухъ шлюпкахъ и вмѣстѣ много страдали отъ жажды и голода. Такъ какъ эта шлюпка ходитъ лучше нашей, она оставила насъ 26 Августа для продолженія своего плаванія. Уйтенховенъ, кавалеръ ордена Лепольда.

Данъ 26 Августа 1858 года.

Молю Бога чтобы намъ опять свидѣться, прощайте!...

Разставаніе было раздирающее душу; всѣ эти несчастные, невыразимо страдавшіе вмѣстѣ, въ продолженіе сорока пяти дней, плакали какъ дѣти при одной мысли, что можетъ быть болѣе не увидятся.

Два дня послѣ разлуки малая шлюпка подошла къ одному изъ Пелевскихъ острововъ. Матросы были очень рады этому обстоятельству, такъ какъ провизія ихъ была на исходѣ и уже они представляли себѣ свою будущность самими

мрачными красками. Всѣ пятеро единодушно рѣшили выйти на землю, хотя бы они до изны были погибнуть отъ руки дикихъ; смерть эта имъ казалась гораздо легче и менѣе мучительна, чѣмъ смерть отъ голода или жажды, тѣмъ болѣе, что бывъвооружены они рѣшились дорого продать жизнь свою. Дѣйствительно четверо изъ нихъ выпли на берегъ, оставивъ Фута (Voet) въ шлюпкѣ. Сей послѣдній долго, но тщетно, ждалъ своихъ товарищей. Онъ уже начиналъ думать, что тѣ были убиты дикими, и предполагая и свою смерть несомнѣнною, сталъ уже приготовляться къ ней и читалъ молитвы, какъ въ это время товарищи возвратились, сопровождаемые чернымъ, который, какъ казалось, былъ начальникъ острова; онъ пригласилъ Фута выйти изъ шлюпки, и слѣдовать за ними во внутренность острова.

Вотъ какимъ образомъ товарищи остававшагося на шлюпкѣ познакомились съ чернымъ, по праву или своевольно называвшаго себя главою островитянъ:

Оставивъ Фута, остальные четыре матроса направились вдоль берега, для изслѣдованія острова; идя такимъ образомъ около часу, они увидали трехъ черныхъ, спавшихъ подъ однимъ деревомъ, и оберегаемыхъ двумя большими собаками.

Собаки страшно залаяли и пробудили островитянъ, тогда одинъ изъ нихъ, который по видимому былъ начальникъ другихъ, схватилъ ружье лежавшее около него, и приготовился защищаться, предполагая что матросы нападаютъ на нихъ. Моряки тотчасъ же объяснили знаками что не желаютъ причинять имъ никакого зла. Тогда туземецъ положилъ свое оружіе и заставилъ замолчать собакъ. Юхтеръ кое какъ сказалъ ему, по испански, чего они желали, на что черный отвѣчалъ ему по англійски, спрашивая его говорить ли онъ на этомъ языкѣ. Тогда Юхтеръ рассказалъ ему о крушеніи *Constant'a*, о плаваніи спасагося экипажа, ихъ разлуку и проч. Кончивъ, онъ просилъ у дикаго помощи. Король—по словамъ матросъ, этотъ черный носилъ сей титулъ,—обѣщалъ по возможности пособить имъ. Онъ нѣскольکو разъ былъ въ Сингапурѣ, гдѣ вѣроятно и выучился ан-

гліійскому языку. Онъ былъ очень удивленъ прибытіемъ бѣлыхъ въ его владѣнія, чего прежде вѣроятно никогда не случалось. Когда онъ узналъ, что пятый матросъ стерегъ шлюпку, то сказалъ что нужно поспѣшить къ нему, ибо онъ могъ пострадать тамъ отъ туземцевъ. Въ то же время король предупредилъ матросъ, что если они не хотятъ быть убитыми его подданными, къ которымъ онъ по видимому не имѣлъ довѣренности, то не должны были много удаляться во внутрь острова, и ходить по уединеннымъ мѣстамъ.

Король самъ взялся провожать матросъ. При приближеніи ихъ къ шлюпкѣ, собаки, почуявъ вѣроятно близость человѣка, исчезли по направленію, гдѣ находился Футъ, вскочили въ шлюпку и начали ласкать бѣднаго матроса, который страшно испугался, и принявъ этихъ добрыхъ животныхъ за дикихъ звѣрей готовыхъ его растерзать, творилъ молитву.

Глава черныхъ потребовалъ у матросъ ихъ оружіе и даже взялъ у нихъ ножи. Потомъ спросилъ имѣютъ ли они деньги, и когда Юхтеръ объявилъ что имѣетъ четыре шиллинга, онъ взялъ ихъ, объявивъ что спрячетъ и возвратитъ впоследствии, когда моряки будутъ покидать островъ. Нечего и говорить, что деньги не были отданы, равно какъ и всѣ прочія вещи, а поступили во владѣніе островитянъ. Сопровождаемые Футомъ они пошли во внутренность острова. Вскорѣ ихъ окружили дикіе. Король сколько могъ защищалъ ихъ отъ жадныхъ требованій своихъ подданныхъ: такъ напримеръ одинъ островитянинъ требовалъ у матроса его байковое пальто, съ которымъ сей послѣдній не имѣлъ никакого желанія разстаться, черный поднялъ топоръ съ намѣреніемъ раскрыть матросу голову. Юхтеръ пожаловался королю, который далъ ему ружье, позволяя убить того кто будетъ ихъ беспокоить.

Населеніе острова простиралось до 250 дикихъ. Мужчины ходили совершенно нагіе, женщины имѣли только роля передниковъ. Главная пища матросъ состояла изъ раковъ, которыхъ они находили на берегу, да изъ рода картофеля и нѣкоторыхъ другихъ вещей выпрашиваемыхъ у дикихъ. По

прошествіи нѣсколькихъ дней, когда король убѣдился, что моряки не желали никому зла, онъ возвратилъ имъ ихъ ножи и далъ хижину, въ которой тѣ много страдали отъ солнца, крысъ и москитосовъ.

Нольтингъ (Nolting) поступилъ на службу къ королю; жарилъ птицъ, которыхъ тотъ убивалъ на охотѣ, развелъ небольшой огородъ и исполнялъ нѣкоторыя другія работы. Даже и послѣ, когда матросамъ удалось оставить островъ, Нольтингъ отказался ихъ сопровождать, говоря что хочетъ отправиться въ Китай и вернется оттуда богачемъ.

Моряки наши пробыли на островѣ пятьдесятъ одинъ день. Они отправились оттуда въ субботу $16\frac{1}{2}$ Февраля, на американскомъ китоловномъ суднѣ *Elissa L. V. Jenny*, на которой $16\frac{1}{2}$ Марта они прибыли въ Ауклендъ. Нѣсколько дней по ихъ прибытіи, Юхтеръ упалъ въ колодезь и переломивъ ребро, поступилъ въ госпиталь, что и помѣшало ему подписать рассказъ его товарищей о ихъ приключеніяхъ.

Вотъ еще черта короля Пелевскихъ острововъ. У Юхтера была полосатая рубашка, которую вымывъ, онъ повѣсилъ сушить; рубашка мгновенно пропала. Матросъ обвинялъ короля въ этомъ воровствѣ, тотъ разсердился и говорилъ что не унизитъ себя до такого поступка; посмотри, продолжалъ онъ, показывая свой стройный станъ, я никогда не ношу рубашекъ.

Вотъ подробности, которыя мы имѣемъ о малой шлюпкѣ: что же касается до большой, то люди въ ней страдали гораздо болѣе.

Сначала, послѣ крушенія, всякій человѣкъ получалъ въ день одинъ сухарь и одну кружку воды; по прошествіи двухъ недѣль порція эта была уменьшена на одну четверть, а наконецъ дошла до полусухаря и полукружки воды въ сутки. Первые двадцать дней погода была прекрасная. Когда маленькая шлюпка отдѣлилась, капитанъ направился къ Минданао—одному изъ Филиппинскихъ острововъ. Къ несчастію, они не достигли его.

Запасы истощались самымъ быстрымъ образомъ.... Намъ из-

вѣстно уже, что подъ конецъ, эти несчастные, для утоленія томительнаго голода принуждены были употреблять человѣческое мясо; а для облегченія мученій отъ страшной жажды—пить свою урину. Когда несчастные дошли до того, что принуждены были пожертвовать однимъ изъ товарищей для спасенія прочихъ, они рѣшили кинуть жеребій и убить того, на кого онъ падеть. Но тутъ возникъ вопросъ: что если жребій падеть на капитана, кто будетъ управлять судномъ и вести его въ портъ?...Рѣшаются исключить капитана изъ жребія.... Тогда со всѣхъ сторонъ являются возраженія. Одинъ говоритъ, что онъ единственная опора жены и дѣтей, другой имѣетъ старуху мать, живущую одними его трудами, третій не хочетъ умирать потому, что слишкомъ молодъ и желаетъ наслаждаться жизнью....Короче, всѣ хотятъ жить—жить, на счетъ своего товарища!

Во время этихъ споровъ одинъ негръ, поступившій съ двумя другими на *Constant* въ Сиднѣй, вмѣсто списавшихся Норвежца, датчанина и голландца, дѣлаетъ предложеніе, прекращающее всѣ споры. Негръ этотъ крѣпкаго тѣлосложенія, въ полномъ цвѣтѣ лѣтъ, и на котораго всѣ бѣдствія и несчастія крушенія не произвели такого разрушительнаго дѣйствія, какъ на большую часть остальныхъ его несчастныхъ товарищей.

Друзья мои, говоритъ онъ, вы всѣ имѣете разныя причины, которыя заставляютъ васъ желать жизни, я же не имѣю никакой....Вы имѣете семейства; я сирота въ мірѣ....Не будемте кидать жребія, я согласенъ умереть, лишь бы смерть моя могла спасти васъ; вотъ моя послѣдняя молитва Богу.

Всѣ молчали, опустивъ глаза изъ боязни обнаружить свою радость; тогда этотъ герой схватилъ свой ножъ и вонзивъ его въ свое сердце, пробормоталъ послѣднее прости окружающимъ!...И этого геройскаго поступка было мало для спасенія погибавшихъ; сгустя нѣсколько дней нужда заставила избрать другую жертву,—этотъ разъ кинули жребій, онъ палъ на другаго негра.

Третій чернѣйшій умеръ своею смертию.

Чтобы дать понятіе, въ какомъ ужасномъ состояніи нахо-

дились несчастные, когда нужда заставила ихъ ѣсть себѣ подобныхъ, довольно сказать что они успѣли съѣсть уже свою обувь и одежду,.. и уже по истощеніи всѣхъ этихъ средствъ, рѣшились убить одного изъ среды своей.

—Въ извѣстіяхъ изъ портовъ мы сообщили о бѣдствіи постигшемъ винтовой пакенботъ *Royal Charter*; не имѣя подробнаго описанія этого бѣдственного случая представляемъ здѣсь несколько отрывочныхъ свѣденій найденныхъ нами въ разныхъ газетахъ:

По видимому командиръ злополучнаго судна, капитанъ Тайлоръ, подойдя ко входу въ рѣку Мерси, при жестокомъ вѣтрѣ и огромномъ волненіи, считалъ опаснымъ входить въ рѣку и предпочелъ остановиться на якоряхъ. Придя въ бухту Дуласъ онъ положилъ два якоря и для облегченія канатовъ дѣйствовалъ винтомъ; невзирая на эту предосторожность, въ два часа ночи пароходъ былъ брошенъ на каменья. Для облегченія корабля были срублены мачты; въ тоже время винтъ пересталъ дѣйствовать—вѣроятно оцутанный попавшимъ на него такелажемъ.

Одинъ изъ матросовъ—Негръ, доплылъ благополучно до берега, съ концомъ, по которому однакожь спаслись не болѣе двухъ человекъ, ибо вслѣдъ за тѣмъ корабль переломился, причемъ большая часть людей погибла среди обломковъ членовъ и механизма.

Выброшенные трупы найдены были почти всѣ жестоко изувеченными. Каменья обсыпаны золотомъ. Таможенный чиновникъ, г. Смитъ неутомимъ для поддержанія порядка при спасеніи драгоценнаго груза. Для содѣйствія мѣстному начальству, отправленъ къ мѣсту крушенія отрядъ матросовъ съ корабля *Hastings*.

Хотя точныя свѣденія еще не собраны, можно считать, что погибло около 459 чел. спаслись только 39.

При подходѣ къ мысу Линасъ, капитанъ Тайлоръ требовалъ сигналами лоцмана, который однакожь не выѣхалъ. Когда пароходъ ударился въ первый разъ, командиръ вошелъ въ общую каюту, чтобъ просить пассажировъ соблюдать спо-

койствіе и хладнокровіе, убѣждая ихъ, что чѣмъ они будутъ послушнѣе ему и его помощникамъ, тѣмъ будетъ менѣе опасности. Священникъ Годжъ былъ весьма усерденъ въ предложеніе молитвъ и духовныхъ утѣшеній.

Все чаще и сильнѣе повторившіеся удары парохода о камня, открыли истинное положеніе въ которомъ онъ находился, и пассажиры не замѣдлили предаться сачому безнадежному очаянію. Когда судно переломилось, многіе были задавлены упавшей трубою.

Первоіи помощникъ былъ убитъ при паденіи рангоута. Капитанъ Тайлоръ получилъ ударъ въ голову шляпкою, сорванной съ баканцовъ, и былъ ею задавленъ, въ ту минуту когда, держась за остатокъ мачты онъ кричалъ: «есть еще надежда!» Въ числѣ спасшихся нѣтъ ни одной женщины. За исключеніемъ части кормы, съ рулемъ и винтомъ и еще меньшей части носа, торчащихъ между камнями, все остальное совершенно перебито и изломано къ мелкіе куски.

О крушеніи винт. судна *Royal Charter*, погибшаго въ виду роднаго берега, который почти можно было достать руками, причемъ самымъ страшнымъ образомъ потонуло 459 чел., ежедневно узнають, отъ немногихъ спасшихся, новые эпизоды этой бѣдственной драмы. Г. Джемсъ Россель, съ неимоверными трудами собравшій въ Австраліи въ теченіе семи лѣтъ значительное состояніе, лежалъ въ койкѣ когда судно ударилось о камня. Съ нимъ были жена и двое дѣтей: 10 и 2½ лѣтъ. Поспѣшивъ съ ними на верхъ, онъ выбралъ по видимому безопасное мѣсто, гдѣ держался крѣпко обнявъ своихъ, но увы! тщетны были его усилія: огромный валъ вырвалъ изъ его рукъ жену и дѣтей и унесъ ихъ въ море. Слѣдующій валъ и его смылъ съ палубы. Три раза буруны выбрасывали его на берегъ и уносили три раза обратно въ море, пока наконецъ четвертый валъ не вынесъ осиротѣвшаго и разореннаго на берегъ. Другой изъ спасшихся рассказываетъ: Во вторникъ вечеромъ, когда разыгралась буря, многими пассажирами овладѣлъ страхъ. Что касается до меня, то я имѣлъ такое полное довѣріе къ капитану и къ отличнѣмъ

качествамъ нашего судна, на которомъ такъ славно переплыли океаны, что я весьма спокойно легъ спать въ свою каюту въ 10 часовъ; однакожъ страшная качка и шумъ бури не дали мнѣ уснуть. Около полуночи услышалъ я въ соседней каютѣ крикъ: «Живо на верхъ! Мы погибаемъ!» Я постигъ всю степень опасности, узнавъ по голосу кричавшаго, что то былъ капитанъ Уйтерсъ, лихой, опытный морякъ, недавно самъ потерявшій свое судно отъ кораблекрушенія. Кое-какъ одѣвшись, я вмигъ выскочилъ на палубу. Въ этотъ самый моментъ судно ударилось въ первый разъ о камень. Большая общая каюта представляла страшное, раздирательное зрѣлище: бѣготню, толкотню, плачь матерей, крики дѣтей; тщетны были утѣшенія мужей и отцовъ, которые сами потеряли надежду. Священникъ Годжъ приглашалъ молиться, что и было признано большинствомъ за лучшее. Между тѣмъ удары учащались и усиливались, и вскорѣ вода устремилась въ каюты чрезъ вышибленные рамы кормовыхъ оконъ. Капитанъ Уйтерсъ, докторъ Кутчъ и командиръ *Royal Charter'a*, кап. Тайлоръ, одинъ за другимъ приходили успокоивать пассажировъ и увѣрять ихъ что опасность вскорѣ минетъ. Мало по малу устрешенные несчастливцы стали бодрѣе, но къ утру удары усилились и съ разсвѣтомъ гибель наша оказалась неминуемой. Я поспѣшилъ на верхъ, гдѣ съ величайшимъ трудомъ удерживался, чтобъ не быть смытымъ волнами. Вскорѣ огромный валъ повалилъ судно на бокъ; ударъ о камень былъ такъ жестокъ, что оно разломилось буквально на двое. Кто не погибъ въ волнахъ, былъ убитъ или избитъ обломками. Будучи отличнымъ пловцомъ, я обязанъ своей жизни не собственно плаванію, ибо въ подобномъ волненіи плавать было невозможно, а тому, что когда очутился на поверхности моря, то я могъ на ней поддерживаться и бросаемый бурунами нѣсколько разъ взадъ и впередъ, я совершенно изнеможенный, окончателно былъ ими выброшенъ на берегъ.

РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

— Въ брестскомъ журналѣ «L'Armoricain» помѣщенъ слѣдующій разсказъ о спасеніи франц. купеч. брига *Emile* (*).

Корветъ Императорскаго русскаго флота «Посадникъ», — командиръ капитанъ-лейтенантъ Бирилевъ, — вошелъ на рейдъ три дня назадъ, — какъ мы извѣстили въ послѣднемъ номерѣ, приведя на буксиръ французскіи бригъ *Emile*, шкиперъ Керангуэ.

Мы получили нѣсколько подробныхъ свѣдѣній о достохвальномъ поступкѣ капитана Бирилева, всѣ распоряженія котораго были весьма охотно исполняемы всѣмъ экипажемъ русскаго корвета. Мы спѣшимъ передать эти подробности, которыя вѣроятно будутъ прочтены съ большимъ участіемъ.

На разсвѣтѣ дня, вахтенные офицеры корвета усмотрѣли бѣдствующее судно на горизонтѣ, въ 20 миляхъ отъ Уэссана.

Капитанъ Бирилевъ поспѣшилъ спуститься къ этому судну. Когда онъ подошелъ на разстояніе человѣческаго голоса, то шкиперъ Керангуэ далъ ему знать объ отчаянномъ своемъ положеніи и просилъ принять его, вмѣстѣ съ экипажемъ, на свой корветъ.

Бригъ *Emile* наткнулся ночью на Сейнскій рифъ, получилъ течь, и несмотря на всевозможныя усилія экипажа, въ продолженіе 7 часовъ, вода безпрестанно прибывала и залила трюмъ.

Капитанъ Бирилевъ немедленно послалъ на корабль 12 человѣкъ, подъ начальствомъ старшаго офицера (**) (second);

(*) Бригъ *Emile* вышелъ изъ Portrieux 11 Октября (н. с.) въ Бордо, съ грузомъ овса. Въ полночь $\frac{1}{15}$ Октября, онъ 4 раза ударился о подводные камни называемые Pont-des-Chats, находящіеся на SSO отъ острова Sein.

(**) Кромѣ официальнаго сообщенія, (см. ч. оф. стр. 69) намъ извѣстно, по частному письму, что старшій офицеръ к. л. Селивановъ, ѣздилъ на бригъ только для узнанія его надобностей; приведеніе же въ исполненіе его распоряженій поручено мичману Шанцу.

онъ велѣлъ поставить новые помпы, и когда увѣрился что течь можетъ быть унята, то уже не колебался. Онъ взялъ бригъ на буксиръ, и во второмъ часу привелъ его на рейдъ. Но тѣмъ не кончились заботы г. Бирилева; по прибытіи на рейдъ, онъ велѣлъ вооружить шлюпки и отвести бригъ въ портъ.

Мы считаемъ за счастье присоединить наши поздравленія къ тѣмъ, съ какими морской префектъ уже обратился къ капитану Бирилеву за его благородный поступокъ. Въ этомъ случаѣ мы становимся только вѣрными истолкователями чувствъ нашего населенія, хотя нисколько не удивляемся такому поступку, весьма естественному со стороны людей, которыхъ вся жизнь проходитъ въ постоянной борьбѣ со стихіями.

Впрочемъ имя Бирилева мы встрѣчаемъ уже не въ первый разъ; имя это соединено съ воспоминаніемъ о страшной борьбѣ, подъ стѣнами Севастополя; извѣстно, что лейтенантъ Бирилевъ, которому поручалось водить вылазки изъ большого Редана, выказалъ исключительную храбрость свою въ этихъ геройскихъ битвахъ.

— Въ числѣ эстамповъ петровскихъ временъ, хранящихся въ библіотекѣ гидрографическаго департамента, находится гравюра, изображающая корабль «Св. Петръ».

Въ нижнемъ правомъ углу эстампа написано:

«Navis bellicae sub Sancti Petri orantis nomine ab invictissimo ac praepotentissimo Caesare Petro I Magno Ruthenorum Imperatore: dispositae suppositaeque Waroni XIX N. MDCXC peractae aquasque missae XXVIII Apr. MDCC delineatio exacta.

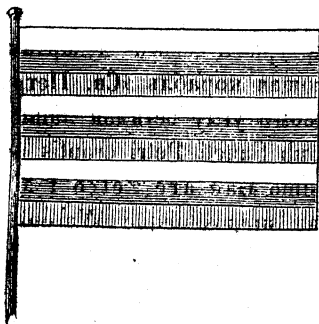
Наши матросы закрѣпили на бригѣ паруса и во все время, идя на буксиръ, откачивали воду, которой было въ трюмѣ 9 ф. при углубленіи брига 9¹/₂ ф. Помпа Дауктона дѣйствовала такъ хорошо, что чрезъ 1¹/₂ часа откачали воду до 12 д. и болѣе прибывать не допускали. На случай, ежели бы пришлось отдать буксиры, съ командою была отпущена провизія, такъ какъ на бригѣ вся провизія была подмочена. На бригѣ оказался и телеграфъ Рено, такъ что на случай разлуки люди наши были обезпечены. (Изъ частнаго письма).

Jussu ejusdem Caesareae Majestatis advivum delineavit Woroni: Aeri insculpsit eidemque Majestati summa cum veneratione D. D. Had. Schoonebeek. Moscu, 1701.»

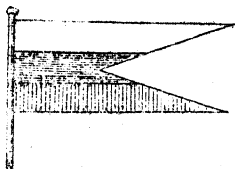
т. е. «Вѣрное изображение военного корабля заложеннаго и построеннаго во имя заступника Святаго Петра, непобѣдимѣйшимъ и наимогущественнѣйшимъ Царемъ Петромъ I, Великимъ повелителемъ Россійскимъ, въ Воронежѣ, 19 Ноября 1698 и спущеннаго на воду 28 Апрѣля 1700 года. По повелѣнію тогоже Царскаго Величества съ натуры рисоваль въ Воронежѣ, на мѣди вырѣзалъ и тому же Величеству съ глубочайшимъ почтеніемъ поднесъ и посвятилъ Адрианъ Шонебекъ. Москва, 1701 года.»

На кормѣ же самага корабля находится слѣдующая, русская надпись: «Положенъ киль 1698 года Ноября 19, спущенъ 1700 Апрѣля 28. Безъ дѣла былъ 8 мѣсяцевъ, дѣлалъ П.(етръ) М.(ихайловъ) Стоварыщи.»

Флаги: кормовой и вице-адмиральскій (на форъ-брамъ-стенгѣ) и гюйсъ одинаковаго рисунка и формы: т. е. состоятъ изъ долевыхъ полосъ бѣлаго, синяго и краснаго цвѣтовъ, какъ видно на прилагаемыхъ рисункахъ.



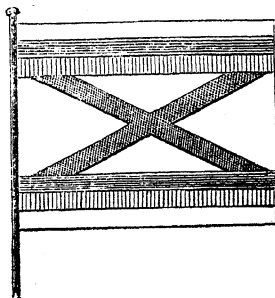
На протъ-брамъ-стенгѣ брейдъ-вымпель:



И на крЮйсъ-брамъ-стенгѣ обыкновенный бѣло-сине-красный вымпелъ.



На шлюпкѣ, изображенной не вдалекѣ отъ корабля, кормовой флагъ:



Эта гравюра положительно доказываетъ, что первоначально русскій флагъ былъ на военныхъ и купеческихъ судахъ, одинъ и тотъ же,—бѣло-сине-красный, который въ тоже время служилъ эмблемою русской національной собственности не только на морѣ, но и на сушѣ. Остается теперь опредѣлить время, когда на русскихъ военныхъ судахъ бѣло-сине-красный флагъ былъ замѣненъ андреевскимъ флагомъ.

А. В.

—Съ помощію фотографіи, естественныя науки, искусства и художества обогатились длиннымъ рядомъ самыхъ любопытныхъ открытій. Кромѣ того, фотографія съ пользою употребляется при топографическихъ и астрономическихъ работахъ.

Свѣдѣнія по этимъ наукамъ необходимы для флотскихъ офицеровъ. Вотъ почему можно думать, что во флотахъ фотографія получитъ самое полезное развитіе. До сихъ же поръ, за несовершенствомъ, для моря, фотографическихъ инструментовъ, дороговизнѣ и громоздкости ихъ принадлеж-

ностей, сложности фото-химическихъ приемовъ и недостаткѣ удовлетворительныхъ руководствъ, фотографія на судахъ — весьма рѣдкое явленіе.

Устраненіе исчисленныхъ препятствій, останавливающихъ успѣхи морской фотографіи, должно послужить существеннымъ трудомъ при составленіи фотографическаго прибора, который вполне можно было бы посвятить морякамъ для дальнихъ плаваній и береговыхъ описей.

Г. мичманъ Исаевичъ 2-й занимается въ настоящее время составленіемъ подобнаго прибора; онъ уже произвелъ изслѣдованія главнѣйшихъ данныхъ и надѣется довести свое предпріятіе до самыхъ благоприятныхъ условій.

Ожидаемый фотографическій приборъ долженъ рѣшить слѣдующій, весьма важный вопросъ:

Можно ли будетъ, помощью приспособленнаго фотографическаго прибора, дѣлать снимки береговъ съ паровыхъ и парусныхъ судовъ во время ихъ хода и со шлюпокъ подъ грелю.

Въ какой степени успѣхъ будетъ въролтенъ — общать трудно не испытать прибора на дѣлѣ; но нѣкоторыя, болѣе или менѣе удачныя попытки Американцевъ, Англичанъ и Французовъ, позволяютъ надѣяться, что подобное приспособленіе фотографическаго прибора возможно.

Вотъ замѣчательный фотографическій опытъ подающій весьма большія надежды на благоприятное рѣшеніе этого вопроса. Большой колесный пароходъ при полномъ ходѣ былъ снятъ съ берега обыкновеннымъ фотографическимъ объективомъ. Полученные отпечатки превозошли ожиданія: они были столь удовлетворительны, что приготовленные потомъ двойныя изображенія для стереоскопа обманывали зрѣніе: пароходъ во всей рельефности казался двигающимся.

Опытъ этотъ позволяетъ думать, что, измѣнивъ обстоятельства, то есть, снимая части неподвижнаго берега съ подвижнаго судна, можно будетъ достигать тѣхъ же результатовъ, въ томъ случаѣ, если приборъ хорошо приспособленъ къ качкѣ судна.

Рядъ своевременныхъ испытаній приспособляемаго фотографическаго прибора, покажетъ чего можно ожидать отъ употребленія его на флотѣ. Свѣдѣнія о томъ помѣщены будутъ въ свое время въ Морскомъ Сборникѣ. Здѣсь не лишне упомянуть, что одного обладанія приспособленнымъ фотог. приборомъ недостаточно еще для успѣшныхъ занятій по части фотографическихъ береговыхъ описей. Надо предварительно ознакомиться съ правилами стереоскопическаго искусства. Эта часть фотографіи, по ясности и рельефности получаемыхъ, посредствомъ ея, изображеній, а также по уютности инструмента, самая удобная для береговыхъ описей.

Въ ожиданіи своевременнаго описанія теоріи стереоскопическаго искусства, предлагается краткое сравненіе обыкновенныхъ картинъ съ двойными стереоскопическими.

Вообще каждая картина, отдѣльно взятая, представляетъ одну только перспективу; она не можетъ дать разомъ линейныхъ перспективъ, ощущаемыхъ каждымъ глазомъ. Составляя свою картину, художникъ можетъ слѣдовать одной только перспективѣ: того или другаго глаза; камеръ-обскура производитъ изображенія на тѣхъ же законахъ. Поэтому, если разсматриваемъ картину или фотографическій отпечатокъ обоими глазами, мы имѣемъ для каждаго глаза (на каждой сѣтчатой оболочкѣ), одну и ту же перспективу, что нарушаетъ привычное впечатлѣніе, ибо, каждая сѣтчатая оболочка, по извѣстнымъ оптическимъ законамъ, должна ощущать различныя перспективы.

Чтобы усвоивать отдѣльныя понятія о каждомъ предметѣ, находящемся въ природѣ на разныхъ планахъ, лучи зрѣнія обоихъ глазъ необходимо сосредоточивать порознь на эти предметы. Слѣдовательно, пересѣченія лучей зрѣнія различны для каждаго плана. Это то измѣненіе пересѣченія лучей и есть показаніе разстояній между всѣми предметами. Мы и судимъ объ этихъ разстояніяхъ по усиліямъ, которыя мы вынуждены дѣлать для приложенія пересѣкающихся лучей зрѣнія къ соответствующимъ разстояніямъ. Когда смотримъ обоими глазами на обыкновенную или фотографическую картину,

то пересѣченіе лучей—зрѣнія, одно и тоже для всѣхъ плановъ картины и это бездѣйствіе въ направленіи оптическихъ осей заставляеть насъ невольно чувствовать, что всѣ предметы находятся на одномъ планѣ или въ однѣхъ и тѣхъ же разстояніяхъ. Художникъ имѣеть еще нѣсколько искусственныхъ средствъ для отдѣленія предметовъ и показанія разстояній между ними; но фотографы лишены этого способа; по этой-то причинѣ въ изображеніяхъ получаемыхъ камеръ-обскурою предметы представляются нагроможденными одинъ на другой, особливо если по перспективамъ или по сравненію ихъ размѣровъ нельзя судить о разстояніяхъ существующихъ между ними.

Этихъ замѣчаній достаточно чтобы понять какъ одинокое изображеніе несовершенно для двухъ глазъ и въ тоже время какое преимущество двухъ фотографическихъ изображеній, оптически соединяемыхъ посредствомъ стереоскопа; это искусственное соединеніе производитъ тоже впечатлѣніе, что и естественное соединеніе самыхъ предметовъ посредствомъ соединенія оптическихъ осей зрѣнія.

—Изъ пароваго котла винтовой шкуны «Редуть-Кале», въ 70 силъ, собрано, въ началѣ 1858 года *накупы* 107 пуд. $3 \frac{1}{2}$ фун.

Шкуна эта куплена въ Англіи въ 1856 году, и съ того времени, постоянно находясь у восточнаго берега Чернаго моря, въ распоряженіи кавказскаго вѣдомства, до постановки новаго котла, прошла подъ парами 9470 миль. Сколько же плавала до покупки—неизвѣстно, но полагая переходъ изъ Англіи въ 4000 миль, будетъ наименьшее число пройденныхъ миль 13,470.

—Въ половинѣ Октября, на Невѣ, на одномъ изъ купеческихъ судовъ, выкрашенныхъ шарою краскою и стоявшихъ у Новаго Адмиралтейства, развѣвался черно-желто-бѣлый флагъ.

V.

БИБЛІОГРАФІЯ.

45. Иркутскія Губернскія Вѣдомости, № 34, 1859 года, неоф. часть. *Нѣсколько замѣчаній по поводу статей г. Завалишина помѣщ. въ № 6 Морскаго Сборника, за 1859 годъ.*

Читатели вѣроятно помнятъ, что статьи гг. Романова, Назимова и другихъ, безъименныхъ авторовъ, — статьи о необыкновенно быстромъ устройствѣ при-амурскаго края, о возникшей тамъ миллионной торговлѣ съ иностранцами, о постоянномъ и правильномъ почтовомъ сообщеніи, и пр. и пр., — вызвали въ нашемъ журналѣ возраженія со стороны г. Дм. Завалишина, жителя города Читы. Эти возраженія обратили на себя вниманіе *Однаго изъ бывшихъ на Амуръ* и въ № 34 Иркут. вѣд. онъ напечаталъ по поводу статей г. Завалишина (собственно по поводу отвѣта г. Назимову и замѣчаній на замѣтку г. Эме, въ Вѣстникѣ И. Р. геогр. Общества, а не по поводу отвѣта г. Романову) весьма энергическую статью, заглавіе которой приведено выше. Оставляя въ сторонѣ краснорѣчавые, но, по нашему крайнему убѣжденію, малодоказательные, и неудущіе къ дѣлу возгласы, относящіеся собственно къ личности г. Завалишина и къ *тону* его статей, мы приведемъ здѣсь *сущность* замѣчаній неизвѣстнаго автора Иркут. вѣдомостей:

«Мы согласны — говорить онъ — съ сужденіями г. Завалишина о торговлѣ въ при-амурскомъ краѣ, о торговой дѣятельности во-

обще и о трудности плаванія по Амуру. Мы признаемъ справедливымъ его мнѣніе, что заселеніе Амура совершается не такъ, какъ бы это было желательно; согласны и съ тѣмъ, что Амуръ, до настоящаго времени, былъ тяжесть для Забайкальскаго края, у котораго онъ отнималъ рабочіе руки и продукты нужные для самаго Забайкалья».... «Согласны, что пока не будетъ сдѣлано надлежащихъ промѣровъ, пока не устроятся рѣчныя станціи съ хорошими смотрителями, плаваніе (по Амуру) не будетъ вполне успѣшно.... Не только при первоначальномъ плаваніи, но и впоследствии, по узнаніи фарватера, нужны будутъ большія средства для того, чтобы русло рѣки было всегда удобно для плаванія, потому что Амуръ *то и дѣло измѣняетъ фарватеръ* и по временамъ *страшно мелѣетъ*». Согласенъ авторъ и съ тѣмъ, что и сухопутное сообщеніе по Амуру не устроено, — но, присовокупляетъ, что устроить его не легко. Противъ этого никто не спорилъ, а дѣло въ томъ, что замѣчанія г. Завалишина вызваны были увѣреніемъ г. Романова въ возможности весьма удобно доѣхать до Николаевска чутьли не въ коляскѣ.

Такое подтвержденіе словъ г. Завалишина Иркутскими Вѣдомостями, доказываетъ, что полемика, имъ возбужденная, начинаетъ приносить пользу, мало-по-малу разъясняя факты. До появленія статей г. Завалишина въ нашемъ журналѣ, объ Амурѣ написано было много громкихъ, но не ясныхъ фразъ, которыя, можетъ быть, ввели въ заблужденіе не только публику, не принимающую непосредственнаго участія въ дѣлѣ, но и лицъ болѣе или менѣе прикосновенныхъ къ нему, и потому болѣе или менѣе испытавшихъ на себѣ вредъ извѣстій, въ родѣ того, что до Николаевска можно доѣхать съ комфортомъ (*). Между тѣмъ Иркутскія Вѣдомости не опровергали подобныхъ извѣстій. Г. же Завалишинъ, какъ онъ объясняетъ, видя молчаніе Иркут. Вѣдомостей съ одной стороны, а съ другой постоянное и систематическое преувеличеніе и искаженіе фактовъ, читая статьи, гдѣ предположенія выдавались за осуществившееся, именно потому и принялся за перо, чтобъ отдѣлать вымыселъ отъ правды и вызвать другихъ на подобную же работу. Цѣль его статей — достигнута.

(*) Въ этомъ можетъ быть и заключалась причина той подозрительности, съ какою многіе смотрѣли на всякое печатное извѣстіе объ Амурѣ, и безусловной вѣры во всякое устное извѣстіе о дурномъ положеніи дѣлъ въ тамошнемъ краѣ.

46. Русскій Вѣстникъ. Августъ. Книжка вторая. Современная лѣтопись: *Замѣтка*, стр. 467.

«Замѣтка» Русскаго Вѣстника вызвана нашею рецензію (*). Дѣло въ томъ, что хотя наши замѣчанія о статьѣ: Фрегатъ «Генераль-Адмираль» «основательны только по видимому», Русскій Вѣстникъ вполне бы имъ сочувствовалъ, «если бы *тоизъ* этихъ замѣчаній былъ менѣе рѣзокъ».

Редакція М. Сб. постоянно старалась избѣгать рѣзкости въ своихъ рецензіяхъ. Если же, несмотря на это, отзывъ нашъ о помянутой статьѣ вышелъ рѣзокъ, то это произошло вслѣдствіе той *рельефности*, съ какою названная статья выдѣлялась изъ прочихъ статей Русскаго Вѣстника.

Русскій Вѣстникъ, какъ и всякій другой журналъ, вполне воленъ почерпать свѣдѣнія о морскомъ дѣлѣ откуда ему угодно. Во всякомъ случаѣ, чтобъ сказать нѣсколько словъ о фрегатѣ «Генераль-Адмираль», не было надобности «дожидаться статьи М. Сб.» объ этомъ фрегатѣ, такъ какъ описаніе его напечатано въ нашемъ журналѣ *дважды*: первый разъ — еще въ XI № за 1858 годъ (по американскимъ газетамъ), а второй въ февральской книжкѣ М. Сб. за настоящій годъ.

Что касается до замѣчанія, что нашъ морской языкъ не совсѣмъ правильно пазывается русскимъ морскимъ языкомъ, то это нисколько не можетъ служить поводомъ къ его искаженію тѣми, которые рѣшаются писать на немъ, не понимая «этихъ еще не вполне обрусѣвшихъ разноязычныхъ и условныхъ выраженій» (**). Во Франціи, напримѣръ, морской языкъ свой — французскій, однакожь онъ доступенъ только для тѣхъ Французовъ, которые хотя поверхностно знакомы съ морскимъ дѣломъ. Тоже въ Англіи. У нашихъ бѣломоровъ, волжанъ, также свой техническій языкъ — русскій. Напримѣръ, *ванты* (веревочныя лѣстница ведущія на мачту), называются на Волгѣ *Ложками*. Но между Ложками и помянутыми *лѣстницами* нѣтъ никакого сходства. Наконецъ въ нашей пароходной техникѣ очень много словъ русскихъ; однакожь *кожуухъ* парохода совсѣмъ не то, что *кожуухъ* чумака. Итакъ все равно —

(*) См. библи. № 8. М. Сб.

(**) Въ томъ же обвиняють наши пуристы современную журналистику. Имъ очень не нравится инициатива, вотированіе, агитация и т. д.

займствованы ли отчасти у иностранцев условныя выраженія, или цѣликомъ созданы народомъ,—они требуютъ отъ употребляющаго ихъ нѣкотораго знакомства съ дѣломъ, которое выражаютъ.

Вмѣстѣ съ Русскимъ Вѣстникомъ мы очень сожалѣемъ, что у насъ почти нѣтъ словаря морскихъ терминовъ (*). Но что же общаго между нами и Морскимъ Сборникомъ? Мы сказали: почти нѣтъ, потому что у насъ есть англійско—французско—русскій морской словарь А. Шишкова (продается у комисіонера гидрограф. д-та, г. Смирдина), который до известной степени можетъ быть полезенъ для переводчиковъ не очень специальныхъ морскихъ статей, въ родѣ статьи Р. Вѣстника о фрегатѣ «Генераль—Адмираль». Если бы наши переводчики—не моряки заглядывали, когда нужно, въ этотъ словарь, мы не имѣли бы причинъ сѣтовать на ихъ переводы статей, къ которыхъ встрѣчаются морскіе термины.

Популярность морскаго дѣла, какъ и всякаго другаго знанія, отчасти зависитъ и отъ литературы. Популяризаціи французскаго морскаго языка, напримѣръ, очень много способствовалъ Е. Сю и др. Если у насъ чаще будутъ появляться такія произведенія какъ «Фрегатъ Наилла», Гончарова, «Корабль Ретвизанъ», Григоровича, переводы англійскихъ морскихъ романовъ, Горковенко, да порѣже такіе переводы какъ Питеръ—Симпль въ Москвитинѣ, то публика наша легко и незамѣтно ознакомится съ бытомъ и языкомъ моряковъ, не сбиваемая съ толку «Питеръ—Симплиями» и ему подобными абсурдами.

Лучшимъ заключеніемъ этого отвѣта Русскому Вѣстнику послужатъ слѣдующія слова А. Шишкова, которыя, какъ намъ кажется, вполне прилагаются къ нашей современной литературѣ, несмотря на то, что они написаны еще въ 1795 году (см. предисловіе къ Трехязычному морскому словарю).

«Можетъ статься нѣкоторымъ изъ читателей покажется, что собраніе иностранныхъ морскихъ словъ и рѣчей истолкованныхъ и переведенныхъ на нашъ языкъ, не заключаетъ въ себѣ великой

(*) Г. Шульцъ издалъ (на счетъ Уч. М. Комитета) только французско—русскій морской словарь. Замѣчательный трудъ г. Буанова—англійско—французско—русскій морской словарь сдѣлался библиографическою рѣдкостью; «Vocabulaire Russe-français des termes de la marine à vapeur», капитана Паря, составленный при содѣйствіи нашего Ученаго Мор. Комитета, появился съ мѣсяцъ назадъ. Впрочемъ послѣдній словарь болѣе полезенъ для Французовъ, чѣмъ для Русскихъ.

* пользы, судя по тому, что и собственные наши или принятые къ намъ слова никому, кромѣ морскихъ, неизвѣстны; однакожъ такое ивѣнiе было бы несправедливо: кто прилежнѣе о семъ разсудитъ, тотъ безсомнѣнiя найдетъ сей словарь весьма пужнымъ и полезнымъ не токмо для однихъ мореплавателей, но и для всѣхъ прочаго званiя людей... Не рѣдко случается, что и самый искусный въ словесности писатель не можетъ переводить какойнибудь полезной и любопытства достойной или забавной книги, для того, что морской языкъ, часто въ ней употребляемый, ему неизвѣстенъ, или принявшись переводить оную наставить множество несвойственныхъ нашему морскому языку рѣчей и выраженiй, а чрезъ то отниметь у нея всю пользу и прiятность. Въ доказательство сему приведемъ одно какоенибудь мѣсто изъ книгъ переведенныхъ на нашъ языкъ. Я могу смѣло увѣрять, что сего единого мѣста довольно, ибо сколькобы мы ихъ ни взяли, онѣ всѣ одно другому подобны. Когда адмиралъ Ансонъ (во 2-й книгѣ путешествiя его, въ главѣ IV-й) приказалъ освидѣтельствовать поврежденiя сдѣлавшiяся на пинкѣ Аннѣ, отвѣтъ данный плотниками переведенъ слѣдующимъ образомъ: «четырнадцать *книсовъ* да двѣнадцать брусевъ переломались и пропали; одна связъ переломилась, а другая згнила; жолобы разщелялись и пропали; два толстыя ребра и нѣсколько *клямповъ* переломались; весь *кимингъ* згнилъ; по отдрании нѣкоторой части обшивки, усмотрѣно, что *баркоты* и наружныя планки повреждены, а *бухты* и деки разщелялись.» Сей переводъ какъ морскому, такъ и не морскому человѣку равно понятенъ, ибо обоемъ имъ знаменованiе глаголовъ *згнили*, *разщелялись* и *пропали*, довольно извѣстно; прочее долженъ разумѣть ктонибудь третiй».

Этотъ примѣръ какъ будто взять изъ современной намъ книги: *книсы*, *брусья*, *клямпы*, *райны* и теперь еще встрѣчаются въ нашей литературѣ, какъ только зайдетъ рѣчь о какомънибудь кораблѣ.

47. MEMORIE DEGLI AVVENIMENTI SUCCESSI IN DALMAZIA DOPO LA CADUTA DELLA REPUBBLICA VENETA, DI GIOVANNI CATTALINICH.

Записки о происшествіяхъ въ Далмаціи, послѣ паденія Венеціанской республики и взглядъ на состояніе этой страны, въ послѣдніе годы венеціанскаго владычества. Соч. отставнаго австрійскаго маіора Ивана Катталинича. Спалато, 1841 года, in 8, 279 стр.

Мы познакомили нашихъ читателей съ сочиненіями: «Сокращенная исторія шведскихъ морскихъ войнъ» (М. Сб., № 5 1855 г.), «Воспоминанія маршала герцога Рагузскаго» (№ 5, 1857 г.), «Первая морская кампанія въ Балтійскомъ морѣ» (№ 6, 1857 г.), «Исторія трехъ осадъ Кольберга во время семилѣтней войны» (№ 11, 1858 г.), «Исторія города Нарвы» (№ 12, 1858 г.), «Исторія прусско-шведской войны въ Померани, Мархii и Мекленбургѣ, служащая дополненіемъ исторіи семилѣтней войны» (№ 2, 1859 г.) и перевели «Жизнеописаніе капитана Тревенина» (№№ 9 и 10, 1859 г.),—все это съ тою цѣлью, чтобъ содѣйствовать съ нашей стороны постепенному составленію критическаго каталога иностранныхъ сочиненій, которыя могутъ служить матеріалами для исторіи русскаго флота.

Трудъ маіора Катталинича, смотря на него съ вышеупомянутой точки зрѣнія, интересенъ не только какъ описаніе Далмаціи, но и какъ дополнительный матеріалъ для описанія дѣйствій русскихъ войскъ подъ предводительствомъ Сепявина.

Содержаніе книги заключается въ слѣдующемъ:

- 1) Предварительныя свѣдѣнія о народонаселеніи древней и новой Далмаціи.
- 2) Анархія, послѣдовавшая въ Далмаціи послѣ паденія Венеціанской республики.
- 3) Владычество Австріи въ Далмаціи отъ паденія Венеціанской республики до 1806 года, когда Далмація уступлена Франціи, вслѣдствіе Пресбургскаго мира.
- 4) Вступленіе Французовъ въ Далмацію.—Занятіе Русскими Бокко-ди-Каттаро.—Генераль Молиторъ освобождаетъ Рагузу, отъ осады Русскими и Черногорцами.—Паденіе Рагузской республики.
- 5) Русскіе, овладѣвшіе островами Курцола и Брацца, безуспѣшно осаждаютъ городъ Лесина.

6) Возстанія Далматовъ въ пользу Русскихъ и противъ Французовъ; гибельныя для Далматовъ послѣдствія Тильзитскаго мира.

7) Появленіе и размноженіе корсаровъ разныхъ націй въ Адриатическомъ морѣ.—Островъ Лисса, сдѣлавшись главнымъ ихъ пристаномъ, превращается въ центръ торговли Далмаціи.—Морское сраженіе у острова Лисса.—Островъ занятъ Англичанами.

8) Выступленіе французскихъ войскъ изъ Далмаціи.—Ихъ шествіе чрезъ Кроацію для соединенія съ главной арміею въ Германіи.

9) Осада крѣпости Зары Австрійцами.—Далмація вторично поступастъ во владѣніе Австріи.

10—15) Статистическія свѣдѣнія объ администраціи, народномъ просвѣщеніи, богоугодныхъ заведеніяхъ, торговлѣ и промышленности въ Далмаціи, въ послѣдніе годы существованія Венеціанской республики, въ эпоху ея паденія и въ бытность Далмаціи въ составѣ Итальянскаго королевства.

Не останавливаясь на сомнительномъ восторгѣ Далматовъ при появленіи Австрійцевъ въ 1797 г.,—восторгѣ, который, по словамъ автора, достигъ высшей степени умиленія, когда нѣмецкій губернаторъ прочиталъ прокламацію на далматскомъ языкѣ (*), мы не будемъ также входить въ серьезный споръ съ авторомъ на счетъ его показанія, что у Русскихъ былъ 110 пуш. корабль называвшійся *La Korablia* (il vascello «la Korablia» di 110 canoni), что Русскіе возбуждали Далматовъ къ мятежу, обѣщая имъ возстановленіе Венеціанской республики и прельщая ихъ зрѣлищемъ флага крылатаго льва Св. Марка, и т. д., и т. д. Всѣ, таксго рода показанія г. Каталинича конечно очень пріятны Австрійцамъ, и

(*) Вать ея текеть: *Moi dragi Dalmatinci, virnost vassa, i vassa rabrenost jessu starinske vasse kriposti. Pod krilo od obrane moga i Vassega milostivoga Cessara i Kraglia, rastichie svami, stanim unucim i naslidnicim iste kriposti. Jasse uffam, ako bude potrebno da ochiete i vi s'ostalom Brachiom slavnoga nasega Naroda, gnegovim virnim podloznikom i vasu kern proliti, za obranu i velicanstvo gnegova slavnoga Pristoglia, pod kojim bitti ochiete srichni, i cestiti vi, i vas porod do poroda.»*

т. е. Мои дорогіе Далматинцы, ваша вѣрность и ваша храбрость суть ваши древнія добродѣтели. Подъ крыломъ покровительства моего и вашего милостивѣшаго императора и короля возрастуть съ вами и съ вашими внуками и наследниками сіи добродѣтели. Я уповаю,—если въ томъ будетъ потребность, что и вы, съ остальными братьями славнаго нашего народа, его (короля) вѣрными подданными, прольете вашу кровь для обороны и возвеличенія его славнаго престола, подъ коимъ будете счастливы и знамениты изъ рода въ родъ.

мы не будемъ ихъ разочаровывать. Ограничимся извлеченіемъ описанія славнаго боя 12 пуш. брига «Александръ», подъ командою лейтенанта Ив. Сем. Скаловскаго, противъ трехъ канонирскихъ лодокъ, одной тартаны и одной шебеки, наполненной солдатами для абордажа (Сравни Записки Морскаго Офицера, часть вторая, стр. 229-233):

«... Островъ Брацца, не имѣвшій ни какихъ военныхъ властей, управлялся лишь вице-делегатомъ, Томазо де Гризонопо, который представлялъ собою все гражданское начальство. Русскіе, не стѣсняемые въ своихъ движеніяхъ на морѣ, легко утвердились на этомъ островѣ, покинутомъ, при ихъ появленіи, даже вице-делегатомъ. Занявъ Мильно, они учредили въ этомъ портѣ мѣстное управление и поручили его Андрею Ковачичу.

«Независимо отъ выгоды обладанія многими портами, въ томъ числѣ превосходящимъ портомъ Сольта, Русскимъ представлялся случай болѣе и болѣе распространять свои сношенія съ жителями, между тѣмъ какъ въ тоже время Русскіе, можно сказать, блокировали Французовъ на материкѣ, имѣвшихъ только мелкія суда, разбросанныя по разнымъ точкамъ Далмаціи; разбросанная такимъ образомъ Французская флотилія не могла выѣзжать своихъ судовъ за предѣлы полета ядеръ съ крѣпостей или береговыхъ батарей. Не взирая однакожъ на это невыгодное обстоятельство и на неравенство обоюдныхъ морскихъ силъ, Французскія мелкія суда (*canoniere e trabacoli agnati in guerra*) по временамъ отваживались вступать въ бой съ русскими большими судами (*navigli di alto bordo*). Такъ напр. въ исходѣ Декабря 1806 года, двѣ канонирскія лодки и одна требакола, ночью напали на 18 пуш. русскій бригъ (*), стоявшій на якорѣ въ узкости между островами Браццо и Сольта. Обѣ канонирскія лодки, выдержавъ жестокій огонь, принуждены были, по причинѣ весьма значительныхъ поврежденій, удалиться; требакола продолжала драться въ такомъ близкомъ разстояніи, что на нее падали, бросаемыя съ непріятельскаго судна, зажигательные снаряды (*bozze di fuoco*) (**). Потерявъ двѣ трети

(*) Бригъ былъ 12 пуш., непріятельскія же суда были вооружены: канон. лодки двумя орудіями 18 фунт. кал. и нѣсколькими фалковетами, а тартана или требакола имѣла на носу двѣ 18 фунт. пушки и шесть 12 фунт. по бортамъ. Рец.

(**) Бутылки наполнены перохомъ, съ зажженными спичками, бросаемыя на непріятельское судно въ видѣ ручныхъ гранатъ.

своего экипажа, требокола удалась не преслѣдуемая русскимъ бригамъ, который такъ былъ поврежденъ, что еслибъ не было въ близи порта Мильна, то непременно бы пошелъ на дно. Въ этомъ дѣлѣ въ особенности отличились командиръ требоколы мичманъ (alfiere di vascello) Коваръ (Covard) и Джіованни Павоццо, бывшій тогда esordiente (*) и служащій нынѣ капитаномъ въ австрійскомъ флотѣ».

А. В.

48. AN ASSAY ON THE CAUSE OF RAIN AND ITS ALLIED PHENOMENA. BY G. A. ROWELL, Hon. Mem. of Ashmolean Society, Oxford.

Опытъ о причинахъ дождя и соединенныхъ съ нимъ явленій. Роуеля, члена Ашмолеанскаго Общества, Оксфордъ, 1839.

Лица, занимающіяся метеорологіей, съ пользою могутъ прочесть книгу г. Роуеля. Тамъ они найдутъ обширное поле для своей любознательности, даже если имъ вполне знакомы всѣ старыя теоріи этого предмета. Хотя мы вполне удовлетворены изложеніемъ Роуеля о дѣйствіи электричества при образованіи облаковъ, не можемъ того же сказать о его теоріи урагановъ.

Кажется что довольно было одного Редфильда, чтобы разработать эти факты, и морякамъ оставалось только воспользоваться ими, какъ они и сдѣлали, чтобы избѣгать несчастій, происходившихъ на морѣ отъ дѣйствія урагановъ, до изысканій Редфильда. При всемъ нашемъ уваженіи мнѣвій г. Роуеля, намъ кажется, что прежде чѣмъ разсуждать о происхожденіи и образованіи урагановъ, ему бы надо было принять болѣе правильное основаніе для собиранія фактовъ касающихся урагановъ, чѣмъ то, на которомъ онъ основываетъ свою настоящую теорію.

Труды Пиндингтона Тома (Thom), и прежде нихъ Редфильда и Реда, доставляютъ богатый матеріалъ, помимо фактовъ приводимыхъ Роуелемъ. Какая бы ни была причина происхожденія этихъ явленій, они фактами объяснили въ нихъ такія черты, по которымъ ихъ можно съ успѣхомъ избѣгать, и изъ которыхъ видно что ураганы движутся впередъ

(*) Мы не нашли этого слова ни въ Grande Dizionario Italiano—Francese, Франческо де Атьберти ди Вилланова, ни въ Glossaire Nautique, Жюла.

по направленію извѣстныхъ океанскихъ теченій, и рѣдко стоятъ на мѣстѣ. Потому то, въ отношеніи урагановъ, мы рекомендуемъ вышеприведенныхъ авторовъ предпочтительнѣе противъ Роуля. (Изъ № 9 Naut. Magaz.)

НОВЫЯ КНИГИ.

Handleiding tot de natuurkundige aardriksbeschrijving, met betrekking tot de verschijnselen in den dampkring en op den oceaan, alsmede tot de praktische toepassing der kennis van winden en stromen, bewerkt ten dienste van zeelieden (met 2 gelith. pl.), door *W. N. Crap Hellingman*.

Nieuwe kaart van het koninkrijk der Nederlanden; gegraveerd door *P. J. Fassbender* (1 blad folio).

Statistisch jaarboek voor het Koninkrijk der Nederlanden. Achtste aargang. Uitgegeven door het Departement van Binnenlandsche Zaken.

Historiskt-Geografiskt och Statistiskt Lexikon öfver Sverige. Первая часть.

Bidrag till Sveriges officiela Statistik.

Untersuchungen ueber die Festigkeit von Stahlblechen, welche in dem Eisenwerke d. Hrn. F. Mayr in Leoben fuer Dampfkessel erzeugt werden, von *A. von Burg*.

Einige Beitræge zur Ethnographie Chinas, gesammelt waehrend der ersten oesterreichischen Erdumseglungs-Expedition in chinesischen Haefen, von *K. Scherzer*.

Grundsætze und Regeln fuer die Behandlung der Schusswunden im Kriege, von *F. Loeffler*.

Die Eisenbahnen und die bedeutenderen Post- und Dampfschiff-Verbindungen in Deutschland und den angrenzenden Laendern. Bearbeitet nach den Materialien des Koenigl. Post-Cours-Bureau's in Berlin. Пятое изданіе сего года.

Sammlung algebraischer Aufgaben nebst Anleitung zur Aufloesung derselben durch Verstandesschluesse, von *A. Stubba*. Четвертое изданіе.

Quartier-Liste der Koenigl. Preuss. Armee und Marine fuer das Jahr 1859. Nebst den Anciennetaets-Listen der Generalitaet und Stabs-Officiere.

Tabellen fuer die Gewinnstvertheilung bei Scheibenschiessen, von *A. Heibeler*.

Die Perlmuscheln und ihre Perlen. Naturwissenschaftlich und geschichtlitch mit Beruecksichtigung der Perलगewaesser Bayerns beschrieben, von *Theodor von Hessling*.

Die kuensstliche Fischzucht, von *K. Vogt*.

Tabellarische Uebersicht des Bremischen Handels im Jahre 1858, zusammengestellt duch die Behoerde fuer die Handelsstatistik.

Physiologie der Nahrungsmittel. Ein Handbuch der Diaetetik, von *J. Moleschott*. Второе изданіе.

H. Barth's Reisen und Entdeckungen in Nord und Central Afrika in den Jahren 1849—1855. Im Auszuge bearbeitet nach dem in 5 Bdn. erschienenen Tagebuche.

Relief-Plan von Jerusalem, von *H. W. Altmueller*, Pfarrer zu Solz. Mit einem Begleitwort des Verfassers: Jerusalem nach seiner oertlichen Lage und bedeutungsvollen Geschichte.

Das Boot und die Karavane, eine Familien-Reise durch Aegypten, Palaestina und Syrien. Nach der 5 Auflage zur Belehrung und Unterhaltung, aus dem Englischen uebersetzt und mit Anmerkungen versehen von *Dr. E. A. W. Himly*, Professor in Goettingen, mit fuenf Abbildungen in Tondruck.

Die Deportation als Strafmittel in alter und neuer Zeit und die Verbrechercolonien der Englaender und Franzosen in ihrer geschichtligen Entwicklung und criminalpolitischen Bedeutung, von *F. von Holtzendorff*.

Kurze Beschreibung des noerdlichen Theiles des Staates Missouri in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

J. G. Kohl's Reisen im Nordwesten der Vereinigten Staaten. Mit 11 Kupfern und einer Karte. Второе изданіе.

Amerika's wichtigste Charakteristik nach Land und Leuten, von *G. Brueckner*.

America's Gesetze, von *Lehmann*.

Geschichte von Brasilien, von *Heinrich Handelmann*, Dr. ph.

Sammlung von Praejudicien der obersten Gerichtshoefe Deutschlands in Handel-, See- und Wechselrechts-Streitsachen bis zu Ende des Jahres 1856, von Dr. G. M. Kletke.

Meteorologie mit Ruecksicht auf die Lehre vom Kosmos und in ihren Beziehungen zur Medicin und allgemeinen Gesundheitslehre, von P. Foissac. Deutsch bearbeitet von A. H. Emsmann.

Ueber die Bestimmung des Laengen Unterschiedes zwischen den Sternwarten von Bruessel und Berlin, abgeleitet auf telegraphischem Wege im Jahre 1857, von L. F. Encke.

Rationell practische Anleitung zur Conservirung des Holzes, oder: Die Holzfaule, die Ursache ihrer Entstehung und ihre Verhinderung, von A. Scheden.

Tafeln zur Bestimmung des kubischen Inhalts runder und vierkantiger Hoelzer nebst Berechnung der Preise derselben und einiger andern zur Holzberechnung nuetzlichen Tabellen, von F. E. Conradi. Третье изданіе.

Holztabellen zur leichten Berechnung des Cubikinhaltes vierkantiger und runder Hoelzer von Segondat, nach der 5 Auflage bearbeitet, etc., von J. Hartung.

Fuenfzig Querschnitte der in Deutschland wachsenden hauptsaechlichsten Bau-, Werk- und Brennhoelzer. Fuer Forstleute, Techniker und Holzarbeiter, herausgegeben von Professor Dr. Noerdlinger.

Cubic-Tabellen fuer Forstmaenner, Bautechniker und Holzhaendler, von Heinrich Burckhardt.

Der Waldwerth in Beziehung auf Veraeusserung, Auseinandersetzung und Entschaedigung, etc. Mit mehreren Tafeln, von H. Burckhardt.

Die Polygonometrie und deren Anwendung auf Vermessungen, Berechnungen, Zeichnungen, etc., grosser Waldungen nebst Anleitung zum trigonometrischen Hoehenmessen, von J. P. E. L. Jaeger,

Forstliche Haushaltungs-Kunde oder Darstellung des Forstorganismus nach seinen Zwecken und Aufgaben, in seiner Begrueundung und Wirksamkeit, von R. Micklitz.

Handbuch der Forstverfassung, des Forstrechtes und der Forstpolizei fuer die Kronlaender Ungarn, Kroatien und Slavonien, Siebenbuergen, die serbische Woiwodschaft und das temescher Banat,

auf Grund der alten und neuesten Forstgesetze. Praktisch bearbeitet von *F. J. Schopf*.

Ueber die Erscheinungen der Kometen, von *J. F. Encke*, Director der Koenigl. Sternwarte zu Berlin.

Das astronomische Diagramm; ein Instrument mittelst dessen der Stand und Gang einer Uhr, das Azimuth terrestrischer Gegenstaende, die Mittagslinie, etc: schnell, sicher und bequem, ohne Rechnung geloest werden koennen, von *M. A. F. Prestel*.

Die Ausser-Europaeische Welt, oder Jahrbuch des Wissenswertesten aus der Kunde fremder Laender und Voelker, nach den besten vorhandenen Quellen herausgegeben von einem Vereine Gelehrter. Erster Band: Englisch-Ostindien, mit 24 Stahlstichen, 1 Titelstahlstich und 1 Karte, zweiter Band: Japan, mit 24 Stahlstichen, 1 Titelstahlstich und 1 Karte.

Ueber Fluth und Ebbe in der Ostsee, von *G. Hagen*.

See-Atlas der Jade-, Weser- und Elb-Muendungen, herausgegeben von der koenigl. Preuss. Admiralitaet: Bl. 1. 2. Spezial-Karte der Jade- und Weser-Muendungen. Bl. 3. 4. Spezial-Karte der Elb-Muendungen. Bl. 5. 6. Spezial-Karte zu den Jade-, Weser- und Elb-Muendungen.

Einfluss der atmosphaerischen Ebbe und Fluth auf den Barometerstand und die astronomische Refraction, von *M. O. Ballo*.

Die Fortschritte des Steinkohlen-Bergbaues in der neuesten Zeit, oder der heutige Standpunkt der Aufsuchung, Gewinnung und Foerderung der mineralischen Brennstoffe, nebst kurzer Entwicklung der neuesten quantitativen Stein- und Braunkohlen-Production. Dargestellt von *Dr. Carl Friedrich Alexander Hartmann*, mit 11 lith. Foliotafeln.

A. Stieler's Hand-Atlas ueber alle Theile der Erda nach dem neuesten Zustande und ueber das Weltgebaeude. Bearbeitet von *F. V. Stuehnagel*, *Heinrich Berghaus*, *Hermann Berghaus* und *A. Petermann*. Neue Bearbeitung aus dem Jahre 1858. 5 color. Karten in Kpfrst. gr. Fol.

Armengaud's prakt. Handbuch ueber den Bau und Betrieb der Motoren, oder Umtriebsmaschinen: der Wasserraeder, Turbinen und Dampfmaschinen. Deutsch bearbeitet von *C. Hartmann*,

Strand und See Sagen, Maerchen und Erzaelungen aus dem See- und Fischerleben, von *G. Blum*. Третье издание.

Beschreibung und Lage der Universitaets-Sternwarte in Christiania, von *Christ. Hansteen* und *Carl Fearnley*.

Der daenische Lootse. Eine Beschreibung saemmtlicher daenischer Gewässer. Mit 9 Taf. Kuestenprofilen and 1 Karte.

Reise um die Welt in den Jahren 1844—1847, von Grafen *Carl von Goertz*. Три части съ картою.

Die aeußeren und inneren politischen Zustaende der Republik Mexiko seit deren Unabhaengigkeit bis auf die neueste Zeit, von Freiherrn *C. K. H. von Rickthofen*.

Ueber den inducirten Strom der Nebenbatterie, von *P. Blaserna*.

Notizen ueber die Fauna Hongkong's und Schanghai's, von *Frauenfeld*.

Ueber Regentropfen und Schneeflocken, von *Rohrer*.

Reisen in Ost-Africa, ausgefuehrt in den Jahren 1837—55, von Dr. *F. L Krapf*.

Wandkarte von Palaestina. 2 Bl. in Farbendruck, von *Sallman*.

Catechism on the marine steam engine, containing a few practical questions and answers, intended for the use of young naval officers, by capt. *R. D. White*, R. N.

Steam ship chronicle and ocean telegraph: a weekly journal of sixteen pages, with occasional supplements. Specially devoted to all that relates to Ocean and River navigation, ship and passenger arrivals and departures, mail postal service, emigration and the wants and convenience of the travelling public generally.

Mitchell's maritime register: a weekly journal of shipping and commerce. Published every saturday morning, in time for the early trains: contains a digest of the shipping reports and commercial incidents of the week: lists of ships loading; homeward-bound ships; ships arrived home; ships sailed for distant ports; ships arrived out; ships spoken; casualties; wrecks; rates of freight; law and police reports, etc., etc., together with a summary of foreign, colonial and general news, received by telegraph, up to the hour of publication.

The shipping and mercantile gazette: London daily newspaper (established 1836), contains early and exclusive intelligence of the

movements of all merchant ships—List of ships for freight or passage and homeward-bound ships—Complete dock directory of the port of London—Copious and correct market reports, proceedings in Parliament, courts of law and public meetings—and the latest foreign, domestic and miscellaneous intelligence, promptly supplied from the most authentic sources. Published every afternoon.

Letters on manning the navy, by *G. M. Parker*. Новое издание.

High-speed steam navigation, etc., by *Robert Armstrong*.

Personal narrative of a voyage to Japan, Kamtschatka, Siberia, Tartary, and various parts of the coast of China, in H. M. S. «*Baracouta*». With charts and views, by *J. M. Tronton*.

Ceylon with notices of its natural history, antiquities and productions, by *J. Emerson Tennent*.

French naval tactics, published under the direction of the Département of the Marine and the Colonies. Translated by capt. *Aug. Phillimore*. R. N.

The nautical almanac and astronomical Ephemeris, for the year 1863.

The discovery of the north-west passage by H. M. S. «*Investigator*», capt. *R. M' Clure*, 1850-1854. Edited by capt. *Sherard Osborn*, from the logs and journals of capt. *M' Clure*. Третье издание.

The shot gun and sporting rifle, by *Stonehenge*.

Guides to the British coast, by *Edmund Stanford*.

The sea and her famous sailors, by *F. B. Goodrich*.

The China Mission: embracing a history of the various missions of all denominations among the Chinese; with biographical sketches of deceased missionaries, by *W. Dean*.

Travels in Greece and Russia; with an excursion to Crete, by *B. Taylor*.

La Belgique, sa defense générale, Anvers et Bruxelles, par *J. Brunet*.

Discours prononcé à l'occasion de la discussion à la Chambre des Représentans, sur les fortifications d'Anvers, par *Chazal*.

Fers et aciers; examen de la situation faite à la métallurgie, par les différents procédés de fabrication inventés dans ces der-

nières années, suivi du manuel pratique du puddleur pour la fabrication des fers fins, par *V. Couilhac*.

Du climat de Madère et de son influence thérapeutique dans le traitement des maladies chroniques en général, et en particulier, de la phthisie pulmonaire, par *C. A. Mourao-Pitta*,

Les Turcs et la Turquie contemporaine. Itinéraire et compte rendu de voyages dans les provinces ottomanes, avec cartes détaillées, par *B. Nicolaïdy*. Двѣ части.

Description physique de l'île de Crète, par *V. Raulin*. Первая часть.

Sans-Peur le corsaire, par *G. de La Landelle*.

Mémoire sur la densité de l'alcool, sur celle des mélanges alcooliques et sur un nouveau mode de gradation de l'aréomètre à degrés égaux, par *M. Pocullet*.

Lettres sur le Caucase et la Crimée. Ouvrage enrichi de 30 vignettes dessinées d'après nature et d'une carte dressée au dépôt topographique de la guerre de St. Pétersbourg.



ЛОЦМАНСКІЯ ЗАМѢТКИ.

Финскій заливъ.

Россия. *Кронштадтскіе створные маяки.* — (№ 215). — Отъ Гидрографическаго департамента Морскаго Министерства, къ свѣдѣнію мореплавателей, посѣщающихъ Кронштадтскій портъ, симъ объявляется, что для отличія находящагося на Николаевской батарее (Кроншлотѣ) западнаго или нижняго маяка, отъ другихъ Кроншлотскихъ зданій, — по створной линіи этого маяка съ восточнымъ или верхнимъ маякомъ упомянутой же батареи, проведена, на западной вѣшной сторонѣ стѣнки Кроншлота, отъ верхней ея грани до воды, бѣлая полоса, длиною въ 18, а шириною въ 6 англійскихъ футъ, и сверхъ того, западная сторона нижняго маяка окрашена такою же бѣлою краскою.

Освѣщеніе воротъ Ревельской военной гавани. — (№ 216). — Гидрографическій департаментъ Морскаго Министерства, въ дополненіе къ объявленію своему отъ 5 Августа сего года (см. Лоц. Зам. 1859 г. № 180), симъ извѣщаетъ мореплавателей, что съ будущаго 1860 года и впредь ежегодно, освѣщеніе воротъ новой военной гавани въ Ревель, будетъ производимо въ темныя ночи, съ 15 Юля до покрытія рейда льдомъ.

Ботническій заливъ.

Швеція. *Маякъ на Бьюрэклуббъ (Bjurö klubb).* — (№ 217). — Въ теченіе нынѣшняго лѣта на Бьюрэклуббѣ, въ широтѣ 64° 29' 15" N,

долготѣ $21^{\circ} 35' 45''$ О отъ Гринича (*) поставленъ каменный двѣнадцатигульный маякъ, высокою 14 футъ, съ линзовымъ аппаратомъ второго разряда, производящимъ постоянный свѣтъ. Мѣстность, на которой находится маячная башня, возвышена надъ уровнемъ моря на 157 футъ, а огонь маяка—надъ горизонтомъ воды на 171 футъ и усматривается въ ясную погоду за 18 миль. Свѣтъ маячнаго огня простирается отъ NW черезъ N, O и S, до SWtW по компасу; остальная же часть горизонта отъ NW черезъ W до SWtW, обращенная къ берегу, темная.

Жилыя строенія и службы, окрашенныя красною краскою и находящіяся на краю холма къ югу отъ маяка, видны съ моря очень мало и то только съ восточной и южной сторонъ.

Освѣщеніе маяка начнется съ 17 Сентября сего года и производится согласно съ правилами, установленными для прочихъ маяковъ королевства.

Находившійся на Бьюрэклуббѣ знакъ, изъ бакана съ бочкою на вершинѣ, по не имѣнію въ немъ болѣе надобности, снять.—(В. Н. № 14728 и Дец. Внутрен. Снош. № 7594).

Маякъ на островъ Бремәнъ (Bremön).—(№ 218)—Отъ Королевскаго Морскаго Управленія въ Стокгольмѣ объявляется, что на сѣверовосточной оконечности острова Бремәнъ, лежащаго передъ входомъ къ Зундсвалю (Sundswall) въ широтѣ $62^{\circ} 12' 45''$ N, долготѣ $17^{\circ} 43' 30''$ О отъ Гринича, на холмѣ высокою 61 футъ, построена маячная башня съ освѣтительнымъ аппаратомъ второго разряда, производящимъ постоянный бѣлый свѣтъ отъ NW, черезъ N и O, до SWtS по компасу; остальная часть горизонта, обращенная къ твердой землѣ, маячнымъ огнемъ не освѣщается. Высота башни $28\frac{1}{2}$ футъ, а фокусъ огня возвышенъ надъ поверхностью моря на 101 футъ. При ясной погодѣ огонь этого маяка долженъ быть видѣнъ, съ палубы судна обыкновенной величины, за 18 миль. Освѣщеніе маяка начнется 15 Октября и будетъ производиться въ предписанное правилами время.

Близъ маячной башни находятся два красныя жилыя строенія для маячной прислуги и лоцманскій сторожевой домъ; строенія эти стоятъ въ разстояніи 260 футъ къ западу отъ маячной башни и могутъ служить хорошими морскими знаками въ дневное время.—(В. Н. № 14744).

(*) Широта и долгота не согласна съ картою.

Маячные огни на скалы Бьорненъ (Björnen) — (№ 219). — Королевское Морское Управление въ Стокгольмѣ доводитъ до свѣдѣнія мореплавателей объ окончателномъ устройствѣ маячнаго освѣщенія на скалѣ Бьорненъ, лежащей въ Ореgrundскомъ Лодманскомъ округѣ, въ широтѣ $60^{\circ} 37' 45''$ N, долготѣ $17^{\circ} 59' 30''$ O отъ Гринича. Что бы несмѣшивать огня этого маяка съ другими, близъ него лежащими, онъ устроенъ изъ двухъ сидеральныхъ лампъ, имѣющихъ постоянный серебряистый свѣтъ; одна изъ нихъ помѣщается въ бѣломъ фонарѣ надъ крышею краснаго служительскаго дома, а другая въ башнѣ, лежащей на NW въ 120 футахъ отъ первой. Оба огня освѣщаютъ весь горизонтъ, исключая угла между румбами S и WSW по компасу. Направленіе створной линіи огней NW и SO.

Маячный огонь стоящій отдѣльно находится на самомъ высокомъ изъ холмовъ ($18\frac{1}{2}$ футъ) и помѣщается въ осмиугольной деревянной башнѣ на гранитномъ фундаментѣ. Высота башни отъ основанія до фокуса огня $23\frac{1}{2}$ фута; возвышеніе же огня надъ уровнемъ моря 42 фута. Нижняя часть башни до балкона красная, а верхняя и фонарь бѣлыя.

Другой маячный огонь, какъ сказано, выше помѣщается въ осмиугольный башенкѣ, находящейся на крышѣ служительскаго дома; освѣтительный аппаратъ его такого же свойства и одинаковой высоты съ вышеописаннымъ. Оба эти огня, при ясной погодѣ, должны быть видны, съ палубы судна обыкновенной величины по крайней мѣрѣ за 10 миль.

Кромѣ того, въ разстояніи 80 футъ на SWtS отъ служительскаго дома есть еще строеніе краснаго цвѣта и гранитный погребъ, бѣлый съ красною крышею; строенія эти могутъ служить хорошими знаками въ дневное время. Маячные огни зажгутся первый разъ въ ночи съ 28 на 29 Сентября и будутъ содержаться на будущее время согласно съ правилами, установленными для прочихъ маяковъ королевства. — (В. Н. № 14742).

Лохшерскій маякъ (Финляндскія шхеры) — (№ 220). — Вмѣсто находившагося на NW скалѣ Логшерскихъ острововъ, при входѣ изъ Балтійскаго моря въ Аландсхавъ, деревяннаго маяка, возведенъ нынѣ, на той же скалѣ, каменный маякъ.

Этотъ новый Логшерскій маякъ стоящій въ $10\frac{1}{4}$ италіанс. миляхъ на SW 46° отъ южнаго мыса Аланда и въ $16\frac{1}{4}$ миляхъ къ NO 70°

отъ шведскаго маяка Седерармъ, находится въ $59^{\circ} 50' 50''$ N широты и $19^{\circ} 55' 50''$ O долготы отъ Гринича.

Башня маяка возведена: на 18 футъ отъ основанія изъ тесаннаго гранита, а остальная часть ея до самаго верха, на 53 фута, изъ кирпича и не окрашена. На вершинѣ ея устроенъ фонарь, 18 футовой вышины, покрытый желтою краскою.

Освѣтительный аппаратъ маяка катоптрической системы, имѣющій десять высеребренныхъ параболическихъ рефлекторовъ, отражающихъ постоянный бѣлый огонь.

Огонь маяка возвышается на 101 футъ надъ уровнемъ моря и при ясной погодѣ освѣщаетъ горизонтъ отъ NO $40^{\circ} 37'$ чрезъ N, W и S до SO $32^{\circ} 30'$ по правому компасу на разстояніи $10^{\frac{9}{10}}$ италіанск. миль.

Маякъ этотъ въ первый разъ зажженъ $1^{\frac{18}{30}}$ числа Сентября, и съ того времени освѣщается на точномъ основаніи существующаго о маякахъ постановленія.—(Сообщ. Генер. Губер. Велик. Княж. Финлянд. № 2069).

Балтійское море.

Швеція. *Маячные огни на сѣверной оконечности острова Готско-сандэ (Gottschen-sandö).*—(№ 221).—Королевско-Шведское Морское Управление доводитъ до всеобщаго свѣдѣнія, что для предостереженія мореплавателей отъ опасныхъ Коппарстенарнскихъ отмелей (Kopparstenarne) на сѣверной оконечности острова Гатско-сандэ, въ широтѣ $58^{\circ} 23' 15''$ N, долготѣ $19^{\circ} 12' 45''$ O отъ Гринича, поставлены двѣ маячныя башни, желѣзная и деревянная, одинаковой величины, вида и свойства. Каждая башня снабжена катодіоптрическимъ аппаратомъ третьяго разряда съ постояннымъ свѣтомъ. Башни находятся одна отъ другой въ разстояніи 400 шведскихъ локтей; огни ихъ возвышаясь надъ поверхностью моря на 140 футъ освѣщаютъ горизонтъ отъ SW 16° , черезъ N, до SO 72° по компасу и усматриваются съ палубы судна обыкновенной величины, за 16 миль.

Створная линія маячныхъ огней проходитъ въ одной милѣ западнѣе SW края Копперстенарне; направленіе ея NW и SO 5° .

Обѣ маячныя башни красныя, съ бѣлыми вершинами, и потому могутъ служить хорошими знаками въ дневное время.

Освѣщеніе маяковъ начнется съ 10 Октября сего года и будетъ производимо впредь въ одно время съ прочими маяками королевства.—(В Н. № 14 728 и Деп. Внутрен. Снош. № 7594).

Сѣверный океанъ.

Норвегія. *Маякъ на островъ Торгаутенъ (Torgauten).* — (№ 222).—Королевскій Норвежскій Морской департаментъ въ Христіаніи, въ дополненіе къ объявленію своему отъ 12 Августа сего года (см. Лоц. Зам. 1859 г. № 213) симъ извѣщаетъ, что съ 20 Сентября 1859 года начнется освѣщеніе маяка на островѣ Торгаутенъ, при входѣ на фарватеръ ведущій въ Фридрихстадъ.

Огонь маяка постоянный, бѣлаго цвѣта, будетъ горѣть въ продолженіи всего года; онъ находится на возвышеніи 37 футъ надъ поверхностью моря и, въ обыкновенную погоду, долженъ открываться отъ $WtN^{1/2}W$, вокругъ черезъ S, до $NOtO^{1/2}O$, на разстояніи отъ 10 до 12 миль.

О формѣ, высотѣ и цвѣтѣ маяка неупомянуто. Онъ находится на вѣшнемъ или южномъ мысѣ острова въ широтѣ $59^{\circ} 9' 28'' N$, долготѣ $10^{\circ} 50' 20'' O$ отъ Гринича.

Направленія показаны по компасу склоненіе коего въ 1859 году $17^{\circ} W$.—(Сообщ. Росс. Ген. Конс. въ Великобрит. № 178 и деп. Внутр. Снош. № 7098.).

Норвегія. *Маяки Фугленскій, Хеккингенскій, Анденскій и Вогзскій.*—(№ 223).—Королевскій Норвежскій Морской департаментъ въ Христіаніи въ дополненіе къ объявленію отъ 12 Августа сего года (см. Лоц. Зам. 1859 г. № 213), доводитъ до всеобщаго свѣдѣнія, что съ 24 Сентября 1859 г., начнется освѣщеніе нижепоказанныхъ маяковъ на сѣверозападномъ и западномъ берегахъ Норвегіи:

1) *Маякъ на мысѣ Фугленесъ (Fuglenäs), въ гавани Ханмерфестъ (Hammerfest).*—Огонь маяка на мысѣ Фугленесъ будетъ постоянный, бѣлаго цвѣта; онъ предполагается для указанія судамъ фарватера въ гавань Ханмерфестъ. Огонь находится на возвышеніи 30 футъ надъ полною водою и долженъ открываться въ ясную погоду на разстояніи отъ 10 до 12 миль, пмѣя при этомъ уголь освѣщенія между направленіями $NtW^{1/4}W$ (вокругъ черезъ W) до $ONo^{3/4}O$; онъ бу-

деть горѣть каждый годъ съ 25 Августа до 20 Апрелья. Освѣтительный аппаратъ маяка шестаго разряда.

Маякъ находится на самой вѣшней оконечности мыса Fuglenäs, въ широтѣ $70^{\circ} 40' 15''$ N, долготѣ $23^{\circ} 40'$ O отъ Гринича. Склоненіе компаса, въ 1859 г. $8\frac{1}{2}^{\circ}$ W.

2) *Маякъ на островѣ Геккингенъ (Hekkingen)*. Огонь маяка построеннаго на островѣ Хеккингенѣ, при входѣ въ Малангенъ Фіордъ (Malangen Fiord), будетъ постоянный, бѣлаго цвѣта, на возвышеніи 66 футъ надъ полною водою и долженъ открываться, въ ясную погоду, отъ $NW\frac{1}{4}W$ (вокругъ черезъ N) до $StO\frac{5}{4}O$, на разстояніи 14 миль. Онъ будетъ горѣть съ 15 Августа до 1 Мая; освѣтительный аппаратъ его четвертаго разряда. Маякъ находится на сѣверной сторонѣ острова, въ широтѣ $69^{\circ} 36'$ N, долготѣ $17^{\circ} 50' 30''$ O отъ Гринича. Склоненіе компаса, въ 1859 г., $13\frac{1}{2}^{\circ}$ W.

3) *Маякъ на Анденесъ (Andenes)*. Огонь маяка постоянный, бѣлаго цвѣта, съ проблесками чрезъ каждыя три минуты; онъ находится на возвышеніи 143 футъ надъ полною водою и, въ обыкновенную погоду, долженъ открываться со всѣхъ направленій горизонта съ моря на разстояніи 20 миль; онъ будетъ горѣть съ 15 Августа до 1 Мая; освѣтительный аппаратъ его втораго разряда.

Маякъ состоитъ изъ круглой желѣзной башни 114 футъ вышиною, выкрашенный красною краскою, и находится въ широтѣ $69^{\circ} 19' 30''$ N, долготѣ $16^{\circ} 9'$ O-й отъ Гринича. Склоненіе компаса, въ 1859 году, $14\frac{3}{4}^{\circ}$ W.

4) *Маякъ на островѣ Вогэ (Vaagö)*.—Огонь маяка будетъ постоянный, бѣлаго цвѣта и предполагается для указанія пути судамъ идущимъ въ Вогэскую или сѣверную Хеллигверскую (Nordre Helligvåg) гавань. Онъ находится на возвышеніи 45 футъ надъ полною водою и, долженъ въ ясную погоду, открываться отъ $NNW\frac{1}{4}W$, вокругъ чрезъ N, до $SO\frac{1}{4}S$, на разстояніи 12 миль; горѣть будетъ съ 15 Августа до 1 Мая; освѣтительный аппаратъ его пятаго разряда. Маякъ находится на NO мысѣ острова Vaagö, въ широтѣ $67^{\circ} 26'$ N, долготѣ $14^{\circ} 1' 40''$ O отъ Гринича.

Руководство для плавания. Суда подходящія къ этому маяку, должны идти вдоль восточной стороны острова Вогэ, гдѣ идетъ безопасный фарватеръ,—до тѣхъ поръ, пока не потеряютъ изъ виду маякъ, тогда можно

остановиться на якорѣ на глубинѣ отъ 7 до 8 сажень, при хорошемъ грунтѣ. Склоненіе компаса, въ 1859 году, около 16° W.

Все направленія показаны по компасу.—(Сообщ. деп. Внут. Снош. № 6936 и Росс. Ген. Конс. въ Великобр. № 178.).

Маякъ Вилла (Villa).—(№ 224).—Тоже, въ дополненіе къ объявленію отъ 12 Августа сего года (см. Лод. Зам. 1859 г. № 213), доводится до свѣдѣнія мореплавателей, что съ 15 Сентября 1859 года возобновится освѣщеніе маяка Вилла; огонь будетъ постоянный, бѣлаго цвѣта, съ проблесками каждыя четыре минуты.

Огонь маяка находится на возвышеніи 127 футъ надъ полною водою и долженъ въ обыкновенную погоду открываться на разстояніи 20 миль.

Освѣтительный аппаратъ маяка чечевицеобразный, втораго разряда.—(Сообщ. деп. Внутр. Снош. № 7098 и Росс. Генер. Конс. въ Великобр. № 178).

Бѣлое море.

Россия. *Новые знаки на островахъ Вешнякъ и Даниловъ.*—(№ 225).—Отъ Гидрографическаго департамента Морскаго Министерства, къ свѣдѣнію мореплавателей, симъ объявляется, что для облегченія плавающихъ въ Бѣломъ морѣ судовъ, въ опредѣленіи ими своихъ мѣстъ, сверхъ существующихъ уже въ этомъ морѣ предостерегательныхъ знаковъ, въ лѣтъ настоящаго 1859 года, устроены еще два знака, въ нижеслѣдующихъ мѣстахъ.

1) На островѣ Вешнякъ—триугольная, усѣченная пирамида, съ острокопечною крышею. Сторона основанія пирамиды длиною въ одну сажень, а высота ея, отъ основанія до вершины крыши, $3\frac{1}{2}$ сажени. Двѣ стороны этой пирамиды, забранныя не симоными, поперечными досками, должны указывать направленіе: одна—на ручей Русингу, а другая—на ручей Алдобинскій; третья же сторона, обращенная къ матерому берегу, досками не обшита. Знакъ этотъ окрашенъ красною краскою, для отличія его отъ Орловскаго маяка, и находится въ широтѣ $67^{\circ} 6' 30''$ N долготѣ $41^{\circ} 26' 20''$ O отъ Грѣнча.

2) На островѣ Даниловъ, лежащемъ почти посрединѣ разстоянія между тремя островами и Сосновскою башнею—параллелоипедъ, высокою въ одну сажень, на которомъ поставлена четырехъ сторонняя приз-

ма (въ видѣ колонны), съ шаромъ на верху. Знакъ этотъ имѣеть въ своемъ основаніи прямоугольникъ, коего одна сторона поперекъ острова, длиною въ одну сажень, а другая, по длинѣ острова, въ $1\frac{1}{2}$ сажени. Высота призмы въ $1\frac{1}{2}$ сажени, а стороны ея основанія, т. е. квадрата, въ $2\frac{1}{3}$ англ. фута. Весь знакъ обшить не сплошными досками и для отличія его отъ Сосновской башни, окрашенъ бѣлою краскою; находится въ широтѣ $66^{\circ} 44' 30''$ N, и долготѣ $41^{\circ} 7' 45''$ O отъ Гринича.

Атлантическій Океанъ.

Соединенные Штаты. Маякъ на югозападномъ рифѣ при входѣ въ бухту Атчафалея (*Atchafalaya Bay*).—(№ 226).—
Правленіе маяковъ Соединенныхъ Штатовъ извѣстило, что вслѣдствіе окончанія постройки новаго маяка на югозападномъ рифѣ, при входѣ въ бухту Атчафалея, въ провинціи Луизіана, освѣщеніе его начнется съ 1 Сентября 1859 года, огни же на мысѣ Point au Fer и пловучій маякъ *Atchafalaya* будутъ уничтожены.

Огонь маяка постоянный, краснаго цвѣта, находится на возвышеніи 49 футъ надъ поверхностью моря и, долженъ въ ясную погоду, открываться на разстояніи 12 миль. Освѣтительный аппаратъ френелевскій, четвертаго разряда.

Маякъ состоитъ изъ постройки винтовыхъ столбовъ, формою обрѣзанной пирамиды, и желѣзнаго служительскаго жилища, 29 футъ 6 дюймовъ высокою, стоящаго на четырехъ желѣзныхъ винтовыхъ сваяхъ. Приблизительное географическое положеніе маяка въ широтѣ $29^{\circ} 25' N$, долготѣ $91^{\circ} 30' W$ отъ Гринича. Направленіе его отъ маяка *Belle Isle* NO; отъ мыса *Point au Fer* OSO; отъ *Schell Cays* WtS.

Пеленги показавы по компасу; склоненіе компаса около 8° O-е, въ 1858 году.

Прим. Это объявленіе относится къ слѣдующимъ адмиралтейскимъ картамъ: *West Indies, general*, № 392 d; *Texas*, № 1639; *Florida, West Coast, Sheet 4*, № 524; Тоже *West India Lights List*, 1859, № 89; и *United States Lights List*, 1859 № 352.—
(Сообщ. Росс. Ген. Конс. въ Великобрит. № 176).

Рѣка Св. Лаврентія. Маякъ на мысѣ *Фатеръ* (*Father Point*).—

(№ 227).—Советъ Trinity House въ Квебекѣ извѣстилъ, что съ 1 Сентября 1859 года начнется освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на телеграфической и лопманской станціи Монреальской океанской пароходной компании (Montreal Ocean Steamship Company), на мысѣ Фатеръ (Father Point) въ Римускіи (Rimousky). Освѣщеніе это будетъ продолжаться отъ захожденія до восхожденія солнца съ 10 Апрѣля до 10 Декабря каждый годъ.

Огонь маяка постоянный, краснаго цвѣта, можетъ быть видѣнъ между направленіями $WtS\frac{1}{2}W$ (вонругъ чрезъ югъ) до $ONO\frac{1}{4}O$.—Огонь этотъ находится въ 43 фут. надъ уровнемъ полной воды и въ ясную погоду долженъ открываться на разстояніи 10 миль.

Маячная башня осмугульная, выкрашенная бѣлою краскою. Географическое положеніе ея въ широтѣ $48^{\circ} 31' 30'' N$, долготѣ $68^{\circ} 30' 40'' W$ отъ Гринича.

Направленія показаны по компасу, коего склоненіе у мыса Фатеръ въ 1859 году $21\frac{1}{2}^{\circ} W$.

Вестъ-Индія. Большая Багамская банка (Great Bahama Bank). Маякъ на скаль Great Isaac.—(№ 228).—Въ дополненіе къ извѣстію объ этомъ маякѣ (см. Лом. Зам. 1859 г. № 172), объявляется, что съ 1 Августа 1859 года начато освѣщеніе вертящагося маяка, недавно построеннаго на скаль Great Isaac Rock, на сѣверозадной оконечности банки Great Baham Bank, на восточной сторонѣ пролива Флорида.

Прим. Вышеозначенныя два объявленія относятся къ слѣдующимъ адмиралтейскимъ картамъ: River St. Lawrence, Part 1. № 309; Plans of the River St. Lawrence below Quebec, Sheets 1 и 2. № № 311 и 312; Тоже Sailing Directions for the Gulf and River St. Lawrence, Vol. 1, third edition, pp. 30 и 93; и Vol. 1, fourth edition, pp. 30 и 95 (въ печати); и British North America Lights List for January 1859, № 21.—(Сообщ. Росс. Ген. Конс. въ Великобр. № 178).

Азовское море.

Россия. Новые знаки на косахъ Бердянской, Бьлосарайской и Кривой.—(№ 229).—Отъ Черноморскаго Гидрографическаго

отдѣленія, къ свѣдѣнію мореплавателей объявляется, что, въ обезпеченіе плаванія у сѣверныхъ береговъ Азовскаго моря, поставлены по берегамъ слѣдующіе деревянные опознательные знаки, окрашенные черною краскою.

1) На Бердянской косѣ, у берега Бухточки, образуемой откосами (съ западной ея стороны, имѣющей ровную 10 футовую глубину и закрытую со всѣхъ сторонъ отъ волненія), поставлена мачта, вышиною въ 53 фута, съ 8 подпорами, съ рѣшетчатымъ шаромъ на вершинѣ и съ триугольнымъ щитомъ изъ досокъ, прибитыхъ въ разбѣгъ къ подпорамъ. Знакъ этотъ отстоятъ отъ маяка на NW 3° , въ 830 саженьяхъ, и находится въ широтѣ $46^{\circ} 39' 27''$, долготѣ $6^{\circ} 26' 26''$ отъ Пулкова къ О. По створу знака съ маякомъ, суда могутъ входить безопасно въ бухточку, въ которой удобно швартовиться у самаго берега.

2) По нахожденію Бѣлосарайскаго маяка въ значительномъ разстояніи отъ оконечности косы, поставлена тутъ мачта, вышиною въ 60 футъ, съ 8 подпорами и съ двумя горизонтальными рейками у вершины; знакъ этотъ находится въ широтѣ $46^{\circ} 52' 25''$, долготѣ $6^{\circ} 59' 10''$, отъ маяка на SW 50° въ 1180 саженьяхъ.

3) На оконечности Кривой косы, по отсутствію замѣтныхъ мѣстъ, въ широтѣ $47^{\circ} 2' 31''$, долготѣ $7^{\circ} 48' 12''$, поставлена мачта, вышиною въ 60 футъ, съ 8 подпорами и двумя вертикальными рейками у вершины, связанными съ нею двумя горизонтальными брусками. — (Сообщ. Управ. Черн. Гилр. Отдѣл № 1113).