

**МОРСКОЙ**  
**СБОРНИКЪ,**

**ИЗДАВАЕМЫЙ**

**МОРСКИМЪ УЧЕНЫМЪ КОМИТЕТОМЪ.**

**Томъ X.**

**№ 10.**

---

**ОКТЯБРЬ.**

---

**САНКТПЕТЕРБУРГЪ.**

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

1853.

# О Г Л А В Л Е Н И Е

## ДЕСЯТАГО ТОМА.

стр.

### ЧАСТЬ ОФИЦИАЛЬНАЯ.

Высочайше приказы (о чинахъ военныхъ). . . . .	1*
Высочайше приказы (о чинахъ гражданскихъ) . . . . .	5.
Награды Орденами. . . . .	9.
Приказы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ. . . . .	10.
Отступление отъ Постановленій Морскаго Устава. . . . .	15.
Циркуляръ Инспекторскаго Департам. Морскаго Министерства. . . . .	15.
Движеніе Судовъ Балтійскаго Флота. . . . .	16.
Фрегатъ Аврора (донесен. К. Л. Изыльметьева отъ 16. Сентяб.). . . . .	19.
Корветъ Наваринъ (донесеніе К. Л. Истомина отъ 20. Сентяб.). . . . .	20.
Транспортъ Нѣманъ (донес. К. Л. Шкота, отъ 22. и 23. Сентябр.) . . . . .	22.
Яхта Рогнеда. . . . .	26.
Фрегатъ Діана . . . . .	27.
Бригъ Аяксъ (донесен. К. Л. Ильиневича отъ 24 Сентяб.) . . . . .	30.
Практическое плаваніе судовъ Черноморскаго фло- та въ лѣто 1853 года. . . . .	31.
Плаваніе Судовъ Камчатской Флотиліи. . . . .	35
О стрѣльбѣ ядрами въ цѣль, произведенной съ су- довъ 2-й дивизіи 28 іюля, въ присутствіи Государя Императора. . . . .	39.
Испытаніе нижнихъ чиновъ, готовящихся въ Комен- доры. . . . .	41.
Опыты на Пароходо-Фрегатѣ Смѣлый. . . . .	43.
Высадка войска на восточный берегъ Чернаго Моря и перевозъ изъ Одессы къ Севастополю. . . . .	44.
Дѣло при Исацки (съ планомъ). . . . .	49.

## ЧАСТЬ НЕОФИЦИАЛЬНАЯ.

Байльи де Сюффренъ, <i>II. Головина</i> (окончаніе) . . .	401.
Обзоръ французскаго морскаго законодательства, <i>B.</i> <i>Мельницкаго.</i> . . . . .	458.
Бостонъ. <i>A. Горковенко.</i> (съ рисункомъ). . . . .	494.
Параходъ Колхида. . . . .	504.

---

## СМѢСЬ.

Письмо изъ Готенбурга.—Арктическія экспедиціи.— Тальковая справочная трубка въ паровомъ кот- лѣ. . . . .	507 — 519.
Разныя извѣстія . . . . .	519 — 523.

---

# ЧАСТЬ ОФИЦІАЛЬНАЯ.

---

## I.

### ВЫСОЧАЙШЕ ПРИКАЗЫ.

№ 1252, сентября 4-го дня въ Москвѣ:

**Производится:** по экзамену 14-го Флотскаго экипажа юнкеръ Фроловъ, въ Мичманы.

**Назначаются:** Командиры экипажей: Капитаны 1-го ранга: 16-го, Цебриковъ 2-й, Командиромъ корабля *Выборгъ*. 25-го, Баронъ Розенъ, Командиромъ корабля *Михаилъ*. 27-го, Нордманъ 1-й, Командиромъ корабля *Андрей*. 18-го, Беренсъ, Командиромъ корабля *Константинъ*. Всѣ четверо съ оставленіемъ Командирами тѣхъ же экипажей. Капитанъ-Лейтенанты: 15-го, Всеволожскій 1-й, Командиромъ пароходо-фрегата *Храбрый*, съ переводомъ въ 16-й экипажъ. 44-го, Командиръ фрегата *Кулевчъ*, Лѣсовскій, Командиромъ фрегата *Диана*, съ переводомъ въ 1-й. 29-го, Командиръ корвета *Пиладъ*, Будн-

щевъ, Командиромъ фрегата *Кулевчи*, съ переводомъ въ 44-й. 32-го, Командиръ брига *Меркурій*, Явленскій, Командиромъ корвета *Пиладъ*, съ переводомъ въ 29-й. 39-го, Командиръ шхуны *Дротикъ*, Загорянский-Кисель, Командиромъ брига *Меркурій*, съ переводомъ въ 32-й. Лейтенанты: 29-го, Асланбеговъ, Командиромъ тендера *Поспѣшный*. 29-го, Командиръ тендера *Поспѣшный*, Андреевъ, Командиромъ шхуны *Дротикъ*, съ переводомъ въ 39-й.

**ПЕРЕВОДЯТСЯ:** Лейтенанты: 4-го, Анрепъ 1-й и 7-го, Глотовъ 2-й; оба во 2-й. 5-го, Поповъ 6-й, въ 9-й. 19-го, Коралловъ, въ 17-й. Состоящій по Рабочимъ экипажамъ Прапорщикъ Рыбаковъ—въ Корпусъ Морской Артиллеріи. 9-го Рабочаго экипажа Прапорщикъ Усковъ—въ Пограничную стражу.

**Уволяются отъ службы, за болѣзнію:** Капитаны: 18-го Рабочаго экипажа, Яковенко и состоящій по Адмиралтейству, Пуховъ; оба Маіорами. Морской Арестантской № 1-го роты Поручикъ Рыжиковъ, по домашнимъ обстоятельствамъ, Штабсъ-Капитаномъ. Всѣ трое съ мундирами и пенсіонами полного жалованья.

**Умершие исключаются изъ списковъ:** 16-го Флотскаго экипажа Командиръ пароходо-фрегата *Храбрый*, Капитанъ-Лейтенантъ Шеманъ и 9-го Рабочаго экипажа Капитанъ Алексѣевъ.

№ 1253, сентября 14 дня въ Ольмюцъ, въ Австрійской Имперіи:

**Назначается:** 11-го Флотскаго экипажа: Капитанъ-Лейтенантъ Арбузовъ, Командиромъ шхуны *Дождь*, съ переводомъ въ 3-й экипажъ.

**Переводятся:** 14-го Флотскаго экипажа: Лейтенантъ Ратьковъ, въ 10-й. Рабочихъ экипажей: 8-го, Капитанъ Саблинъ, въ 9-й. 3-го, Штабсъ-Капитанъ Максимовъ, во 2-й. Поручики: 3-го, Ильинскій, въ 4-й. 4-го, Андреевъ и 8-го, Чабуринъ; оба въ 9-й. Подпоручики: 1-го: Шумовъ и Миняевъ; оба во 2-й. 7-го, Тимофѣевскій, въ 4-й. Прапорщики: 6-го, Даниловъ и Подгорновъ; оба въ 3-й. 9-го, Куркинъ и Петровъ; оба въ 8-й. Состоящіе по Адмиралтейству, въ Рабочіе экипажи: Капитаны: Пичугинъ, въ 3-й, Антоновъ, въ 7-й и Федоровъ, въ 6-й. Штабсъ-Капитаны: Харитоновъ, во 2-й, Готовъ, въ 1-й и Филиповъ, въ 6-й. Поручики: Шестаковъ, въ 1-й и Павловъ, въ 6-й. Подпоручики: Тыртовъ, въ 3-й и Васильевъ, во 2-й. Ластовыхъ экипажей, въ Арестантскія роты: 2-го, Поручикъ Маргасовъ, въ 4-ю роту. 1-го, Прапорщикъ Федотовъ, въ 31-ю.

**Увольняются въ отпускъ, для излеченія болѣзни:** 40-го Флотскаго экипажа Лейтенантъ Ивановъ 9-й, на шесть мѣсяцевъ. Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Прапорщикъ Адельтъ, на четыре мѣсяца.

**Умершие исключаются изъ списковъ:** Вице-Директоръ Строительнаго департамента, Корпуса Инженеровъ Морской Строительной части Полковникъ Ръзвой. 6-го Флотскаго экипажа Капитанъ-Лейтенантъ Микрюковъ 2-й и Прапорщики: Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Пваницкіи и 8-го Рабочаго экипажа Бачуринъ.

№ 1254.  $\frac{\text{сентября } 19}{\text{октября } 4}$  дня въ Варшавѣ:

**Назначаются:** Старшій Адъютантъ при Инспекторѣ

всѣхъ Учебныхъ Морскихъ экипажей, состоящій по флоту Капитанъ-Лейтенантъ Горковенко 3-й — Старшимъ же Адъютантомъ при Дежурномъ Генералѣ Главнаго Морскаго Штаба Его Императорскаго Величества. Лейтенанты: 20-го Флотскаго экипажа, Васильевъ 5-й, Старшимъ Адъютантомъ при Инспекторѣ всѣхъ Учебныхъ Морскихъ экипажей, съ состояніемъ по флоту. Адъютантъ Начальника Черноморской береговой линіи, состоящій по флоту Стеценковъ — Помощникомъ Командира школы Флотскихъ юнкеровъ.

**Переводятся:** Морскихъ Арестантскихъ ротъ: 2-й, Штабсъ-Капитанъ Люлинъ, въ 1-ю. Подпоручики: 3-й, Дементьевъ, во 2-ю. 5-й, Борисовъ, въ 31-ю. Прапорщики: 1-й, Ржевинъ, въ 3-ю. 7-й, Николаевъ, въ 6-ю.

**Увольняется отъ службы:** 2-го Ластоваго экипажа Штабсъ-Капитанъ Афанасьевъ, за болѣзнію, съ мундиромъ и пенсіономъ полнаго жалованья.

**Умершій исключается изъ списковъ.** Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подполковникъ Дементьевъ.

---

№ 1255.  $\frac{\text{сентября } 27}{\text{октября } 9}$  дня въ Потсдамѣ, Королевства Прусскаго:

**Переводятся:** Флотскихъ экипажей: Мичманы: 18-го, Сильверстванъ, въ 7-й экипажъ. 44-го, Мистровъ, въ 15-й.

**Увольняется отъ службы:** Корпуса Инженеровъ Морской Строительной части Полковникъ Фонъ-деръ-Вейде, за болѣзнію, Генераль-Маіоромъ, съ мундиромъ и пенсіономъ полнаго оклада.

**Умершій исключается изъ списковъ:** Корпуса Морской Артиллеріи, Штабсъ-Капитанъ Лорчъ.

Государь Императоръ по засвидѣтельствованіи Начальникомъ Главнаго Морскаго Штаба Его Императорскаго Величества, Генераль-Адъютантомъ Адмираломъ Княземъ Меншиковымъ, объ удовлетворительной стрѣльбѣ въ цѣль нижними чинами нестроевыхъ портовыхъ командъ, произведенной въ Севастополѣ въ 4-й день сентября, объявляетъ Монаршее благоволеніе: обучавшимъ пальбѣ, Корпуса Морской Артиллеріи Капитанамъ: Морозову и Евдокимову, Подпоручикамъ: Иванову и Зенникову и Прапорщикамъ: Кузнецову и Иванову и командовавшимъ во время стрѣльбы: Морской Строительной части: Штабсъ-Капитану Кохановскому, Подпоручику Мазюкевичу и Прапорщику: Диммерту, Казанли и Гладышеву и Военно-рабочихъ ротъ того же Корпуса: № 10-го, Штабсъ-Капитану Склевичкому и № 8-го, Прапорщику Пруткевичу; Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Прапорщикамъ: Злобину и Фавицкому; Лабораторной № 2-го роты Корпуса Морской Артиллеріи: Подпоручику Баркареву и Прапорщику Рекшинскому; Рабочихъ экипажей: 12-го, Прапорщику Рогаль-Левицкому; 17-го, Капитану Короткову, Штабсъ-Капитану Коновалову и Прапорщику Алексѣеву; 18-го, Поручику Семенову; 19-го, Капитану Ставраки, Штабсъ-Капитану Богужу и Подпоручику Соколовскому; состоящимъ по Рабочимъ экипажамъ, Прапорщикамъ: Григорьеву и Заводову и состоящему по Адмиралтейству Прапорщику Верещагину; нижнимъ же чинамъ, участвовавшимъ въ дѣйствіяхъ изъ крѣпостныхъ орудій, Его Величество жалуетъ по рублю серебромъ на челобѣка.

---

О чинахъ Гражданскихъ: № 245. сентября 4 дня въ Москвѣ:

**ШЕРЕВОДЯТСЯ:** Старшій врачъ 1-го Флотскаго экипа-



жа, Коллежскій Ассесоръ Ц в ѣ т к о в ѣ — Губернскимъ врачомъ при Архангельской Палатѣ Государственныхъ Имуществъ. Помощникъ Письмоводителя Хозяйственнаго Комитета Южнаго округа Морской Строительной части, Коллежскій Секретарь Ю р ь е в ѣ — Письмоводителемъ въ Николаевскую городскую полицію.

**Утверждается:** Въ должности учителя школы Флотскихъ юнкеровъ, В ю р м л и, съ 16-го апрѣля 1852 года.

**Опредѣляется въ службу:** Отставной Надворный Совѣтникъ З и м н и ц к і й, Секретаремъ къ Оберъ-Интенданту Черноморскаго флота и портовъ, прежнимъ чиномъ Коллежскаго Ассесора.

**Увольняется отъ службы за болѣзнію:** Старшій врачъ 6-го Рабочаго экипажа, Штабъ-Лѣкарь, Коллежскій Совѣтникъ Ш и л е.

**Умершій исключается изъ списковъ:** 18-го Флотскаго экипажа Коммисаръ, Губернскій Секретарь П а в л о в ѣ.

---

№—246,  $\frac{\text{сентября 19}}{\text{октября 1}}$  дня въ Варшавѣ.

**Производятся за выслугу лѣтъ со старшинствомъ:** Старшіе Чиновники для особыхъ порученій при Департаментахъ: Изъ Коллежскихъ Ассесоровъ, въ Надворные Совѣтники: Корабельныхъ лѣсовъ, К л е м е н т ь е в ѣ, съ 23-го мая и Коммисаріатекомъ, Г о н ч а р е в с к і й, съ 19-го іюня сего года. Изъ Титулярныхъ Совѣтниковъ, въ Коллежскіе Ассесоры: Смотритель Калинковскаго Морскаго госпиталя, У ш а к о в ѣ, съ 30-го мая сего года. Департаментовъ: Инспекторскаго, Помощникъ Столоначальника Б р о в ц ы н ѣ, съ 4-го августа сего года. Кораблестроительнаго, Помощникъ Младшаго Бухгалтера, М а с л е н и к о в ѣ, съ 8-го мая сего года. Въ Титулярные Со-

вѣтники: изъ Коллежскихъ Секретарей: Коммисаріатскаго: Младшіе Чиновники для особыхъ порученій: Б а л е м а н ъ, съ 17-го и О с т а ш е в ъ съ 19-го апрѣля сего года. Помощники Столоначальниковъ: К е й п е н г ъ, съ 24-го апрѣля и А л е к с ѣ е в ъ, съ 26-го іюня сего года. Журналистъ Л е о п а р д о в ъ, съ 17-го апрѣля сего года. Коммисіонеры Правленія Балтійскаго округа Корабельныхъ лѣсовъ: Ч е п у р н о в ъ, съ 31-го марта и В о л к о в ъ, съ 16-го іюля сего года. Коммисарь Кронштадтскаго Морскаго госпиталя Б о р и с о в ъ. Изъ 10-го класса: Содержатель Такелажнаго мастерства при Санктпетербургскихъ Адмиралтействахъ С г и б н е в ъ. Содержатель Николаевскихъ провіантскихъ магазиновъ, М и х а й л о в ъ. Столоначальникъ Кронштадтской конторы надъ портомъ М о з и н ъ, съ 14-го апрѣля сего года. Правленій Низоваго округа Корабельныхъ лѣсовъ: Бухгалтеръ М е л е т и н ъ, съ 25-го ноября 1852 года. Въ Коллежскіе Секретари: изъ Губернскихъ Секретарей: Казначей К а д а л о в ъ, съ 18-го марта сего года. Департаментовъ: Артиллерійскаго, Помощникъ Контролера Л а д ы г и н ъ, съ 19-го апрѣля сего года. Коммисаріатскаго, Помощникъ Столоначальника М е р ч а н с к і й, съ 26-го Ноября 1852 года. Изъ 12-го класса: Содержатель лѣсовъ и угля въ Свеаборгскомъ портѣ, Р ы л к о в ъ. Членъ Коммисіи при Санктпетербургскихъ Экипажескихъ магазинахъ, Ш л я к о в ъ. Содержатель мастерствъ при Архангельскомъ портѣ, Г р и г о р ь е в ъ. Дирекціи кораблестроенія при Санктпетербургскихъ Адмиралтействахъ: Младшій Смотритель, М и х а й л о в ъ: Содержатель лѣсовъ, А р х и п о в ъ. Въ Губернскіе Секретари: изъ 13-го класса: Обмѣрщики лѣсовъ: К и с е л е в ъ и Л е п е х и н ъ. Содержатели мастерствъ: Шлюпочнаго при Кронштадтскомъ портѣ, Т а ш е в ъ. При Санктпетербургскихъ Адмиралтействахъ: котельнаго Б е т е х т и н ъ, конопатнаго Р а ф е к о в ъ и кузнечнаго С е м е н о в ъ. Содержатели по судостроеніямъ: въ Главномъ и Новомъ Адмиралтействахъ, Б е б и

ховъ и въ Главномъ Гребномъ портѣ, Ивановъ. Содержатель лѣсовъ Ширшемскаго Адмиралтейства, Коржавинъ. Парусный мастеръ при Санктпетербургскихъ Адмиралтействахъ, Ивановъ. Коммисаръ 6-го Рабочаго экипажа Григорьевъ. Изъ Коллежскихъ Регистраторовъ: Секретарь Правленія Балтійскаго округа Корабельныхъ лѣсовъ, Рудневъ, съ 8-го іюля сего года. Въ 13-й классъ: изъ Коллежскихъ Регистраторовъ: Коммисары Рабочихъ экипажей: 6-го, Зміевъ; 7-го: Лѣтинъ и Щелкуновъ. Мастера: При Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ: плющильный, Васильевъ и мѣдилитейный, Бабанинъ. При Кронштадтскомъ портѣ: купорный, Константиновъ и конопатный, Алферовъ. При Санктпетербургскихъ Адмиралтействахъ: кузнечный, Лифантьевъ и Управляющій пильнымъ мастерствомъ, Семеновъ. Содержатели: При Кронштадтскомъ портѣ: паруснаго мастерства, Князевъ и канатнаго завода, Карякинъ. Столярнаго и рѣзнаго мастерствъ Санктпетербургскаго Адмиралтейства, Матвѣевъ. Коммисары: Кронштадтскаго Морскаго госпиталя, Поповъ. 3-го Ластоваго экипажа, Таратинъ. Правленія Балтійскаго округа Корабельныхъ лѣсовъ, Нарышкинъ. Таганрогскихъ провіантскихъ магазиновъ, 14-го класса Емельяновъ. Въ Коллежскіе Регистраторы: Канцелярскій служитель Правленія Низоваго округа Корабельныхъ лѣсовъ, Якимовъ, съ 15-го марта сего года.

**Переводятся:** Канцелярскій Чиновникъ Конторы Двора Его Императорскаго Высочества, Великаго Князя Константина Николаевича, 14-го класса Жербинъ — Смотрителемъ провіантскихъ магазиновъ Управленія Кригсъ-Коммисара Ревельскаго порта. Канцелярскій Чиновникъ 2-го Департамента Правительствующаго Сената, Коллежскій Секретарь Лисинъ — Помощникомъ Журналиста въ Канцелярію Директора Гидрографическаго Департамента.

**ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ВЪ СЛУЖБУ:** Отставной Провизоръ **В и н т е р ь**—Управляющимъ Аптекою Ижорскаго Морскаго госпиталя.

**УМЕРШИЕ** исключаются изъ списковъ: Помощникъ Бухгалтера Кораблестроительнаго и Учетнаго Комитета въ Санктпетербургѣ, Коллежскій Ассесоръ **Т п м о ф ъ в е в ь**; Содержатель судоваго строенія на Охтенской верфи, Титулярный Совѣтникъ **Ф е д ю ш к и н ь** и Казначей Астраханскаго торговаго Казначейства, Губернскій Секретарь **М а с л о в ь**.

№ 247  $\frac{\text{сентября } 27}{\text{октября } 9}$  дня въ Потсдамѣ, Королевства Прусскаго,

**Производятся за выслугу лѣтъ, со старинствомъ:** Изъ Коллежскихъ Секретарей, въ Титулярные Совѣтники: Помощникъ Журналиста Инспекторскаго департамента, **Б р о в к и н ь**, съ 16-го сентября сего года. Казначей Свеаборгскаго торговаго Казначейства, **Я к о в л е в ь**, съ 26 го августа сего года.

**УМЕРШИЕ** исключаются изъ списковъ: Флотскихъ экипажей: 3-го, Младшій врачъ **П о ц ѣ л ь** и 29-го, Коммисаръ, Титулярный Совѣтникъ **К о р е л ь с к і й**; Письмоводитель Московскаго Коммисіонерства Черноморскаго вѣдомства, Коллежскій Секретарь **П е р е в е р з е в ь** и сверхштатный Младшій Землемѣръ департамента Корабельныхъ лѣсовъ, Коллежскій Регистраторъ **Ф о м и н ь**.

## II.

### НАГРАДЫ ОРДЕНАМИ.

Октября 7-го въ ознаменованіи Монаршаго благоволенія Всемилостивѣйше пожалованы: состоящіе при Начальникѣ Главнаго

Морскаго Штаба Его Императорскаго Величества: капитанъ 1-го ранга К р а б б е, и адъютантъ, подполковникъ С к о л к о в ъ, кавалерами орденовъ: первый Св. Владимира 3-й, а послѣдній, Св. Анны 2-й степени съ Императорскою Короною.

### ПОЖАЛОВАННЫЕ ИНОСТРАННЫЕ КРЕСТЫ.

Его Величествомъ Королемъ Прусскимъ: Капитанъ-лейтенанту Б у т а к о в у, Краснаго Орла 3-й степени и Его Высочествомъ Гроссъ Герцогомъ Ольденбургскимъ: командирамъ пароходовъ: *Гремящій*, Капитану 2-го ранга С о л о в ц о в у, *Камчатка*, капитанъ-лейтенантамъ: Ш е в а н д и н у, Адъютантамъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала: Князю Г о л и ц ы н у и Л и с ь я н с к о м у, Ордена заслугъ. На принятіе и ношеніе пожалованныхъ крестовъ послѣдовали Высочайшія Разрѣшенія: Б у т а к о в у, 15-го іюля, С о л о в ц о в у, 29-го іюня, Князю Голицыну, 30-го іюля, Ш е в а н д и н у и Л и с ь я н с к о м у, 13-го августа.

## III.

### П Р И К А З Ы .

#### УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

Въ Стрѣльнѣ, августа 29-го дня 1853 года, №—1146,

Замѣчая по ходу дѣлъ Морскаго Министерства, что Указы Правительствующаго Сената исполняются нередко весьма медленно и тѣмъ самымъ возбуждаются со стороны Сената напо-

минанія, предписываю по Морскому Министерству исполнять всѣ Указы Правительствующаго Сената безъ малѣйшаго промедленія времени, а въ тѣхъ случаяхъ, когда Указъ Сената, не можетъ быть, по какимъ либо причинамъ, исполненъ въ продолженіе мѣсяца со времени полученія оваго, представлять Мнѣ, отъ кого слѣдуетъ, объясненія о помянутыхъ причинахъ, съ проэктами рапортовъ о томъ Правительствующему Сенату.

---

Въ Павловскѣ, сентября 1-го дня 1853 года, № 1147.

1-го Ластоваго экипажа Подпоручикъ М а р г а с о в ъ переводится во 2-й Ластовый экипажъ.

---

Въ Санктпетербургѣ, сентября 10-го дня 1853 года, № 1148.

**Перемѣщаются:** 41-го Флотскаго экипажа шхиперъ, Титулярный Совѣтникъ С е м е н о в ъ — къ Севастопольскому порту, Содержателемъ береговаго отопленія. Помощникъ Контролера Кораблестроительнаго департамента, Коллежскій Секретарь К а т у г и н ъ — Младшимъ Контролеромъ того же департамента.

---

Въ Павловскѣ, сентября 15-го дня 1853 года, № 1149.

Морскаго Кадетскаго корпуса гардемаринъ К о в е д я е в ъ, Высочайшимъ Приказомъ, по военному вѣдомству въ 4-й день сентября сего года отданнымъ, произведенъ въ Прапорщики въ Псковской Внутренній Гарнизонный баталіонъ, со старшинствомъ съ 13-го августа сего года.

---

Въ Павловскѣ, сентября 15-го дня 1853 года, № 1150.

**Назначаются:** Правленій округовъ Корабельныхъ лѣсовъ: Низоваго, Бухгалтеръ Коллежскій Ассесоръ Никольскій — Чиновникомъ для ревизіи Коммисіонеровъ и Лашманскихъ правленій въ томъ же округѣ. Балтійскаго, Коммисіонеръ Коллежскій Секретарь Крыловъ — Инспекторомъ по заготовленію Корабельныхъ лѣсовъ того же правленія. Письмоводитель при Командирѣ Сѣвернаго округа по Морской Строительной части, Титулярный Совѣтникъ Тизенгаузенъ, на основаніи Высочайшаго Приказа, 25-го августа сего года по гражданскому вѣдомству отданнаго, переводится въ Министерство Внутреннихъ дѣлъ, Секретаремъ Медицинскаго департамента.

---

Въ Павловскѣ, сентября 19-го дня 1853 года, № 1151.

Командующій шхуною Дождь, Адъютантъ Начальника Главнаго Морскаго Штаба Его Императорскаго Величества, 4-го Флотскаго экипажа Капитанъ-Лейтенантъ Юшковъ назначается Командующимъ бригамъ *Филоктетъ*. Состоящій по Адмиралтейству Поручикъ Пунашевъ переводится въ 1-ю половину 3-го Ластоваго экипажа.

---

Въ Павловскѣ, сентября 21-го дня 1853 года, № 1152.

Г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ, вслѣдствіе вступившихъ къ нему, отъ нѣкоторыхъ губернскихъ Начальствъ представленій о введеніи, — неизмѣняя основныхъ дѣйствій, — болѣе упрощеннаго порядка въ сношеніяхъ между начальствами Морскаго вѣдомства и Гражданскимъ, — сообщилъ Мнѣ на разсмотрѣніе, предположенія Министерства о упрощеніи, для сокращенія письменнаго

вообще, сношеній мѣстъ и лицъ Морскаго вѣдомства съ губернскими Начальствами, по разнымъ предметамъ. Соответственно съ симъ подтверждаю, чтобы по всеѣмъ Управленіямъ и командамъ Морскаго вѣдомства, были, на точномъ основаніи статьи 197 Т. II. Губ. Учрежд. примѣч. по XVI продолженію, исполняемы нижеслѣдующія правила: 1. Требованіе лишь, по дѣламъ уголовнымъ и слѣдственнымъ, и высылка ихъ, если только извѣстно ихъ мѣстопребываніе, производится, чрезъ прямое сношеніе съ полицейскими мѣстами, въ вѣдомствѣ коихъ сіи лица находятся. 2. Требованія: о недоимкахъ, высылкѣ солдатскихъ женъ къ ихъ мужьямъ, объявленіи лицамъ опредѣленій и разныхъ распоряженій присутственныхъ мѣстъ; о пересылкѣ денежныхъ документовъ, паспортовъ и Указовъ объ отставкѣ; объ извѣщеніи отпускныхъ нижнихъ чиновъ, относительно перемѣщенія ихъ командъ, и объявленіи солдаткамъ о смерти ихъ мужей, должны быть обращаемы прямо въ Полицейскія мѣста, по принадлежности. Сверхъ сего долженъ быть соблюдаемъ тотъ же порядокъ и въ нижеслѣдующихъ случаяхъ: а.) По пересылкѣ воинскими Начальствами денегъ, остающихся послѣ умершихъ нижнихъ чиновъ, для врученія наследникамъ. б.) По перепискѣ объ Офицерахъ и нижнихъ чинахъ, неявляющихся въ срокъ къ своимъ командамъ.—Требованія какъ объ освидѣтельствованіи ихъ болѣзни, такъ и о розыскѣ мѣстопребыванія ихъ, обращаются къ ближайшимъ Начальствамъ мѣстъ отпуска Офицеровъ и нижнихъ чиновъ. въ города—къ Полицеймейстерамъ и Городничимъ, въ уѣзды—въ Земскій судъ. За симъ, только въ случаѣ медленности или совершеннаго бездѣйствія поименованныхъ Начальствъ, дозволяется входить въ переписку о томъ съ Начальникомъ губерніи; но не въ видѣ сношенія, требующаго исполненія, а въ видѣ указанія на не исполненіе требованій, со стороны подвѣдомственнаго Начальнику губерніи лица или мѣста.

---



Въ Павловскѣ, сентября 21-го дня 1853 года, № 1153.

Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: 1.) Состоящіе во Флотскихъ экипажахъ: 30-мъ шхуну *Гонецъ*, 43-мъ транспортъ *Игуль* и 44-мъ тендеръ *Нырокъ* перечислить въ 4-й Ластовый экипажъ и приписанную къ 36-му экипажу Шхуну *Опытъ* въ 30-й Флотскій экипажъ, и 2.) Транспортъ въ 150 тоннъ *Аландъ* приписать къ 3-му Ластовому экипажу и шхуну въ 140 тоннъ *Маякъ* къ Дирекціи Балтійскихъ маякокъ. О Высочайшей волѣ сей объявляю по флоту для свѣдѣнія и зависящаго, до кого касаться будетъ, исполненія.

Въ Павловскѣ, сентября 28-го дня 1853 года, № 1154.

**ПЕРЕМѢЩАЮТСЯ:** Штабъ-Лѣкари, Младшіе врачи: Прикомандированный къ Санктпетербургскому порту, 2-го Ластоваго экипажа, Надворный совѣтникъ *И в е н ь*—Врачемъ въ 7-й Рабочій экипажъ. 46-го Флотскаго экипажа, Коллежскій Ассесоръ *Щ у ц к і й*—Старшимъ врачомъ въ тотъ же экипажъ. Помощникъ Секретаря Канцеляріи Флота Генераль-Интенданта, Коллежскій Секретарь *О б о л е н с к і й*—Секретаремъ въ ту же Канцелярію.

Въ Павловскѣ, сентября 28-го дня 1853 года, № 1155.

**ИЗНАЧАЮТСЯ:** Морскаго Кадетскаго Корпуса Капитанъ-Лейтенантъ *В е с е л а г о*, Высочайшимъ Приказомъ, отданнымъ по Военному вѣдомству въ 19-й день сентября сего года—Инспекторомъ студентовъ Императорскаго Московскаго университета, съ переименованіемъ въ Маіоры и съ зачисленіемъ по Арміи. Корпуса Инженеровъ Морской Строительной части Капитанъ *С т а р ч е н к о в ь*—Исправляющимъ

должность Командира Севастопольской Инженерной команды. Канцелярскій служитель Канцеляріи Николаевскаго и Севастопольскаго Военнаго Губернатора, Андрей Насулинъ переводится въ Корпусъ Корабельныхъ Инженеровъ, кондукторъ по механическому управленію парходами.

---

#### IV.

### ОТСТУПЛЕНІЕ

ОТЪ

ПОСТАНОВЛЕНІЙ МОРСКАГО УСТАВА.

Во время отдѣльнаго плаванія двухъ военныхъ судовъ, командиръ одного изъ нихъ внезапно умеръ. Командиръ другаго, оставя свое судно старшему офицеру, тотчасъ же принялъ въ командованіе судно умершаго товарища. Поступокъ этотъ, сдѣланный совершенно вопреки постановленіямъ Морскаго устава, неизбѣжно навлекъ на провинившагося — строжайшій выговоръ Высшаго Начальства съ предложеніемъ прочесть статьи 266 и 305 Морскаго устава.

---

#### V.

### ЦИРКУЛЯРЪ

ИНСПЕКТОРСКАГО ДЕПАРТАМЕНТА МОРСКАГО  
МИНИСТЕРСТВА.

№ 1132.

Адмиралтействъ-Совѣтъ положеніемъ въ 14-й день минувшаго августа (по жур. Сов. ст. 15477) постановилъ: вмѣсто

заготавливаемых нынѣ, для нижнихъ чиновъ Балтійскихъ маяковъ, натурою: муки, крупы, масла коровьяго, гороху и мяса соленаго, производить, на будущее время, деньги, со дня начала освѣщенія маяковъ до прекращенія онаго, — за полное количество морской провизіи; а со дня прекращенія освѣщенія до начала онаго, — за половинное, или по рѣчному положенію; каковыя деньги отпускать по справочнымъ, на тѣ продукты, цѣнамъ, утвержденнымъ мѣстными Гражданскими Губернаторами; потребную же по финансовой сметѣ сумму, отпускать ежегодно въ распоряженіе Директора маяковъ изъ Ревельскаго портового казначейства, по представленію о томъ, Директора, — Главному Командиру Ревельскаго Порта.

---

## VI.

### ДВИЖЕНІЕ СУДОВЪ БАЛТІЙСКАГО ФЛОТА

съ 1-го до 16-го сентября.

#### КРОНШТАДСКІЙ ПОРТЪ:

1. Чис. Пароходъ *Владиміръ* пришелъ изъ Штетина.
2. — Парох.-фр. *Палканъ* пришелъ изъ Архангельска.
3. — Транспортъ *Волноее* вошелъ въ гавань.
3. — Лоцъ-судно *Нептунъ* пришелъ съ моря.
5. — Пароходъ *Владиміръ* отправился въ Штетинь.
5. — Транспортъ *Волга* отправился въ Ревель.
6. — Парох.-фр. *Палканъ* вошелъ въ гавань.
6. — Парох.-фр. *Сильный* отправился въ море.
6. — Парох.-фр. *Рюрикъ* отправился въ Ревель.

- |                  |                         |                       |
|------------------|-------------------------|-----------------------|
| 6. Чис. Фрегатъ  | <i>Цесаревна</i>        | вошелъ въ гавань.     |
| 7. — Шхуна       | <i>Дождь</i>            | пришла съ моря.       |
| 11. — Парох.-фр. | <i>Храбрый</i>          | отправился въ Ревель. |
| 12. — Парох.-фр. | <i>Рюрикъ</i>           | } пришли изъ Ревеля.  |
| 12. — Парох.-фр. | <i>Смѣлый</i>           |                       |
| 13. — Фрегатъ    | <i>Амфитрида</i>        | } пришли изъ Ревеля.  |
| 13. — Корабль    | <i>Бриенъ</i>           |                       |
| 13. — Фрегатъ    | <i>Константинъ</i>      |                       |
| 13. — Корветъ    | <i>Князь Варшавскій</i> |                       |
| 15. — Транспортъ | <i>Печора</i>           | вошелъ въ гавань.     |
| 15. — Пароходъ   | <i>Владиміръ</i>        | пришелъ изъ Штетина.  |

## РЕВЕЛЬСКИЙ ПОРТЪ.

- |                                   |                  |                              |
|-----------------------------------|------------------|------------------------------|
| 1. — Пароходъ                     | <i>Быстрый</i>   | пришелъ отъ Гогланда.        |
| 1. — Бригъ                        | <i>Аяксъ</i>     | пришелъ изъ Свеаборга.       |
| 2. — Транспортъ                   | <i>Америка</i>   | пришелъ изъ Кронштадта.      |
| 5. — Пароходъ                     | <i>Быстрый</i>   | отправился въ С. Петербургъ. |
| 6. — Транспортъ                   | <i>Або</i>       | пришелъ изъ Свеаборга.       |
| 7. — Эскадра 3-й флотской дивизіи |                  | пришла съ моря.              |
| 7. — Парох.-фр.                   | <i>Рюрикъ</i>    | } пришли изъ Кронштадта.     |
| 7. — Парох.-фр.                   | <i>Смѣлый</i>    |                              |
| 8. — Лоцъ-судно                   | <i>Молога</i>    | пришло изъ Монзунда.         |
| 9. — Бригъ                        | <i>Аяксъ</i>     | } отправились въ Виндаву.    |
| 9. — Бригъ                        | <i>Парисъ</i>    |                              |
| 9. — Бригъ                        | <i>Палимуръ</i>  | отправился въ Свеаборгъ.     |
| 9. — Лоцъ-судно                   | <i>Сирена</i>    | отправилось въ Монзундъ.     |
| 11. — Корабль                     | <i>Владиміръ</i> | } отправились въ Свеаборгъ.  |
| 11. — Корабль                     | <i>Полтава</i>   |                              |
| 11. — Корабль                     | <i>Прохоръ</i>   |                              |
| 11. — Корабль                     | <i>Андрей</i>    |                              |

- |                     |                         |   |                            |
|---------------------|-------------------------|---|----------------------------|
| 11. Чис. Парох.-фр. | <i>Рюрикъ</i>           | } | отправились въ Кронштадтъ. |
| 11. — Парох.-фр.    | <i>Смѣлый</i>           |   |                            |
| 12. — Парох.-фр.    | <i>Храбрый</i>          |   | пришелъ изъ Кронштадта.    |
| 12. — Корабль       | <i>Бріенъ</i>           | } | отправились въ Кронштадтъ. |
| 12. — Фрегатъ       | <i>Константинъ</i>      |   |                            |
| 12. — Корветъ       | <i>Князь Варшавскій</i> |   |                            |
| 12. — Фрегатъ       | <i>Амфитрида</i>        |   |                            |
| 12. — Тендеръ       | <i>Копчикъ</i>          |   | отправился въ море.        |
| 13. — Парох.-фр.    | <i>Храбрый</i>          |   | отправился въ Свеаборгъ.   |
| 13. — Корабль       | <i>Арсисъ</i>           | } | вошли въ гавань.           |
| 13. — Корабль       | <i>Иезекииль</i>        |   |                            |
| 13. — Фрегатъ       | <i>Цесаревичъ</i>       |   |                            |
| 14. — Транспортъ    | <i>Волга</i>            |   | пришелъ изъ Кронштадта.    |
| 14. — Корабль       | <i>Россія</i>           |   | вошелъ въ гавань.          |

СВЕАБОРГСКІЙ ПОРТЪ.

- |                  |                  |   |                           |
|------------------|------------------|---|---------------------------|
| 1. — Бригъ       | <i>Алексъ</i>    |   | отправился въ море.       |
| 3. — Транспортъ  | <i>Свирь</i>     |   | пришелъ изъ Кронштадта.   |
| 5. — Пароходъ    | <i>Быстрый</i>   |   | пришелъ изъ Ревеля.       |
| 5. — Транспортъ  | <i>Або</i>       |   | отправился въ Ревель.     |
| 6. — Пароходъ    | <i>Быстрый</i>   |   | отправился въ море.       |
| 11. — Корабль    | <i>Владиміръ</i> | } | пришли изъ Ревеля.        |
| 11. — Корабль    | <i>Полтава</i>   |   |                           |
| 11. — Корабль    | <i>Прохоръ</i>   |   |                           |
| 11. — Корабль    | <i>Андрей</i>    |   |                           |
| 11. — Бригъ      | <i>Палинуръ</i>  |   |                           |
| 12. — Тендеръ    | <i>Копчикъ</i>   |   | пришелъ изъ Ревеля.       |
| 13. — Парох.-фр. | <i>Храбрый</i>   |   | пришелъ изъ Ревеля.       |
| 13. — Транспортъ | <i>Свирь</i>     |   | отправился въ Кронштадтъ. |

С. ПЕТЕРБУРГСКІЙ ПОРТЪ.

- |             |                     |   |                       |
|-------------|---------------------|---|-----------------------|
| 3. — Люгеръ | <i>Петергофъ</i>    | } | пришли изъ Петергофа. |
| 3. — Люгеръ | <i>Ораніенбаумъ</i> |   |                       |

3. Чис. Яхта	<i>Волна</i> пришла изъ Ораніенбаума.
5. — Яхта	<i>Волна</i> вошла въ гавань.
8. — Люгеръ	<i>Петергофъ</i> вошелъ въ гавань.
9. — Пароходъ	<i>Быстрый</i> пришелъ изъ Ревеля.
10. — Люгеръ	<i>Ораніенбаумъ</i> вошелъ въ гавань.
10. — Яхта	<i>Королева Викторія</i> пришла изъ Кронштадта.
11. — Яхта	<i>Дружба</i> пришла изъ Ораніенбаума.
12. — Люгеръ	<i>Нева</i> пришелъ изъ Ораніенбаума.
15. — Яхта	<i>Дружба</i> вошла въ гавань.

### Фрегатъ Аврора.

(Изъ донесеній Командира, капитанъ-лейтенанта *Изыльметьева*, отъ 16 и 28 сентября съ *Христіанзандскаго рейда*).

Сентября 3-го снялся съ Копенгагенскаго рейда и въ тотъ же день вечеромъ за противнымъ маловѣтріемъ бросилъ якорь близъ Гельсинора. 4-го сентября фрегатъ съ корветомъ *Наваринъ* взялъ на буксиръ датскимъ пародомъ и выведенъ до меридіана маяка Кулень, гдѣ вступивъ подъ поруса лавировалъ къ N. 6-го въ полдень прошелъ мысъ Скагенъ, и съ этого числа по 14-го дули свѣжіе вѣтры отъ NW и SW; фрегатъ постоянно имѣлъ четыре рифа. Въ 3 часа пополудни, 14-го числа, вѣтръ сдѣлался отъ N, я взялъ курсъ въ Нѣмецкое море, но къ вечеру вѣтръ вдругъ зашелъ къ NW, и сталъ усиливаться до того, что въ 11-ть часовъ вечера сдѣлался штормъ. Находясь по счисленію отъ маяка Хансгольменъ на NW 40°, въ 24-хъ миляхъ, и имѣя сильное волненіе отъ N, фрегатъ прижимало къ Ютландскому берегу, и потому я долженъ былъ

нести марсели въ четыре рифа, хотя имѣлъ крену, по временамъ, до  $35^{\circ}$ ; въ эту ночь лопнулъ цѣпной вадеръ-штагъ, сломало на боканцахъ оба 10-ти весельные катера, оторвало выстрѣлъ съ лѣвой стороны и вышибло желѣзныя подставки у запаснаго якоря съ лѣвой же стороны, а у гротовыхъ вантъ-путенсъ, съ правой стороны, четыре болта согнуло въ верхъ на 3 дюйма. Въ полдень 15-го, вѣтръ съ тою же силою, отъ NW перешель къ W и вскорѣ къ SW, почему я поворотилъ на лѣвой галсѣ; 16-го находясь въ широтѣ N-й  $57^{\circ}$ ,  $4'$  и долготѣ O-й  $8^{\circ}$ ,  $9'$ , въ разстояніи отъ маяка Хансгольмень въ 15-ть миль на SW  $80^{\circ}$ —спустился въ Норвежскій портъ Христіанзандъ для исправленія поврежденій; по окончаніи этого снялся 28-го сентября съ якоря и отправился въ Англію.

## Корветъ Наваринъ

*(Изъ донесенія командира, капитанъ-лейтенанта Истомина, отъ 20-го сентября съ Христіанзандскаго рейда).*

Изъ Копенгагена вышелъ 3-го сентября и продолжая плаваніе, находился 14-го сентября въ 7 часовъ вечера, въ широтѣ N  $56^{\circ}$ ,  $54\frac{1}{2}'$  и долготѣ O-й, отъ Гринвича,  $6^{\circ}$ ,  $20'$ ; тогда штормомъ отъ N—да вогнало корветъ въ гротъ—марсель четыре рифа, штормовую бизань и фокъ—стаксель; въ  $9\frac{1}{2}$  часовъ сломался румпель, который вскорѣ былъ замѣненъ другимъ. Въ полночь штормъ усилился до того, что подвѣтренныя сѣтки были въ водѣ, почему былъ закрѣпленъ гротъ—марсель и поставленъ гротъ—трисель. Въ половинѣ 2-го часа ночи, 15-го числа, вкатился валъ въ корветъ съ правой стороны, которымъ своротило планширь, отъ бака до задней гротъ—ванты, и сѣтки; запасной якорь перекинуло на палубу; оборвало найтовы и скинуло ростеры на

палубу, повредивъ сильно барказъ; сломило шлюпъ-боканы, но шлюпки на нихъ, хотя сильно поврежденныя, спасены усердіемъ офицеровъ и команды, которые, не смотря на опасное положеніе, успѣли принаготовить ихъ къ бизань-вантамъ. Въ 5 часовъ утра сломило другой румпель; штормъ сталъ легче, перешелъ къ NW и корветъ начало прижимать къ Хорнскому рифу (*Horns rev*), на западной сторонѣ Ютландіи въ широтѣ N-й  $55^{\circ}$ ,  $34\frac{1}{4}'$ , долготѣ O-й  $8^{\circ}$ ,  $1'$ ; не смотря на силу вѣтра, отдали у марселей два рифа, поставили фокъ и гротъ, и стали отходить отъ рифа; но въ 9 часовъ утра сломился сдѣланный по нуждѣ румпель (уже третій). Въ этой крайности я рѣшился пожертвовать желѣзнымъ штокомъ запаснаго якоря, который обрубивъ, сдѣлали изъ него румпель. Въ 4 часа по полудни корветъ былъ внѣ всякой опасности; весь день штормъ продолжался отъ NW. 16 го сентября въ 4 часа по полудни, штормъ перешелъ съ тою же силою къ W. Боясь быть опять прижатымъ къ Ютландскому берегу, я рѣшился спуститься въ Скагеракъ; въ полночь привели на лѣвой галсѣ. 17-го числа въ  $6\frac{1}{2}$  часовъ утра увидя Мандалскую башню, спустились на ONO къ Христіанзанду, но какъ лоцмана не могли, по свѣжести вѣтра, выѣхать, пошли къ Нейдингену, находящемуся отъ Христіанзанда на NO, въ  $12\frac{1}{2}$  миляхъ, гдѣ держась въ кильватеръ лоцманскому боту, вошли на рейдъ и стали на якорь благополучно. Вѣтръ и волненіе были таковы, что небыло ни какой возможности принять на корветъ лоцмана. Въ этотъ день штормъ свирепствовалъ съ такою силою, что по словамъ устарѣвшихъ на моряхъ командировъ купеческихъ кораблей, также укрывшихся на Нейдингенскомъ рейдѣ—его можно сравнить съ ураганомъ. Сентября 20-го корветъ перешелъ на Христіанзандскій рейдъ, а по исправленіи поврежденій отправится въ Англію.

Во время этого шторма и критическихъ обстоятельствъ, въ



которыхъ корветъ находился, офицеры и команда держали себя отлично хорошо.

4/16 сего октября, фрегатъ *Аврора* и корветъ *Наваринъ* пришли на Спидгедскій рейдъ, имѣя нужду, послѣ бурнаго плаванія, въ нѣкоторыхъ исправленіяхъ. Россійскій посланникъ, баронъ Бруновъ обратился съ просьбой къ Великобританскому правительству, объ оказаніи имъ нужнаго содѣйствія.

### Военный Транспортъ Нѣманъ.

(Изъ донесеній командира, капитанъ-лейтенанта *Шкота*, отъ 22 и 23 сентября съ Гельсинорскаго рейда и изъ мѣстечка *Кензэ*.)

Сентября 9-го, возвратясь на Гельсинорскій рейдъ, занялись исправленіемъ поврежденій и во избѣжаніи размашистой боковой качки, спустили въ трюмъ шесть 18-и фунтовыхъ пушекъ, а на мѣсто ихъ поставили три 3-хъ фунтовые шлюпочные фалконета на станкахъ съ платформами и одну 8-ми фунтовую каронаду.

Работамъ много препятствовала дурная погода; вѣтръ упорно стоялъ крѣпкій SW. Сентября 10-го, хотя онъ отходилъ къ S и возвратившіяся на канунъ, отъ крѣпости вѣтра купеческія суда, снова отправились въ Категатъ, но на другой же день всѣ опять пришли назадъ, во ожиданіи болѣе благопріятныхъ обстоятельствъ.

Въ ночь, съ 13-го на 14 и съ 14-го на 15-е, мы выдержали на рейдѣ совершенный штормъ; транспортъ отстоялся на одномъ якорѣ со 100-ми саженьями цѣпи, и съ разбрасопленными реями. Въ первую ночь дрейфовало много купеческихъ судовъ, нѣкоторыя изъ нихъ даже унесло въ море; одно навалило на транспортъ, но сломало только выстрѣлъ.

Волны весьма сильно поддавали въ носъ; въ клюзы вода текла цѣлой массой, верхушки волнъ поднимались выше бака и брызги летѣли по всей длинѣ транспорта.

Многія купеческія суда, возвратившіяся изъ Категата, потеряли: брамъ—стеньги, стеньги а нѣкоторыя даже и самыя мачты.

Для предостереженія будущихъ плавателей, считаю необходимымъ обратить вниманіе ихъ на измѣненіе сдѣланное въ половинѣ іюля, на двухъ Шведскихъ маякахъ, именно: *Линдеснесъ*, изъ постоянного—сдѣланъ вертящимся, и *Окса* изъ вертящагося—постояннымъ.

Транспортъ *Ньманъ* снялся съ якоря 22-го сентября въ 5-ть часовъ пополудни и отправился по назначенію.

Сентября 22-го, въ 10 часовъ утра съ ввѣреннымъ мнѣ транспортомъ благополучно снялся съ Гельзинорскаго рейда при ровномъ брамсельномъ вѣтрѣ отъ SSW, барометръ постоянно возвышавшійся, показывалъ 29.94. Благопріятныя обстоятельства и улучшившаяся погода, послѣ продолжительныхъ W вѣтровъ, подавали мнѣ надежду на благополучное плаваніе. При постоянно свѣжевшемъ вѣтрѣ, въ исходѣ 4-го часа, убрали брам-сели; въ 6 часовъ вечера прошли пловучій Анголскій маякъ, въ  $\frac{1}{4}$  мили отъ его траверза, и взяли курсъ  $N\frac{1}{2}W$ , на Тренделенскій маякъ; по свѣжести вѣтра взяли, въ 8 часовъ вечера, первый рифъ у марселей.

Въ  $9\frac{1}{2}$  часовъ увидѣли въ правѣ Ниддингенскіе огни; по пеленгу и по пересѣченію курса, находились отъ нихъ въ  $11\frac{1}{2}$  миляхъ, почему легли на  $NtW\ \frac{1}{2}W$ . Вѣтръ зашелъ къ SW, съ жестокими порывами, и тогда взяли у марселей 2-ой рифъ; съ того времени вѣтръ постоянно крѣпчалъ.

Въ  $\frac{3}{4}$  12-го увидѣли на NNO маякъ; принимая его за Тринделенскій, прямо легли на него, и симъ курсомъ шли до  $12\frac{1}{2}$  часовъ, когда увидѣли другой огонь, который приняли за судно.

Опасаясь слишкомъ близко подойти къ отмѣлямъ острова Лессэ, привели на правый галсъ на SotS и векорѣ увидѣли третій огонь. Эти три огня привели меня въ сомнѣніе, что это

не можетъ быть маякъ Тринделенъ, а по всей вѣроятности должны быть маяки Шведскихъ шхеръ Вингэ, къ которымъ притящило насъ сильнымъ теченіемъ отъ SW, и потому повертели на лѣвый галсъ и легли на WNW. Этимъ галсомъ мы брали немного выше маяка Вингэ.

Въ  $1\frac{1}{2}$ -го часа, 23 сентября, почувствовали ударъ, отъ котораго переломился румпель у самой головы руля; это лишило возможности управлять судномъ и потому взяли паруса на гитовы; удары повторялись сильнѣе, отъ чего очень страдало судно, и не смотря на дѣйствіе помпами, вода стала прибывать въ трюмѣ.

Въ началѣ 3-го часа прекратились удары и потому бросили якорь на глубинѣ 18-ти сажень, но не успѣвъ вытравить 30-ти сажень канату, почувствовали снова сильные удары.

При темнотѣ и пасмурности съ дождемъ, едва могли узнать свое положеніе; транспортъ правымъ бортомъ прижался къ отлогой скалѣ, отъ которой находился въ разстояніи около 5-ти сажень; воды подъ транспортомъ было: подъ форштевнемъ 4 сажени, подъ ахтерштевнемъ съ правой стороны  $1\frac{1}{2}$  сажени, съ лѣвой 4 сажени.

Вода въ трюмѣ стала быстро прибывать; въ 4 часа уже доходила до 5 футъ.

Видя опасное положеніе транспорта, стали палить изъ пушекъ и жечь фалшфейеры.

Въ исходѣ 6-го часа начало свѣтать, и тогда мы вполнѣ увидѣли гибельное свое положеніе; вода уже наполнила полъ-трюма.

Въ началѣ 8-го часа, вода выступила въ жилую палубу и невидя надежды на спасеніе судна, я долженъ былъ заботиться о спасеніи команды; не находя другаго средства, я приказалъ срубить гротъ мачту, она упала на скалы, черезъ которыя ходилъ сильный бурунь.

Помощію мачты поданъ былъ на берегъ лееръ, по которому, по моему приказанію, переправлены были на берегъ судовой образъ, больные, въ слѣдъ за ними вся команда и офицеры. Несмотря на то, что во время перехода, черезъ мачту ходилъ бурунъ и транспортъ сильно било, всё благополучно переправлены и черезъ нѣсколько секундъ по переходѣ послѣдняго, транспортъ погрузился.

Такому счастливому спасенію всѣхъ чиновъ транспорта, я обязанъ только тому, что во все время гибельнаго положенія судна, порядокъ, повиновеніе и дисциплина сохранялись ненарушимо. Г.г. Офицеры показали мнѣ вполне свою неустрашимость и хладнокровіе, вездѣ были первыми и этимъ ободряли команду и вселяли въ людей духъ достойный Русскаго воина. Всѣ приказанія мои исполнялись въ точности и безпрекословно.

Мы всѣ вышли на скалы въ чемъ были, рѣшительно ничего неспасено.

При передачѣ денежнаго сундука на берегъ, по мачтѣ, на концѣ, буруномъ его сбило и небыло возможности его спасти, моментъ былъ критическій, транспортъ погружался и я приказалъ оставшимся людямъ, поспѣшить на берегъ.

По погруженіи транспорта, мы всѣ благодарили Всевышняго за чудесное спасеніе и провѣривъ команду, нашли что всѣ на лицо и только одинъ матросъ ушибенъ былъ въ голову, но неопасно.

Къ этому времени пришелъ лоцманскій ботъ, который, услышавъ нашу пальбу, поспѣшилъ къ намъ на помощь; на немъ были перевезены въ два раза команда и офицеры къ мѣстечку Кевээ въ шхерахъ гдѣ Готенбургскій карантинъ.

Мы были приняты Шведскими карантинными чиновниками чрезвычайно ласково и тотчасъ снабжены сухимъ бѣльемъ и платьемъ, и намъ даны всѣ способы обогрѣться и поправиться.

Вскорѣ по прибытіи нашемъ прибылъ Русскій Консулъ Г. Фэизъ Гетенбурга.

Во все время плаванія транспорта *Ньманъ*, старшій штурманъ, штабсъ капитанъ Савинъ исполнялъ свою обязанность, какъ опытный и знающій офицеръ и несчастный съ нами случай, могу только приписать сильному теченію отъ S W.

Отличились примѣрною службою старшій лейтенантъ Северюковъ, всѣ г. г. вахтенные начальники и мичманъ Егершельдъ.

Отправивъ съ донесеніемъ, лейтенанта Шульца, я рѣшился ожидать здѣсь важнѣйшихъ распоряженій и приказаній.

### Яхта Рогнѣда

Августа 31-го яхта оставила Травемюнде, и чрезъ большой Бельтъ пошла въ англійскій каналъ. Сентября 10-го крѣпкій WSW вѣтеръ принудилъ ее стать на якорь за мысомъ Донженесъ.—12-го и 18-го сентября *Рогнѣда* была подъ парусами, стараясь продолжать плаваніе къ Портсмугу; но усиливавшійся SW вѣтеръ, оба раза заставлялъ ее снова укрываться за Донженесомъ, вмѣстѣ съ многими другими судами.

По возвращеніи туда во второй разъ, яхта нашла тамъ на якорѣ укрывшуюся отъ погоды французскую эскадру, подъ контръ-адмиральскимъ флагомъ, состоявшую изъ трехъ линейныхъ кораблей и трехъ пароходо-фрегатовъ.

Наконецъ 21-го сентября *Рогнѣда* пошла въ море, при WSW вѣтрѣ, и на другой день, бросила якорь на портсмутскомъ рейдѣ, и перешла къ верфи Кампера, въ Госпортъ.

Фрегатъ *Діана*,

Не прошло еще два мѣсяца со дня отправленія трехъ военныхъ судовъ и одной яхты, какъ уже четвертое, красивый фрегатъ *Діана* — въ присутствіи Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала оставляетъ кронштадтскій рейдъ и сопровождаемый, единодушнымъ всѣхъ присутствующихъ, желаніемъ счастливаго пути и благополучнаго возвращенія, слѣдуетъ къ тѣмъ же восточнымъ берегамъ Сибири.

Фрегатъ *Діана*, построенный въ Архангельскѣ и прибывшій въ Кронштадтъ въ 1852-мъ году, нынѣшнюю осень былъ совершенно выгруженъ и осмотрѣнъ, мачты его вынуты и убавлены: фокъ-мачта на 4 фута, гротъ-мачта на 3 фута, бизань-мачта на 1 футъ, форъ-стенъга на 1 футъ и гротъ-стенъга на 2 фута; надбавлены въ высоту комингсы у люковъ, установлены опреснительный аппаратъ, находившійся нѣкогда на винтовомъ фрегатѣ *Архимедъ*, ни мало обезпечивающій фрегатъ запасомъ дистиллированной воды, устроено походная церковь и произведены другія работы для лучшаго крѣпленія орудій и удобнѣйшаго помѣщенія офицеровъ и команды.

Фрегатъ вооруженъ щегольски и съ знаніемъ морскаго дѣла, большая половина команды оставлена старая, замѣнены только готовящіеся въ безсрочный отпускъ, слабые здоровьемъ и т. п.

Изготовленіе фрегата продолжалось около двухъ мѣсяцевъ; 25 сентября онъ вышелъ на рейдъ и въ назначенное время совершенно былъ готовъ вступить подъ паруса.

Заблаговременно извѣщенные г. г. адмиралы и капитаны, прибыли на фрегатъ утромъ 4-го октября, на пароходѣ *Фонтанка*; около 11-и ч. утра того же дня, Его Императорское Высочество, на пароходѣ *Александрія* изволилъ прибыть на фрегатъ. Пройдя вдоль фронта команды, построенной на шкафутѣ и обойдя всѣ палубы, приказалъ начать Богослуженіе. Пе-

слѣ непродолжительной но усердной молитвы всеѣхъ присутствовавшихъ, фрегатъ и кормовой его флагъ были окроплены святою водою и вслѣдъ за тѣмъ раздался свистокъ и вызовъ: «всеѣхъ на верхъ сниматься съ якоря.»

Сначала былъ штиль, но когда снялись съ якоря, появились отъ *SO* полоски легкаго вѣтра, что дало возможность фрегату взять ходъ по направленію къ выходу. — Его Высочество простившись съ капитаномъ, офицерами и командою и напомнивъ о важности сохраненія чести нашего флага, изволилъ оставить фрегатъ. По прибытіи Его Высочества на пароходъ, съ фрегата произведенъ салютъ, на который отвѣтствовано сигналомъ. Пройдя кругомъ фрегата, Его Высочество еще разъ привѣтствовалъ уходящихъ и громкое «счастливо оставаться» было отвѣтомъ.

Начавшееся маловѣтріе, опять перешло въ штиль и потому, по предварительному распоряженію, пароходъ *Отважный* взял фрегатъ на буксиръ, и скоро оба вмѣстѣ, виднѣлись лишь на горизонтѣ.

### Списокъ офицеровъ и гардемаринъ:

#### *Капитанъ—Лейтенантъ.*

1-го фл. эк. — — Степанъ Лесовскій (командиръ).

#### *Лейтенанты:*

41-го — — — — Иванъ Бутаковъ  
 31-го — — — — Александръ Пушкинъ  
 1-го — — — — Александръ Можайскій 1-й  
 27-го — — — — Адольфъ Энквистъ  
 1-го — — — — Михайло Берюлевъ  
 Гвард. — — — — Николай Шилингъ 2-й

1-го фл. — — — Князь Александръ Оболенскій.

*Мичманы:*

1-го — — — Тимофей Можайскій 4-й

1-го — — — Давыдъ Ивановъ

1-го — — — Николай Ковалевскій

1-го — — — Максимъ Генингъ

*Поручикъ.*

Корп. Фл. Штур. — Александръ Антипенко

*Подпоручикъ.*

— — — — — Петръ Елкинъ

*Прапорщики:*

— — — — — Дмитрій Кузнецовъ

— — — — — Василій Карандашевъ

— — — — — Григорій Семеновъ 8-й

*Старшій Врачъ.*

10-го фл. эк. — — Францъ Кролевецкій

*Священникъ.*

Алекс. Невской Лавры Василій Маховъ

*Гардемарины:*

Князь Аполонъ Урусовъ

Владиміръ Казинъ

Юрій Свиньинъ

Сергій Михайловъ

Сергій Бутаковъ.



Сверхъ вышеупомянутыхъ лицъ, еще: Императорскаго батаническаго сада, коллежскій секретарь Максимовичъ и Петропавловскаго порта коллежскій регистраторъ Дмитрій Губаревъ. Всѣхъ нижнихъ чиновъ: 377 человекъ, а именно: 28 унт.-офиц., 7 муз., 332 ряд. и 10 нестроевыхъ.

Въ числѣ провожавшихъ фрегатъ, находился адмиралъ Петръ Ивановичъ Рикордъ, который, 46 лѣтъ тому назадъ, на шлюпѣ, носящемъ также имя *Диана*, подъ командою Василя Михайловича Головина отправлялся къ берегамъ Японіи въ званіи старшаго офицера шлюпа.

### Бригъ Аяксъ.

*(Изъ донесенія командира, капитанъ-лейтенанта Ильишиевича отъ 24 сентября изъ Свеаборга).*

Бриги, *Аяксъ* и *Парисъ*, назначенные, для принятія промѣрной партіи, въ Винаву, сентября 9-го вышли изъ Ревеля и отправились по назначенію. Дойдя до параллели Люзерорда они встрѣтили свѣжій *S*, и при большомъ волненіи, на бригъ *Аяксъ* открылась сильная течь (до  $6\frac{1}{2}$  дюйм. въ часъ), увеличившаяся въ ночи на 15-ое число до 19 дюймовъ въ полъ часа. Неимѣя возможности, даже и при непрерывномъ дѣйствіи помпъ, держаться въ морѣ, *Аяксъ* долженъ былъ въ 4 часа утра спуститься въ финской заливъ и въ  $10\frac{1}{2}$  часовъ подойдя къ Грохарѣ, по причинѣ пасмурности съ дождемъ, стать на якорь на глубинѣ 30 сажень. Во время стоянки, прибыль воды доходила до 12 дюйм. въ часъ и волненіемъ на бригъ обломило: утлегарь, бомъ утлегарь и мартинъ гикъ. Сентября 17-го, въ  $4\frac{1}{2}$  часа, при нѣсколько стихнувшемъ вѣтрѣ, бригъ вошелъ на Свеаборгской рейдъ. Напоръ на цѣпь

былъ такъ силенъ, что чугунной клюзъ вдавило въ палубу на 3 дюйма и звѣнья цѣпи легли на бимсъ; а якорь такъ забралъ, что его не могли поднять и должны были выпустить цѣпь.

---

## Практическое плаваніе судовъ черноморскаго флота въ мѣсто 1853 года.

(изъ донесенія генералъ-адъютанта Корнилова отъ 15 августа съ Одесскаго рейда).

Флотъ изъ 14-ти кораблей, 3-хъ фрегатовъ и корвета стоялъ на Севастопольскомъ рейдѣ, въ самомъ точномъ порядкѣ, соответственно данной диспозиціи, снабженный по военному положенію и готовый на всякое предпріятіе.

8-го августа поднялъ я флагъ на кораблѣ *Двенадцать-Апостоловъ*; весь этотъ день былъ данъ кораблямъ для установленія втораго комплекта барказовъ въ рострахъ, недавно только оконченныхъ постройкою при Николаевскомъ адмиралтействѣ, и для другихъ изготавленій къ предполагаемымъ маневрамъ.

9-го осматривалъ установленіе въ рострахъ вторыхъ барказовъ, съ помѣщеніемъ полубарказовъ внутри ихъ. Такимъ образомъ, въ настоящее время, на корабляхъ имѣются средства высадить въ одинъ рейсъ до 500 человекъ въ полномъ вооруженіи. Осматривалъ также задніе битенги и вообще устройство для бросанія якорей съ кормы.

10-го въ 4 часа утра, эскадра подъ моимъ флагомъ, съ присоединеніемъ, для испытанія морскихъ качествъ новыхъ кораблей: *Великій Князь Константинъ* и *Императрица Марія*, снялась съ якоря. До 2-хъ часовъ по полудни было маловѣтріе, и потому построенія начались послѣ 2-хъ часовъ, когда задулъ легкій морской вѣтръ; суда по сигналу построились въ боевой строй на правый галсъ; потомъ велѣно было повернуть

через фордевиндъ послѣдовательно и править по перпендикуляру вѣтра, держась на выпущенныхъ буйкахъ; когда же всѣ составили одну стройную линію, то былъ сдѣланъ сигналъ: «привести въ бейдевиндъ всѣмъ вдругъ,» и въ слѣдъ за нимъ другою: «гнать къ вѣтру»; тѣмъ началась гонка.

11-го утромъ штиль, и потому опять никакихъ маневровъ; надлежало ограничиться общимъ ученьемъ у пушекъ, при чемъ пробовалась быстрота пальбы изъ 68-и фун. орудій, коими вооруженъ нижній декъ корабля *Двѣнадцать-Апостоловъ*, и оказалось, что два орудія, избранныя на удачу, выпалили менѣе чѣмъ въ 3 минуты 6-ть ядеръ; также пробовано было досяганіе ядра 36-и фун. пушко-каронадъ, составляющихъ вооруженіе верхняго дека 3-хъ дечныхъ кораблей; ядро, при возвышеніи 8°, упало въ воду на разстояніи далѣе 1000 саж. Въ 2 часа послѣ полдня задулъ морской вѣтерокъ; эскадра построилась въ двѣ колонны на лѣвый галсъ, судамъ велѣно было держаться на буйкахъ въ разстояніи кабельтова, что продолжалось около 2-хъ часовъ, корабль *Великій Князь Константинъ* былъ за кормою у корабля *Двѣнадцать-Апостоловъ* и постоянно имѣлъ менѣе парусовъ. Корабль *Три-Святителя* шелъ лучше всѣхъ; корабль *Парижъ*, находившійся за кораблемъ *Три-Святителя*, шелъ хуже своего передоваго и корабля *Великій Князь Константинъ*, но лучше корабля *Двѣнадцать-Апостоловъ*; не менѣе того нельзя было довольно налюбоваться группою четырехъ красивыхъ трех-дечныхъ кораблей, которые мало уступая другъ другу своимъ ходомъ, ставили въ затрудненіе двухъ-дечные корабли и фрегаты, составлявшіе хвостъ колоннъ. Уравнявъ интервалы и удостовѣрившись въ сравнительныхъ качествахъ новыхъ кораблей, былъ сдѣланъ сигналъ: «построиться въ боевой строй по навѣтренной колоннѣ», что учинено съ надлежащею быстротою. Предъ захожденіемъ солнца, корабли *Великій Князь Константинъ*, *Императрица Марія* и фрегатъ

*Коварна* по сигналу: «идти по назначенію», отделились от флота и пошли первые два, въ Севастополь, а послѣдній, къ Константинопольскому проливу.

12-го утра былъ штиль; время это употреблено на обнесене канатовъ съ кормы къ запаснымъ якорямъ, но вскорѣ сдѣлался довольно свѣжій вѣтръ отъ *NO*; въ полдень находясь отъ Севастопольскаго рейда къ *SW*, въ  $13\frac{1}{2}$  миляхъ, эскадра взяла курсъ къ Сѣверу съ тѣмъ, чтобы приблизиться къ Севастополю, и въ случаѣ, если вѣтръ пойдетъ къ Сѣверу и потомъ къ Западу, взойти и произвести атаку. Вѣтръ вскорѣ отошелъ къ Сѣверу, тогда было велѣно подвѣтренной колоннѣ быть на вѣтрѣ, такъ какъ по диспозиціи ей слѣдовало атаковать корабли Севастопольскаго отряда съ лѣвой стороны, а яхта *Орианда* была послана къ командиру Севастопольскаго порта предупредить его, что атакующая эскадра располагаетъ войти на рейдъ, если только произойдетъ ожидаемая благопріятная перемѣна вѣтра. Въ 2 часа вѣтръ вдругъ перемѣнился, и съ тою же свѣжестію задулъ отъ *SW*. Сохраняя диспозицію къ атакѣ, эскадра легла правымъ галсомъ ниже маяка, а открывъ корабли на рейдѣ, по сигналу съ пушкою, легла въ дрейфъ для спуска гребныхъ судовъ съ ростръ, и утвержденія на внутреннихъ ундеръ-лисель-выстрѣлахъ. Менѣе чѣмъ въ 20', суда въ числѣ двухъ барказовъ и двухъ полубарказовъ были спущены съ каждаго корабля, и тогда сдѣланы одинъ за другимъ сигналы: «Сняться съ дрейфа.» — «Поставить все паруса, какіе можно нести не вредя рангоуту.» — «Атаковать непріятеля.» «Сдѣлать по три выстрѣла изъ орудій, начиная по второй пушкѣ адмиральскаго корабля.» — При входѣ, колонны и корабли были между собою въ разстояніи 100 саж., ведя шлюпки съ полвымъ числомъ гребцовъ на внутреннихъ ундеръ-лисель-выстрѣлахъ; у входа вѣтръ началъ стихать и потому на кораблѣ *Двенадцать-Апостоловъ* стояли лисели и вообще все тѣ

паруса, которые могли приносить пользу. Вскорѣ батареи начали палить. По распоряженію артиллерійскаго начальства, при пушкахъ въ укрѣпленіяхъ не только былъ гарнизонъ, но и всѣ береговыя команды морскаго вѣдомства, по росписаніямъ, составленнымъ для обороны порта; на каждую батарею отпущено по 5-ти картузовъ и кромѣ того комендорамъ орудій предоставлено было палить вспышками. Пройдя Павловскую и № 4-ю батареи, были отданы гребныя суда, которыя и погребли къ берегу, отъ правой колонны, подъ прикрытіемъ парохода *Владимиръ*, отъ лѣвой—парохода *Грозный*; въ то же время былъ поднятъ сигналъ: «поставить непріятели въ два огня»; корабль *Двенадцать-Апостоловъ*, пройдя третій корабль отряда контръ-адмирала Панфилова, бросилъ съ кормы якорь и остановился противъ четвертаго, въ разстояніи пистолетнаго выстрѣла, открылъ огонь, что было сигналомъ общей атаки. Прочіе изъ атакующихъ кораблей, каждый, приходя на свою позицію, бросали также якоря съ кормы, и останавливались противъ своихъ противниковъ, стараясь, вмѣстѣ съ тѣмъ, сколько можно, не подвергаться выстрѣламъ кораблей своего отряда, а фрегаты заняли свои позиціи противъ затыльныхъ орудій Павловской и № 4-й батарей. Во время палбы, корабли *Варна* и *Селафилъ*, отряда контръ-адмирала Панфилова, не знятые атакующими, поворотились своими батареями поперегъ бухты, одинъ противъ правой колонны, другой противъ лѣвой, и тѣмъ довершили маневръ.

Спускъ гребныхъ судовъ съ ростръ предъ входомъ, и потомъ проводка ихъ между крѣпостей внутри колоннъ, и следовательно прикрытыми отъ крѣпостныхъ выстрѣловъ, и наконецъ установленіе кораблей на позицію, бросая якорь съ кормы, составляли главный предметъ предпринятаго маневра.

Новые корабли *Великій Князь Константинъ* и *Императрица Марія*, изъ наблюденій сдѣланныхъ на другой день,

когда вѣтръ былъ ровный, оказали самыя удовлетворительныя качества.

Пароходъ-фрегатъ *Владимиръ*, бывшій при эскадрѣ, такъ хорошо держался подъ парусами безъ всякаго пособія паровъ, что я счелъ возможнымъ назначить его репетиционнымъ.

Окончивъ маневры, я на другой же день оставилъ Севастополь и сдалъ флотъ въ веденіе старшаго на рейдѣ флагмана, контръ-адмирала Новосильскаго; новымъ же кораблямъ *Великій Князь Константинъ* и *Императрица Марія* приказалъ выдти въ крейсерство къ Херсонескому маяку, подъ флагомъ контръ-адмирала Панфилова, для практическаго плаванія.



## Плаваніе судовъ камчатской флотиліи.

(Изъ донесеній камчатскаго военнаго губернатора отъ 1-го апрѣля и 16-го мая).

### Корветъ Оливуца.

Изготовился къ выходу въ море, подвѣялъ флагъ и вышелъ на рейдъ Авачинской губы 24-го марта 1853 г. 31-го марта, по очищеніи выхода Авачинской губы отъ льда, корветъ вышелъ въ море; 24-го апрѣля прибылъ благополучно въ портъ Гоноруро, находящійся на островѣ Оагу.

Экипажъ корвета состоитъ изъ командира, капитанъ-лейтенанта Назимова, лейтенантовъ: Князя МаксUTOва, Полузктова, Попова, мичмана Овелякина, прапорщика корпуса флотскихъ штурмановъ Баранкевича, штабъ-лекаря Шудкаго, и 155-и нижнихъ чиновъ.

### Транспортъ Иртышъ.

Назначенъ въ распоряженіе г. капитана 1-го ранга Невельскаго и начальника Аянскаго порта, г. капитанъ-лейтенанта

Кашеварова, и долженъ отправиться по назначенію 24-го мая. Экипажъ транспорта состоитъ изъ командира, лейтенанта Гаврилова, лейтенанта Рудиновскаго, подпоручика корпуса флотскихъ штурмановъ Чудинова 1-го, и 40-а нижнихъ чиновъ.

### Транспортъ Байкаль.

Назначенъ въ распоряженіе г. капитана 1-го ранга Невельскаго и начальника Аянскаго порта, г. капитанъ лейтенанта Кашеварова, и долженъ отправиться по назначенію тогоже 24-го мая. Экипажъ транспорта состоитъ изъ командира, корпуса флотскихъ штурмановъ, подпоручика Семенова и 30-и нижнихъ чиновъ.

### Транспортъ Двина.

По прибытіи будетъ отправленъ въ плаваніе въ Аянъ къ 10-му августу. Для сего транспорта предназначены команда: командиръ, капитанъ лейтенантъ Васильевъ, корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикъ Кошелевъ, прапорщикъ Прижимовъ, и нижнихъ чиновъ сколько потребуется.

### Военный тендеръ Камчадалъ.

Отправился въ Гижигу для отвоза слѣдующихъ туда разныхъ припасовъ и довольствія, тамъ находящихся жителей и казаковъ. Экипажъ состоитъ изъ командира, корпуса флотскихъ штурмановъ, подпоручика Чудинова 2-го, и 16-и нижнихъ чиновъ.

### Ботъ Кадьякъ.

Зимовалъ въ Тигиль и ожидается въ навигацію нынѣшняго лѣта въ Петропавловскій портъ; ботъ сей еще не бывавшій въ

Петропавловскомъ портѣ, по прибытіи, подвергнуть будетъ должному перевооруженію и исправленію, а потому въ настоящее время не предстоитъ возможности сказать положительно, будетъ ли онъ имѣть плаваніе въ нынѣшнемъ лѣтѣ и куда именно. Экипажъ его состоитъ изъ командира, корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручика Шарыпова, и 13-ти нижнихъ чиновъ.

### Ботъ № 1-й.

Отправился въ Тигиль для отвоза туда разнаго груза и для сдѣланія по берегамъ, отъ устья Авачинской губы до Тигиля, описи всѣмъ тѣмъ мѣстамъ, которыя могутъ почитаться безопасными для укрытія ботовъ, во время сильныхъ вѣтровъ. Экипажъ бота состоитъ изъ командира, корпуса флотскихъ штурмановъ кондуктора Большунина, и 7-и нижнихъ чиновъ.

### Шкуна Анадырь.

Построена въ Нижнекамчатскѣ, корпуса корабельныхъ инженеровъ, подпоручикомъ Гезехусомъ, но неизвѣстно еще, слушена ли на воду; по послѣднимъ же извѣстіямъ, она должна прибыть въ Петропавловскій портъ въ нынѣшнее лѣто, и по прибытіи въ портъ, имѣетъ быть приступлено къ окончательной обдѣлкѣ оной, и снабженію по доставленіи матеріаловъ на тр. *Двина* изъ Кронштадта, и потомъ, если время года позволитъ, будетъ отправлена въ плаваніе въ Нижнекамчатскъ за лѣсомъ. Командиромъ шкуны назначенъ мичманъ Маневскій; команды 41 нижнихъ чиновъ.

---



## О свалкѣ фрегата *Коварна* съ корветомъ *Калипсо*.

Кому изъ мореплавателей неизвѣстно сколь важны въ морѣ осмотрительность, и сколь вредна самонадѣянность. Часто пренебреженіе, по видимому незначительный предосторожности, влечетъ къ гибельнымъ послѣдствіямъ.

Вотъ примѣръ подобнаго случая:

Черноморская вторая практическая эскадра 24-го іюля 1852 года въ 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часовъ утра снялась съ одесскаго рейда и лавировала по способности. День былъ ясный и вѣтръ *S* умѣренный. Бывшій въ составѣ эскадры фрегатъ *Каварна* шелъ по три узла въ бейдевиндъ на *R S O t O* и, обогнавъ съ подвѣтра корветъ *Калипсо* кабельтова на два, началъ поворачивать оверъ-штагъ на лѣвый галсъ, по случаю уменьшившейся глубины и близости банки, около трехъ миль отъ нея, на глубинѣ 12-и саж., не давъ корвету знать, чтобъ поворотилъ съ нимъ вмѣстѣ. Въ то же время корветъ *Калипсо*, бывшій до поворота фрегата вѣсколько на вѣтрѣ, подойдя подъ самый носъ фрегата и не обративъ вниманія на неокончаніе еще начатаго имъ поворота, поворотилъ также оверъ-штагъ на лѣвый галсъ, вѣроятно надѣясь отойти отъ фрегата, но вмѣсто того навалилъ на него. И хотя при самомъ сближеніи судовъ сихъ, тотчасъ же на фрегатѣ положены были всѣ паруса на стеньгу, а на корветѣ отданы кливеръ-шкоты и руль положиенъ лѣво на бортъ, но за вѣтъмъ тѣмъ оба судна понесли поврежденія: на фрегатѣ сломанъ утлегарь, а на корветѣ порваны три фокъ-ванты и раздавленъ ялъ. Свалка эта очевидно показываетъ, что корветъ не наблюдалъ за фрегатомъ и не сообразовался съ его движніемъ, а фрегатъ не предупредилъ и не потребовалъ отъ него благовременной осторожности.

Такая обоюдная неосмотрительность командировъ означенныхъ

судовъ, навлекла на нихъ отвѣтственность за столь странную свалку и подвергла взысканію за понесенныя поврежденія.

О стрѣльбѣ ядрами въ цѣль, произведенной съ судовъ 2-й Дивизіи 28-го іюля въ присутствіи Государя Императора.

Команды Балтійскаго флота, въ послѣднее время сдѣлали большіе успѣхи въ артиллерійскомъ дѣлѣ и плоды постоянныхъ и основательныхъ ученій, весьма явно обнаружались при произведенной 28-го числа прошедшаго іюля съ судовъ 2-й Дивизіи въ Высочайшемъ присутствіи пальбѣ въ цѣль.

2-я Дивизія была расположена въ линіи на якорѣ на большомъ Кронштадтскомъ рейдѣ и отъ *O* къ *W* въ слѣдующемъ порядкѣ: *Эмгейтенъ*, *Ингерманландъ*, *Императрица Александра*, *Память Азова*, *Сысой-Великій*, *Св. Георгій Побѣдоносецъ*, *Вилагошъ*, *Кульмъ*, *Не тронь-Меня*, *Андрей* и учебный артиллерійскій фрегатъ *Амфитрида*. — Протаву каждаго корабля, по направленію къ *St W*, въ разстояніи 4-хъ кабельтовыхъ, было поставлено по щиту и опредѣлено произвести по три выстрѣла изъ каждаго орудія одного борта.

Щиты длмною 25 футъ и высотой 15 футъ, были выкрашены на подобіе фрегатскаго борта съ назначенными на каждомъ изъ нихъ: бѣлою полосою и пушечными портами. Приложенная здѣсь таблица показываетъ какъ число выстрѣловъ, сдѣванныхъ съ каждаго корабля, такъ и число пробоинъ въ каждомъ щитѣ:

Имена кораблей	число выстрѣловъ	число про- боинъ.
74 пуш. корабль <i>Ингерманландъ</i>	102.	24.
84 — — <i>Импер. Александра</i>	71.	20.

74	пуш. кор.	<i>Память Азова</i>	99.	12.
74	— —	<i>Сысой Великій</i>	105.	23.
110	—	<i>Св. Георгій Побѣдоносецъ</i>	78.	18.
74	— —	<i>Вилагошъ.</i>	86.	25.
74	— —	<i>Кульмъ</i>	51.	18.
84	— —	<i>Не тронь-Меня</i>	62.	23.
84	— —	<i>Андрей</i>	52.	18.
84	— —	<i>Эмгейтенъ</i>	126.	31.
44	— фр.	<i>Амфитрида</i>	40.	21.

Государь Императоръ въ сопровожденіи Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, слѣдую изъ Петергофа на пароходъ *Александрія*, подойдя къ кораблю *Эмгейтенъ*, общимъ сигналомъ изволилъ приказать «начать стрѣльбу!», продолжая идти подъ малымъ ходомъ вдоль линіи по сѣверную сторону кораблей; когда прошелъ фрегатъ *Амфитрида*, повелѣлъ прекратить огонь, продолжавшійся всего около 20-ти минутъ.

Прекрасная погода, не благопріятствовала однакожъ въ тотъ день ученію; по причинѣ совершеннаго безвѣтрія, послѣ первыхъ выстрѣловъ, щиты покрылись густымъ дымомъ, что не мало препятствовало успѣшному прицѣливанію и почему корабли не успѣли сдѣлать полнаго числа назначенныхъ выстрѣловъ.

За всѣмъ тѣмъ, когда Государь Императоръ, обогнувъ фрегатъ *Амфитрида*, пошелъ по линіи щитовъ, оказалось что они были испещрены пробоями, число коихъ въ соразмѣрности сдѣланныхъ выстрѣловъ было такъ велико, что Его Величество остался совершенно доволенъ стрѣльбой.

Въ особенности замѣчательна мѣткость пальбы съ учебнаго фрегата *Амфитрида*, гдѣ изъ 40 вѣстрѣловъ попало въ цѣль 21. 9-го сев. 1853-го г.

Контръ-адмиралъ Истоминаъ.

## Испытаніе нижнихъ чиновъ, готовящихся въ комендоры.

(Изъ донесенія комитета подъ предѣдательствомъ В. А. Замыцкаго отъ 12 сентября 1853 года—пзъ Ревеля.)

По волѣ Его Императорскаго Высочества, Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, учрежденный комитетъ подъ предѣдательствомъ вице-адмирала Замыцкаго и членовъ: Капитановъ 1-го ранга Александровскаго и Котельникова, адъютанта Его Высочества, капитанъ-лейтенанта Голлицына и корпуса морской артиллеріи подполковника Розинскаго для испытанія на фрегатѣ *Амфитрита* матросовъ, готовящихся въ комендоры; 6-го сентября отправился на пароходѣ-фрегатѣ *Рюрикъ* въ Ревельскій портъ.

8-го сентября по прибытіи комитета на фрегатъ стоявшій на якорѣ близъ О-ва Малый Карлосъ началось испытаніе матросовъ въ 9 ч. утра и продолжалось до 3-хъ пополудни.

Примѣрное и съ пальбою ученіе у орудій, какъ обыкновенное, такъ и гандшпужное, было выполнено прислугою съ весьма удовлетворительнымъ знаніемъ дѣла и ловкостію. У орудій, на удачу выбранныхъ; переменѣно переднее колесо и сдѣланъ выстрѣлъ въ 2 минуты; перемененъ бркъ и сдѣланъ выстрѣлъ въ  $2\frac{1}{2}$  минуты; перемененъ станокъ въ 3 м., орудіе разкрьшено, заряжено и сдѣланъ прицѣльный выстрѣлъ въ  $3\frac{1}{2}$  минуты. Въ ретирадный портъ перевезено 24-хъ фунт. орудіе, въ 5 мин. и обратно поставлено на старое мѣсто и сдѣланъ выстрѣлъ съ ядромъ въ  $5\frac{1}{4}$  минутъ. Пзъ  $1\frac{1}{2}$  пуд. бомбовой пушки сдѣлано три прицѣльныхъ выстрѣла въ  $4\frac{3}{4}$  минуты и всѣ ядра попали въ щитъ.

10 сентября въ 11 ч. утра съ парохода *Смѣлый*, сигналомъ, отъ комитета велѣно фрегату *Амфитрита* сняться съ

якоря, вступить подъ паруса и начать пальбу въ цѣль, ядрами. Пальба продолжалась до 1-го часа пополудни, а потомъ до 2-хъ часовъ изустный экзаменъ.

Комитетъ, окончивъ подробное испытаніе и остался совершенно доволенъ, какъ приемами и прицѣльною стрѣльбою нижнихъ чиновъ, такъ и отчетливыми ихъ отвѣтами на различные вопросы до комендора относящіеся, а равно и достаточнымъ знаніемъ для обученія Артиллерійскому дѣлу на другихъ судахъ.

При семъ прилагаются двѣ таблицы, показывающія число слѣданныхъ выстрѣловъ съ прицѣлами Миллера и число пробинъ въ щитѣ, имѣющемъ 5 сажень длины и 3 саж. 3 фута высоты, выкрашеннымъ на подобіе борта 84 п. корабля и поставленномъ на О-вѣ Малый Карлосъ:

## 1.

## (Стоя на якорѣ 8 сентября).

Число выстр.	Число пробинъ въ щитѣ.	Разстояніе отъ щита въ саж. 6 ф. мѣръ.	Вѣтръ.	Состояніе Термометра.
61.	41.	386.	S умѣренный, облачно.	+ 7 $\frac{1}{2}$ <sup>0</sup> Реом.

## 2.

(Находясь подъ парусами 10 сентября).

Галсы.	Число выстрѣ- ловъ.	Число пробинъ въ щитѣ.	Разстояніе отъ щита въ саже- няхъ 6 фу- товой мѣ- ры.	Число уз- ловъ хо- да.	Число градусовъ крена.	Вѣтръ.	Состоя- ніе Тер- момет- ра.
1.	30.	19.	450.	$2\frac{1}{2}$ .	4.	WNW	+ 80 Реом.
2.	27.	18.	600.	3.	$4\frac{1}{2}$ .	умѣ-	
3.	29.	21.	500.	$2\frac{1}{2}$ .	4.	ренъ-	
4.	19.	10.	700.	3.	$1\frac{1}{2}$ .	ный,	
5.	7.	3.	725.	3.	2.	ясно.	

Опыты на пароходѣ-фрегатѣ *Смѣлый*.

(Изъ донесенія комитета подъ предѣтельствомъ Вице-Адмирала Замыцкаго).

Комитету, учрежденному для испытанія нижнихъ чиновъ фрегата *Амфитрита*, поручено также подвергнуть испытанію дѣйствіе постановленныхъ вмѣсто одной, двухъ бомбовыхъ пушекъ на кормѣ парохода-фрегата *Смѣлый*.

Обозрѣвъ все дѣйствія надъ орудіями, комитетъ полагаетъ, что постановка двухъ орудій вмѣсто одного вообще на все большіе пароходы не можетъ представлять никакихъ затрудненій, и въ военное время принесетъ большую пользу.

## Высадка войскъ на восточный берегъ и перевозъ изъ Одессы къ Севастополю.

Славный совершили подвигъ наши Черноморскіе моряки! 16,000 войска, съ двумя при нихъ баттареями, и всѣми принадлежащими имъ снарядами, съ 827 лошадыми, въ полной походной аммуниціи, съ 10-ю дневнымъ при себѣ продовольствіемъ и съ запасами провіанта еще на двадцать дней, въ теченіи одной недѣли (17 — 24 Сентября), перевезены и высажены, изъ Севастополя на восточный берегъ Чернаго моря, съ полнымъ успѣхомъ, безъ всякихъ потерь и безъ малѣйшихъ помѣшательствъ. Въ это же самое время, съ продолженіемъ по 2-е Октября, въ два рейса совершена столь же успѣшная перевозка 8,000 войска изъ Одессы къ Севастополю.

Черноморскимъ флотомъ командовалъ Вице-Адмиралъ Нахмевъ, имѣвшій свой флагъ на кораблѣ *Константинъ*. Флотъ этотъ стоявшій на Севастопольскомъ рейдѣ, состоялъ изъ слѣдующихъ судовъ: 14 кораблей (120 пуш. *Двадцать Апостоловъ*, *Великій Князь Константинъ*, *Парижъ*, *Три Святителя*, 84 п. *Императрица Марія*, *Храбрый*, *Чесма*, *Святославъ*, *Ростиславъ*, *Ягудимъ*, *Варна*, *Гавриилъ*, *Селафайлъ* и *Уриилъ*), 4 фрегата (54 п. *Сизополь* и *Кулевча*; 44 пуш. *Кагулъ* и *Флора*), 2 корвета (*Андромаха* и *Калипсо*), 7 пароходовъ (400 силъ *Владимиръ*, 260 силъ *Одесса*, *Эльборусъ*, *Бессарабія*, 120 силъ *Грозный* и *Молодецъ*, 44 силъ *Аргонавтъ*) и 11 транспортовъ: въ 750 тонъ *Березань*, въ 650 тонъ *Днѣпръ*, *Балаклава*, *Днѣстръ*, *Дунай* и *Ріонъ*; въ 350 тонъ *Гагра*, *Прутъ* и *Килія*; въ 250 тон. *Бугъ* и *Цемесъ*.)

Высочайшее повелѣніе объ отправленіи на Кавказскій бе-

регъ 13-й пѣхотной дивизіи съ двумя легкими баттареями 13-й Артиллерійской бригады получено въ Севастополь 13-го Сентября. Въ слѣдующее же утро, 14-го былъ нагруженъ обозъ на суда, а съ вечера 15-го и утромъ 16-го посажены, между тѣмъ подходившія войска, размѣщены артиллерія и лошади. Все это поставлено на 12 кораблей, 2 фрегата 2 корвета, 7 пароходовъ и 11 транспортовъ; остальные два корабля (*Селафанъ* и *Уриль*) и два фрегата (*Флора* и *Кулевчи*), должны были идти въ Одессу, за войсками, определенными къ перевозу въ Севастополь. — Утромъ 17-го, было назначено отправленіе флота.

Вся посадка войскъ и нагрузка тяжестей производилась въ присутствіи Его Свѣтлости Князя А. С. Меншикова. Избраніе мѣста высадки и передачи везенныхъ войскъ Кавказскому корпусу была ввѣрена Генералъ Адъютанту В. А. Корнилову, имѣвшему присутствіе на пароходѣ *Владимиръ*. Начальникъ 13 пѣхотной дивизіи, Генералъ Лейтенантъ А. А. Обручевъ находился на пароходѣ *Молодецъ*.

Съ вечера 16-го установился свѣжій иротивный югозападный вѣтръ; погода была мрачная, шелъ дождь и гремѣлъ громъ. Нетерпѣливо, съ сомнѣніемъ и надеждою ожидали наступающаго утра, посаженные на суда войска и принявшіе ихъ моряки.

Съ разсвѣтомъ 17-го небо очистилось и вѣтръ перемѣнился въ способный, сѣверный; но было еще очень свѣжо. Первыми снялись и пошли въ море, транспорты буксирюемые пароходами, отрядъ состоявшій подъ флагомъ контръ адмирала Н. Г. Вульфа. За ними послѣдовалъ и весь корабельный флотъ назначенный къ Кавказскому берегу и въ Одессу.

Встрѣченные при выходѣ довольно сильною зыбью съ югозапада, и имѣя довольно свѣжій вѣтеръ, заставившій корабли взять по одному рифу у марселей, оба отряда Кавказской эскадры, пароходно-парусной и корабельный, слѣдовали въ нѣкото-



ромъ отдаленіи одинъ отъ другаго. Около полудни стало стихать и къ вечеру отряды совсѣмъ разлучились.

Мѣстомъ высадки былъ избранъ Сухумъ-кале, удобнѣйшій по нѣкоторой его закрытости, для стоянія мелкихъ судовъ, не представляющій однакоже, тѣхъ же выгодъ, для судовъ большихъ ранговъ; по этому, по прибытіи сюда, въ Сухумъ-кале, генералъ адъютанта Корнилова, рѣшено имъ, произведя выгрузку въ Сухумъ всего, привезеннаго пароходами и транспортами, немедленно послать пароходы на встрѣчу идущаго паруснаго флота для вспомошествованія ему, къ слѣдованію въ другое избранное мѣсто высадки, Анакрію, лежащую близко Редуть-кале.

Анакрія, какъ и весь этотъ берегъ между Сухума и Редута (признаваемого также неудобнымъ для высадки по быстротѣ теченія рѣки Хопи и засыпямъ лежащаго предъ устьями ея бара), совершенно открыта всему волненію и силѣ, восточной половины, вѣтровъ Чернаго моря; но имѣетъ глубину умѣренную для большихъ судовъ, близко берега, хотя и обрывистую, съ хорошимъ илистымъ грунтомъ. Близость ея къ Редуту, съ котораго идетъ дорога въ г. Тифлисъ; великое неудобство переправъ по всему протяженію моря сюда отъ Сухума; наконецъ, рѣшительный недостатокъ другихъ, способнѣйшихъ пристаней по всему этому протяженію (лучшія, по видимому, рѣка Кадоръ имѣетъ большіе разливы, а мысъ Искурія густо обросъ кругомъ лѣсомъ), обусловливали необходимость предпочтенія настоящаго мѣста для высадки предъ всѣми другими предполагавшимися прежде. Для успѣха, нужны были: благопріятная погода и быстрота.

Во время плаванія пароходовъ фрегатовъ, 18-го былъ умѣренный вѣтеръ, а ночью на 19-е и 19-го тихій. Въ часъ по полудни 19-го пароходъ *Владимиръ* имѣвшій на буксирѣ транспортъ *Pionъ*, брося якорь на Сухумскомъ рейдѣ и немедлен-

но приступилъ къ выгрузкѣ. Въ то же время стали подходить другіе пароходы и транспорты, также немедленно по прибытіи производившіе выгрузку, которая и была совершенно окончена, къ утру 21-го. Высажено всего привезеннаго 562 лошади съ находящимися при нихъ 1500 людей. Транспорты, по мѣрѣ выгрузки съ нихъ были немедленно отправляемы обратно въ Севастополь. Два мелкія судна (бригъ *Птоломей* и тендеръ *Скорый*) посланы вдоль Абхазскаго берега, для предупрежденія Вице Адмирала Нахимова о мѣстѣ назначенномъ для высадки; а на другой день 22 отправился на встрѣчу флота Генералъ Адъютантъ Коршиловъ съ пароходами *Владимиръ*, *Бессарабія* и *Одесса*.

Вся эта выгрузка, производилась только при помощи пароходныхъ лодокъ.

Корабельный флотъ замедленный тихимъ вѣтромъ, былъ встрѣченъ вышедшими къ нему пароходами, на высотѣ Пицунды и немедленно взятые на буксиръ имъ три корабля, въ слѣдующее же утро, 23-го приведены къ мѣсту высадки Анакрія и возвратившись опять ко флоту съ присоединеніемъ еще парохода *Эльборусъ*. Между тѣмъ попутный вѣтеръ способствовалъ хорошему ходакамъ подходить къ якорному мѣсту помощію парусовъ, и на разсвѣтѣ 24-го весь парусный флотъ былъ на рейдѣ и къ 4 часамъ пополудни совершена вся высадка. Высажено всего привезеннаго на этомъ отрядѣ 16000 войска съ двумя баттареями, колесными обозами и 262 лошадьми. Освободившійся, отъ своего груза, флотъ немедленно возвратился въ Севастополь. Въ Севастополѣ онъ встрѣтилъ суда пришедшія изъ Одессы съ частію перевозимыхъ ими войскъ и отправлявшіяся за остальными. Вся эта операція окончена 2-го Октября.

Лѣтопись всѣхъ флотовъ новѣйшаго времени не представляетъ ни одного, столько обширнаго, особенно принимая въ

соображеніе большое число лошадей, столько совершеннаго во всѣхъ подробностяхъ, сопряженнаго съ такими опасностями, такъ хорошо удавшася, примѣра высадки. Всякій хоть сколько нибудь знакомый съ дѣломъ, пойметъ и оцѣнить по достоинству этотъ прекрасный подвигъ нашихъ моряковъ, это торжество морскаго искусства, свидѣтельствующее распорядительность, подчиненность, рвеніе, силу и мужество — дающее вѣрное ручательство за будущіе успѣхи, въ такъ называемыхъ дѣйствительныхъ дѣлахъ, въ сущности столько же дѣйствительныхъ какъ и настоящій — подвигъ, по совѣсти говоря, стоющій доброй побѣды!

*Счастіе!* — скажутъ наши пріатели враги. *Счастіе!* повторяемъ и мы съ Христіанскимъ смиреніемъ, припоминая однакожь извѣстное выраженіе Суворова: «сегодня счастіе, завтра счастіе, помидуй Богъ, надобножь сколько нибудь и ума».

Николаевъ 3-го Октября 1853.

**А. Л. Соколовъ.**

## ДѢЛО ПРИ ПСАКЧИ.

11-го сего Октября, по распоряженію Генераль-Адъютанта Лидерса, отрядъ Дунайской гребной флотиліи изъ 8 канонирскихъ лодокъ, буксируемыхъ пароходами *Прутъ* и *Ординарецъ* отправился отъ острова Чаталъ, близъ Измаила, въ Галаць, для охраненія нашихъ границъ по верховью Дуная.

Отрядъ былъ порученъ Командиру 2-го баталіона гребной флотиліи, Капитану 2 ранга Варпаховскому. Пароходомъ *Прутъ* командовалъ Лейтенантъ Языковъ; а пароходомъ *Ординарецъ* Лейтенантъ Барковскій. На *Прутъ* находились сверхъ того со-

стоящій по особымъ порученіямъ при Генераль Адъютантъ Князь Горчаковъ, Лейтенантъ Грече 1-й и присланный отъ Его Свѣтлости Начальника Главнаго Морскаго Штаба Е. И. В. Лейтенантъ Повало-Швейковскій.

Вмѣстѣ съ отрядомъ, по лѣвому берегу Дуная, и на одной съ нимъ высотѣ, шелъ батальонъ пѣхоты, съ нѣсколькими полевыми орудіями, для подавія помощи, въ случаѣ надобности, пароходамъ, которые непріятельскими выстрѣлами могли быть поставлены въ невозможность продолжать плаваніе подъ парами вверхъ по Дунаю.

Пароходы были вооружены: *Прутъ* четырью 36-ти фунтовыми пушко-карронадами, *Ординарецъ* четырью 3-хъ фунтовыми пушками. На каждой канонирской лодкѣ было по три орудія 24-хъ фунтоваго калибра и по четыре фалконета 3-хъ фунтовыхъ. Комплектъ людей на каждой лодкѣ состоялъ изъ 20 матросъ 5-го ластоваго экипажа и 40 рядовыхъ изъ 14-й пѣхотной дивизіи.

Въ 5 часовъ утра, пароходы, расположивъ канонирскія лодки вдоль своихъ бортовъ, для защиты машины отъ выстрѣловъ, — *Прутъ* по двѣ на каждой сторонѣ, а *Ординарецъ* по одной, и имѣя каждый по одной лодкѣ за кормой на буксирѣ, — снялись съ якоря и пошли вверхъ противъ теченія, имѣя ходу до двухъ съ половиною узловъ.

Въ 8 часовъ утра, когда пароходы съ лодками стали подходить къ Турецкимъ укрѣпленіямъ Исакче (расположеннымъ противъ бывшей въ 1828 году переправы у Сатунова), съ этихъ укрѣпленій было брошено нѣсколько бомбъ и въ слѣдъ за тѣмъ съ верхняго укрѣпленія сдѣлано нѣсколько выстрѣловъ ядрами по передовому пароходу *Прутъ*.

Принявъ это за начало непріязненныхъ дѣйствій со стороны Турокъ, Капитанъ Варпаховскій приказалъ отвѣчать изъ всѣхъ могущихъ дѣйствовать орудій канонирскихъ лодокъ и пароходовъ,

— Вскорѣ Турецкимъ ядромъ убитъ храбрый начальникъ отряда, стоявшій въ это время впереди кожуха. — Дѣйствіе Турецкихъ батарей по большей части было ядрами и картечью. Бомбъ хотя было брошено много, но онѣ не причиняли большого вреда. Граната, упавъ на пароходъ *Ординарецъ*, взорвалась надъ крѣйтъ-камерой; двѣ другія, попали въ канонирскую лодку, находившуюся у борта того же парохода, для закрытія его машины. Взорванныя въ носовой части лодки, разрушили палубу подъ орудіями, чѣмъ прекратилось дѣйствіе послѣднихъ.

Турки направляли свои выстрѣлы преимущественно противъ пароходныхъ машинъ, и потому среднія части пароходовъ, какъ то: кожухи, кожуховыя каюты, трубы дымовыя и паровыя были во многихъ мѣстахъ пробиты ядрами и картечью.

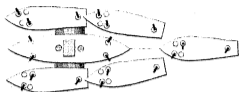
Калибръ Турецкихъ орудій по найденнымъ снарядамъ, состоялъ изъ пушекъ 12-ти, 6-ти, и 3-хъ фунтоваго калибра. Мортиры были 2-хъ пудовыя. Всѣхъ орудій въ Турецкихъ укрѣпленіяхъ насчитано до 25-ти, и 3-mortиры.

Подходя къ траверсу укрѣпленій, дымъ отъ нашихъ выстрѣловъ несло вѣтромъ прямо на нихъ, что затрудняло мѣткость прицѣливанія. Не смотря на то, однакоже, въ верхнемъ укрѣпленіи, нашими выстрѣлами сбито три орудія, которыя вскорѣ замѣнены другими.

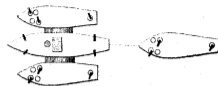
Въ намѣреній наказать Турокъ за непріязненныя дѣйствія, отрядъ сталъ стрѣлять картечью и ядрами по лагерю, расположенному по скату горы, ниже верхняго укрѣпленія, и бросалъ гранаты въ городъ Исакче. Въ скоромъ времени въ городѣ показался пожаръ, который такъ успился, что къ концу дѣла большая часть его была объята пламенемъ. Лагерь почти истребленъ и войска изъ него разбѣжались толпами.

Дѣйствіе нашей артиллеріи продолжалось почти до города Ренни, сбивая на пути Турецкіе пикеты и кордоны. Отрядъ

ПЛАНЪ Р. ДУНАЯ отъ Г. ИЗМАИЛА до РЕННИ.



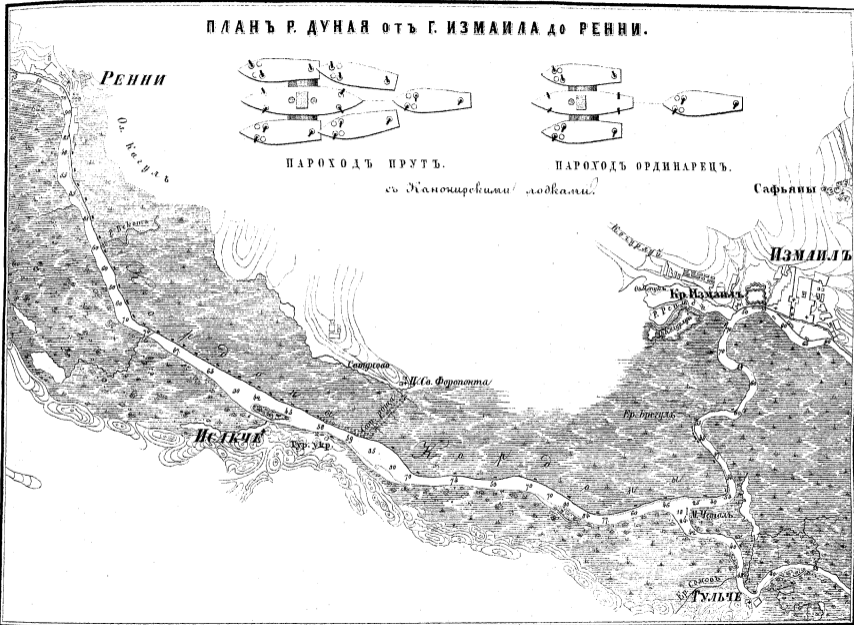
ПАРОХОДЪ ПРУТЬ.



ПАРОХОДЪ ОРДИНАРЕЦЪ.

съ Канонерскими лодками.

Сафьяны



находился подъ непрерывнымъ огнемъ Турецкихъ батарей около полутора часа.

Потеря наша убитыми заключается въ храброе Капитанъ 2-го ранга Варшаховскомъ и 6-ти нижнихъ чинахъ; раненыхъ нижнихъ чиновъ 46 человекъ.

Государь Императоръ, получивъ объ этомъ дѣлѣ донесеніе Князя Меншикова, пожаловалъ привезшаго оное, Лейтенанта Повало-Швейковскаго въ Капитанъ Лейтенанты, а нижнимъ чинамъ, въ этомъ дѣлѣ находившимся, 12 знаковъ отличія военнаго ордена и по 1 рублю серебромъ на человека.

---





## ЧАСТЬ НЕОФИЦИАЛЬНАЯ.

---

### БАЙЛЬИ ДЕ СЮФФРЕНЪ.\*

Сраженіе при мысъ Ла Гогъ, нанесло французскому флоту рѣшительный ударъ. Правда, Людовикъ XIV, своею мощною волею, такъ сказать, создалъ новыя эскадры, и французскій флагъ, нѣкоторое время еще съ честью развѣвался на моряхъ Европы и Америки; но это было послѣднее успіе, за которымъ послѣдовала предсмертная агонія. Кольберъ и Сэнъблэ уже покоились въ могилѣ, и мѣсто ихъ заняли Поншартрены, жалкіе дѣятели, не имѣвшіе ни геніяльности Кольбера, ни энергіи Сэнъблэ. Сооруженіе новыхъ кораблей, снаряженіе эскадръ, разстроили финансы, истощили все запасы, собранныя въ адмиралтействахъ, и никакія мѣры не были приняты, чтобы помочь горю. Наконецъ, для поправленія финансовъ, начали посылать для каперства военныя суда, или отдавать суда эти въ распо-

---

\* Эта статья извлечена изъ сочиненія г-на Кюно: *Histoire du Bailli de Suffren*, и только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ пополнена матеріалами, взятыми изъ слѣдующихъ сочиненій: *Louis XV et la société du XVIII-e siècle*, par Capefigue; *Louis XVI*, par Capefigue; *Biographie maritime*, par M. Hennequin; *les marins illustrés*, par L. Guerrin; и энциклопедическаго лексикона.

Байльи (*Bailli*), такъ въ мальтійскомъ орденѣ назывались главные начальники, совѣтники и командоры.

Въ этой статьѣ, для различія, все имена французскихъ судовъ напечатаны курсивомъ, а имена англійскихъ капителью.

ряженіе частныхъ арматоровъ. Торговля упала, о колоніяхъ никто не заботился, и на флотѣ, преданія порядка и дисциплины начали мало по малу исчезать. Герцогъ Орлеанскій, сдѣлавшись по смерти Людовика XIV регентомъ Франціи, мало думалъ о флотѣ, и конечно уже не Людовику XV предстояло усилить и возвысить флотъ. Впрочемъ, и не одиѣ морскія силы Франціи приходили въ упадокъ; то же разстройство было видно во всѣхъ частяхъ администраціи; какая-то непонятная безпечность овладѣла всѣми. Все предвѣщало скорый и сильный переворотъ, и наконецъ это положеніе дѣлъ кончилось катастрофой, которой искупительною жертвою сдѣлался несчастный Людовикъ XVI. Нерѣшительная и ложная политика кардинала Флѣри, управлявшаго дѣлами Франціи, нанесла флоту послѣдній ударъ. Владычество надъ морями уже не по одному названію принадлежало Англичанамъ, и французскія суда, въ буквальномъ смыслѣ, не смѣли показываться изъ портовъ. Чтобы дать нѣкоторое понятіе, въ какомъ положеніи находились организація и порядокъ на флотѣ, приведемъ одинъ примѣръ, который покажетъ также, какъ опрометчиво дѣйствовало иногда морское министерство. Въ 1746 году, французское правительство отправило изъ Бреста четырнадцать кораблей, снаряженныхъ съ большими издержками. Эта эскадра предназначалась для нападенія на одну изъ англійскихъ колоній. Морепла (Maurepas), морской министръ, поручилъ командованіе эскадрой герцогу Данвиллю (*Danville*), не имѣвшему о морскомъ дѣлѣ ни малѣйшаго понятія, но заслужившему на сухомъ пути репутацію хорошаго генерала. Это назначеніе обидѣло всѣхъ моряковъ эскадры. Два офицера, которые должны были руководить Данвилля, поссорились между собою, и Данвилль остался безъ совѣтниковъ; командиры же, съ своей стороны, рѣшились не только ему не содѣйствовать, но напротивъ того, вводить его въ заблужденіе, заставляя дѣлать самыя грубья

ошибки, за которыя впоследствии они его же упрекали. Такъ, безъ всякой надобности, эскадра пошла къ Азорскимъ островамъ, и южнѣе ихъ штилевала двадцать два дни. Недостатокъ въ прѣсной водѣ и дурная пища, развили на всѣхъ судахъ цынготную болѣзнь. Наконецъ, штормъ разбросалъ эскадру и большая часть ея судовъ, взята поочередно Англичанами. Только немногіе корабли возвратились въ Брестъ, принеся туда съ собою заразу. Не смотря на жалобы Даввилля, ни одинъ изъ виновныхъ не получилъ даже замѣчанія, а самъ герцогъ принужденъ былъ оставить Францію, которой на сухомъ пути могъ бы принести существенную пользу.

Таково было положеніе морскихъ силъ Франціи, когда Пьеръ Сюффренъ поступилъ на флотъ гардемариномъ.

Пьеръ-Андрѣ де Сюффренъ Сентъ-Троpezъ. (*Pierre-André de Suffren Saint-Tropez*) родился 17-го іюня 1729 года. Предназначаемый для морской службы, онъ былъ записанъ въ число кавалеровъ ордена Св. Іоанна Іерусалимскаго. Четырнадцать лѣтъ, Сюффренъ отправился въ Тулонъ, и поступилъ на корабль *ле-Солидъ* (*le Solide*), одинъ изъ семнадцати кораблей, составлявшихъ эскадру, которою подъ начальствомъ кавалера Ла Брюйеръ де Куръ (*La Bruyère de Court*), снаряжали для дѣйствія противъ Англичанъ. Эта эскадра должна была соединиться съ 16-ю испанскими кораблями Дона Хозе де Новарро (*Don José de Novarro*), уже болѣе года блокируемыми въ портахъ Пезанціи, английскимъ адмираломъ Метъ-юсомъ (*Matheis*).

Французская и испанская эскадры благополучно соединились, и 22-го февраля помѣрялись силами съ Англичанами. Благодаря ошибкамъ французскаго гравнокомандующаго, чуть было вся испанская дивизія не попала въ руки Англичанъ; однакожь, все обошлось довольно благополучно, и соединенный флотъ пришелъ въ Картагену, не потерявъ ни одного корабля.

Это было первое сраженіе, въ которомъ участвовалъ Сюффренъ. Въ 1746 году, служа гардемаринѣмъ на кораблѣ *Триданъ* (*Trident*), Сюффренъ находился въ несчастной экспедиціи подъ командою герцога Данвилля. *Триданъ* былъ изъ числа немногихъ кораблей, возвратившихся въ порты Франціи. Послѣ этого, Сюффренъ получилъ чинъ мичмана (*enseigne de vaisseau*), поступилъ въ Рошфоръ на корабль *ле Монаркъ* (*le Monarque*) и участвовалъ въ нѣсколькихъ экспедиціяхъ противъ Англичанъ.

Въ октябрѣ 1747 года, французское правительство вооружило восемь кораблей, чтобы конвоировать 250 купеческихъ судовъ, отправлявшихся въ Америку. Въ это время Англія имѣла на водѣ двести шестьдесятъ девять военныхъ судовъ. Французская эскадра, подъ командою Дезербё де л'Этандюера (*Desherbiers de l'Etendue*), вышла изъ Ла Рошели и 25 октября встрѣтилась съ англійскою эскадрою. Л'Этандюеръ рѣшился дать сраженіе: построилъ свою эскадру въ боевой порядокъ, а конвою приказалъ, форсируя парусами, стараться уйти отъ непріятеля. Англійскій адмиралъ Гаукъ (*Hawke*) имѣлъ подъ командою четырнадцать кораблей и три фрегата.

Не смотря на мужественную защиту, Французы были разбиты. Шесть кораблей взяты Англичанами, и 9-го ноября л'Этандюеръ прибылъ въ Брестъ только съ двумя кораблями, избѣжавшими плѣна. Адмиралъ Гаукъ привелъ въ Темзу шесть французскихъ кораблей, въ томъ числѣ и *Монаркъ*, на которомъ находился Сюффренъ. Между тѣмъ уже начались переговоры о мирѣ, и наконецъ 18-го октября 1748 года, миръ былъ заключенъ въ Аахенъ.

Получивъ свободу, Сюффренъ прибылъ въ Брестъ, и, не желая оставаться праздымъ, уѣхалъ въ Мальту, гдѣ и поступилъ въ членоу членовъ мальтійскаго ордена. До 1754 года онъ

служилъ на мальтійскихъ судахъ, сопровождая отправляемые изъ Мальты конвои, и сражаясь съ варварійскими пиратами.

Не смотря на миръ, несогласія между Франціею и Англіею не прекращались. Спорили о границахъ Новой Шотландіи, уступленной Англичанамъ утрехтскимъ трактатомъ, и Англичане, желавшіе войны, увѣренные что рано или поздно война будетъ объявлена, не теряли даромъ времени. Суда вооружались во всѣхъ портахъ Англіи, и съ апрѣля по октябрь 1755 года, пять англійскихъ эскадръ вышли въ море, составляя въ совокупности шестьдесятъ три линейныхъ корабля. Глядя на эти приготовленія, Франція рѣшилась также готовить флотъ, и вооружила въ Брестѣ и Рошфорѣ двадцать кораблей и пять фрегатовъ. Изъ этого числа, только девять кораблей были вооружены на военную ногу, а остальные имѣя только половину команды и по двадцати орудій, предназначались для переезда въ Канаду двѣнадцати баталіоновъ пѣхоты. Сюфренъ, уже произведенный въ лейтенанты, поступилъ на корабль *Дофинъ-Ройаль* (*Dauphin-Royal*).

Вооружая половину своихъ кораблей транспортами, Франція конечно дѣлала большую ошибку; однакожъ, мѣры хотя нѣсколько энергическія, могли бы еще многое поправить. Къ несчастію, министерство, которому Людовикъ XV не заботился придать дѣятельности, медлило, переговаривалось и съ своими слабыми силами рѣшилось на крутыя мѣры уже тогда, когда всѣ моря были покрыты англійскими крейсерами и эскадрами. Война еще не была объявлена, а уже адмиралъ Боскеуэнъ (*Boscawen*) получилъ отъ британскаго правительства повелѣніе забирать всѣ французскія суда, которымъ вздумается выйти изъ портовъ. Пока французскій посланникъ Мирпуа (*Mirpeix*) переговаривался въ Лондонѣ съ министрами, а де Бюсси въ Ганноверѣ съ англійскимъ Королемъ, корабли *Алсидъ* (*Alcide*) и *ле Ли* (*le Lys*), отдѣлившись отъ флота, были ввѣты Англи;

чанами. *Дофинъ-Ройаль*, находившійся съ этими двумя кораблями, едва избѣжалъ плѣна, скрывшись въ Лунсбургъ. Правда, сначала Англичане хотѣли забирать только суда отправляемыя съ войскомъ и снарядами въ Канаду; но вскорѣ такія совѣтливые дѣйствія имъ наскучили, и англійскіе адмиралы и капитаны принались захватывать французскія суда безъ всякаго разбора. Въ порты Англій поимучно приводились французскія купеческія суда, богато нагруженныя, и правительство спокойно смотрѣло на этотъ грабежъ, въ ожиданіи пока парламентъ рѣшитъ дозволительны или нѣтъ подобныя дѣйствія. Франція между тѣмъ, все еще колебалась принять рѣшительныя мѣры. Мирпуа, узнавъ о содержаніи инструкцій, выданныхъ адмиралу Боскеуэну, объявилъ, что Людовикъ XV приметъ за объявленіе войны "первый выстрѣлъ, сдѣланный противъ одного изъ французскихъ судовъ; однакожъ и не одинъ уже выстрѣлъ былъ сдѣланъ: военные корабли, купеческія суда подъ французскимъ флагомъ, задерживались и приводились въ Англію; французскіе офицеры и матросы содержались плѣнниками на сторожевыхъ корабляхъ (*guard ships*), \* а Франція все еще ни на что не рѣшалась. Лучше этого: въ то самое время, когда корабль Оксфордъ овладѣлъ французскимъ кораблемъ *Эсперансъ*, Людовикъ XV, все еще надѣявшійся сохранить миръ, отправилъ въ Англію фрегатъ *Блэнкфордъ* (*Blankesford*), взятый брестскою эскадрой. Французское правительство просило только у Сень-Джемскаго кабинета удовлетворенія за разбои, совершенные англійскими эскадрами. Но эти разбои уже приняли официальный характеръ: 2-го декабря 1755 года, парламентъ объявилъ всё призы законными.

Наконецъ Людовикъ XV рѣшился объявить войну. Изъ

---

\* Въ послѣдствіи названные понтонами, такъ памятными французскимъ плѣннымъ въ послѣднюю войну.

шестидесяти кораблей, которыми еще владела Франція, 3 нѣкуда не годились, 8 требовали тимберовки, а 4 еще строились. Изъ остальныхъ сорока пяти, многіе нуждались въ капитальныхъ исправленіяхъ. Морской министръ Машо (*Machault*) оказалъ при этомъ случаѣ много дѣятельности, но Англія все таки имѣла огромный перевѣсъ: у нея было на водѣ 89 линейныхъ кораблей, и изъ нихъ 16 трехдечныхъ.

Французы двинули восемьдесятъ тысячъ войска къ берегамъ океана и Средиземнаго моря, и въ то же время вооружали три эскадры: одна предназначалась для перевоза войскъ въ Америку, другая для осады порта Магона, а третья, составлявшая резервъ, должна была оставаться въ Брестѣ, готовая по первому востребованію вступить подъ паруса.

Сюфренъ былъ назначенъ на корабль *Орфей*, состоявшій въ эскадрѣ маркиза де ла Галиссоньера (*de la Galissonière*). 10-го апрѣля 1756 года, Галиссоньеръ, посадивъ на свои суда 12,000 солдатъ, подъ начальствомъ маршала де Ришельё, вышелъ изъ Тулона съ 12-ю кораблями, 5-ю фрегатами и 156-ю транспортами. Высадивъ войска на остр. Миноркѣ, Галиссоньеръ 17-го мая пошелъ на встрѣчу адмиралу Бингу спѣшившему на выручку, порта Магона, разбилъ англійскую эскадру, заставилъ ее удалиться, сталъ опять на якорь въ портѣ Магонѣ, и послѣ сдачи форта Сентъ-Филиппа, благополучно возвратился съ своею эскадрой въ Тулонъ. По прибытіи во Францію, Галиссоньеръ поѣхалъ въ Фонтенбло и дорогою скончался. Послѣ побѣды при Миноркѣ, Французамъ предстояло долго претерпѣвать только пораженія.

Морской министръ Машо былъ смѣненъ, а Морасъ (*Moras*), заступившій его мѣсто, не имѣлъ ни способностей, ни дѣятельности своего предшественника. Въ мѣсто ла Галиссоньера, въ Тулонъ былъ отправленъ адмиралъ де ла Клю (*de la Clue*), принять начальство надъ шестью кораблями и двумя фрегатами.

Сюффрень поступилъ на адмиральскій восьмидесяти-пушечный корабль л' *Осеанъ* (*l' Ocean*). Де ла Клю вышелъ изъ Тулона въ ноябрѣ мѣсяцѣ, чтобы соединиться въ Брестѣ съ кораблями, отправлявшимися въ Канаду. Узнавъ, что англійская эскадра подѣ командою адмирала Гольборна (*Holburn*), находится въ Гибралтарѣ, де ла Клю не рѣшился идти въ проливъ, а зашелъ въ Картагену будто бы для налитія прѣсной водой, и вскорѣ Англичане обложили его такой тѣсной блокадой, что морской министръ нашелся вынужденнымъ послать къ нему на выручку корабли *Фудройанъ*, (*Foudroyant*), л' *Орфѣ* (*l' Orphée*), л' *Орифламъ* (*l' Oriflamme*) и фрегатъ *Плеяда*. Этотъ отрядъ снялся съ якоря подѣ командой маркиза Дюкэна, а 28-го февраля, корабли *Фудройанъ*, и л' *Орфѣ* были взяты Англичанами близъ Картагены, въ виду всей эскадры де ла Клю. *Фудройанъ* и л' *Орфѣ* сражались такъ близко отъ порта, что реи всеѣхъ судовъ французской эскадры были унижены зрителями; а между тѣмъ французскій адмиралъ, и не думалъ попытаться выручить своихъ соотечественниковъ. Такимъ образомъ экспедиція адмирала де ла Клю рушилась, и онъ былъ радехонекъ когда могъ наконецъ урваться изъ Картагены и проскользнуть въ Тулонъ.

Мѣсто Мораса заступилъ Беррѣ. Благодаря распоряженіямъ де ла Клю, Франція лишилась Канады, не получившей во время подкрѣпленій; а въ придачу, адмиралъ Боскеуэнъ, при взятіи Иль-Ройаля уничтожилъ и сжегъ эскадру адмирала Боссье (*Beaussier*). Оставалась еще надежда высадить войска на берега Великобританіи. Объ этомъ очень хлопоталъ маркизъ де Белль-Иль, и чтобы имѣть вѣрный успѣхъ, послалъ повелѣніе адмиралу де ла Клю, находившемуся въ Тулонѣ, соединиться съ эскадрою собранною въ Брестѣ. Англичане однакожь не дремали. Узнавши о приготовленіяхъ Франціи, англійское правительство отправило адмирала Боскеуэна блокировать француз-



скую эскадру въ Тулонѣ. Увѣренный въ побѣду, Боскеуэнъ всячески старался выманить де ла Клю изъ порта. Онъ даже рѣшился послать нѣкоторые изъ своихъ кораблей на Тулонскій рейдъ, чтобы съжечь два большія судна, стоявшія тамъ подъ защитою орудій береговыхъ фортовъ и французской эскадры. Этотъ случай, однакожь, не вывелъ де ла Клю изъ обычной апатіи: французскій адмиралъ также равнодушно смотрѣлъ на это покушеніе, какъ и на взятіе двухъ кораблей близъ Картагены. Онъ даже не попытался овладѣть англійскими судами, когда онѣ, сильно пострадавъ отъ выстрѣловъ крѣпостей, зашли на рейдъ и принуждены были буксироваться шлюпками. Послѣ этого покушенія, Боскеуэнъ принужденъ былъ снять блокаду и идти въ Гибралтаръ для исправленія своихъ кораблей. Де ла Клю представлялась возможность исполнить предписанія своего правительства. Онъ однакожь еще раздумывалъ, и снялся съ якоря, когда совершенно увѣрился, что въ виду нѣтъ ни одного англійскаго судна. Французская эскадра, послѣ долгихъ сборовъ, оставила Тулонъ, и, плавая съ чрезвычайною осторожностію, вошла наконецъ въ Гибралтарскій проливъ, придерживаясь къ африканскому берегу. Адмиралъ Боскеуэнъ, зная хорошо своего противника, разставилъ для наблюденія за нимъ свои фрегаты;—16-го августа, въ 8 часовъ вечера, одинъ изъ этихъ фрегативъ увидѣлъ французскую эскадру и почнымъ сигналомъ далъ знать объ этомъ Боскеуэну. Черезъ два часа англійскій флотъ былъ уже подъ парусами.

Французская эскадра продолжала свой путь, форсируя нарусами, чтобы скорѣе выбраться изъ пролива, какъ вдругъ среди ясной лѣтней ночи, при ровномъ вѣтрѣ, безъ всякой видимой причины, пять кораблей, находившіеся въ срединѣ эскадры, и два фрегата, имѣвшіе приказаніе держаться въ виду адмиральскаго корабля, отдѣлились отъ флота. Съ разсвѣтомъ 17-го августа, адмиралъ де ла Клю, къ немалому своему удивленію,

увидѣлъ около себя только семь кораблей вмѣсто двѣнадцати. Де ла Клю совершенно потерялся. Думая, въ каждомъ парусѣ, показывавшемся на горизонтѣ, видѣть одинъ изъ отдѣлившихся кораблей, онъ бросался изъ стороны въ сторону, пока наконецъ не наткнулся на непріятельскій флотъ. Онъ могъ бы еще, форсируя парусами и пожертвовавъ плохимъ кораблемъ *ле Суверенъ (Souverin)*, добраться до Кадикса и спасти остальную эскадру; но въ суетѣ и огорченіи онъ объ этомъ не подумалъ, и наконецъ принужденъ былъ принять сраженіе. Когда настала рѣшительная минута, де ла Клю какъ будто переродился и храбро вступилъ въ бой. Французы дрались героически и Англичанамъ дорого бы досталась побѣда; — но вдругъ, въ то время, когда де ла Клю отнимали ногу, раздробленную ядромъ, два корабля пользуясь наступающей темнотою, отдѣлились отъ эскадры и ушли въ Лисабонъ. Съ этой минуты все кончено. Никто уже не думалъ держаться въ линіи и сражаться. Лагосъ—португальскій портъ, слѣдовательно нейтральный, находится по близости, и французскіе корабли спѣшатъ туда, надѣясь найти безопасное убѣжище; но, презирая права нейтральныхъ государствъ, Боскеуэнъ слѣдуетъ за Французами и атаковываетъ ихъ подъ самыми стѣнами португальскихъ фортовъ. Три корабля были взяты, *л' Осенъ* и *Редутабль* сожжены, и Сюффренъ вторично отправленъ въ Англію военнопленнымъ. Морской министръ хотѣлъ отдать подъ военный судъ всѣхъ капитановъ эскадры де ла Клю; но, опасаясь возбудить неудовольствіе между дворянами Прованса, къ числу которыхъ принадлежали эти капитаны, дорожа своимъ мѣстомъ болѣе, нежели честью французскаго флага, оставилъ все безъ вниманія. Единственнымъ наказаніемъ для виновныхъ были свистки и оскорбительные крики толпы, встрѣтившей ихъ въ Тулонѣ.

Черезъ нѣсколько мѣсяцевъ, Сюффренъ получилъ свободу и

возвратился въ Тулонъ. Здѣсь, въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ онъ оставался почти въ совершенномъ бездѣйствіи. Впрочемъ и дѣйствовать было не начесть. Морской министръ почелъ за лучшее продать военныя суда частнымъ лицамъ, и даже распродалъ съ аукціоннаго торга все матеріалы и запасы, собранныя въ адмиралтействахъ. Во Франціи, флота почти не существовало. Наскучивъ праздностью, Сюффренъ уже намѣревался отправиться въ Мальту, когда получилъ подъ команду 20-ти пушечную шебеку *Хамелеонъ*, съ приказаніемъ покровительствовать французской торговлѣ на Средиземномъ морѣ. Это было въ началѣ 1763 года. Черезъ нѣсколько времени, правительство снарядило небольшую эскадру, подъ начальствомъ Дюшафó (*Duchaffaut*), для дѣйствій противъ Сале. Сюффрену дали подъ команду шебеку ле *Сенжъ* (*Singe*), поступившую въ составъ этой эскадры. 26-го іюня 1765 года, онъ сжегъ непріятельское судно, стоявшее въ портѣ Ларрашъ, а черезъ три дня, получивъ другое назначеніе, отправился съ своей шебекой въ Малагу. Въ 1767 году, командуя фрегатомъ *л' Юньонъ* (*l' Union*), Сюффренъ находился въ эскадрѣ отряднаго начальника Брѣньона (*Breignon*), а потомъ до 1772 года, плавалъ на мальтійскихъ судахъ, и за отличіе возведенъ въ званіе командора ордена. Въ 1772 году, получивъ чинъ капитана корабля, Сюффренъ прибылъ въ Тулонъ, и принялъ начальство надъ фрегатомъ *Миньоннъ* (*Mignonne*).

Наступилъ 1776 годъ. Двадцати-лѣтній Людовикъ XVI возшелъ на престолъ, и дѣятельность пробудилась въ портахъ Франціи. — Желая быть готовымъ на случай новой войны съ Англіею, французское правительство принялось строить суда, и чтобы образовать дѣльныхъ морскихъ офицеровъ, высылало въ крейсерство учебныя эскадры. Первая эскадра вышла изъ Тулона въ исходѣ 1776 года, подъ начальствомъ Дюшафó. Сюффренъ командовалъ фрегатомъ *л' Алькменъ* (*l' Alcène*), а

въ апрѣлѣ 1777 получилъ подъ команду корабль ле *Фантаскъ* (*Fantasque*). Впрочемъ, уже въ послѣдніе годы царствованія Людовика XV, подъ управленіемъ морскаго министра де Бойана (*de Bouens*), флотъ началъ нѣсколько усиливаться. Но, не смотря на всѣ старанія Людовика XVI, много времени прошло, прежде нежели морскія силы Франціи развились и приняли грозный видъ; и когда этотъ тяжелый трудъ приходилъ къ окончанію, революція вспыхнула во Франціи, и безпорядочное правительство, смѣнившее павшую монархію, опять привело все въ разстройство.

Пока Франція старалась усилить свой флотъ, англійскія колоніи въ Америкѣ возстали противъ своей метрополіи. Положеніе Англіи относительно Американцевъ было ясно: колоніи возстали противъ власти Парламента, и уступить имъ, значило нарушить конституцію, для утвержденія которой Англія пролила столько крови, принесла столько жертвъ. Англія не могла допустить подобнаго возстанія. Оставалось или миролюбиво окончить это дѣло съ Американцами, или приняться за оружіе. Англія рѣшилась на послѣднее. Загорѣлась неумолимая борьба. Не имѣя въ колоніяхъ достаточнаго войска, Англичане вооружили Индѣйцевъ; Американцы жгли деревни, умерщвляли жителей; города и села пылали, переходили изъ рукъ въ руки, подвергаясь всякій рѣзъ кровавому возмездію. Имена Вашингтона, Монгомери и Гэтса (*Gates*) проносились во всемъ мірѣ съ какимъ-то фанатическимъ энтузіазмомъ. Европа съ трепетнымъ ожиданіемъ смотрѣла на эту борьбу, и когда угнетаемыя прежде колоніи, вдругъ объявили себя независимыми, общее сочувствіе къ Американцамъ дошло до высшей степени. Во Франціи особенно, всѣ сердца были на сторонѣ Американцевъ. Лордъ Стормоутъ (*Stormout*), англійскій посланникъ въ Парижѣ, представилъ въ ноябрѣ 1777 года ноту, въ которой положительно доказывалъ, что въ Нантѣ, Лоріанѣ, Сень-Мало,

Гавръ, Бордо, Байоннѣ и другихъ портахъ, болѣе пятидесяти судовъ, нагруженныхъ военными снарядами и оружіемъ, готовы отплыть въ Америку; что корабль *Гиппопотамъ*, принадлежащій Бомарше, уже повезъ въ возмущившіяся колоніи четырнадцать тысячъ ружей. Лордъ Стормоутъ спрашивалъ: долго ли Франція будетъ допускать такое явное нарушеніе существующаго между ею и Англіею мира, и получалъ только уклончивые отвѣты. И точно, общее мнѣніе пересиливало всѣ расчеты политики. Къ тому-же, желаніе возвратить колоніи, уступленныя трактатомъ 1763 года, и наконецъ давнишняя, кровная ненависть къ Англичанамъ; все заставляло французское правительство принять сторону Американцевъ. Не объявляя войны, версальскій кабинетъ сквозь пальцы смотрѣлъ на помощь, посылаемую Американцамъ частными лицами, и свободно допускалъ уѣзжать въ Америку молодымъ офицерамъ, спѣшившимъ туда по слѣдамъ Лафайетта. Подобныя эмиграціи вошли въ моду. Между тѣмъ, все готовилось къ разрыву съ Англіею, потому что при такомъ положеніи дѣлъ, миръ не могъ долго продолжаться. Франція и Англія вооружились. Испанія, имѣвшая такъ много причинъ жаловаться на Англію, подстрѣкаемая при томъ французскимъ правительствомъ, также готовилась къ войнѣ. Франція предлагала Испаніи солдатъ и корабли, чтобы помочь ей снова овладѣть Гибралтаромъ, и въ замѣнъ просила только, чтобы всѣ испанскія эскадры были вооружены. Графъ д'Аранда, отъ имени испанскаго правительства, обѣщалъ вооружить шестьдесятъ семь линейныхъ кораблей. Готовясь къ войнѣ, Франція не жалѣла издержекъ, а имена моряковъ, каковы были д' Орвилльѣ (*d' Orvilliers*), ла Мотъ-Пикэ (*la Motte-Piquet*), графъ д' Эстёнъ (*d' Estaing*), де Гишенъ (*de Guichen*), Дюшафѣ и Сюффрентъ, заставляли надѣяться на успѣхъ. Съ Американскими Соединенными Штатами заключенъ договоръ, наступательный и оборонительный союзъ, и Людовикъ XVI, дѣ-

лался, такъ сказать, покровителемъ и создателемъ новаго государства. Наконецъ, маркизь де Ноаль, французскій посланникъ въ Лондонѣ, объявилъ сенъ-джемскому кабинету, что Франція официально признала независимость Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки. Велѣдъ за тѣмъ, англійскій посланникъ выѣхалъ изъ Парижа 20 марта, а маркизь де Ноаль получилъ повелѣніе оставить Лондонъ. Война не была объявлена официально, но непріязненные дѣйствія начались.

Сюффрень, командовавшій кораблемъ *ле Фантаскъ*, присоединился въ Тулонѣ къ эскадрѣ графа д' Эстена. — 13-го апрѣля 1778 года, вице-адмиралъ графъ д' Эстенъ съ 12-ю кораблями и 5-ю фрегатами снялся съ якоря. Противные вѣтры задержали эскадру на пути, такъ что она только 16-го мая прошла Гибралтарскій проливъ, и 8-го іюля явилась близъ устья Делавара. Но англійской эскадры уже тамъ не было. — Узнавъ о выходѣ въ море французскаго флота, адмиралъ Гоу (*Howe*) ушелъ съ своими одинадцатью кораблями въ Санди-Хукъ, близъ Нью-Йорка.

Между тѣмъ, 17-го іюня, произошло знаменитое сраженіе фрегатовъ *ла Бель-Пуль* и *Аретуза*, въ виду эскадры адмирала Кешеля. Эта битва была общимъ сигналомъ для начала войны.

8-го августа, Сюффрень получилъ повелѣніе идти съ своимъ кораблемъ и тремя фрегатами въ Нью-Портъ, и сжечь стоящіе тамъ пять англійскихъ фрегатовъ. Нью-Портскій рейдъ былъ защищенъ сильнымъ фортомъ, однакожь Сюффрень смѣло вошелъ на рейдъ подъ всеми парусами, сталъ на шпрингъ во злѣ самыхъ непріятельскихъ фрегатовъ, и фрегаты эти, послѣ нѣсколькихъ выстрѣловъ, обрубивъ канаты, сдались къ берегу, гдѣ и были сожжены своими командами. Два корвета и нѣсколько магазиновъ были также преданы пламени. Графъ д' Эстенъ, довольный удачнымъ окончаніемъ этого предпріятія,

пошелъ въ Мартинику, а оттуда къ острову Гренадѣ, который и былъ взятъ. Адмиралъ Байронъ (*Byron*) поспѣшалъ было на помощь Гренадѣ, но встрѣченный графомъ д' Эстеномъ былъ разбитъ, 6 іюля 1779 года, и принужденъ отступить. Послѣ этой побѣды, д' Эстенъ отрядилъ Сюффрена съ двумя кораблями и двумя фрегатами, чтобы привести въ покорность острова Кариаку и Юньонъ. — Это было скоро кончено, и 22 іюля, д' Эстенъ явился у Санъ-Кристофа, гдѣ стоялъ адмиралъ Байронъ со своею эскадрой. Байронъ, однакожъ, не принялъ сраженія.

Д' Эстенъ имѣлъ повелѣніе оставить у Сенъ-Доминго кавалера ла Моттъ-Пикэ съ тремя кораблями, а въ Мартиникѣ восемь кораблей и четыре фрегата, подъ командою графа де Грасса, и потомъ, самому, не теряя времени, спѣшить въ Брестъ, съ тѣми двѣнадцатью кораблями, которые онъ имѣлъ по выходѣ изъ Тулона. — Не смотря на эти инструкціи, графъ д' Эстенъ рѣшился, при содѣйствіи американскаго генерала Линкольна, овладѣть городомъ Саванной; но выдержалъ штормъ, отъ котораго многіе изъ судовъ сильно пострадали, и потому войска, находившіяся на корабляхъ, поздно явились къ мѣсту высадки. Сюффрену поручено было пройти за баръ и стать какъ можно ближе къ берегу. Сентября 9, Сюффренъ перешелъ баръ и уничтожилъ укрѣпленія на остр. Тибэ, но суда, стоявшія около острова, успѣли скрыться подъ стѣнами города. 12-го была сдѣлана общая высадка, однакожъ атака неудалась. Французы и Американцы отступили съ большимъ урономъ. 20-го октября, французскія войска опять посажены на суда, а Линкольнъ отошелъ въ Южную Каролину. Эскадра снялась съ якоря; но вскорѣ штормъ разлучилъ графа д' Эстена съ нѣкоторыми изъ кораблей, и въ концѣ ноября онъ прибылъ въ Брестъ съ семью кораблями и тремя фрегатами. Остальныя суда зашли сначала въ Кадиксъ, а оттуда перешли въ Тулонъ, при-

ведя съ собою два приза. — Людовикъ XVI, по представленію графа д' Эстена, пожаловалъ Сюффрену пенсію въ 1500 франковъ.

16-го іюня 1779 года, Испанія объявила Англій войну, и заключила союзъ съ Франціей. 31-го іюля 1780 года, соединенный французско-испанскій флотъ вышелъ изъ Кадикса подъ командою Дона Луи де Кордовы, и 9-го августа встрѣтилъ конвой англійскихъ купеческихъ судовъ, подъ прикрытіемъ одного корабля и двухъ фрегатовъ. Сюффрень, командовавшій кораблемъ *ле Зелё (le Zélé)* погнался за конвоирами, между тѣмъ какъ соединенный флотъ напалъ на конвой. Шестдесятъ два купеческія судна достались въ руки союзниковъ, но корабль и два фрегата, составлявшіе прикрытіе, ушли, благодаря своимъ хорошимъ качествамъ и мѣдной обшивкѣ. Чрезъ восемь дней, Сюффрень писалъ къ морскому министру о необходимости обшивать мѣдью корабли. Онъ говорилъ между прочимъ:

«Спасеніе непріятельскаго корабля и двухъ фрегатовъ отъ плѣна, заставляетъ меня писать къ вамъ, о необходимости обшивать мѣдными листами подводную часть судовъ, и о средствахъ ускорить эту операцію, которая доставитъ нашимъ судамъ большія преимущества и обезсмертитъ ваше управленіе. Не думайте, чтобы представляя вамъ этотъ проэктъ, я хотѣлъ возвысить мои заслуги; нѣтъ, я дѣйствую изъ любви къ нашей славѣ. Человѣкъ военный долженъ отличатся не писаніями, а дѣлами.»

Черезъ два мѣсяца послѣ этого, морской интендантъ въ Брестѣ, получилъ приказаніе обшить мѣдью все суда эскадры Латушь-Тревилля.

Въ это время, Франція имѣла шестдесятъ девять линейныхъ кораблей, пятьдесятъ девять фрегатовъ и много мелкихъ судовъ, всего двѣсти восемьдесятъ пять вымпеловъ. Морской министръ де Сартинъ, котораго упрекали въ недостаткѣ дѣятельности,



передалъ министерство маркизу де Кастри (Castries). — Пока борьба продолжалась между враждующими націями, Россія, Швеція и Данія заключили тѣсный союзъ для защиты своего флага и торговли. Сень-Джемскій кабинетъ, съ безпокойствомъ смотрѣвшій на этотъ союзъ, боялся, чтобы и Голландія не присоединилась къ Сѣвернымъ державамъ. Желая разомъ обезопасить Голландію, англійское правительство неожиданно отозвало изъ Гаги своего послапника, и въ то же время, наложивъ амбарго на суда Голландіи, стоявшія въ англійскихъ портахъ, приказало своимъ крейсерамъ забирать все суда, плавающія подъ голландскимъ флагомъ. Этотъ неожиданный разрывъ, принудилъ Голландію искать покровительства Франціи, особенно когда узнали, что Англичане намѣрены овладѣть голландскими колоніями на мысѣ Доброй Надежды. Франція не могла допустить, чтобы этотъ важный пунктъ достался въ руки Англичанамъ и потому предложеніе Голландіи было принято. На мысѣ Доброй Надежды немедленно отправили корветъ, съ извѣстіемъ о разрывѣ между Голландіею и Англіею и о намѣреніи Англичанъ на голландскую колонію.

Англійское правительство отправило къ мысу Доброй Надежды нѣсколько кораблей и транспортовъ, подъ начальствомъ комодора Джонстона. Франція съ своей стороны, снаряжала, для защиты угрожаемой колоніи, пять кораблей, поручивъ ихъ Сюффрену, на котораго указалъ графъ д'Эстенъ, какъ на одного изъ опытнѣйшихъ морскихъ офицеровъ. Другая эскадра, подъ командою графа де Грасса, готовилась отплыть въ Америку. Благодаря личному надзору морскаго министра, снаряженіе кораблей шло быстро, и 22-го марта 1781 года, обѣ эскадры вступили подъ паруса и разлучились только у остр. Мадеры. Сюффрену дозволено было поднять флагъ отряднаго начальника.

Зная, что комодоръ Джонстонъ съ 37-ю вымпелами, уже нѣсколько дней какъ оставилъ Портсмуть, Сюффрентъ форсировалъ

парусами, чтобы прежде послѣть въ Столовый заливъ. Французская эскадра состояла изъ пяти кораблей, корвета *ла Фортюнъ* (*Fortune*) и семи небольшихъ транспортовъ, на которыхъ находились войска и военные снаряды. Кромѣ того, на каждомъ кораблѣ было по сто тринадцати солдатъ Пондишерійскаго полка.

Командиръ корабля *л'Артезиэнъ* (*l'Artésien*), предназначеннаго прежде состоять въ эскадрѣ графа де Грасса, взявъ воды и провизіи только на небольшой переходъ. Впослѣдствіи онъ не успѣлъ пополнить свои запасы, и выйдя въ море, просилъ у Сюффрена позволенія зайти въ Порто-Прайа, на остр. Санъ-Яго\*, чтобы налиться прѣсной водой. Не желая разлучиться съ этимъ кораблемъ, Сюффренъ счелъ за лучшее вести къ Санъ-Яго всю свою эскадру.

Съ разсвѣтомъ, 16-го апрѣля, при сѣверо-восточномъ вѣтрѣ, французская эскадра подходила къ Санъ-Яго, какъ вдругъ, корабль *л'Артезиэнъ*, шедшій впереди, увидѣлъ при входѣ въ заливъ Порто-Прайа, англійское военное судно. *Артезиэнъ* немедленно поворотилъ и сигналомъ увѣдомилъ адмирала о присутствіи непріятеля. Дѣйствительно, комодоръ Джонстонъ съ своими тридцатью семью судами, остановился въ Порто-Прайа, чтобы освѣжить команды. Санъ-Яго принадлежалъ Португаліи, государству нейтральному, и Джонстонъ полагалъ найти здѣсь безопасное убѣжище; только онъ разсчитывалъ не спросясь Сюффрена, который еще очень хорошо помнилъ, какъ въ 1759 году адмиралъ Боскеуэнъ нарушилъ въ Лагосѣ права нейтральнаго порта, и не смотря на развѣвавшійся тамъ португальскій флагъ, сжегъ корабли адмирала де ла Кю. Рѣшивши по своему вопросу о нейтральности Порто-Прайа, зная притомъ, что французскія суда, уступавшія въ ходкости англійскимъ, легко могутъ остаться назади и послѣть въ Капштатъ позже

\* Одинъ изъ острововъ Зеленаго мыса.

Джонстона, Сюффренъ рѣшился атаковать комодора, и нанеся ему значительныя поврежденія, во чтобы ни стало задержать на Санъ-Яго. Всѣмъ судамъ велѣно было готовиться стать на якорь и вступить въ бой.

Приказавъ конвою держаться на вѣтрѣ, въ кильватерѣ у корвета, а пять кораблей своихъ, построивъ въ линію баталіи, Сюффренъ самъ повелъ ихъ въ заливъ. Сюффренъ былъ убѣжденъ, что въ 10 часовъ утра, большая часть непріятельскихъ матросовъ находится на берегу со шлюпками, для налитія водою и для приѣма провизіи; этимъ шлюпкамъ можно было не дозволить возвратиться на свои суда, привѣтствуя ихъ мѣткими картечными выстрѣлами. Кромѣ того, Сюффренъ рассчитывалъ на суматоху и безпорядокъ, неизбежныя при внезапномъ появленіи непріятеля, смѣло идущаго въ атаку.

Постараемся рассказать, въ какомъ положеніи находились обѣ эскадры.

Транспорты и компанейскія суда эскадры Джонстона, были расположены въ самой глубинѣ бухты, вдоль сѣвернаго ея берега. Съ сѣверо-западной стороны прикрывала ихъ португальскій фортъ, а фрегаты и мелкія военныя суда стояли къ сѣверо-востоку, защищая другой флангъ конвоя. Мористѣе транспортовъ стояли корабли. Первый отъ форта: Ромней (*Romney*), подъ брейдъ-вымпеломъ комодора Джонстона; отъ этого корабля по направленію отъ NW къ SO, по порядку, корабли: Герой, Монтмутъ (*Montmouth*), Юпитеръ и Изисъ (*Jsis*). Вблизи Ромней, еще мористѣе и недалеко отъ небольшого острова, расположился фрегатъ Язонъ. Французская линія баталіи была построена такъ: Герой, подъ флагомъ Сюффрена, *л'Аннибалъ* (*Annibal*), *л'Артезианъ*, де Ванжёръ (*Vengeur*) и Сфинксъ. Эскадра Сюффрена, имѣя между кораблями большіе интервалы, идетъ на рейдъ отъ SO, правымъ галсомъ, при черемѣнномъ вѣтрѣ отъ NO и NNO. Сюффренъ,

придерживаясь къ вѣтру, проходить подъ кормой англійскихъ фрегатовъ, оставляетъ подъ вѣтромъ корабль *Изисъ*, бросаетъ якорь въ центрѣ непріятельской линіи, между кораблями *Герой* и *Монтмутъ*, и открываетъ огонь. Всѣ англійскія суда отвѣчаютъ на огонь Сюффрена, и 500 орудій громятъ его корабль. *Аннибаль* слѣдуетъ за *Героемъ*; но къ несчастію, командиръ *Аннибала*, полагая, что Сюффренъ уважитъ нейтралитетъ португальскаго порта, не приготовился къ бою, такъ что палубы корабля заставлены были бочками и ведрами, приготовленными для налитія прѣсной водой. Видя, что битва началась, что *Герой* одинъ сражается съ большею частію непріятельскихъ судовъ, *Аннибаль* спѣшитъ раздѣлнить опасность своего адмирала; правда, пройдетъ еще нѣсколько времени, прежде нежели онъ будетъ въ состояніи начать бой, но по крайней мѣрѣ, онъ отвлечетъ на себя огонь нѣкоторыхъ изъ непріятельскихъ кораблей. Безъ выстрѣла идетъ *Аннибаль*, выдерживая огонь кораблей *Изисъ* и *Юпитеръ*, и бросаетъ якорь впереди своего адмирала, но такъ близко къ нему, что Сюффренъ принужденъ вытравить почти весь канатъ, чтобы не обломать своего бушприта о корму *Аннибала*. *Л'Артезианъ* намѣревается стать по лѣвую сторону своего адмирала, но прежде, капитанъ Кардильякъ (*Cardaillac*) хочетъ абординовать одно изъ непріятельскихъ судовъ. Онъ входитъ въ заливъ, и въ дыму принявъ компанейское судно *Фортитюдъ* (*Fortitude*) за линейный корабль, направляетъ свой утлегарь въ его гротъ-ванты. Однакожь, съ расхода, мнивавъ гротъ-ванты, онъ врѣзывается въ фокъ-ванты, и такъ неловко, что французскіе матросы съ трудомъ могутъ переходить на непріятельское судно: только восемь человѣкъ успѣли вскочить на *Фортитюдъ*. Это обстоятельство заставляетъ Кардильяка отойти отъ непріятеля, чтобы вторично вѣрнѣе его абординовать. Въ эту минуту, пуля попадетъ Кардильяку въ грудь и онъ падаетъ мертвый. По-

на старшій офицеръ де ла Боксьеръ, принимаетъ начальство, а *Артезианъ* уже упалъ подъ вѣтеръ; и восемь человекъ его остаются на *Фортитюдъ*. Де ла Боксьеръ сваливается однакожь съ компанейскимъ судномъ *Гинчинбрукъ*, овладѣваетъ имъ, и вмѣстѣ съ нимъ дрейфуетъ къ SW. *Ле Ванжёръ*, подъ командою капитана Форбана (*Forbin*), проходитъ на вѣтрѣ у вѣхъ кораблей Джонстона. Избравъ себѣ мѣсто, Форбанъ приказываетъ бросить якорь, кладетъ руль подъ вѣтръ и отдаетъ марса-фалы. Но за громомъ выстрѣловъ, на бакѣ не слышали приказанія капитана, а Форбанъ, не замѣчая среди дыма, что якорь не отданъ, и видя что корабль дрейфуетъ, вообразилъ что якорь не досталъ дна. Ему приходитъ въ голову, что въ этомъ мѣстѣ слишкомъ большая глубина и якоря нельзя бросить, и потому, приказавъ обрубить канатъ, что конечно также не было исполнено, онъ отправляется лавировать между непріятельскими кораблями, которые, мористѣе его, преспокойно однакожь стояли на якорѣ. Должно быть въ попыткахъ, онъ этого и не сообразилъ!... Между тѣмъ, вѣтеръ свѣжѣетъ отъ NNO, и *Артезианъ* относитъ сильнымъ теченіемъ къ SW. Со входа на рейдъ, Форбанъ обошелъ всю непріятельскую линію, не прекращая огня, и ушелъ изъ залива, не потерявъ ни одного человека.—*Сфинксъ*, буксировавшій одинъ изъ транспортовъ, далеко отсталъ, пока отдавалъ и выбиралъ свои буксиры. Подойдя ко входу на рейдъ, вѣтеръ зашелъ и онъ не могъ, подобно другимъ кораблямъ, пройти на вѣтрѣ у *Изисъ*. Онъ прорѣзываетъ у него подъ кормою, такъ близко, что своимъ бомъ-утлегаремъ срываетъ у *Изисъ* кормовой флагъ. Но вмѣсто того, чтобы стать на якорь, командиръ *Сфинкса*, пустивъ въ корму *Изисъ* залпъ со всего борта, продолжаетъ держаться подъ парусами, дѣлая короткіе галсы, и посылая непріятелямъ залпъ за залпомъ.

Таковы были дѣйствія французской эскадры. *Герой* и *Ан-*

*нибаль* принуждены были одни выдерживать огонь пяти непріятельскихъ кораблей, почти всѣхъ компанейскихъ судовъ, транспортовъ, и даже португальскаго форта, который платилъ этимъ за нарушеніе нейтральнаго права. Не смотря на жестокій огонь Англичанъ, *Герой* и *Аннибаль* продолжаютъ сражаться. Командиръ *Аннибала* убитъ, но мѣсто его занимаетъ лейтенантъ де Галль, и корабль сражается съ новой энергіей. Въ каютъ-компаніи открывається пожаръ, но онъ быстро потушенъ, благодаря дѣятельности де Галля. Вскорѣ фокъ-мачта, избитая ядрами, падаетъ. Въ полдень сбита и гротъ-мачта, и въ своемъ паденіи срываетъ кормовой флагъ. Де Галль страшитса, чтобы не подумали, что корабль сдается; онъ требуетъ другой флагъ, и не находя его, подымаетъ попавшуюся подъ руку бѣлую салфетку. Положеніе Сюффрена также не завидно. Штаги его корабля перебиты, и изъ тридцати четырехъ нижнихъ вантъ, двадцать девять порваны ядрами. Видя, что *Артезианъ*, *Сфинксъ* и *Ванжёръ* не могутъ идти на выручку, Сюффренъ рѣшается отступить. Въ исходѣ перваго часа, онъ приказываетъ выпустить канатъ и выходитъ за непріятельскую линію, продолжая отстрѣливаться съ обѣихъ бортовъ. Замѣта это, *Аннибаль* обрубаєтъ канатъ и слѣдуетъ за Сюффреномъ; но въ ту минуту какъ онъ проходитъ между двумя англійскими кораблями, бизань мачта его, прострѣленная ядрами, рушится, при громкихъ ура англійскихъ матросовъ. Однакожь вѣтеръ и теченіе выносятъ *Аннибаль* за черту непріятельскихъ выстрѣловъ, и по приказанію Сюффрена, *Сфинксъ* беретъ его на буксиръ. *Герой* наскоро исправляетъ свои поврежденія: перебитые штаги и ванты замѣняютъ кабельтовами и перлпнями. Между тѣмъ, г' *Артезианъ*, спѣша соединиться съ адмираломъ, бросаетъ свой призъ Г и н ч и б р у к ъ, и въ торопяхъ опять оставляетъ на непріятельскомъ суднѣ нѣсколько своихъ матросовъ. Это онъ дѣлалъ уже во второй разъ. Впослѣдствіи

Сюффрень жаловался министру на дѣйствія *Артезіена* во время сраженія, и капитанъ де ла Боксьеръ былъ исключенъ изъ службы.

Видя бѣдственное положеніе *Аннибала*, комодоръ Джонстонъ надѣется овладѣть этимъ кораблемъ. Оставя въ заливѣ транспорты и компанейскія суда, комодоръ снимается съ якоря и идетъ вслѣдъ за французами. Сюффрень, построивъ свою эскадру въ линію, смѣло ждетъ непріятели. Однакожь, подойдя на полтора пушечныхъ выстрѣла, Джонстонъ убавляетъ парусовъ и не дѣлаетъ нападенія. Съ наступленіемъ ночи, Сюффрень открываетъ огни, и продолжаетъ держаться въ линіи. Когда разсвѣло, англійской эскадры уже вблизи не было: Джонстонъ, не рѣшаясь вступить въ бои изъ опасенія за корабль *Изи* съ фрегатъ *Диана*, сильно пострадавшіе во время сраженія, возвратился въ Порто-Прайа.

Избавясь отъ Англичанъ, которыхъ ему не удалось разбить, благодаря неловкимъ распоряженіямъ трехъ изъ своихъ кораблей, Сюффрень рѣшился употребить всѣ усилія, чтобы поспѣть къ мысу Доброй Надежды прежде Джонстона. Конвой отправили впередъ, подъ прикрытіемъ корвета; на *Аннибаль* поставили фальшивое вооруженіе, а *Сфинксу* было приказано буксировать этотъ корабль. 21-го іюня, Сюффрень пришелъ съ своими кораблями въ Симонсъ-бей, а вслѣдъ затѣмъ явились туда и транспорты, за исключеніемъ небольшого судна *л' Юньонъ*, на которомъ находились 30 человекъ солдатъ. Войска немедленно свезли на берегъ и перевели въ Капштатъ, гдѣ принялись исправлять старыя укрѣпленія, воздвигать новыя, такъ что черезъ пятнадцать дней городъ былъ уже безопасенъ отъ покушеній непріятели. Черезъ мѣсяць, въ виду Столовой бухты показался отрядъ комодора Джонстона; но комодоръ, узнавъ о прибытіи французской эскадры, оставилъ близъ Столовой бухты два фрегата, а самъ ушелъ въ заливъ Салданья. Сбран-

ныя здѣсь свѣденія объ укрѣпленіи Капштата, заставили Джонстона совершенно отказаться отъ покушенія на голландскую колонію. Благодаря дѣятельности Сюффрена, эта экспедиція Англичанъ рушилась.

Дессантныя войска свезли на берегъ, больныхъ и раненыхъ размѣстивъ по госпиталямъ, поврежденія на корабляхъ исправивъ, и 24 іюля, Сюффрень перешелъ съ четырьмя кораблями въ Столовый заливъ. Здѣсь онъ простоялъ до 28-го августа, и убѣдившись, что Англичане отказались отъ всякаго покушенія на Капштатъ, рѣшился, согласно своимъ инструкціямъ, идти въ Иль-де-Франсъ. Около Фалзъ-бея къ нему присоединился корабль *Аннибалъ*, поставившій повья мачты. Въ первыхъ числахъ ноября, Сюффрень прибылъ въ Портъ-Луи, гдѣ и соединился съ эскадрой графа д'Орвеса (*d'Orves*).

Прежде нежели начнемъ описывать дѣйствія Сюффрена въ Ость-Индіи, бросимъ бѣглый взглядъ на состояніе французскихъ колоній и морскихъ силъ Франціи въ этой части свѣта, расскажем въ нѣсколькихъ словахъ о положеніи въ Ость-Индіи Англичанъ, и познакомимъ читателей, съ интереснымъ лицомъ Гайдеръ-Али-Хана, союзника Франціи.

Морской министръ де Морепа, не понимая важности французскихъ владѣній въ Ость-Индіи, видя притомъ, что для поддержанія ихъ, нужны со стороны правительства значительныя пожертвованія, не очень хлопоталъ о сохраненіи этихъ владѣній. Предоставя ихъ на собственныи произволъ, онъ удовольствовался тѣмъ, что предписалъ губернатору острововъ Иль-де-Франса и Бурбона, держать у Пондичери наблюдательную эскадру, для покровительства торговли. Губернаторъ, при всемъ желаніи, не могъ отдѣлать туда достаточнаго числа судовъ, потому что все морскія силы Франціи на Иль-де-Франсъ и Бурбоны, состояли изъ двухъ кораблей, двухъ фрегатовъ и трехъ корветовъ. Однакожъ, съ продолженіемъ мира между Франціею и



Англию, Пондишери и другія французскія владѣнія, могли мало по малу приходять въ болѣе цвѣтущее положеніе, и еще оставалась надежда, что правительство успокоившись послѣ войны, обратитъ наконецъ вниманіе на свои колоніи, и для поддержанія ихъ рѣшится сдѣлать нѣкоторыя пожертвованія. Къ несчастію миръ не продолжался. Англичане давно уже недружелюбно смотрѣли на распространеніе французскихъ владѣній Остѣ-Индіи, и на усиливающееся вліяніе Франціи. Хорошо понимая всѣ выгоды, которыя можно извлечь изъ страны богатой, какова Остѣ-Индіа, Англичане употребили всѣ усилія, всѣ средства, чтобы утвердиться на полуостровѣ и дѣйствовать въ ущербъ колоніямъ другихъ государствъ. При первомъ слухѣ о разрывѣ между Франціею и Англиею, правители Остѣ-Индской компаніи, положили нанести французскимъ владѣніямъ рѣшительный ударъ. 29-го іюля 1778 года, генераль Муиро (*Miuro*), съ аркатскою арміею, двинулся неожиданно на Пондишери, и 8-го августа расположился подъ стѣнами этого города. — Въ то же время, комодоръ Вернопъ вышелъ съ пятью военными судами изъ Мадраса, чтобы блокировать Пондишери. — Открытіе непріязненныхъ дѣйствій было такъ неожиданно, что въ Пондишери не успѣли даже исправить полуразрушенныхъ укрѣпленій. Однакожъ, губернаторъ города, де Белль-Комбъ, рѣшился защищаться. 10-го августа, эскадра комодора Вернопа показала въ виду Пондишери. Отрядный начальникъ де Тронжоли (*Tronjoly*), стоявшій на рейдѣ съ пятью французскими судами, снимается съ якоря и идетъ на встрѣчу Англичанамъ. Эскадры встрѣтились, и послѣ двухъ часового боя, участь котораго осталась не рѣшеною, разошлись. Французы возвратились въ Пондишери, куда Англичане не осмѣлились за ними слѣдовать. Тронжоли оставался на рейдѣ до 20 августа, а въ этотъ день, снявшись съ якоря, вмѣсто того, чтобы атаковать комодора Вернопа находившагося въ виду, отправился въ Иль-

де-Фансъ. Въ тотъ же день, Вернопъ сталъ на якорь у Пондишери, и городъ былъ обложенъ тѣсной блокадой. Тронжолл отговаривался впослѣдствіи тѣмъ, что онъ не могъ получать съ берега достаточнаго количества провизіи для продовольствія эскадры, и боялся нападенія Верноа, къ которому, по слухамъ, скоро должны были подосѣть подкрѣпленія. Послѣ сорока-дневной осады, Англичане успѣли наконецъ разрушить два бастиона и сдѣлать брешь. 17-го октября, они готовились атаковать городъ съ моря и съ сухаго пути, и де Белль-Комбъ, доведенный до крайности, терпя недостатокъ въ съѣстныхъ припасахъ и боевыхъ снарядахъ, принужденъ былъ сдаться на капитуляцію. — Англійское правительство обязалось перевезти на свой счетъ во Францію де-Белль-Комба, офицеровъ и Пондишерійскій полкъ, которому оставили знамя. Синаевъ распустили по домамъ.

Англичане торжествовали, и не сомнѣвались въ успѣхѣ своихъ дѣйствій противъ остальныхъ французскихъ владѣній, какъ вдругъ у Французовъ явился союзникъ, и ходъ дѣлъ на нѣкоторое время измѣнился. Союзникъ этотъ былъ Гайдеръ-Алиханъ.

Гайдеръ-Али родился въ 1131-мъ году гиджры (1719), и подобно многимъ на востокѣ, производилъ себя отъ рода Магомета. Онъ никогда не могъ, или лучше сказать, не хотѣлъ, научиться ни читать, ни писать, но вознаграждалъ это невѣжество большою силою памяти. Когда отецъ Гайдера умиралъ, раджа мейсурекій, у котораго онъ служилъ, обѣщаль ему имѣть попеченіе о его сынѣ, но не сдержалъ слова, и Гайдеръ сначала вступилъ въ службу французской компаніи въ Пондишери и научившись тамъ европейской тактикѣ, поступилъ къ мейсурскому раджѣ. Когда по смерти стараго раджи, на престолѣ вступилъ слабый ребенокъ Чикъ-Кишень, далавай (первый министр), далъ Гайдеру подъ команду 50 всадниковъ и

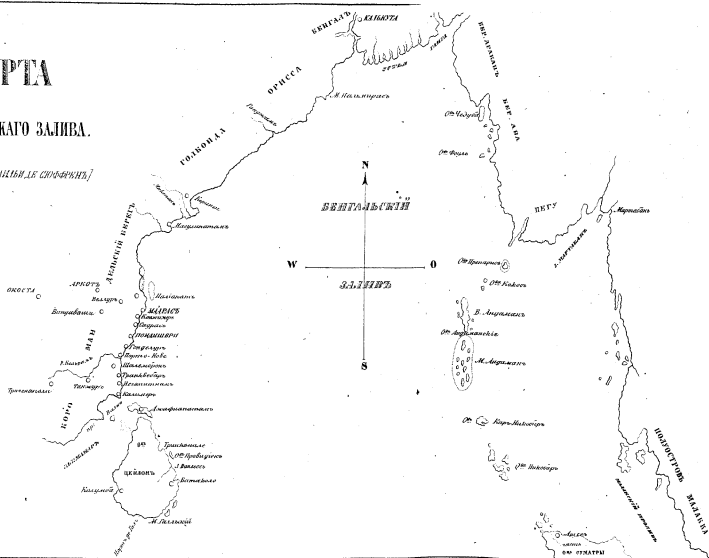
200 пѣшихъ солдатъ. Въ 1743 году, Гайдеръ уже командовалъ небольшимъ корпусомъ и сталъ уговаривать далава овладѣть Бенгелуромъ. Въ 1746 году, онъ напалъ въ расплохъ на бенгелурскаго владѣльца и принудилъ его уплатить четыре лакарупій (около 1,000,000 руб. асс.) и дать обѣщаніе заплатить черезъ нѣсколько времени вдвое. Однакожъ это обѣщаніе не было выполнено, и въ 1747 году Гайдеръ-Али, явившись съ двѣнадцати-тысячнымъ корпусомъ, разбилъ набоба, взявъ его въ плѣнъ со всѣмъ семействомъ, а самъ основался въ Бенгелурѣ, только по имени признавая мейсурскаго раджу своимъ верховнымъ владыкой. Наконецъ, честолюбіе Гайдера дошло до того, что далавай и мейсурскій раджа, рѣшились заманить Гайдера къ себѣ и умертвить его. Провѣдавъ черезъ лазутчиковъ объ этомъ заговорѣ, Гайдеръ однакожъ явился ко двору раджи, окруженный своими избранными приверженцами и солдатами, и покушеніе на жизнь Гайдера было отложено до другаго случая. Тогда, Гайдеръ рѣшился предупредить эту попытку. Въ одинъ день, дворець далава былъ внезапно занятъ солдатами Гайдера, и министръ арестованъ со всѣмъ семействомъ. Сдѣлавши это, Гайдеръ явился къ своему государю, съ видомъ совершенной покорности, однакожъ принудилъ раджу, отдать ему мѣсто опальнаго министра, а самъ только далъ раджѣ записъ, которою какъ раджа, такъ и потомки его, утверждались верховными владѣтелями мейсурскаго государства. Въ 1760 году, раджа, желая избавиться отъ тягостной опеки, призвалъ на помощь къ себѣ Магратговъ, и только стремительное отступление спасло Гайдера. Все семейство его и сынъ Тишу, были взяты въ плѣнъ, но спасены браминомъ Конде-Рао. Вскорѣ однакожъ, браминъ этотъ измѣнилъ Гайдеру и принялъ начальство надъ войсками раджи мейсурскаго. Гайдеръ, пригласивъ къ себѣ въ службу 300 Французовъ, составилъ изъ нихъ особый отрядъ подъ командою Аллена, и собравъ значительныя силы

двинулся на встрѣчу брамину Конде-Рао. Хитростью, успѣлъ онъ внушить брамину панической страхъ, и Конде-Рао, полагая себя оставленнымъ своимъ государемъ и войскомъ, бѣжалъ. Лишившись начальника, войско или разбѣжалось, или перешло на сторону Гайдеръ-Али, который наконецъ и занялъ Серингапатнамъ. Раджа сохранилъ только одинъ титулъ и совершенно лишился власти, а Конде-Рао, выданный Гайдеру, былъ посаженъ въ желѣзную клѣтку. Гайдеръ-Али на этомъ не остановился; усиливая свою власть, распространяя владѣнія, онъ вкорѣ сдѣлался повелителемъ области Бенгелурской, Карнатика, Травенкура, города Сара, страны Балапуръ, королевства Биснагарскаго, Канары, государства и берега Малабарскаго и зависящихъ отъ нихъ острововъ Малдивскихъ; войско его простиралось до 200,000. Мейсурское королевство по прежнему имѣло своего раджу, передававшаго престолъ своимъ потомкамъ, но этотъ раджа содержался плѣнникомъ въ своемъ дворцѣ, а королевствомъ по произволу управлялъ Гайдеръ-Али. Возрастающее могущество Гайдера начинало сильно тревожить Англичанъ. Соединившись съ Маграттами, они объявили Гайдеру войну. Гайдеръ, прибѣгая ко всемъ хитростямъ маршей и контръ-маршей, утомлялъ Англичанъ безплоднымъ преслѣдованіемъ. То, онъ вдругъ исчезалъ у нихъ изъ виду, и являлся въ мѣстахъ гдѣ его вовсе не ожидали; то, вырѣзывалъ обозы и отдѣлявшіеся отъ арміи отряды. Словомъ, онъ былъ вездѣ и нигдѣ, и вмѣстѣ съ сыномъ своимъ Типпу-Саибомъ, дѣлалъ рѣшительно чудеса. Наконецъ, въ 1768 году, мадрасскій совѣтъ рѣшился начать съ нимъ переговоры о мирѣ. Гайдеръ отвѣчалъ, что онъ выслушаетъ предложенія Англичанъ подъ стѣнами Мадраса, и дѣйствительно вскорѣ явился у воротъ этого города. — Миръ былъ заключенъ въ апрѣлѣ 1769-го года. Недовольный дѣйствіями Англичанъ, Гайдеръ-Али въ 1772-мъ году, рѣшился возобновить сношенія съ Французами, и когда

# КАРТА

## БЕНГАЛЬСКАГО ЗАЛИВА.

[Во столбцы: БАНЬИ И СКОРПИОНЪ.]



въ 1778 году Англичане открыли противъ Французовъ непріязненные дѣйствія, Гайдеръ предложилъ Французамъ свою помощь, твердо надѣясь, при содѣйствіи своихъ новыхъ союзниковъ, изгнать Англичанъ изъ Остъ-Индіи. Гайдеръ-Али былъ небольшого росту, некрасивъ собою, но чрезвычайно ловокъ и развязенъ. Въ противность восточному обычаю, онъ брилъ усы и бороду. Одѣвался обыкновенно въ бѣлую кисею, вышитую золотыми цвѣтами, и почти всегда носилъ панцырь. Таковъ былъ новый союзникъ Франціи.

(Окончаніе въ слѣдующей книжкѣ).

## ЕЩЕ УКАЗАНІЯ НА БЛИЖАЙШІЕ КОРНИ НѢКОТОРЫХЪ НЕОБЪЯСНЕННЫХЪ МОРСКИХЪ СЛОВЪ.

Представляя на судъ моряковъ еще собраніе иностранныхъ словъ, вошедшихъ въ нашъ морской языкъ, мы при разысканіи корней ихъ, какъ и въ предъидущей статьѣ (М. Сб. Т. IX стр. 362), не довѣряли собственнымъ соображеніямъ, а основывались на заслуженныхъ авторитетахъ: *Жаля*, *Рединга*, *Швенка* и др.

Собирая слова, мы не ограничивались строго собственно нынѣшнею морскою терминологіею, но отыскивали корни всѣхъ словъ, какъ устарѣвшихъ, такъ и нынѣ встрѣчающихся въ службѣ и жизни моряка.

На слова устарѣвшія и вышедшія изъ употребленія, какъ

напр. Фурстовина \* (М. Сб. Т. I, стр. 365), Авальдъ-Флагъ (М. Сб. Т. IX, стр. 268), Гликборгъ (Зап. Гидр. Деп. Т. X, стр. 728) и т. п., и также на слова, употребляемые матросами, какъ напр. Буршлатъ, Гендрикъ и т. п.—мы только указываемъ, какъ на слова еще необъясненныя.

Выбравъ изъ Рединга слова: голл. *bustlappen*, нѣм. *Bustlappen*, шв. *bustlapper* и дат. *bustlappor*, которыя всё означаютъ добавочную обшивку носовой части судовъ, отправляющихся на промыселъ къ Гренландскимъ берегамъ и прибавя къ этому, что голл. *borst*, нѣм. *Brust* грудь; голл. *lap*, нѣм. *Lappen* лоскутъ, лоскутокъ, тряпка—можно бы, казалось, вывести заключеніе, что слово *бурилатъ* происходитъ отъ *нагрудника*, увеличеннаго и распространеннаго смышленностью русскаго матроса до настоящаго вида *бурилата*, но мы не рѣшились на подобное корнесловіе, вспоминая «*Lucus a non lucendo*\*\*» и боясь попасть въ число тѣхъ филологовъ, которые слово *корабль* производятъ отъ *короба*; *коробъ* отъ *коробить*; *коробить* отъ *горбить*; *горбить* отъ *горба*; *горбъ* отъ *горы* и т. д.

Но шутки въ сторону, не придавая труда нашему ни какой важности, мы будемъ очень довольны, если хоть одно изъ приведенныхъ нами словъ замѣнится *равносильнымъ* ему кореннымъ русскимъ словомъ. Вѣдь называли же дѣды наши треу-

---

\* Съ словомъ *Фурстовина*, въ смыслѣ бури, наиболѣе сходны слова: Арханг. губ. *фурить*, о вѣтрѣ, сильно, стремительно дуть; венгерск. *förgeteg* буря, гроза; стар. каталанск. *força de temps* худая погода, буря; исландск. *forrads-veðr* сильная буря; ит. *fortuna*, *fortunale*, стар. фр. *fortune*, *fortunal* худая погода, буря.

\*\* Однѣмъ глубокомысленнѣйшій Римскій филологъ доказывалъ, что *lucus* т. е. роца происходитъ отъ *lucere*—сіять, свѣтить—и горить: *Lucus a non lucendo*, т. е. роца отъ недостатка свѣта, потому что въ роцу свѣтъ не проникаетъ!

гольщикъ — *трианглемъ*, широту — *латитюдомъ*, созвѣдія — *констеллаціею*, водорѣзь — *котъ-ватеромъ* и пр. А со временемъ быть можетъ назовутъ дрейфъ — *сваломъ* или *увагомъ*, вмѣсто антретно будутъ говорить *приближенно* или *глазомѣрно*; шкипера и штурмана — замѣнять *корабельщикомъ*, *мореходомъ*, *кормчимъ*, *кормщикомъ* и т. п. смотря по роду судна, его плаванія и назначенія.

Морской языкъ такъ выразителенъ, и въ оборотахъ его такъ много картинности, что если бы наши литераторы и публики поближе познакомились съ нимъ, то вѣроятно русскій языкъ обогатился бы новымъ богатымъ матеріаломъ.

Для достиженія этого, желательно было бы возбудить общее содѣйствіе моряковъ и *во первыхъ*: собрать въ одно цѣлое всѣ морскія слова, исключительно русскія: старыя, новыя и мѣстныя; \* *во вторыхъ*: собрать всѣ устарѣвшія и по нынѣ употребляемыя у насъ иностранныя слова, съ указаніемъ ихъ происхожденія; наконецъ, *въ третьихъ*: сдѣлать возможно полный сборникъ морскимъ пѣснямъ, сказкамъ (напр. о кораблѣ самолетѣ), поговоркамъ и пословицамъ.

Намъ кажется, что подобныя труды, независимо отъ прямой пользы для морскаго языка, также скоро сблизили бы морскую литературу съ общою, и познакомили бы большинство читающей публики съ морскимъ бытомъ.

Прямой долгъ каждаго моряка есть содѣйствіе по силамъ и времени общему успѣху; для дѣятелей—строителей этого прекраснаго зданія, мы съ радостью готовы служить посильными матеріалами.

---

\* Въ большомъ количествѣ мѣстныхъ словъ, встрѣчаются однакожъ нѣкоторыя иностранныя слова, какъ напр. *Клипъ* — подводный каменный рифъ въ морѣ, банка, *Арханг.* Комплектъ — экипажъ купеческаго судна; судовая команда, *Астрх.* Батъ — 1.) лодка, *Оренб.* 2.) небольшая лодка, выдолбленная изъ одного дерева. *Камп.*, *Томс.* Шкевень — носъ у лодки. *Новгор.* и т. д.



Агентъ, съ фр. *agent*, отъ лат. *agens*, дѣйствующій, отъ *agere* дѣлать, дѣйствовать.

Адъютантъ, нѣм. *Adjutant*, фр. *adjudant* (*aide de camp*), съ лат. яз. ср. вѣк. *adjuta*, *aiuda*, *aidus* помощникъ, отъ лат. *adjutare* помогать, вспомошествовать.

Актъ, Акты, съ фр. *acte*, *actes*, отъ лат. *actus*, дѣйствие, дѣяніе, поступокъ отъ *agere* дѣлать.

Амбарго, на всѣхъ языкахъ *embargo*, кромѣ ит. *imbarco*; по Рейфу съ исп.; по Жалю съ лат. яз. ср. вѣк. *in* въ, и *baregum* ограда, огородъ, заборъ; по Швенку, \* съ нѣм. *bergen* укрывать, спасать въ смыслѣ задержанія, овладенія, заключенія, отъ ст. герм. *inbergen*, забрать — въ противоположность слова *mitbergen* выкупить, освободить.

Анкерокъ, нѣм., голл., дат. *anker*, шв. *ankare*, ст. фр. *ancere*, съ лат. яз. ср. вѣк. *anceria*, *ancheria*, мѣра жидкости.

Аншефъ, съ фр. *en chef* главный, первый, отъ фр. *commandant en chef* главнокомандующій (*chef* глава, начальникъ).

Арестъ, англ., голл. и нѣм. *Arrest*, фр. *arrêts* ит. *arresto*, съ лат. яз. ср. вѣк. *arrestum*, отъ лат. *ad* къ, до, около и *restare* оставаться, въ смыслѣ оставленія, задержанія, заключенія.

Арматура, съ лат. *armatura* вооруженіе, военный снарядъ, оружіе, отъ *arma* оружіе, орудія, снаряды, инструменты всякаго художества; слова: армія, арматоръ этого же корня.

Арсеналь, лат. яз. сред. вѣк. *arsena*, ит. *arsenale*, тур. *терсана*, *терсанэ*, отъ спорнаго между филологами корня, но во всякомъ случаѣ первоначально въ смыслѣ *адмиралтей*¹

\* *Wörterbuch der deutschen Sprache in Beziehung auf Abstammung und Begriffsbildung. Von Konrad Schwenck.* Третье изданіе въ 8-ю долю листа, VIII и 810 стр. Франкфуртъ на Майнѣ, 1838 года. Цѣна 4 р. 30 к. с.

*ства*, а не хранилища оружія, какъ и по нынѣ ит. *arsenale* означаетъ адмиралтейство, *arsenalotti* адмиралтейскіе мастеровые; *darsena*, ст. фр. *darse* верфь, докъ, бассейнъ. У аббата Франческо де Альберти ди Вилланова въ его *Grande Dizionario* (Венеція 1832 г.) сказано: *Arsenale, arsanale, arzana: luogo dove si fabbricano i navigli, e ogni strumento da guerra navale e di terra* т. е. мѣсто гдѣ строятся корабли и дѣлаются всѣ военныя морскія и сухопутныя орудія.

Артикулъ, фр. *article* нѣм. *Artikel* статья, членъ съ лат. *articulus* суставъ, сгибъ, членъ отъ *artus* соединеніе.

Асей съ англ. *I say* я говорю; этими словами Англичане выражаютъ зовъ или показываютъ что хотятъ говорить. Наши матросы, слышавъ часто это восклицаніе, назвали по немъ самихъ Англичанъ. Въ Архангельскѣ всякаго иностранца, прибывшаго на корабль, называютъ *Асейемъ*.

Аттестатъ, Аттестациа, нѣм. *attestat* фр. *attestation* съ лат. *adtestari* засвидѣтельствовать отъ *testis* свидѣтель.

Багажъ, фр. и нѣм. *Bagage*, англ. *baggage* пожитки, поклажа, съ лат. яз. ср. вѣк. *bagagium* поклажа, *bag* сундукъ отъ англо-сакс. корня—ибо ст. фрисландск. и ст. фр. *bague* и шв. *bagg* чемоданъ, англ. *bag* мѣшокъ, сумка.

Баканъ, англ. *beacon* маякъ, вѣха, голл. *baak, baaken* вожатый, проводникъ, вѣха съ англо-сакс. *beacon, besn* знакъ.

Бакъ, голл. и дат. *bak*, шв. и нѣм. *Back* съ англо-сакс. *baec, boec* спина, шв. *backe* гора, холмъ, возвышеніе, спина въ смыслѣ возвышенія носовой части судна.

Бакъ съ голл. *bak* посуда, миска; шв. и нѣм. *Back*, дат. *bakke*.

Бандажеръ, голл. и нѣм. *Bandalier*, англ. *bandoleer* фр. *bandoulière*, ит. *bandaliera* по Швенку съ нѣм. *Band* связь, лента, обручъ отъ *binden* вязать. Въ нашей конницѣ

перевязь для карабина называется *панталеръ*; въ этомъ словѣ вѣроятнѣе можно предположить перемѣну буквъ: *б* на *п* и *д* на *т*, чѣмъ другой какой нибудь корень, напр. фр. *prendre* вѣсить, *suspendre* подвѣсить.

**Банка** (мель), англ., голл. и нѣм. *Bank*, фр. *banс*, ит. *banco*.

**Банка** (скамейка, скамья, лавка), голл. и нѣм. *Bank*, фр. *banс*, ит. *banco* (англ. *bench*). Оба слова отъ англо-сакс. *banс* возвышеніе, возвышенность, *benк*, *bonс* скамья, также столик. Слова: *банкетъ*, *банкъ*, *банкиръ*, *банкрутъ*, и т. п. отъ того же корня. Въ началѣ мѣняли деньги на скамьяхъ, потомъ на столахъ и наконецъ въ лавкахъ и въ коммерческихъ конторахъ. *Банкрутъ* отъ ит. *banсorotto* (*banco* скамья, банкъ и *ratto* сломанный), ибо у несостоятельныхъ мѣнялъ, мѣстная власть, для предупрежденія публички и въ знакъ прекращенія ихъ занятій, выставяла предъ лавкою переломленную доску.

**Беілегенъ** съ голл. *bijleggen* отъ *bij* къ, при, и *legen* класть, положить, ложиться, придерживаться въ смыслѣ: штурмовать лежа круто къ вѣтру подъ малыми парусами.

**Ботъ** съ англо-сакс. *bat*, *batt*, *büt* небольшое судно, лодка (*batvan* гребецъ); англ. *boat*, шв. *büt*, дат. *boad*, голл. и нѣм. *Boot*, лат. яз. ср. вѣк. *battelus*, ит. *battelo* исп. *batel*, фр. *bateau*.

**Бракъ**, нѣм. *der Brack*, *die Bracke*, англ. *brack* отъ нѣм. *brechen*, англ. *to break* ломать, переламывать, въ смыслѣ сломанныхъ, испорченныхъ, негодныхъ къ употребленію вещей.

**Брандвахта** съ голл. *brandwagt* отъ *brand* гореніе, жженіе и *wagt* стража, караулъ; нѣм. *Brandwache*.

**Брасы** съ лат. *brachium* рука; на всѣхъ языкахъ одного и того же корня: ит. *bracci*, исп. *brazos*, порт. *braços*, фр.

*bras*, англ. *braces*, голл. и нѣм. *Brassen*, дат. *brasar*, шв. *brassar*.

Брекватеръ съ англ. *break-water* волноломъ, волно-рѣзъ, отъ *to break* ломать, изламывать, переламывать и *water* вода.

Бридель съ англ. *bridle* уздечка отъ англо-сакс. *bridl*, *bridal* задержка, уздечка.

Брустверь съ нѣм. *Brustwehr* отъ *Brust* грудь и *Wehr* защита, оборона.

Бухта съ голл. *bogt* зигнобъ, кривизна, колѣно отъ *buigen* гнуть, загибать; складывать же снасти въ бухту: *de touwen opshieten*. Выразительна своимъ сравненіемъ голл. пословица: *voor iemand in de bogt springen* встать или пригвуть для когонибудь въ бухту т. е. раздѣлить чью либо участь, вступиться за когонибудь.

Бухта (заливъ) съ голл. *bogt* или нѣм. *Bucht* загибъ отъ голл. *buigen* или нѣм. *biegen* гнуть, загибать.

Вентиляторъ, фр. *ventilateur*, англ. и нѣм. *Ventilator* вѣтатель съ фр. *vent*, лат. *ventus*, вѣтеръ.

Вестъ, англ., голл. и нѣм. *West*, англо-сакс. и дат. *vest*, шв. *vast*, фр. *ouest*, исп. *oueste*, порт. *oeste* (ит. *ponente*) спорнаго корня. По Гриму отъ англо-сакс. *wisan* покоиться, отдыхать, представляя себѣ вечеръ или западъ какъ время отдыха; по Швенку отъ лат. *vespera* вечеръ, *vesper* западъ; по Муренъ де Сурдевилъ (*études gothiques, 1839, Tours*) отъ *Vestri* одного изъ карликовъ, которые, согласно скандинавской мнѣологіи, поддерживаютъ землю по направленію четырехъ главныхъ румбовъ.

Винградъ съ голл. *wijngaard* виноградъ.

Вояжъ, Дальновояжный съ фр. *voyage* путешествованіе отъ лат. *via* дорога, *viator* путешественникъ.

Ветеранъ, фр. и нѣм. *Veteran*, голл. *veteraan*, ит.

*veterano* съ лат. *veteranus* старый, старый заслуженный ратникъ отъ *vetus* старый, древній, давній.

Галерея, по мнѣнію Швенка отъ нѣм. *wallen* странствовать, ходить, гулять — основываясь на частое замѣненіе буквы *w* буквою *g* при переходѣ нѣмецкихъ словъ въ другіе языки, какъ напр. нѣм. *Wilhelm* во фр. *Guillaume*. Лат. яз. ср. вѣк. *galeria*, ит. *galleria*, фр. *galerie*, нѣм. *Gallerie*, голл. *galerij*; *gaanderij*, англ. *gallery*.

Гансъ — помпа, по Жалю съ нѣм. *Gans* гусь отъ подобія трубы этой помпы съ гусиною шею. Не проще ли предположить корнемъ этого слова: нѣм. *Hand* рука въ смыслѣ ручной помпы, чѣмъ дѣйствительно и есть назначеніе гансъ-помпы; нѣм. *Kochs-Pumpe*, голл. *kokspomp*, шв. *kokspump*, дат. *kokspompe*, англ. *bar-pump*, фр. *pompe pour futailles*, ит. *tromba per barili*, исп. *bomba de barriles*, порт. *bomba de barris*.

Гардемаринъ съ фр. *garde de la marine*; *de la marine* морская, *garde* стража. Званіе гардемаринъ во Франціи встрѣчается, по Жалю, въ первый разъ въ 1664 году. Тогда предводители флотовъ брали къ себѣ молодыхъ людей, назначавшихся въ морскую службу и составлявшихъ ихъ свиту.

Гарнизонъ съ фр. *garnison* отъ *garnir* снабжать, обставлять, обсаживать въ смыслѣ снабженія крѣпости войскомъ; ит. *guarnigione* также отъ *guarnire* снабжать; нѣм. *Garnison*, голл. *garnisoen*, англ. *garrison*.

Гарпиусъ, голл. *harpuis*, нѣм. *Harpüse*, шв. *harpös*, дат. *harpix* отъ англо-саке. *hoer*, исландск. *har*, голл. *haar*, волосъ и англо-саке. *pic* смола.

Гарпунъ одного и того же корня у всѣхъ сѣверныхъ народовъ: нѣм. *Harpune*, голл. *harpoen*, англ. *harpoon* (*har-ping-iron*), дат. *harpun*, съ лат. яз. сред. вѣк. *harpo* отъ ст. герм. *hrifa*, *hreppan* брать, хватать (нѣм. *greifen*).

Гауптвахта съ нѣм. *Hauptwache* отъ *Haupt* голова, главный и *Wache* карауль.

Гидрографія, фр. и нѣм. *Hydrographie*, англ. *hydrography*, ит. *idrografia* съ гр. *ιδωρ* вода и *γραφειν* писать, описать.

Граната, нѣм. *Granate*, голл. *granaat*, фр. и англ. *grenade*, ит. *grenata* съ лат. яз. ср. вѣк. *granatus* зернообразно на подобіе зерна отъ лат. *granus* крупника, зерно; въ смыслѣ разрыва гранаты на мелкія части, на крупинки или зерна; слово *гранадеръ*—бросающій гранаты, того же корня.

Грунтовъ съ нѣм. *Grundtau* отъ *Grund* дно, низъ и *Tau* веревка, канатъ (голл. *ophouder*).

Грунтъ, голл. *grond*, шв., дат. и нѣт. *Grund*, англ. *ground* съ англо-сак. *grund* дно, почва.

Грунтъ, Грунтовать съ нѣм. *Grund* или голл. *grond* дно, въ смыслѣ перваго слоя краски, служащаго дномъ, основаніемъ окраски.

Гюйсъ, Гюїсъ, голл. *geus*, нѣм. *Gösch*, шв. *gjös*, дат. *giössen*.

Депо съ фр. *depot* отъ лат. *deponere* сложить для сохраненія, *ponere* положить.

Докъ, англ. *dock*, голл. *док*, нѣм. *Docke*, шв. *доска*, дат. *докке* отъ лат. яз. ср. вѣк. *dogra*, *doha*, *dogaria* ровъ, каналъ, водопроводъ; вѣроятно отъ лат. *ducere* водить, въ смыслѣ провода воды.

Древенъ, голл. *drijven*, нѣм. *treiben* съ англо-сакс. *drifan*, *draefan* гнать, толкать, уваливать; голл. *dreijv*: дрейфъ, увальъ, уклонъ.

Дюймъ съ голл. *duim* большой палець.

Дюны, голл. *duinen*, англ. *downs*, фр. *dunes*, нѣм. *Dünen*, шв. *dynar*, дат. *dyner*, ит. *dune*, исп. и порт. *dunas* съ англо-сакс. *dun* холмъ, возвышенность.

З ю й д ъ, англо-сакс. *suth*, англ. *south*, фр. и нѣм. *Sud*, голл. *zuid*, шв. и дат. *syd*, исп. *sud* или *sur*, порт. *sul* (ит. *ostro*) спорнаго корня. По Швенку отъ ст. герм. *sund* (*sundar* къ югу, *sundan* отъ юга) югъ, крѣпко, сильно, ибо въ полдень солнце въ наибольшей своей силѣ; по Менажу (1750 г.), Вебстеру (1832 г.) и Босворту (1838 г.) отъ нѣм. *sieden* кипѣть, вариться въ смыслѣ тепла, жара; по Муренъ де Сурдевилъ отъ карлика *Sutheri*.

И л ю м и н а т о р ъ съ лат. *illuminator* освѣтитель отъ *illuminare* освѣщае; *in* въ и *lumen* свѣтъ.

И н в а л и д ъ, фр. и нѣм. *Invalide*, англ. *invalid*, ит. *invalido* съ лат. *invalidus* дряхлый, немощный, слабый, хилый; *invalidi milites* больные, неспособные войны, *invalida statio* слабс защищаемый постъ.

К а б е л ь т о в ъ, голл. *kaabel touw*, нѣм. *Kabeltau*, шв. *kabelläget*, дат. *kabeltovet*, англ. *stream cable*, фр. *cable de touée* по Жалю съ арабск. *габль* снасть, веревка, по Швенку же, съ лат. яз. ср. вѣк. *capulum*, *caplum* веревка отъ лат. *capere* брать, вязать, овладѣть; голл. *touw*, нѣм. *Tau* веревка, англ. *tow* пакля, бечевка, буксиръ, *to tow* бечевать, верповать, буксировать съ англо-сак. *tov*, *tav* пакля отъ *tinhan* тянуть.

К а д е т ъ съ ит. *cadetto* малолѣтній, фр. *cadet* младшій; на всѣхъ языкахъ одного и того же корня.

К а з а р м а съ ит. *caserma* отъ *casa* домъ; фр. и нѣм. *Caserne*, голл. *kazerne*.

К а л е н д а р ъ, нѣм. *Kalender*, англ. *calendar*, фр. *calendrier* съ лат. яз. ср. вѣк. *calendarium* отъ лат. *calendae* первое число каждаго мѣсяца, которое провозглашалъ ежемѣсячно священникъ; *calare* звать, съзывать, собирать.

К а л и б е р ъ, фр. *calibre*, англ. и нѣм. *Caliber*, голл. *kaliber*, по мнѣнiю иныхъ отъ лат. *aequilibrium* равновѣсiе, ра-

венство, равность, по мнѣнію другихъ отъ арабск. *калибръ* модель.

**К а м п а н і я**, фр. и нѣм. *Campagne*, англ. *campaign* отъ лат. яз. ср. вѣк. *campania* или *campagna* поле отъ лат. *campus* поле въ смыслѣ мѣста гдѣ войска движутся и сражаются.

**К а н а т ь**, по Рейфу съ ит. *canapa* отъ лат. *cannabis* или *cannabum* конопля, пенька.

**К а н д и д а т ь** съ лат. *candidatus* одѣтый въ бѣлое одѣяніе, искатель чина или мѣста, ибо сіи люди одѣвались въ бѣлое одѣяніе отъ *candidus* бѣлый, чистый, ясный.

**К а н о н е р ь**, ит. *cannoniere*, фр. *canonnier*, нѣм. *Kanonnier* пушкарь съ ит. *cannone*, фр. *canon*, нѣм. *Kanone* пушка (на ит. и фр. также ружейный или пистолетный стволъ) отъ лат. *canna* тростникъ, камышъ, труба.

**К а н т о н и с т ь**, нѣм. *Cantonist* съ нѣм. *Canton* округъ отъ лат. яз. сред. вѣк. *canto*, *cantonus* уголь, часть, часть землм, округъ; нѣм. *Kante* уголь, край, грань. Слово *кантовать* (нѣм. *kanteln*) поворачивать съ края на край—того же корня.

**К а п и т а н ь**, ит. *capitano*, исп. *capitan*, порт. *capitao*, фр. *capitaine*, англ. *captain*, голл. *kapitein*, шв., дат. и нѣм. *Kapitain* съ лат. яз. ср. вѣковъ *capitaneus* вождь, глава, отъ лат. *caput* голова.

**К а р т а** съ лат. *charta* бумага отъ гр. *χάρτης* царапать, углублять, ибо вцараповали въ папирусъ грифлемъ для означенія буквъ или знаковъ; на всѣхъ языкахъ одного и того же корня: ит., исп. и порт. *carta*, фр. *carte*, англ. *chart*, голл. и дат. *kaart*, шв. *karta*, нѣм. *Karte*.

**К а р т е ч ь** съ нѣм. *Kartätsche* отъ ит. *cartaccia*, *cartuccio* патронъ (картечь же по ит. *mitraglia*) отъ *carta* бумага.

**К а т е р ь** съ англ. *cutter* отъ *to cut* рѣзать, разрѣзывать, въ смыслѣ паруснаго судна, тендера, а не гребнаго, ибо рѣб-



ныя суда, которыхъ называемъ катерами, у другихъ народовъ называются: англ. *boat*, фр. *canot*, ит. *canotto*, *bargio*, исп. и порт. *canoа*, голл. *sloop*, дат., шв. и нѣм. *Shup*.

Каюта, голл. *kajuit*, нѣм. *Kajüte*, шв. *kajuta*, дат. *kahyt*, ст. фр. *sajute*, *cahute*, фр. *cabine*, англ. *cabin*. Корень этого слова, по мнѣнію нѣкоторыхъ: гол. *hut*, нѣм. *Hutte* изба, по мнѣнію другихъ лат. яз. ср. вѣк. *caua*, *chaiа* домъ отъ англо-сакс. *caeg* и цельтск. *cae* зашираніе (фр. *sage* клѣтка, *cachot* темница, *cacher* сирятать, укрывать, *cabane* изба).

Каютъ — компанія не съ какого изъ морскихъ языковъ: голл. *grootе-kajuit*, нѣм. *grosse Kajüte*, шв. *stora-kajutan*, дат. *store-kahyt*, англ. *ward-room* или *great-cabbin*, фр. *grande chambre*, ит. *camera grande*, исп. *camara baja*, порт. *camara baixa*. Компанія съ фр. *compagnie* общество, рота солдатъ (*compagnon* товаришь, сообщникъ, спутникъ, собесѣдникъ), лат. яз. ср. вѣк. *companion* общество; ит. *compagno*, исп. *compaño*, ст. фр. *compaign*, нѣм. *Kumpan* товарищъ, однокашникъ отъ лат. *cum* съ, вмѣстѣ и *panis* хлѣбъ.

Квадрантъ съ лат. *quadrans* четвертая часть отъ *quatuor* четыре.

Колеръ съ англ. *colors* цвѣта т. е. флагъ отъ лат. *color* краска, цвѣтъ.

Коллегія съ фр. *collège* отъ лат. *collegium* общество, собраніе, сонмъ отъ *cum* съ, вмѣстѣ и *legere* читать, вычитывать, выбирать.

Колонія съ лат. *colonia* поселенная земля отъ *colonus* земледѣлецъ, *colere* обработовать землю; фр. и нѣм. *Colonie*, англ. *colony*, голл. *kolonie*.

Команда, нѣм. *Commando* начальство.

Команда, нѣм. *Commando* нижніе чины.

Командиръ, фр. *commandeur*, англ. *commander*, нѣм. *Comthur, Commenthur*.

Командованіе, фр. *commandement*, англ. *command*, нѣм. *Commando*.

Командовать, фр. *commander*, англ. *to command*, нѣм. *commandiren*.

Комендантъ, фр., англ. и нѣм. *Commandant* — съ лат. *commendare* довѣрять, вѣрять отъ *mandare* поручать, приказывать.

Комета, лат. и ит. *cometa*, фр. *comète*, англ. *comet*, нѣм. *Komet*, голл. *komeet* съ гр. *κομήτης* обросшій волосами или шерстью отъ *κόμη* волосъ.

Компасъ, голл. и исп. *compas*, англ., нѣм. и шв. *compass*, дат. *kompas*, порт. *compasso*; фр. же *compas* и ит. *compasso* означаютъ: циркуль, а компасъ: фр. *boussole*, ит. *bussola*.

Компрессъ съ лат. *compressus, compressio* стѣсненіе, сжатіе, тѣсное объятіе отъ *cum* съ, вмѣстѣ и *premere* жать, давить.

Кондукторъ съ фр. *conducteur* отъ лат. *conductor* проводникъ отъ *cum* съ, вмѣстѣ и *ducere* вести, препровождать.

Коносаментъ съ фр. *connaissance* отъ лат. *cognoscere* знать, вѣдать.

Констапель, голл. *konstaapel*, нѣм. *Constabler* съ лат. яз. ср. вѣк. *constabularius* конюшій отъ лат. *cum* съ, вмѣстѣ и *stabulum* конюшня (товарищъ по конюшнѣ) или отъ лат. *comes stabuli* начальникъ конюшни, шталмейстеръ. *Constabler* \* былъ низшій офицерскій чинъ въ сухопутной артил-

\* *That's Ihm so eilig, Herr Constabel?*

*Die Wege sind noch nicht praktikabel.*

Шиллеръ: лагерь Валленштейна.

леріи, во время оно. Тогда артиллерія была чрезвычайно неподвижима. По этому можетъ быть и назначался этотъ офицеръ собственно при артиллерійскихъ лошадяхъ. Время же когда это званіе перешло въ морскую артиллерію, намъ еще не удалось отыскать.

К о н с т р у к ц і я съ фр. *construction* отъ лат. *constructio* постройка, строение, сооруженіе; *struere* строить.

К о н т о р а, фр. и нѣм. *Comptoir*, нѣм. же *Contor*, ит. *contoro*, голл. *kantoor* отъ фр. *compter* считать въ смыслѣ мѣста гдѣ ведутъ счеты; лат. *computus* счетъ, исчисленіе, *computare* сосчитывать, *putare* считать.

К о н т р а б а н д а съ ит. *contrabbando* отъ *contra* противъ и *bando* запрещеніе, декретъ, законъ; фр. *contrebande*, нѣм. *Contraband*; ит. *bandita* мѣсто гдѣ закономъ запрещено охотиться, ловить рыбу и пасти скотъ; отъ того *bandito* бродяга, разбойникъ — первоначально въ смыслѣ лишеннаго пользоваться запрещенными мѣстами и прибѣгавшаго къ незаконному промыслу.

К о н ф и р м а ц і я, фр. и англ. *confirmation*, ит. *confirmazione* съ лат. *confirmatio* подтвержденіе, доказательство, удостовѣреніе отъ *cum* съ, вмѣстѣ и *firmare* крѣпить, укрѣплять, утверждать.

К о н ф и с к о в а т ь, нѣм. *confisciren*, фр. *confisquer*, англ. *to confiscate*, ит. и лат. *confiscare* описывать имѣніе съ лат. *fiscus* коробъ, корзина, куда Римляне клали деньги; казна государственная.

К о п і я съ фр. *copie* отъ лат. *copia* запасъ, множество—слово получившее въ средніе вѣка значеніе *переписи* въ смыслѣ увеличиванія числа экземпляровъ сочиненія, переписываніемъ.

К р е й с е р ь, К р е й с е р с т в о, К р е й с и р о в а т ь у всѣхъ отъ корня *крестъ* въ смыслѣ не прямого пути а перекрещеннаго плаванія; голл. *kruiser* (*kruis*), нѣм. *Kreuzer*

(*Kreuz*), фр. *croiseur* (*croix*), англ. *cruiser* (*cross*), ит. *che incrocia un spazio di mare* (*croce*) и т. д.

К р ю й с о в ъ, К р ю й с о в н ы я-п л а н к и съ голл. *kruis-hout* отъ *kruis* крестъ и *hout* дерево.

Л а г ъ, нѣм., голл., дат. и англ. *log*, шв. *loog*, фр. *loc*, ит. *loche*. По мнѣнію Вебстера отъ голл. *log* тяжесть, вѣсъ или отъ англ. *log* полѣно, обрубокъ или отъ *to lug* тащить.

Л а ц б о р т ъ съ нѣм. *Ladepforte* отъ *laden* грузить и *Pforte* портъ, т. е. портъ въ носу или въ кормѣ судна, для погрузки досокъ, лѣсовъ и пр., который во время плаванія заканапачивается. Голл. же *losboord* (*los* вольный, свободный, некрѣпкій, нетвердый и *boord* бортъ) и нѣм. *Löschbord* (*löschen* выгружать и *bord* бортъ) суть тѣ части бортовъ, которыя вынимаются для удобнѣйшаго перекатыванія товаровъ съ пристани на палубу или для мѣньшаго подъема и спуска тяжестей; порты же съ боковъ судна для погрузки баласта и т. п. голл. *ballastpoort*, нѣм. *Ballastpforte*.

Л е г е р с ъ съ голл. *leggers* или *water-leggers* большія трюмныя водяныя бочки отъ *water* вода и *leggen*, лежать, класть, положить.

Л е й т е н а н т ъ съ фр. *lieutenant* заступающій мѣсто, намѣстникъ отъ *lieu* мѣсто и *tenir* держать; ит. *luogotenente*, англ., нѣм., шв. и дат. *Lieutenant*, голл. *luitenant*, исп. *teniente*, порт. *tenente*.

Л о з у н г ъ съ нѣм. *Losung* отъ *los*, *lose* свободно, несвязано, *lösen* развязать — въ смыслѣ свободного, безпрепятственнаго пропуска.

Л о н г а-с а л и н г ъ съ голл. *lang-zaalingen* отъ *lang* долгій, длинный и *zaalingen*; англо-сакс. *sal* палка, поперецникъ; нѣм. *Lang-Sahlingen*, шв. *longsalningar*, дат. *lang-salinger*.

Л ю г г е р ъ съ англ. *lugger* отъ особеннаго рода паруса

*lug-sail* отъ исландск. *lуска* буря, штормовой парусъ; фр. *lougre*.

Люкъ, нѣм. *Luke*, шв. *lуска*, дат. *luga*, голл. *luik* отъ готск. *lukan* или англо-сакс. *lusan* запираеть, англо-сакс. *loc* замокъ, запираете, ст. нѣм. *luка* дверь, нѣм. *Loch* дѣра, фр. *loquet* задвижка.

Магнитъ съ лат. *magnes* отъ гр. *μαγνης* камень (железо-притягательный) изъ Магнезіи, Македонской области.

Малляръ съ нѣм. *Mahler* живописецъ.

Марсъ съ голл. *mars*, нѣм. *Mars*, *Mastkorb* (мачтовая корзина), дат. *mers*, шв. *märs*, по мнѣнію Жаля отъ англо-сакс. *meare* или исландск. *moeri* конецъ, оконечность въ смыслѣ топа какъ оконечности мачты, гдѣ расположенъ марсъ. По мнѣнію же Швенка отъ голл. *mars* или *meers* корзинка въ смыслѣ помѣщенія въ ней человѣка, какъ единственнаго назначенія первыхъ марсовъ, когда еще не существовали стеньги.

Маршъ! съ фр. *marche!* иди! отъ *marcher* идти, ходить; нѣм. *marsch!* Замѣчательно что между тѣмъ какъ тяжелые на подъемъ Нѣмцы, чтобъ тронуться съ мѣста, занимствовали фр. *marche!*, то пылкіе Французы, чтобъ остановиться, должны были прибѣгнуть къ нѣм. *halt!* (стой).

Матеріалъ съ лат. яз. ср. вѣк. *materiale* принасъ отъ лат. *materia* вещество; нѣм. и англ. *Material*, фр. *matériel*.

Матросъ съ голл. *matroos*, по мнѣнію Жаля отъ *mast*; мачта, и по этому: фр. *matelot*, ст. фр. *mastelot* отъ *mat*; нѣм. *Matrose*, шв. и дат. *matros* отъ *mast*; англ. же *sailor* отъ *sail* парусъ, а ит. *marinajo*, исп. *marinero* и порт. *marinhairo* отъ стнхія *mar*, *mare* море. По мнѣнію же Швенка отъ ст. нѣм. *Mat* или голл. *maat* товарищъ, спутникъ, помощникъ.

**М а т ь** съ англо-сакс. *teatta* одѣвало, покрывало въ смыслѣ прикрыванія, охраненія, сбереженія, голл., англ. и дат. *mat*, нѣм. *Matte*, шв. *matt* или *matta*.

**М а ч т а**, неизвѣстнаго корня; англо-сакс. *maest*, голл., нѣм., дат., шв. и англ. *mast*, фр. *mat*, исп. *mastil*, порт. *mastro* (ит. *albero* дерево и исп. *palo* отъ лат. *palus* свая, колъ, столбъ).

**М а ш и н а** съ фр. и англ. *machine* отъ лат. *machina* орудіе.

**М а ш и н и с т ь** съ фр. *machiniste*, англ. *machinist*.

**М е р и д и а н ь**, англ. и нѣм. *Meridian*, фр. *méridien*, ит. *meridiano* съ лат. *meridianus* полуденный, *meridianus circulus* полуденный кругъ отъ *meridies* полдень, югъ.

**М е х а н и з м ь** съ фр. *mecanisme*, англ. *mechanism* отъ лат. *mechanica* наука движенія.

**М е х а н и к ь** съ нѣм. *Mechaniker*, голл. *mechanicus*, фр. *mécanicien*, англ. *mechanician*, ит. *meccanico*.

**М и л я**, нѣм. *Meile*, голл. *myl*, шв. *mil*, дат. *mil*, англ. *mile*, фр. *mille*, порт. *milha*, ит. *miglia* съ лат. *mille passuum* или *milliare* тысяча шаговъ (мѣра разстоянія) отъ *mil-le* тысячь.

**М о д е л ь**, нѣм. *das Modell* или *der Model*, фр. *modèle*, англ. *model*, ит. *modello* съ лат. *modulus* мѣра, обращикъ, образецъ отъ *modus* форма, фасонъ.

**М о л а** съ ит. *tolo* отъ лат. *moles* грузъ, ограда, запруда, плотина.

**М у н д и р ь** съ нѣм. *Montur* или *Montirung* украшеніе, уборъ, одежда отъ фр. *monture*; *monter* снаряжать, снабжать, приправить.

**М у ш к е т о н ь**, ит. *moschettone*, фр. *mousqueton*, нѣм. *Musketon* съ ит. *moschetta* мушкетъ.

**Н о р д ь**, нѣм. *Nord*, *Norden*, голл. *noord*, *noorden*, фр.,

шв. и дат. *nord*, англо-сакс. и англ. *north*, исп. *nord*, *norte*, порт. *norte* (ит. *tramontana*) спорнаго корня, по Мурень де Сурвиль отъ карлика *Nordr*.

Обсерваторія, фр. *observatoire*, англ. *observatory* съ лат. яз. ср. вѣк. *observatorium* отъ лат. *observare* наблюдать.

Октантъ съ лат. *octans* восьмая часть отъ *octo* восемь.

Ордеръ съ фр. *ordre* порядокъ, приказаніе, строй отъ лат. *ordo* порядокъ, чинъ, состояніе, благочиніе, установленіе.

Ордеръ де Баталь съ фр. *ordre de bataille*, *bat-taille* бой, сраженіе отъ *battre* бить.

Ордеръ де Ретретъ съ фр. *ordre de retraite*, *retraite* отступленіе отъ лат. *retro* назадъ, вспять, обратно, превратно.

Ординарецъ съ фр. *ordonnance* (нѣм. *Ordonanz*) передачикъ приказаніи отъ лат. *ordinare* предписывать, приказывать, распорядиться.

Остъ, нѣм. *Ost*, *Osten*, голл. *oost*, *oosten*, шв. и дат. *ost*, англо-сакс. и англ. *east*, фр. *est*, исп. *este*, порт. *leste* (ит. *levante*) спорнаго корня. По Вахтеру съ ст. герм. *ustan* вставать, выходить, по Жалю отъ исландс. *austr* востокъ, по Гейзу\* отъ лат. *ortus* начало, происхождение, восхожденіе, *oriri* происходить, рождаться, появляться, *oriens* востокъ, восточная сторона.

Офицеръ, фр., голл. и нѣм. *Officier*, англ. *officer*, ит. *uffiziale* съ лат. яз. ср. вѣк. *officiarius* должностной отъ лат. *officium* долгъ, должность, обязанность; по этому у

---

\* *Handwörterbuch der deutschen Sprache mit Hinsicht auf Rechtschreibung, Abstammung und Bildung, Biegung und Fügung der Wörter, so wie auf deren Sinnverwandtschaft, Von Dr. Heyse.* Три части въ 8-ю долю листа, XVI и 964. 1056 и 1138 стр. Магдебургъ. 1833—1849 г. г. цѣна 9 р. с.

Французовъ *officier* не есть исключительно военный офицеръ, есть: *officiers de santé* (врачи), *officiers du commissariat* (коммисариатскіе чиновники), и даже *officiers de bouche* (повора-мастера своего дѣла — въ родѣ оберъ-кухмистеровъ).

Пакетъ - ботъ съ англ. *packet-boat* отъ *packet* связка и *boat* лодка, ботъ; англ. *pack*, нѣм. *Pack*, *Packen*, *Packet*, шв. *packe*, фр. *paquet*, ит. *pacco*, лат. яз. сред. вѣк. *paccus*: связка, кипа, тюкъ.

Параллель, англ. и нѣм. *Parallel*, фр. *parallèle*, ит. *parallelo*. лат. *parallelus* съ гр. *παράλληλος* рядомъ и равно отстоящій отъ *παρα* подлѣ и *αλλήλος* другъ отъ друга; *αλλος* другой.

Парапетъ съ ит. *parapetto* отъ *parare* противуставить, отвратить, остерегаться, защищать и *petto* грудь.

Парламентеръ съ фр. *parlementaire* переговорщикъ, *parlementer* переговаривать отъ лат. яз. ср. вѣк. *parlare* говорить.

Пароль съ фр. *parole* слово.

Паспортъ, ит. *passaporta*, исп. *pasaporte*, порт. *passaporte*, фр. *passé-port*, англ. *passport*, голл. *passpoort*, шв. и нѣм. *Pass*, дат. *pas* — не отъ ит. *passare*, фр. *passer* проходить, также не отъ лат. существительнаго *passus* шагъ, слѣдъ, походка, поступъ—но отъ лат. прилагательнаго *passus* открытое, раскрытое, отверзтое, отъ глагола *pandere* открывать, растворять (сущест. *passus* шагъ—какъ слѣдствіе движенія, раскрытія ногъ)—ибо происхожденіе слова *паспортъ* есть слѣдующее: Въ Римѣ, въ началѣ Христіанства, отпускъ невольниковъ на волю сдѣлался церковнымъ обрядомъ. Тогда невольникъ, приводимый своимъ господиномъ въ церковь, получалъ вольную изъ рукъ священника, который при этомъ произносилъ слова: *i per passas portas* т. е. иди черезъ отверзстыя двери, чѣмъ актъ этотъ и получалъ законную силу.



Первое же примѣненіе *паспортовъ* къ мореплаванію было, по Жалю, во Франціи въ 1666 году, какъ видно изъ приведенной имъ выписки королевскаго повеленія о непремennomъ снабженіи судовъ паспортами, подъ опасеніемъ, въ случаѣ неослушанія судохозяевыхъ, конфискаціи ихъ судовъ и денежной пени.

**П а т е н т ъ**, англ. и нѣм. *Patent*, фр. *patente* съ лат. яз. ср. вѣк. *patenta* отъ лат. *patere* отверсту, отворену быть, въ смыслѣ открытаго писъма, листа, вида.

**П е к ъ**, англо-сакс. *pic*, голл. *pek*, нѣм. *Pech*, шв. *beck*, дат. *beg*, англ. *pitch*, исландск. *vik*, фр. *poix*, ит. *pece*, исп. *pez* съ лат. *pix* смола отъ *pinus* сосна.

**П е н с і я** съ фр. *pension* отъ лат. *pensio* плата, платежъ отъ *pendere* вѣсить, извѣшивать, пбо у Римлянъ плата производилась на вѣсахъ.

**П и к а**, нѣм. *Pieke*, голл. *piek*, англ. *pike*, фр. *pique*, ит. *picca* съ фр. *piquer* отъ лат. *pungere* колоть, укалывать, тыкать.

**П и с т о л е т ъ** съ ит. *pistola* отъ *pistolese* что означаетъ: изъ города *Pistoja*, мѣста изобрѣтенія пистолета.

**П л а н к а**, голл. *plank*, нѣм. *Planke*, фр. *planche* съ лат. *planca* доска.

**П л а н ш е т ъ** съ фр. *planchette* досчечка отъ *planche* доска.

**П л а в ъ** (начертаніе, чертежъ), фр., голл. и нѣм. *Plan*, англ. *plain*, ит. *piano* съ лат. *planus* ровный, гладкій, плоскій.

**П л а т а н ъ**, дат., шв., нѣм. и голл. *plattung*, англ. *plat* (также *sennit* и *foxe*) съ голл. или нѣм. *plat* плоскій.

**П о з и ц і я** съ фр. *position* отъ лат. *positio* положеніе, *ponere* класть, положить.

**П о л ю с ъ**, нѣм. *Pol*, голл. *pool*, фр. и англ. *pole*, ит.

исп. и порт. *polo* съ лат. *rotulus* отъ греч. *πόλος* круго-обращеніе или вращательная точка отъ *πελειν* вертѣть.

**Помпа**, спорнаго корня, но на всѣхъ языкахъ одного и тогоже: голл. *pompe* (пожарная: *branspuit*), нѣм. *Pumpe*, фр. и дат. *pompe*, англ. и шв. *pump*, ит. *pompa*, ис. и порт. *bomba*. По Жалю отъ греч. *βόμβος*, выражающаго звукъ: *бомъ, бомъ!*, производимый дѣйствіемъ помпы или отъ лат. *bombus* жужжаніе, шумъ; по Швенку отъ ст. герм. *pump*, *pumpel*, *pumpstock* пестъ, пестикъ, *pumpeln* бить въ стрункѣ.

**Постъ**, фр. *poste*, нѣм. *Posten*, *Posto*, ит. *posto*, голл. и англ. *post* съ лат. *ponere* класть, ставить, разставлять.

**Практика**, нѣм. *Practik*, англ. *practice*, фр. *pratique* голл. *praktijk*, ит. *pratica*, лат. *practica* съ гр. *πράσσειν* дѣлать, дѣйствовать, *πρακτικὸς* дѣйствующій, исполняющій.

**Провизія**, фр., англ. и нѣм. *Provision*, ит. *provisione*, голл. *provisie* съ лат. *provisio* запасъ отъ *pro* предъ, впередъ и *videre* видѣть, смотрѣть; *providere* предвидѣть, предусмотрѣть, запасаться.

**Провіантъ** съ нѣм. *Proviant* отъ ит. *provenda*, *provianda* отъ лат. яз. ср. вѣк. *praebenda* подаваемое отъ лат. *praebere* давать, подавать или *providere* заботиться, предвидѣть.

**Профосъ**, нѣм. *Profoss*, голл. *provoost*, англ. *provost*, фр. *prévôt* съ лат. *praepositus* надсмотрщикъ, поставленный надъ кѣмъ нибудь отъ *prae*, при, передъ и *ponere* ставить.

**Пунктъ** съ нѣм. *Punkt* отъ лат. *punctum* ужаленіе, ударъ отъ *pungere* колоть, тыкать; въ смыслѣ слѣда точки уколотаго мѣста.

**Ракатовъ**, **Раксъ** — тоу съ голл. *rakke-touw*; *ракке* отъ англо-саке. *rasen*, *rīkan* рядъ—въ смыслѣ ставить въ рядъ, пизать и *touw* веревка; нѣм. *Racktau* или *Racktros*, шв. *rack-täg*, дат. *rakke-trose*.

Р а к е т а, нѣм. *Rackete*, *Racket*, англ. *rocket* отъ лат. *radius* палка, пруть, лучъ, спица.

Р а н г ъ съ нѣм. *Rang* ярусъ, рядъ, чинъ, достоинство отъ *Reihe* рядъ очередь, порядокъ.

Р е в а н т ъ, голл., дат. и нѣм. *Raaband*, шв. *raband*, дат. и фр. *raban*, англ. *rope-band* съ голл. *Raa* рея и нѣм., голл. и англ. *band* повязка, перевязка, связь отъ нѣм. *binden* вязать, связывать (фр. *ruban* лѣнта).

Р е в и з о р ъ съ фр. *reviseur* отъ лат. *revisio* пересмотръ, *revidere* пересмотрѣть.

Р е г л а м е н т ъ съ фр. *reglement* постановленіе, установленіе, устройство, правило, положеніе отъ *règle* правило.

Р е й с ъ съ голл. *reis*, *reize*, нѣм. *Reise* путешествіе, путь, путина, поѣздка, дорога.

Р е к р у т ъ, нѣм. *Recrut*, голл. *rekruten*, англ. *recruit*, ит. *recluta*, фр. *recrue* отъ лат. *re* опять, снова и *crescere* роста, возрастать, увеличиваться, въ смыслѣ новаго приращенія наличному войску; наборъ: нѣм. *Recrutirung*, голл. *rekrutering*, англ. *recruiting*, ит. *recluta*, фр. *recrutement*; слѣдовательно рекрутъ: новобранецъ.

Р е с к р и п т ъ, англ. и нѣм. *Rescript*, фр. *rescrit*, ит. *rescritto* съ лат. *rescriptum* письменный отвѣтъ, отписка, *rescribere* опять, снова писать, отвѣчать на письмо отъ *scribere* писать и *re* означающее неоднократное дѣйствіе, повтореніе, обратное дѣйствіе.

Р е ф р а к ц і я, фр., англ. и нѣм. *Refraction* съ лат. *refringere* взломать, разломать, изломать отъ *re* назадъ, противъ и *frangere* ломать, разрушать, укротить; *fractio* ломаніе, переломленіе, разломаніе.

Р е я, Р а й н а, голл. *raa* или *ree*, нѣм. *Rah* или *Rahe*, шв. *rå*, дат. *raa* или *rae* съ ст. герм. *raha*, *rahe* палка, шесть, исландск. *ra* длинная палка, шв. *rå* колъ.

Ронъ съ голл. *rondte van de boeg* кругловатость, выпуклость носовой части судна отъ голл. и фр. *rond*, нѣм. *rund* кругло, кругообразно и *boeg* выпуклая часть судна отъ форъ-штевня до форъ-русленей.

Ростеры съ голл. *rooster-werk* отъ *roosten* решетка и *werk* работа, произведеніе т. е. рѣшетчатая палуба между гротъ и форъ-люками. У насъ запасный рангоуть (по голл. *reserve-goed*, *reserve* запасное, *goed* добро, имущество), лежащій сверхъ *rooster-werk*, названъ былъ *ростерами* по этой части палубы.

Ростеры (въ кухнѣ) съ голл. *roosten*, нѣм. *Rost* рѣшетка, на которой кладутъ топливо; голл. *roosten*, нѣм. *rösten*, жарить.

Сабля, на многихъ языкахъ одного и тогоже корня: ст. герм. *zabel*, нѣм. *Säbel*, шв. *sabel*, фр. и англ. *sabre*, ит. *sciabla*, *sciabola*, исп. *sable*, съ арабск. *сейфъ* шпага, мечъ.

Салингъ съ голл. *zaalingen*, нѣм. *Sahlingen* отъ англосакс. *sal* палка, шесть, жердь, поперечникъ.

Секстантъ, съ лат. *sextans* шестая часть отъ *sex* шесть.

Сентенція, нѣм. *Sentenz*, голл. *sententie*, фр. и англ. *sentence*, ит. *sentenza* съ лат. *sententia* мысль, мнѣніе, сужденіе, приговоръ отъ *sentire* чувствовать, ощущать, чуютъ, примѣчать, знать.

Сертукъ, нѣм. *Sürtout* съ фр. *surtout* отъ *sur* на, надъ и *tout* все.

Систерна, англ. *cistern*, фр. *citerne* съ лат. *cisterna* водоемъ, водохранилище отъ *cista* кошъ, корзина, ящикъ.

Станція, фр. и нѣм. *Station*, ит. *stazione* съ лат. *statio* стояніе, неподвижное стояніе на мѣстѣ, пребываніе и вообще всякое мѣстопробываніе отъ *stare* стоять.

Статуя, фр., англ. и нѣм. *Statue*, ит. и лат. *statua* съ лат. *statuere* поставлять, поставить, воздвигать, созидать, сооружать отъ *stare* стоять.

Стопинъ, нѣм. *Stoppine*, ит. *stoppina* съ ит. *stoppa*, лат. *stippa* пакля отъ гр. *στῦππη* пакля.

Суперкаргъ съ ит. *sopracarico* судовой прикащикъ отъ *sopra* на, надъ, сверхъ и *carico* грузъ, поклажа, кладъ.

Табель съ нѣм. *Tabelle* отъ лат. *tabella* дощечка, табличка; *tabula* доска, столъ, изображеніе на доскѣ.

Телеграфъ, англ. и нѣм. *Telegraph*, фр. *télégraphe* съ греч. отъ *τηλε* далеко и *γραφειν* писать т. е. дальнопись.

Теорія, фр. и нѣм. *Theorie*, англ. *theory*, ит. и лат. *teoria* умозрѣніе съ гр. *θεωρία* изслѣдованіе, наблюденіе, наука отъ *θεωρειν* разсматривать, созерцать, размышлять.

Тесель съ голл. *dissel* шляхта, плотничное и бочарное орудіе.

Тиммерманъ съ голл. *timmerman* плотникъ отъ *timmer* комната, обдѣланный лѣсъ, плотничество и *man* человекъ; *timmern* плотничить, строить, сооружать; отъ этого послѣдняго слова: *тимберовать*, *тимберовка*.

Топенанты съ голл. *toppenants* отъ *top* вершина, оконечность и не голл. слова *penant*, вѣроятно англійскаго *pendent* вислый, висачій.

Ураганъ, фр. *ouragan*, исп. *huracan*, англ. *hurricane*, ит. *orricano*, *orcano*, нѣм. *Orkan*, голл. *orkaan* (порт. *furacão*) съ индейскаго или американскаго мѣстныхъ словъ.

Фалконетъ, нѣм. *Falkonet*, *Falkaune*, англ. *falconet* съ лат. яз. ср. вѣк. *falcone* отъ нѣм. *Falk* соколъ. Какъ этотъ родъ пушки былъ названъ по имени хищной птицы, такъ существовалъ и другой родъ пушки подъ именемъ: *Feldschlange* полевой змѣй.

Фандетопъ съ голл. *van de top* топовой, отъ топа.

Фаркенсъ съ голл. *varkens* водяныя бочки меньше и даже въ половину объема легерсовъ.

Фельдфебель съ нѣм. *Feldwebel* отъ *Feld* поле и *Webel*, *Weibel*, *Waibel* приказный отъ ст. нѣм. *Weibel* путешественникъ, пешеходъ; *weben*, *viban* ходить взадъ и впередъ, здѣсь въ смыслѣ ходящаго, хлопотящаго по служебнымъ дѣламъ.

Фербантъ съ нѣм. *Verband* перевязка отъ *Band* союзъ, лента. обручъ; *binden* вязать, обвязывать, связывать; *verbinden* перевязывать, соединять.

Флагъ, по Жалю отъ подобія звука: *фликъ-флакъ*, производимаго флагомъ отъ вѣтра; по мнѣнію Швенка съ нѣм. *flackern*, ст. нѣм. *flacken* быстрое движеніе взадъ и впередъ отъ *fliegen* лѣтать, исландск. *flaka*, шв. *flaska* бѣгать или ходить вокругъ. Мнѣніе Швенка намъ кажется основательнѣе, ибо *флагъ* одинаковаго корня у однихъ только народовъ англо-саксонскаго происхожденія; между тѣмъ какъ *флагъ* у фр: *navillon*, ит. *bandiera*, исп. *bandera*, порт. *bandeira*.

Флотъ на всѣхъ языкахъ, кромѣ исп. и порт., одного и того же корня: англо-сакс. *flota*, ит. и шв. *flotta*, дат. *flaade*, англ. *fleet*, голл. *vloot*, фр. и нѣм. *Flotte* (\*) съ фр. *flotter* плыть на водѣ отъ англо-сакс. *flotan* литься, нестись по водѣ нѣм. *fliessen* течь, литься.

Флюгарка, Флюгель, Флюгеръ съ голл. *vleu*.

---

(\*) Слово *flotte* не всегда выражало исключительно одно соединеніе многихъ купеческихъ или военныхъ судовъ. Еще въ XVI-омъ вѣкѣ и въ началѣ XVII-го вѣка слово *flotte* употреблялось также въ переносномъ смыслѣ для означенія массы людей. Въ словарѣ *Nicot* 1606 г. сказано: *on dit une flotte de gentz, pour une grande et nombreuse compagnie de gentz.*

*gel*, нѣм. *Flügel* крыло отъ англо-сакс. *flugol*, *fleogan* лѣтать (у Арханг. поморцовъ *махавка* и *пренька*).

Фокъ (парусъ), по мнѣнію Жала съ англ. *fore*, голл. *voor*, нѣм. *vor* передній, передъ, впередъ, предъ, отъ англо-сакс. *foran* впереди. Фокъ: англ. *fore-sail*, голл. и шв. *fock*, нѣм. *Fock-Segel*, дат. *фок* (фр. *фос* кливеръ). По мнѣнію же Швенка фокъ такъ названъ съ ст. сакс. *фокке*, шв. *фика* спѣшить, стрѣмиться, ибо это слово выражая *движеніе*, *впльнѣ* (отъ движенія вѣтра), породило нѣм. областныя слова: *Фоске* легкомысленный человѣкъ, вѣтренникъ; *Фоскер* родъ птицы; *Focher* кузнечный мѣхъ, *Fuckker* (нѣм. *Fächer*) вѣеръ; *фоскен* (нѣм. *fachen*) вѣять, по этому *Фоск* есть парусъ по-нуждаемый, обвѣваемый вѣтромъ. Но не взирая на замысловатость и игривость догадки, намъ кажется мнѣніе Жала несравненно основательнѣе. По вѣсѣмъ вѣроятіямъ, при первомъ введеніи парусовъ, были съ начало употребляемы только одна мачта и одинъ парусъ. Этотъ единственный парусъ, поднимаемый на единственной же мачтѣ, названъ былъ тогда: англо-сакс. *segel*, *sägal*, исландск, ст. герм., нѣм. и шв. *segel*, голл. *zeil*, англ. *sail*, дат. *sejl* (нѣм. *segeln*, ст. фр. *sigler*, фр. *singler*, исп. *singlar* плыть поль порусами). Очевидно, что вѣсѣ эти тождественныя выраженія—одного корня и что вѣсѣ, хотя и выражаютъ: *движеніе* и *впльнѣ*, однакожъ не имѣютъ ничего общаго съ корнями: ст. сакс. *фокке* и шв. *фика*—на Швенка. И дѣйствительно, почему придаетъ онъ смыслъ *стрѣмленія* и *поспѣтности* (общій вѣсѣмъ парусамъ) именно одному фоку? И такъ, мнѣніе Жала не только правдоподобнѣе, но можно даже положительно съ нимъ согласиться въ пользу англо-сакс. корня *foran*. Въ подтвержденіе этого мнѣнія скажемъ еще, что Голландцы, Датчане, Нѣмцы и сами Шведы называютъ вѣсѣ фоковые паруса, кромѣ самаго *фока*, по англо-сакс. корню *foran*: форъ-марсель: голл. *voor-mars-zeil*, шв *för-*

*mars-segel*, дат. *for-maers-sejl*, нѣм. *Vormars-Segel*; форъ-брамсель: голл. *voor-bram-zeil*, шв. *för-bram-segel*, дат. *for-bram-sejl*, нѣм. *Vorbram-Segel* и т. д.

Ф о р с и р о в а т ь (парусами) съ фр. *forcer* принудить, нудить, неволить отъ *force* сила; нѣм. *forciren* вынуждать, брать силою.

Ф у т ь съ голл. *voet* нога. (нѣм. *Fuss*).

Ц и л и н д р ь, англ. и нѣм. *Cylinder*, фр. *cylindre*, ит. *cilindro* съ лат. *cylindrus* тѣло продолговато-круглое отъ гр. *κύλινδρος* валь, катокъ; *κυλίειν* катать, катить, вертеть во-кругъ.

Ц и т а д е л ь, ит. *cittadella*, фр. *citadelle* съ ит. *cittade* городокъ отъ *citta* городъ.

Ш а б а ш ь, на всѣхъ языкахъ отъ евр. *шабатъ*, *шабесъ* отдыхъ, день суботнаго отдыха, но не въ смыслѣ нашего приказанія прекратить работу; англ. и нѣм. *Sabbath*, фр. и голл. *sabbat*. ит. *sabbato*.

Ш а н ц ь — клетка съ голл. *schanskleed* отъ *schans* окопъ, крѣпосца и *kleed* одежда, платье.

Ш к е р ы съ шв. *skära*, *skär*, но мнѣнію Швенка отъ англо-сакс. *score*, нѣм. *Scheere* ножъ, ножницы отъ первоначальнаго смысла острога, рѣзущаго, дѣлящаго, раздѣляющаго, перенесенное на означеніе крутыхъ отдѣльно стоящихъ скаль; англ. *shore* берегъ, ст. фр. *escore*, *ecore* крутой берегъ.

Ш л а г т о в ь, Ш л о т ь — г о у т ь съ голл. *slothout* отъ *slot* замѣкъ (а не отъ *slag* ударъ) и *hout* дерево.

Ш п а ц і я съ нѣм. *Spatium*, фр. *espace* отъ лат. *spatium* разстояніе, пространство.

Ш п и г а т ь съ голл. *spy-gat* или *spiegat* отъ *spy*, или *spie* и *gat* дыра; первое слово по Жалю съ англ. *to spit* (нѣм. *sprucken*, *spreien*, голл. *spuisen*) отъ лат. *spuere* плевать; по Швенку же отъ голл. *spieden*, нѣм. *spähen* высматривать, подсматривать.



тривать, подстергать. Хотя предположеніе Жаля и ближе подходит къ объясненію назначенія шигата: выплевываніемъ, выгоненіемъ и стокомъ воды съ палубъ, однакожь во всѣхъ голл. лексиконахъ слово *spiegat* (Жаль пишетъ *spreigat*) показано какъ происходящее отъ *spieden* въ смыслѣ (вѣроятно первоначальномъ) отверстія вообще, и чрезъ котораго можно смотрѣть прохожденіе свѣта.

**Шп о р ь** (мачты) съ голл. *spoor*, нѣм. *Spur* отъ англо-сакс. *spura* слѣдъ, знакъ.

**Шп р и н г т о в ь** съ голл. *spriet*, колъ. Къ этому голл. слову у насъ безъ всякой причинѣ было прибавлено окончаніе *товъ*, также, какъ и къ голл. словамъ *geeren* или *geerden* (еринсь-тали) и *dirk* (дирикъ-фаль) окончанія—*тали* и *фаль*. У Голландцевъ же *springtouwven* означаютъ или перты на бушпритѣ мелкихъ судовъ или же перлины, кабельтовы и т. п., взятые крестообразно съ носу одного судна на корму другаго судна и на оборотъ, судовъ стоящихъ въ гавани другъ подлѣ друга.

**Шп у н т ь** съ голл. *sponde* ложе, слой, жолубъ, *sponning* углубленіе а не съ голл. *spon* деревянная пробка, втулка и не съ нѣм. *Spund* затычка. втулка какъ полагаетъ Рейфъ.

**Ш т а б ь** съ нѣм. *Stab* цалка, шесть и въ переносномъ смыслѣ жезль, начальство, правительство.

**Ш т а н д а р т ь**, англ. *standard* нѣм. *Standarte*, ст. фр. *estendart*, фр. *étendard*, ит. *standardo* по мнѣнію Жаля отъ англо-сакс. *standan* или лат. *stare* стоять; по мнѣнію же Швенка отъ лат. *extendere* (фр. *étendre*) распускать, растянуть, распростерть.

**Ш т а т и в ь** съ нѣм. *Stativ* отъ лат. *stativa* станокъ, подвожіе, ножки, козлы отъ *stare* стоять.

**Э к в а т о р ь**, нѣм. *Aequator*, англ. *equator*, фр. *equateur*,

ит. *equatore* съ лат. *aequator* отъ *aequere* равнять, уравнять, равнымъ дѣлать.

Экзаменъ, фр. и нѣм. *Examen*, англ. *examination*, ит. *esame* съ лат. *examen* розысканіе, изслѣдованіе, испытаніе отъ *examinare* изслѣдовать, разсматривать, испытывать.

Экзерциція, фр. *exercice*, англ. *exercise* съ лат. *exercitium* упражненіе, ученіе, работа; *exercere* учить пріобучать, упражнять отъ *ex* изъ и *arcere* связывать, держать, удерживать.

Экспедиція, фр., англ. и нѣм. *Expedition*, голл. *expeditie* съ лат. *expeditio* отправленіе дѣль, походъ, предпріятіе отъ *expedire* растунать, снять съ ногъ узы, освобождаютъ, изъясняютъ отъ слѣвъ: *ex* изъ и *pes, pedis* нога.

Элингъ съ англ. *lanch* отъ *to lanch* пускать, метать, спускать на воду.

Эполетъ съ фр. *épaulette* отъ *épaule* плечо.

Эскадра, ст. фр. *esquadre*, фр. *escadre*, ит. *squadra*, голл. *eskader*, нѣм. *Geschwader*, англ. *squadron* съ ит. *squadrare* дѣлать четырехугольнымъ, расположить четырехугольникомъ отъ лат. *quatuor* четыре, *quadratum* четырехугольникъ; первоначально *squadra* означала построеніе войскъ четырехугольниками, въ послѣдствіи и самое собраніе людей каждаго четырехугольника, отъ чего и произошло слово *эскадронъ*, относящееся въ началѣ одинаково до конницы, какъ и до пѣхоты. Уже гораздо позднѣе перешло это слово во флотъ въ смыслѣ отдѣленія флота. Подобныя заимствованія изъ арміи встрѣчаются нѣсколько, на пр: испанская армада (разбитая въ 1588 г. англійскимъ флотомъ); раздѣленіе флота (см. это слово) на дивизіи и бригады; названіе Французами флота: *armée navale* морская армія и пр.

Юнкеръ съ нѣм. *Junker* (сокращеніе слова *Jung-herr*) отъ *jung* молодой и *Herr* господинъ.

**А. В.**

## ОТЧЕТЪ КАПИТАНЪ-ЛЕЙТЕНАНТА СОКОЛОВА, О ЗАНЯТІЯХЪ ЕГО ВЪ ЧЕРНОМОРСКИХЪ АРХИВАХЪ.

### I.

(Отъ 20 августа 1853 года, изъ Николаева).

Главнымъ предметомъ и лучшею надеждою моихъ розысканій въ архивахъ Черноморскихъ портовъ, я поставлялъ кампаніи 1787—91 годовъ, военныхъ дѣйствій противъ Турціи, столько обильныхъ подвигами, и такъ мало извѣстныхъ намъ, не смѣя и надѣяться, чтобы достало у меня средствъ и времени на разработки обширнѣйшія. Но по прибытіи на мѣсто, благодаря счастливому стеченію обстоятельствъ, особенно, оказанному мнѣ содѣйствію, я могъ далеко расширить мой планъ, и теперь, начертывая эти строки, на пути моихъ продолжающихся работъ, предпосылаю смѣлую надежду: оставить этотъ край не иначе, какъ разработавъ все, касающееся до его морской исторіи, по крайней мѣрѣ, до начала настоящаго столѣтія... Съ этой поры, исторія нашего флота вообще, становится уже довольно явственною, и нѣтъ такой нужды снѣшить ея обработываніемъ.

Теперь обращаюсь къ моимъ занятіямъ.

Въ Николаевскомъ портовомъ архивѣ, работы въ которомъ я началъ со дня прибытія моего въ этотъ портъ, 15-го мая, обратившись прежде всего къ предмету главныхъ моихъ занятій, кампаніямъ 1787—91 годовъ, я отыскалъ нѣсколько, довольно важныхъ документовъ, именно: ордера князя Потемкина-Таврическаго адмираламъ Мордвинову и Войновичу, 1787—90 годовъ; нѣсколько, его же ордеровъ, разнымъ другимъ лицамъ; журналъ исходящихъ дѣлъ Мордвинова, за 1787 годъ, пополняющій донесенія его, которыя были уже напечатаны мною въ X-ой части записокъ Гидрографическаго Департамента (большей части которыхъ въ этомъ журналѣ нѣтъ, потому что они были секретныя); приказы Мордвинова за 1787 годъ; нѣсколько дѣлъ, заключающихъ въ себѣ донесенія о битвахъ 1788—91 годовъ, адресованныя адмиралтейскому правленію, и наконецъ, нѣсколько шканечныхъ журналовъ и судовыхъ протоколовъ. Зная по многолѣтнему опыту, какъ важны эти, обыкновенно столь сухіе источники, для обстоятельнѣйшаго описанія битвъ, весьма недостаточны описываемыхъ реляціями, я употреблялъ особенныя усилія, на отысканіе таковыхъ данныхъ, но въ этомъ не былъ вѣчень счастливъ: самыя старинныя изъ найденныхъ мною шканечныхъ журналовъ, принадлежатъ 1786 и 1788 годамъ, четырехъ мелкихъ судовъ, не участвовавшихъ въ битвахъ; за 1789 годъ найдены журналы только двухъ-линейныхъ кораблей и одного бомбардирскаго; за 1790 годъ тоже двухъ-линейныхъ кораблей и двухъ бомбардирскихъ; наконецъ за 1791 годъ (въ которомъ происходила битва при Калиакрѣ), только одного бомбардирскаго корабля, не участвовавшего въ сраженіи. Судовые (такъ называвшіеся *Клеркскіе*) протоколы, найдены: за 1790 годъ шести линейныхъ кораблей, и за 1791 годъ одного линейнаго корабля и одного мелкаго судна. Въ С. Петербургскомъ морскомъ архивѣ, сколько извѣстно мнѣ, ни шканечныхъ журна-

ловъ ни клеркскихъ протоколовъ Черноморскаго флота за эти годы тоже нѣтъ.

Не удовлетворяясь здѣсь найденнымъ, съ нѣкоторыхъ документовъ я снялъ копіи, изъ другихъ сдѣлалъ выписки и извлеченія и разсмотрѣвъ еще нѣсколько разныхъ иныхъ дѣлъ, относящихся къ другимъ предметамъ — о которыхъ упоминаю далѣе — ровно черезъ мѣсяцъ, 15 іюня, отправился въ Севастополь.

На пути въ Севастополь я посѣтилъ Одессу, и здѣсь, въ обществѣ Исторіи и Древностей, взялъ три рукописныя книги, большею частію собственноручныхъ, ордеровъ князя Потемкина-Таврическаго, писанныхъ къ одному изъ его дѣятельнѣйшихъ помощниковъ, Фалѣеву, которыя книги принадлежатъ Николаевскому архиву и были взяты Одесскимъ обществомъ Исторіи и Древностей, для извлеченій. Изъ нихъ, впоследствии, я извлекъ все нужное по моему предмету, найдя ихъ вообще, весьма интересными; а самыя рукописи, возвратилъ тому же обществу. Тамъ же я взялъ рукописный планъ сраженій нашего флота подъ Очаковымъ, 7 и 17 іюня, съ котораго, впоследствии снята мною копія. Надобно замѣтить здѣсь, что планы старинныхъ сраженій (я разумѣется, говорю о морскихъ) чрезвычайно рѣдки, и потому, приобрѣтеніе настоящаго имѣетъ большую цѣнность. Въ Севастополѣ я нашелъ драгоценный родникъ, истощенный нѣсколько временемъ и можетъ быть повывчерпанный розыскателями, но все еще очень обильный. Около четырехъ-сотъ огромныхъ связокъ всякаго рода старинныхъ дѣлъ, начиная въ 1784 года, съ основанія Севастополя, до начала настоящаго столѣтія, перебитыхъ, перемѣшанныхъ, отчасти попорченныхъ, разумѣется безъ всякихъ описей — впрочемъ хранящихся нынѣ въ весьма удовлетворительномъ порядкѣ — доставили мнѣ слѣдующія, весьма важныя данныя:

*Журналы отходящихъ дѣлъ:*

Мекензія	1784	г. по мартъ.
Войновича	1788	г. по іюль.
Ушакова	1790	г. съ марта.
— — —	1790	г. съ апрѣль*.
— — —	1791	г. по сентябрь.
— — —	1794	г. весь.
— — —	1796	г. весь.
— — —	1797	г. по августъ.
— — —	1798	г. весь.

*Приказы, отдаваемые на берегу и въ морь:*

Ушакова	1790	г. съ іюня.
— — —	1791	г. весь.
— — —	1792	г. весь.
— — —	1795	г. іюль и августъ.
— — —	1797	г. по іюль.

Журналъ частной переписки Ушакова, 1801 г. по май.

Шханечный журналъ корабля Іоаннъ Предтеча, 1791 г.

Наконецъ, разные, отрывочные документы, на языкахъ: Русскомъ, Французскомъ, Англійскомъ, Греческомъ и Итальянскомъ, за 1787—1804 годы, преимущественно относящіеся до кампаніи 1799 года и нѣсколько формулярныхъ списковъ извѣстныхъ лицъ: Ушакова, Кумани, Алексіано, Голенкина и Юхарина.

Встрѣтивъ такое обиліе въ источникахъ, я, конечно, уже не могъ слѣдовать прежней системѣ занятій — снимками, вы-

---

\* Два отходящіе журнала одного года, каждый по разнымъ предметамъ.

писками и извлеченіями — въ чемъ только растратилъ бы напрасно силы и время, обременяя мѣстные власти требованіями помощниковъ и писарей, потому просилъ позволенія, отобранные мною документы, препроводить въ С. Петербургъ, на мѣсто моихъ постоянныхъ занятій, гдѣ и надѣюсь найти ихъ по возвращеніи, со сдѣланными мною въ нихъ помѣтками и заложками. Обстоятельство это чрезвычайно облегчило меня въ работахъ и значительно усилило мою дѣятельность. На работы въ Севастопольскомъ портѣ употреблено мною около полтора мѣсяцевъ. Еще двѣ недѣли, я употребилъ на поѣздки по южному берегу Крыма, до Феодосіи и обратно въ Севастополь, въ Одессу, Херсонъ, а оттуда въ Николаевъ, куда возвратился въ половинѣ августа. Остающееся для моихъ работъ время, я посвящаю разработкѣ, такъ называемаго Таганрогскаго архива: связкамъ дѣлъ перевезенныхъ сюда изъ Таганрога, заключающихъ событія отъ основанія Черноморскаго флота, въ 1769 году, на Азовскомъ морѣ, до перемѣщенія управленія въ Херсонъ и потомъ въ Николаевъ, въ осьмидесятыхъ годахъ прошлаго вѣка. Это самая темная, вовсе нетронутая, весьма интересная эпоха исторіи нашего флота, заключающая въ себѣ событія, относящіяся до завоеванія и удержанія Крыма, знаменуемая подвигами Сенявина, Круза, Клокачева и многихъ другихъ, ихъ пачальниковъ и подчиненныхъ.

Отчетъ о моихъ занятіяхъ по этому предмету, я буду имѣть честь представить впослѣдствіи, по окончаніи предпринятаго труда.

Въ заключеніе настоящей записки, долгомъ почитаю сказать, что кромѣ вышеозначенныхъ, главныхъ предметовъ моихъ занятій, обращая мое вниманіе на всѣ части морскаго искусства въ его историческомъ развитіи у насъ, равно интересуюсь, какъ старымъ такъ и новымъ временемъ, я успѣлъ собрать много другихъ свѣдѣній, какъ въ архивахъ такъ и отъ лич-

ныхъ участниковъ или свидѣтелей. Особенно важными, въ этомъ отношеніи, считаю дополнителныя свѣдѣнія, собранныя мною здѣсь, о крушеніяхъ судовъ, описаніямъ которыхъ, нѣкогда я посвящаль всю мою дѣятельность. Труды ученые, и особенно историческіе, работы гидрографическія, частныя подвиги, — ничто не казалось мнѣ чуждымъ, и, по мѣрѣ моихъ силъ и средствъ, я собиралъ все мнѣ встрѣчавшееся. Личное обзореніе мѣстностей, особенно много способствовало уясненію событій. Содѣйствіе же, оказанное мнѣ здѣсь въ моихъ трудахъ, начальствомъ и товарищами, превзошло все мои ожиданія, и ежели недостаточнымъ окажется собранное мною здѣсь, то виною этому, буду считать одно мое собственное безсиліе.

## II.

*(Отъ 15 Сентября 1853 года, изъ Николаева).*

Вторые два мѣсяца моего пребыванія въ Черноморскихъ портахъ, посвящены мною окончательнымъ работамъ въ архивахъ Севастопольскомъ и Николаевскомъ.

Севастопольскій архивъ, доставилъ особенно важныя свѣдѣнія: о дѣйствіяхъ флота во время войны съ Турціею, 1787—91 годъ, о состояніи его въ годы предшествующіе и послѣдующіе, о развитіи самаго порта и о лицахъ, участвовавшихъ въ его дѣятельности.

Николаевскій архивъ, дополняетъ эти свѣдѣнія: распоряженіями административными и отчетами хозяйственными, той же эпохи; сверхъ того заключаая въ себѣ особое отдѣленіе, называющіеся Таганрогскимъ, въ которомъ содержатся все дѣла, по управленію и дѣйствіямъ флота на Азовскомъ морѣ, съ начала его, 1769 года.

Посвятивъ первые мѣсяцы моихъ занятій преимущественно



событіямъ 1787—91 годовъ, съ ближайшими къ нимъ, предшествующими и послѣдующими, остальное время я посвятилъ, главнѣйше событіямъ отъ 1769 года до начала настоящаго вѣка, собственно разработкѣ такъ называемаго «Таганрогскаго архива.» Открытія сдѣланныя въ этомъ періодѣ, неменѣ важны и тѣмъ важнѣе еще, что вся эта пора, до нынѣ остается почти совсѣмъ неизвѣстною для исторіи, не только морской но вообще военной, даже всей Россіи. Здѣсь найдены именныя Высочайшіе указы основателю Азовской флотиліи, Сенавину; его журналы; переписка Турецкихъ Визерей съ Главкомандующими нашею арміею и сношенія этихъ послѣднихъ съ нашими начальниками флота; секретныя распоряженія о дѣлахъ Крыма; журналы исходящихъ дѣлъ, секретныя и общіе преємниковъ Сенавина (съ 1772 г.): Клокачева, Костливецова и Сухотина (1784 г.); письма Президента Адмиралтействъ Коллегіи, Графа Чернышева, Сенавину и Клокачеву; разнаго рода частныя дѣла: объ осмотрѣ лѣсовъ въ Крыму, о выселенныхъ изъ Архипелага Грекахъ; о движеніяхъ эскадръ и судовъ и проч.; вѣдомости за разные годы о состояніи портовъ командъ и припасовъ; крушенія многихъ военныхъ судовъ (1775—85 год.); формулярные списки замѣчательныхъ лицъ, и наконецъ, шханечные журналы съ первыхъ судовъ, 1769 года, въ плаваніи ихъ по Дону до 1799 г.

Оставшіеся мнѣ, небольшіе досуги, я посвящалъ другимъ розысканіямъ, просматривая многочисленныя (до 1500) описи Николаевскаго архива, и выбирая замѣчательнѣйшія по вѣсѣ предметамъ стараго и новаго времени, изъ его 17,000 большихъ связокъ, заключающихъ въ себѣ до 400,000 дѣлъ. По этому предмету: разсмотрѣна обширная переписка, строителя города Николаева Оберъ-Штеръ-Кригсъ-Коммиссара извѣстнаго большими заслугами, добротой и честностью М.-Л. Фалѣва; сдѣланы извлеченія изъ слѣдственныхъ дѣлъ о крушеніяхъ

разныхъ судовъ; наконецъ приобрѣтены многія частныя свѣдѣнія, по разнымъ предметамъ, за все время существованія Черноморскаго флота.

Не были упущены просмотромъ и всѣ другія хранилища древностей Гидрографическаго Депо, бібліотека этого Депо, Учетный Комитетъ и Штурманская рота. Въ нихъ выписаны, со сдѣланными замѣчаніями списки старинныхъ картъ и судовъ; сняты копии съ двухъ собственноручныхъ записокъ Императора Петра Великаго (1716 г.), съ трехъ подлинныхъ указовъ Императрицы Екатерины II (1792-94 г.), и съ приказа Графа Войновича объ установленіи золотой и черной книгъ (1800 г.) въ только что учредившемся (1800 г.) Штурманскомъ училищѣ, со спискомъ внесенныхъ въ нихъ лицъ; сняты копии: съ чертежа корабля, утвержденного Петромъ Великимъ; и планъ морской битвы у Очакова, (1788 г.) (другой планъ, другихъ битвъ у Очакова того же 1788 г., снятъ въ Одессѣ); наконецъ, срисованъ портретъ Адмирала Ушакова, въ профиль, съ медали выбитой въ честь его Ионическою республикою. Тщательное изученіе мѣстностей и замѣчательныхъ предметовъ, также собраніе изустныхъ свѣдѣній отъ частныхъ лицъ, по прежнему, были предметами моей постоянной заботливости. Въ числѣ многихъ другихъ предметовъ этого рода, мною приобрѣтены здѣсь небольшія собранія матросскихъ пѣсенъ и мѣстныхъ морскихъ словъ, Русскихъ и иностранныхъ, неизвѣстныхъ нашимъ Академическимъ словарямъ.

Оканчивая здѣсь мои занятія, въ непродолжительномъ времени я намѣреваюсь отправиться отсюда въ Москву, для ознакомленія съ тамошними Государственными архивами.

Не исчисляя всего разсмотрѣннаго, прочитаннаго, выписаннаго и извлеченнаго, прилагаю при этомъ списокъ только тѣхъ документовъ Николаевскаго и Севастопольскаго архивовъ, которые отобраны для дальнѣйшихъ разработокъ.

ОБЩІЙ СПИСОКЪ ОТОБРАННЫХЪ ДѢЛЪ ВЪ АРХИ-  
ВАХЪ.

НИКОЛАЕВСКОМЪ И СЕВАСТОПОЛЬСКОМЪ.

1. ОБЩІЯ ДѢЛА.

1. Именные указы Сенявину, переписка визирей съ Главнокомандующими, и ордера Крузу, 1769-79 г. (Никол. арх.).
2. Журналы Сенявина, 1768-9 и 76 г.; двѣ тетради (Никол. арх.).
3. Секретныя распоряженія объ Азовскомъ флотѣ, 1776-79 г. (Никол. арх.).
4. Протоколъ отходящихъ дѣлъ Клокачева. Общія, 1777 г. двѣ книги (Никол. арх.).
5. Протоколъ отходящихъ дѣлъ Клокачева. Секретныя, 1777 г. (Никол. арх.).
6. Протоколъ приходящихъ дѣлъ Круза, 1777 г. по октябрь (Никол. арх.).
7. Протоколъ отходящихъ дѣлъ Клокачева. Секретныя; 1778 г. (Никол. арх.).
8. Протоколъ отходящихъ дѣлъ Клокачева. Общія, 1778 г; двѣ книги (Никол. арх.).
9. Протоколъ дѣлъ въ кампаніи 1778 г. (Никол. арх.).
10. Приказы Клокачева, 1778 г. (Никол. арх.).
11. Протоколъ отходящихъ дѣлъ, 1779 г. (Никол. арх.); двѣ книги.
12. Секретныя дѣла, о неспокойствіяхъ въ Крыму, 1781 и 1782 г. (Никол. арх.).
13. Протоколъ отходящихъ дѣлъ Костливцова, 1782 г. (Никол. арх.).

14. О вооруженіи и дѣйствиі судовъ, 1782 г. (Никол. арх.).
15. Дѣла по управленію Сухотина, 1784 г. (Никол. арх.).
16. Журналь отходящихъ дѣль Мекензія, 1784 г. по мартъ (Севаст. арх.).
17. Журналь отходящихъ дѣль Войновича, 1788 г. по июль (Севаст. арх.).
18. Журналы отходящихъ дѣль Ушакова, 1790, 91, 94, 96, 97 и 98 г. (Севаст. арх.).
19. Приказы Ушакова, 1790, 91, 92, 95 и 97 г. (Севаст. арх.).
20. Журналь партикулярной переписки Ушакова, по май 1801 г. (Севаст. арх.).

## 2. ЧАСТНЫЯ ДѢЛА.

1. Объ осмотрѣ лѣсовъ въ Крыму, 1771 г. (Никол. арх.).
2. Объ увольненіи Сенявина въ отпускъ, 1771 г. (Никол. арх.).
3. Два донесенія о Шанга-гареѣ и Грекахъ, 1773 г. (Никол. арх.).
4. О движеніяхъ отряда, 1774 г. (Никол. арх.).
5. О выселенныхъ Грекахъ 1775 г. (Никол. арх.).
6. О Дунайской эскадрѣ Биллона, 1775 г. (Никол. арх.).
7. О строителѣ Таганрогской гавани Сбрододѣ, 1776 г. (Никол. арх.).
8. Взятіе въ казну частнаго судна, 1777 г. (Никол. арх.).
9. О новаго рода мачтахъ, 1778 г. (Никол. арх.).
10. Объ увольненіи Клокачева и состояніи Азовской флотиліи, 1780 г. (Никол. арх.).
11. О посылкѣ почтовыхъ судовъ, 1780 г. (Никол. арх.).
12. О состоящихъ въ бѣгахъ, 1785 г. (Никол. арх.).
13. Объ увольненіи Костливцова, 1785 г. (Никол. арх.).

14. О вычетахъ съ Мекензія, 1785 г. (Никол. арх.).
15. О перетембировкѣ судна, 1785. г. (Ник. арх.).
16. Представленія Князю Потемкину, 1785 г. (Никол. арх.).
17. О состояніи Брянскаго адмиралтейства, 1786 г. (Никол. арх.).
18. Плаваніе яхты Пчелы, 1786 г. (Никол. арх.).
19. Опись морскихъ береговъ Берсенева, 1787 г. (Никол. арх.).
20. Претензіи на Ламбро-Качони, 1799 г. (Никол. арх.).
21. Взятіе Корфу, 1799 г. (Никол. арх.).
22. Осада Генуи, 1799 г. (Никол. арх.).
23. О крейсерскихъ судахъ, 1788 г. (Никол. арх.).
24. Предложенія князя Потемкина, 1790 г. (Никол. арх.).
25. О Штурманскомъ Училищѣ, 1798 г. (Никол. арх.).
26. Указъ Адмиралтейской Коллегіи, 1799 г. (Никол. арх.).
27. Обь опредѣленіи Флотскихъ Начальниковъ, 1804 г. (Никол. арх.).
28. Обь учрежденіи общихъ собраній, 1804 г. (Никол. арх.).
29. Донесенія командировъ судовъ о битвѣ при Калиакріи, 1791 г. (Севаст. арх.).
30. Мнѣнія командировъ о новой конструкціи кораблей, 1796 г. (Севаст. арх.).
31. Документы обь овладѣніи Сухумомъ, 1810 г. (Севаст. арх.).
32. Разные документы на иностранныхъ языкахъ: Англійскомъ, Французскомъ, Итальянскомъ и Греческомъ, преимущественно о кампаніи 1799-1800 г. (Севаст. арх.).

### 3. ВЪ ДОМОСТИ.

1. О чинахъ, 1769 г. (Никол. арх.).
2. О судахъ и командахъ, 1770 г. (Никол. арх.).
3. О портахъ, 1776 г. (Никол. арх.).

4. Объ эскадрѣ, 1779 г. (Никол. арх.).
5. О чинахъ, припасахъ и матеріалахъ, 1785 г. (Никол. арх.).
6. О судахъ и командирахъ, 1790–92 г. (Севаст. арх.).
7. Объ учителяхъ въ бывшемъ Морскомъ Училищѣ, 1790 г. (Севаст. арх.).

#### 4. ПИСЬМА И УКАЗЫ.

1. Письма Графа Чернышева Сенявину, и Клокачеву и Высочайшіе указы имъ, 1776–78 г. (Никол. арх.).
2. Высочайшіе указы и ордера князя Потемкина, Войновичу и Ушакову, 1788–94 г. (Севаст. арх.).
3. Письма Де-Рибаса, Ушакову, 1790 г. (Севаст. арх.).

#### 5. КРУШЕНІЯ СУДОВЪ.

1. Фрегата Перваго и Транспорта Тарантуль, 1778 г. (Никол. арх.).
2. Судна Ахтапомъ, 1779 г. (Никол. арх.).
3. Кораблей Корона и Таганрога, судна Воличъ, Гальстовъ, Драхва и Тарантуль, 1782 г. (Никол. арх.).
4. Яхты Міусъ; 1782 г. (Никол. арх.).
5. Гальота Донца, 1785 г. (Никол. арх.).
6. Судна Яссы, 1785 г. (Никол. арх.).
7. Фрегатовъ Θεодора и Константинъ, 1798 г. (Никол. арх.).
8. Судна Сорока Мучениковъ, 1789 г. (Севаст. арх.).

#### 6. ФОРМУЛЯРНЫЕ СПИСКИ.

1. Капитановъ: Муромцова, Берсенева, Пустошкина, Костлищцова, Карташева, Лупандина, Колзакова (Никол. арх.).
2. Адмираловъ: Ушакова, Кумани, Голенкина, Алексіано, мастера Юхарина (Севаст. арх.).

## 7. ШХАНЕЧНЫЕ ЖУРНАЛЫ.

1. Судна Бористень, 1788 г. (Никол. арх.).
2. Корабля Св. Георгій, 1789 г. (Никол. арх.).
3. Корабля Рождество Христово, 1790 г. (Никол. арх.).
4. Корабля Іоанна Предтечи 1791 г. (Севаст. арх.).

## III.

*(Отъ 15-го сентября 1853 года, изъ Николаева).*

Таганрогскій Архивъ, разработкѣ котораго я посвятилъ послѣдній мѣсяцъ моего пребыванія въ Николаевѣ, съ 13 Августа, заключаетъ въ себѣ 650 большихъ (до 1500 и 2000 листовъ) связокъ дѣлъ, въ числѣ 4691 заглавія, обнимающихъ событія съ основанія Азовской флотиліи, 1769 года, по 1816 годъ. Привезенный сюда изъ Таганрога, въ двадцатыхъ годахъ, въ совершенномъ безпорядкѣ; сложенный въ мучныхъ куляхъ, растроченный и поврежденный сыростію, въ свое время онъ былъ приводимъ въ порядокъ, нарочно назначенною для этого Коммиссіею, по имѣвшейся при немъ старинной, подробной описи, но—или приведенный неисправно, или перебитый въ послѣдствіи—въ настоящее время, по большей части, несоотвѣтствуетъ указаніямъ описи, заключаая, въ одной и той же связкѣ, дѣла далеко различныхъ годовъ, или другихъ наименованій и другаго времени, противъ указываемыхъ описью. По этому, для извлеченія изъ него нужнаго, предстояла необходимость разобрать его весь, связка за связкою, листъ по листу. Къ великому счастью, растрата въ этомъ архивѣ, сдѣланная случайно, по небрежности и невѣжеству, не произвела тѣхъ горестныхъ слѣдствій, какія нерѣдко случаются въ другихъ архивахъ, изъ которыхъ любознательные историки, въ видахъ об-

легченія своихъ трудовъ, или просто, съ корыстною цѣлю присвоенія себѣ важныхъ документовъ, вырѣзывали листы и выкрадывали цѣлыя дѣла, обыкновенно самыя интереснѣйшія, оставляя своимъ послѣдователямъ, только малозначительныя, или такія, достоинствъ которыхъ, по своей ограниченности взгляда, они не могли понять.

Въ означенныхъ 650 связкахъ Таганрогскаго архива, заключаются все дѣла по управленію и дѣйствіямъ Азовской флотиліи, отъ Высочайшихъ повелѣній и допесеній Главнo-командующихъ, до самыхъ мелочныхъ, по постройкамъ и продовольствію отчетностей; многое, какъ сказано выше, перебито и попорчено, частію же, какъ видно по описи, потрачено.

Разбирая эти данныя по той же системѣ, какою дѣйствовалъ въ Севастопольскомъ архивѣ, изъ нѣкоторыхъ я дѣлалъ извлеченія, другія выписывалъ, а главнѣйшія, представляющія наибольшее количество свѣдѣній, отбиралъ для дальнѣйшихъ разработокъ, на мѣстѣ моего постоянного пребыванія.

Въ числѣ ихъ отобраны все шханечные журналы, нѣкоторые въ отрывочныхъ листахъ, старѣйшіе 1769 года первыхъ судовъ въ плаваніи ихъ по Дону—по 1799 годъ, включительно, числомъ семьдесятъ и со сдѣланною описью имъ, оставлены въ архивѣ, для потребныхъ справокъ.

Долгомъ считаю замѣтить при этомъ, что Таганрогскій архивъ, кромѣ документовъ мною отобранныхъ, и тѣхъ, изъ которыхъ сдѣланы извлеченія, представляетъ еще богатый источникъ для дальнѣйшихъ, подробнѣйшихъ разработокъ; именно: Высочайшіе, Сенатскіе и Адмиралтейской Коллегіи указы; журналы, протоколы и приказы Конторы надъ портомъ; судовые, приходящихъ и отходящихъ дѣлъ протоколы, и приказы; подрядныя и разныя слѣдственные дѣла; журналы и отчетности по разнымъ строеніямъ; формулярные списки, и проч.



Все это, можетъ доставить обильную пищу для многихъ труженниковъ, и объяснить еще многія, интересныя подробности.

Промежутки моихъ занятій въ Таганрогскомъ отдѣленіи архива, я посвящалъ поискамъ въ другихъ отдѣленіяхъ Николаевского портового архива, рассматривая его многочисленныя описи, заключающіяся въ 423 книгахъ, съ 1520 подраздѣленіями, пополняя мои прежнія разысканія, извлеченіемъ всего интереснаго и значительнаго для исторіи нашего флота, изъ этихъ 17,000 связокъ, съ 405,000 номерами дѣлъ всего архива. Такимъ образомъ просмотрѣно, и многое извлечено, изъ пятидесяти связокъ дѣлъ, оставшихся послѣ Оберъ Штеръ-Кригсъ Коммиссара, строителя города Николаева, извѣстнаго своими заслугами, добротой и честностью, бригадира М. Л. Фалѣва; сдѣланы извлеченія о крушеніяхъ судовъ: гальота Лебедь 1786 года, гальота Словъ 1787 года, фрегата Антоній 1791 года, судна Лифартунъ 1791 года, брандера № 1, 1792 года, и нѣкоторыя дополненія къ другимъ, прежде разработаннымъ мною крушеніямъ; наконецъ, отобраны, для дальнѣйшихъ разработокъ, еще нѣкоторыя дѣла: о военныхъ дѣйствіяхъ подъ Корфу и Генуи 1799 года, о претензіяхъ на Ламбро-Качови, 1799 года, объ основаніи Штурманскаго училища въ Николаевѣ, въ 1798 году, окрушеніи фрегатовъ Феодора и Константина 1798 года, объ описи береговъ Берсенева 1787 года, о состояніи Брянскаго адмиралтейства 1786 года, и проч. Для описанія военныхъ дѣйствій кампаніи 1787-91 годовъ, взяты единственные изъ участвовавшихъ въ битвахъ судовъ, шханечные журналы: судна Бористень 1788 года, корабля Св. Георгій 1789 года, и корабля Рождество Христово 1790 года\*.

\* Для слѣдующей, 1791 года, какъ извѣстно изъ моего предшествующаго отчета, имѣется найденный въ Севастопольскомъ архивѣ, журналъ корабля *Юанна Предтеча*. Доселѣ, это единственные для настоящей поры журналы, изъ всѣхъ извѣстныхъ мнѣ шханечныхъ журналовъ, въ Балтійскихъ и Черноморскихъ архивахъ.

Не были оставлены безъ изслѣдованія и другія заведенія, сохраняющія документы, относящіяся до исторіи нашего флота. Такъ, въ Гидрографическомъ Депо, обстоятельно разсмотрѣны всѣ старинныя, печатныя и рукописныя карты Чернаго моря, и выписаны заглавія ихъ; въ библіотикѣ этого Депо, сняты копія съ двухъ, собственноручныхъ записокъ Петра Великаго 1716-го года, съ трехъ подлинныхъ указовъ Императрицы Екатерины II, объ устройствѣ Черноморскаго флота (1792—94 г.) и планъ морской битвы у Очакова (1788 г.); въ Учетномъ Комитетѣ Кораблестроительнаго Департамента, разсмотрѣны всѣ чертежи старинныхъ судовъ, выписаны размѣренія замѣчательнѣйшихъ, и снята копія съ чертежа корабля, утвержденного Петромъ Великимъ, въ Штурманской Ротѣ, списаны приказы Графа Войновича, отданные имъ при учрежденіи училища, въ 1800-мъ году, о назначеніяхъ золотой и черной книгъ, со спискомъ отличившихся и посрамившихъ заведеніе, и снятъ рисунокъ съ портрета, въ профилѣ, адмирала Ушакова, изображенного на медали, сдѣланной въ честь его Ионическими островами.

Продолжая собирать изустныя свѣдѣнія, о лицахъ и событіяхъ, въ этомъ я также приобрѣлъ многія драгоценныя свѣдѣнія. Нѣкоторые изъ товарищей, доставили мнѣ еще, собранныя ими, матросскія пѣсни, и мѣстныя, неизвѣстныя словарямъ, морскія слова. Наконецъ, подробнѣйшее изученіе мѣстностей, и замѣчательныхъ предметовъ, основательнѣе уяснило мнѣ происходившія здѣсь событія.

Не безъ сожалѣнія оставляя этотъ прекрасный край—въ которомъ еще не успѣлъ видѣть всего хорошаго — и его интересные архивы, которые еще не вполне исчерпаны — направляю теперь къ новому, можетъ быть самому глубокому и обширному источнику исторіи нашего флота, въ Москву, гдѣ, какъ извѣстно, хранятся дѣла о начаткахъ кораблестроенія въ

Россіи до Петра Великаго; вѣроятно, сохранились памятники его распоряженій, и, надѣюсь, сыщутся многія свѣдѣнія о состояніи, назначеніяхъ и дѣйствіяхъ флотовъ позднѣйшихъ временъ, по отчетамъ Адмиралтействъ Коллегіи, представлявшимся въ высшія государственныя мѣста.

Въ заключеніе, обязанностію считаю привести мою искреннюю признательность всѣмъ лицамъ, къ которымъ мнѣ случилось обращаться здѣсь по предметамъ моихъ занятій, или которые сами, зная мое назначеніе, обращались ко мнѣ съ имѣющимися у нихъ свѣдѣніями, не только за содѣйствіе, такъ радушно оказанное дѣлу, но также и за сочувствіе, которое одушевило исполнителя.

#### IV.

*(Отъ 5 октября 1853 года изъ Николаева)\**

Послѣ отправленія моего послѣдняго отчета о продолжающихся занятіяхъ въ Архивѣ Николаевскаго порта, 15 сентября, задержанный здѣсь, непредвидимыми обстоятельствами, еще до 5-го октября, настоящій промежутокъ времени, я посвятилъ подробнѣйшему изслѣдованію исторіи Черноморскаго Штурманскаго Училища, нынѣ Роты, образовавшагося въ 1798 году, изъ бывшаго здѣсь до этаго, сперва въ Херсонѣ, потомъ въ Николаевѣ, Морскаго Кадетскаго Корпуса, и частію, изъ находившагося собственно въ Херсонѣ, до 1803 года, Корабельнаго Училища. Это Штурманское Училище, было для Черноморскаго

---

\* Отчеты эти представлены вслѣдствіе Высочайшаго повелѣнія, отъ 28 января 1853 г., которымъ генералъ-маіору Висковатову и капитанъ-лейтенантамъ: Веселаго и Соколову повелѣно заняться обработываемъ матеріаловъ для исторіи Русскаго флота.

флота, до новѣйшаго времени, постояннымъ разсадникомъ, какъ флотскихъ, такъ и штурманскихъ офицеровъ, сосредоточивая въ себѣ, съ начала всю ученую дѣятельность здѣшнихъ моряковъ, въ послѣдствіи, съ 1803 года, раздѣляемую съ образовавшимся, изъ того же училища, Депо. Вмѣстѣ съ тѣмъ, прослѣжена, по всѣмъ остающимся источникамъ, и собственно гидрографическая дѣятельность этаго края, въ ея историческомъ развитіи. Отыскалось болѣе 2000 номеровъ дѣлъ въ архивѣ, поясняющихъ всѣ подробности состоянія и порядковъ въ училищѣ, степеней даваемого образованія, дѣлаемыхъ усилій къ развитію и пріобрѣтаемыхъ успѣховъ. Большая часть этихъ дѣлъ, въ продолженіи настоящихъ трехъ недѣль, выработана извлеченіями и выписками, а остальные, 66 номеровъ, заключающія событія позднѣйшія, 1823-го года, взяты съ собою. Многія подробности о бывшемъ состояніи Училища собраны отъ самихъ преподавателей и воспитывавшихся. Касательно гидрографической дѣятельности, кромѣ документовъ официальныхъ, также пріобрѣтены многія и весьма важныя частныя свѣденія.

Въ этотъ же промежутокъ времени, осмотрѣны мною окрестности Очакова и Кинбурна, сняты рисунокъ памятника Фалѣеву (въ бытность мою въ Севастополь, снятъ еще рисунокъ съ памятника Козарскому) и скопированъ чертежъ Дѣдушки-Ботика, представляющаго въ его подробностяхъ, нѣкоторыя, теперь уже несуществующія, ни на самомъ Ботикѣ, ни на извѣстныхъ чертежахъ его, замѣчательныя черты. Чертежъ этотъ принадлежалъ, по сдѣланнымъ соображеніямъ, бывшему здѣсь корабельному мастеру Суровцову, извѣстному любителю морской старины, и имѣетъ помѣту 1803-го года, когда было воздаваемо, по случаю празднованія столѣтія С. Петербурга, извѣстное торжество Ботику. Сдѣлано еще подробнѣйшее изученіе мѣстныхъ коммерческихъ судовъ, въ постройкѣ, вооруженіи и плаваніи оныхъ. Наконецъ, изъ частныхъ рукъ, пріобрѣтена

очень интересная рукопись: сигнальная книга девяностовых годовъ прошлаго вѣка, поясняющая, съ подробностями, нѣкоторыя частности состоянія тогдашняго Балтійскаго флота.

**А. Л. Соколовъ.**

## ОБЪ ОПЫТАХЪ ПОДВОДНЫХЪ ГРУНТОВЫХЪ ВЗРЫВОВЪ,

### ПРОИЗВЕДЕННЫХЪ ВЪ УСТЬЕ Р. НЕВЫ, ВЕСНОЮ 1853 ГОДА.

Обмеленіе устьевъ р. Сѣверной Двины и увеличившееся отъ того затрудненіе прохода судовъ въ Архангельскій портъ, обращаютъ уже издавна на себя вниманіе правительства. Наибольшее затрудненіе свободному плаванію судовъ, представляя собою отмели, называемыя двинскимъ баромъ. Дабы имѣть понятіе объ этихъ отмеляхъ, должно знать, что устья Сѣверной Двины, образуютъ обширную дельту, начинающуюся у самаго г. Архангельска. Отсюда воды Двины раздѣляются на множество рукавовъ, между которыми лежатъ то бѣльшей, то меньшей обширности и высоты острова, а иногда однѣ лишь отмели. Достигая при исходѣ своемъ, на разстояніи около 40 верстъ отъ г. Архангельска, открытаго моря, всѣ протоки постепенномелѣютъ, намывая передъ устьями своими непрерывную гряду поперечной, весьма пологой отмели, называемой баромъ.

Причины образованія бара легко понятны: съ постепеннымъ уменьшеніемъ быстроты теченія рѣки, ослабѣваетъ и сила, увлекающая за собою отторгнутыя отъ береговъ песокъ и землю, которыя падаютъ на дно и отмели рѣки, пропорціонально удѣльному вѣсу своему и уменьшенію скорости теченія. Только

мельчайшій песокъ уносится далѣе въ море, гдѣ при нормальномъ состояніи рѣки, прекращается почти всякое теченіе и здѣсь осѣдаетъ окончателно, образуя баръ. Морскія волны и теченія приливовъ не только не размываютъ образующуюся гряду, но напротивъ, принося съ собою илъ, осаждаютъ его въ промежуткахъ песка, отъ чего грунтъ на барѣ становится столь крѣпкимъ, что противустоитъ даже углубленію желѣзныхъ черпаковъ землечерпательныхъ машинъ.

Высота бара перемѣняется по всему протяженію его длины, простирающейся отъ Никольскаго устья до Мадьюгскаго острова. Противъ устьевъ большихъ рукавовъ она менѣе, чѣмъ противъ малыхъ. Наименьшая высота бара, а слѣдовательно наибольшая надъ нимъ глубина воды, обнаруживалась всегда на Березовомъ и Новомъ барахъ. По фарватеру этихъ баровъ, глубиною отъ 13—15½ футъ, проводятъ изъ порта въ море и обратно купеческія и военныя суда. Но при такой глубинѣ бара, проводка военныхъ судовъ большаго размѣра, оказывалась затруднительною. Для уменьшенія этого затрудненія, по представленію архангельскаго портоваго начальства въ 1835-мъ году, была построена паровая землечерпательная машина, для углубленія фарватера на барѣ. По двукратному испытанію ея въ 1837-мъ году, особо назначенною комиссіею, машина эта, по крѣпости грунта на барѣ, не оказала однако соотвѣтственнаго цѣли успѣха: ковши и грабли ея, не забирая песка, скользили по поверхности грунта, а при усиленномъ нагнѣтаніи, изгибались и ломались, почему дальнѣйшее дѣйствіе машины на барѣ было прекращено.

Между тѣмъ углубленіе бара землечерпательными машинами было единственное извѣстное средство, отъ котораго можно было ожидать нѣкотораго успѣха, потому что совершенно открытое положеніе бара, подверженнаго дѣйствію волнъ при всѣхъ вѣтрахъ и отдаленность его отъ береговъ, не позволяли и думать

предпринять какія либо гидротехническія работы, чтобы направить главную струю весенняго полноведія на одно мѣсто и, усиливъ этимъ теченіе, размывать и углубить часть бара.

Въ 1852-мъ году, при постройкѣ въ архангельскомъ адмиралтействѣ винтоваго парохода *Палканъ*, портовое начальство, имѣя въ виду постройку винтоваго корабля, предусматривало большія затрудненія въ проводкѣ этихъ глубоко сидящихъ судовъ.

При этихъ обстоятельствахъ, но предварительному осмотру бара, для углубленія его предложено было проложить чрезъ баръ подводный каналъ, посредствомъ минныхъ взрывовъ; этимъ средствомъ можно было надѣяться скоро и безъ большихъ издержекъ, не только разрыхлить грунтъ бара и сдѣлать его доступнымъ дѣйствию черпаковъ землечерпательныхъ машинъ, но и уничтожить его, въ подрываемой части до нѣкоторой глубины, пользуясь усиленнымъ весеннимъ теченіемъ Двины, которое на взрыхленной грунтъ бара, должно производить сильнѣйшее дѣйствіе, чѣмъ на плотный, въ продолженіи многихъ вѣковъ слѣжавшійся песокъ.

Новая мысль эта была одобрена высшимъ начальствомъ, по представленію котораго, Его Императорское Величество Высочайше разрѣшить соизволилъ произвести опыты подводныхъ взрывовъ въ устьѣ рѣки Невы. Къ исполненію таковой Высочайшей воли было немедленно приступлено въ январѣ 1853-а года.

### *Цѣль опытовъ.*

Цѣлію предположенныхъ опытовъ было опредѣлить:

- 1.) Видъ, число и размѣры машинъ и инструментовъ, необходимыхъ для сверленія подводныхъ минныхъ колодцевъ.
- 2.) Послѣдовательность и скорость производства сверленія, заряжанія и воспламененія подводныхъ минъ.

- 3.) Простѣйшій способъ заряжанія и воспламененія мина.
  - 4.) Необходимое число рабочихъ людей для сверленія и всѣхъ сопряженныхъ съ нимъ работъ.
  - 5.) Законы дѣйствія пороха на землю въ минахъ, расположенныхъ на различной глубинѣ подъ водою и углубленныхъ различно въ грунтъ водоема.
  - 6.) Результаты совокупнаго дѣйствія нѣсколькихъ сближенныхъ минъ, и наконецъ
  - 7.) Дѣйствіе, какое произведетъ теченіе воды, на взметанный и разрыхленный минами грунтъ.
- О заготовленныхъ для сверленія минъ инструментахъ, машинахъ, зарядныхъ ящикахъ и проч.*

Для сверленія подводныхъ минныхъ колодцевъ, на первый случай было признано необходимымъ заготовить:

а.) Земляной желѣзный буравъ, въ діаметрѣ 14, длиною 28 дюймовъ, съ оконечностію, снабженною стальнымъ зубчатымъ кольцомъ и 4-я ножами, расположенными по двумъ взаимно пересѣкающимся діаметрамъ. Для того, чтобы при вытаскиваніи бурава изъ высверливаемого колодца, вода могла свободно проходить въ образующееся подъ буравомъ пустое пространство, по оси бурава предположено было укрѣпить небольшую желѣзную трубу съ воронкою въ верхней ея части.

б.) Стержень бурава (чер. А. фиг. 1), для облегченія работы, былъ сдѣланъ изъ 6-и частей или колѣнъ; изъ нихъ 3 имѣли длину 7 футъ, два длину  $3\frac{1}{2}$  фут. и одно длину  $2\frac{1}{2}$  фута. Эти колѣна состояли изъ толстаго четырехграннаго желѣза, съ утолщеніями на оконечностяхъ; въ нижнемъ помѣщалось гнѣздо, а надъ верхнимъ шипъ, помощію которыхъ соединялись смежныя колѣна стержня; скрѣпленіе ихъ между собою производилось закладнымъ болтомъ съ гайкою.

в.) Для предохраненія бурава отъ завала землею, обрушающеюся съ верхнихъ краевъ миннаго колодца, сверленіе пред-



положено было производить въ обсадной трубѣ, сдѣланной изъ котельнаго желѣза. Обсадная труба эта, длиною всего 25 футовъ, была приготовлена изъ 6-ти отдѣльныхъ сборныхъ трубъ (фиг. 2, а), изъ коихъ только нижняя (а), имѣла длину въ 8 футовъ; остальные же трубы были: въ 6 футовъ одна, въ 4 фута одна, въ 3 фута одна, и въ 2 фута двѣ. Нижняя труба внизу оканчивалась остриемъ, въ верхней же части своей имѣла, какъ и оконечности вѣтхъ остальныхъ трубъ (фиг. 2 б'), по пяти наугольниковъ, коими при помощи вставныхъ винтовъ, трубы сращивались между собою.

Для облегченія тяжести верхнихъ трубъ, были въ нихъ сдѣланы сквозныя отверстія (фиг. 2 б').

г.) Для подъема бурава помощію ворота и веревки, приготовлена была желѣзная дуга со стержнемъ (чер. А. фиг. 3.); который, имѣя пазъ для принятія шипа верхней части стержня, соединялся съ симъ послѣднимъ помощію вставнаго болта (фиг. 3 а), къ дугѣ привязывалась веревка, не подвергавшаяся однако скручиванію при обращеніи бурава, потому что стержень дуги вращался свободно въ сей послѣдней.

д.) При сверленіи, для вращенія бурава, предназначались 4 желѣзныхъ рычага (фиг. 4.) 4-хъ футовой длины, имѣвшихъ съ одного конца загнутый четырехгранный крюкъ, коимъ обхватывался стержень бурава; съ другаго же конца они оканчивались утонченою и закругленною рукояткою. На случай необходимости увеличить при сверленіи силу рабочихъ, были заказаны еще два таковыхъ же рычага 6-и футовой длины.

е.) Въ замѣнъ дуги (фиг. 3.), для скорѣйшаго подъема бурава, былъ заготовленъ особый крюкъ съ кольцомъ; къ сему послѣднему привязывалась веревка; крюкъ, при подъемѣ стержня, закладывался ниже утолщенной верхней части одного изъ колецъ стержня. Впрочемъ, этотъ инструментъ въ послѣдствіи

почти не употреблялся; дуга предпочиталась ему постоянно, потому что перевязка крюка на мѣсто дуги, требовала болѣе времени, чѣмъ соединеніе дуги со стержнемъ.

жс.) Для удержанія бурава въ отвѣсномъ положеніи, предназначалась дубовая цилиндрическая колода (фиг. 5 *a* и *b*), состоявшая изъ двухъ половинокъ; нижнею частию она входила плотно въ обсадную трубу, упираясь на закраины сей послѣдней. По срединѣ, по направленію оси трубы, колода имѣла сквозное отверстіе, обложенное желѣзною втулкою, состоящею изъ двухъ частей. Діаметръ втулки равнялся поперечнику утолщенія на стержнѣ. Колоду предназначалось вставлять въ обсадную трубу, по опущеніи на грунтъ бурава, такъ, чтобы половинки ея обнимали стержень.—По вложеніи колоды въ трубу, половинки ея соединялись плотно, помощію желѣзнаго кольца, надѣвавшагося на фальсъ, сдѣланный въ верхней части колоды. По минованіи чрезъ отверстіе колоды, утолщенной части стержня, въ верхнюю часть желѣзной втулки, вкладывалась таковая же мѣдная втулка (фиг. 6, *a* и *b*); она состояла изъ двухъ половинокъ, между коими, по составленіи ихъ, оставалось квадратное отверстіе для тонкой части колѣна стержня. При вращеніи бурава, мѣдная втулка, вращаясь въ желѣзной, слѣдовала за движеніемъ стержня бурава.

з.) Для поддержанія бурава на различныхъ высотахъ въ обсадной трубѣ, во время составленія и разниманія колѣнъ стержня, предназначалась желѣзная вилка (фиг. 7.), коей зубья отстояли между собою на разстояніе тонкой части стержня. При употребленіи вилки слѣдовало подѣввать ее подъ утолщенную верхнюю часть колѣна стержня, съ которой, или надлежало снять, или требовалось надѣть слѣдующее колѣно стержня или дугу. Будучи опущена оконечностями своими на край обсадной трубы, вилка поддерживала стержень, пока производилось соединеніе или разобщеніе колѣнъ.

и.) Для подниманія и опусканія обсадной трубы, были предназначены два инструмента: поперечный желѣзный брусъ и желѣзная пружинная вилка. Первый (фиг. 8.) состоялъ изъ куска круглаго желѣза съ утолщенными на концахъ заплечиками, и наглухо по срединѣ прикрѣпленнымъ кольцомъ, за которое привязывалась веревка. При подъемѣ обсадной трубы помощію бруса, сей послѣдній вкладывался въ сквозныя отверстія верхнихъ частей обсадной трубы, при чемъ, по навиваніи веревки на воротъ, труба поднималась къ верху. Подобнымъ же образомъ производилось и опусканіе трубы при первоначальномъ ея установленіи.

Желѣзная пружинная вилка состояла изъ стержня, развѣтвлявшагося къ низу двумя полосками, снабженными цѣвками. Она была заготовлена только на тотъ случай, когда обсадная труба засядетъ столь плотно въ грунтъ, что не представится возможности вынуть ее помощію бруса, не опасаясь оторвать ушки на трубахъ или перегнуть самыя трубы при усиленномъ натягиваніи бруса. Въ такомъ случаѣ, пружинную вилку надлежало опустить внутрь обсадной трубы, на дно высверленнаго миннаго колодца, и, подхвативъ трубу подъ нижній ея край, выступами вилки приподнять ее къ верху. Въ послѣдствіи, при самой работѣ не представился однако случай употребить этотъ инструментъ.

к.) Для выниманія изъ миннаго колодца разрыхленнаго песка или грязи и проч., которыхъ буравъ не въ состояніи удержать въ внутренности своей, былъ заготовленъ минный насосъ (фиг. 9. а и б.); онъ состоялъ изъ цилиндра листовато желѣза, прикрѣпленнаго къ желѣзной дугѣ со стержнемъ. Въ нижнемъ концѣ цилиндра былъ вставленъ клапанъ системы Летестю, а по оси насоса находились, одна надъ другой, три воронки изъ жести, для принятія песку и грязи. Насосъ имѣлъ въ діаметръ 12 дюймовъ.

л.) Для подниманія и опусканія бурава, обсадной трубы и другихъ приборовъ, при производствѣ минныхъ работъ, былъ устроенъ особаго рода передвижной кранъ. (фиг. 10, а, б и с.). Составныя части его были: 1) сани, собранныя изъ двухъ полозьевъ лиственничнаго дерева, окованныя тормазми; 2) помость изъ  $2\frac{1}{2}$  дюймовыхъ досокъ, лежавшій на продольныхъ брусьяхъ и отводахъ саней; 3) чугунный воротъ, помѣщенный на помость и состоявшій въ свою очередь изъ 2-хъ станинъ, большого зубчатаго колеса съ валомъ на желѣзной оси, двухъ шестерней на желѣзныхъ осяхъ, двухъ желѣзныхъ рукоятей и таковыхъ же 3-хъ болтовъ съ гайками, для удержанія въ опредѣленномъ разстояннн чугунныхъ станицъ. 4) вертикальная стойка съ тремя укосинами *l*, *m*, *n*, изъ коихъ укосины *l* и *m* снабжены были сходнями. Вертикальная стойка и укосины *l* и *m* были укрѣплены на поперечномъ брусѣ *p* и *s*, шкивный горизонтальный брусъ *r*, съ укосинами *s* и *t*. Въ первомъ изъ нихъ были расположены шкивы для перекинутія веревки, помощію которой, при содѣйствіи ворота, поднималась обсадная труба, буравъ и проч.

*Примѣчаніе.* На прилагаемомъ чертежѣ, фиг. 10, кранъ представленъ въ томъ видѣ, въ какой онъ былъ приведенъ окончательною передѣлкою. Первоначально же, на вертикальномъ столбѣ двигалась дубовая, окованная желѣзомъ баба, кою предполагали вбивать обсадную трубу въ грунтъ; для подниманія бабы посредствомъ каната, въ брусѣ былъ сдѣланъ шкивъ. Верхній шкивный брусъ имѣлъ меньшую длину. Впослѣдствіи, вбиваніе трубы производилось съ достаточнымъ усиленіемъ и съ большимъ удобствомъ помощію ручной бабы, почему дубовая баба съ крана была снята; шкивный же брусъ, оказавшійся слишкомъ короткимъ, былъ удлиненъ.

м.) Для удержанія обсадной трубы въ вертикальномъ положеннн, предназначался деревянный брусчатый крестъ, который

положено было надѣвать на верхнюю оконечность обсадной трубы, выступающей изъ подъ льда и утверждать на поверхности льда, углубленіемъ въ снѣгъ и ледъ. Такъ какъ разстояніе между брусьями креста было болѣе діаметра трубы, то для закрѣпленія трубы имѣлись 4 деревянныхъ клина.

к.) Для первоначальнаго установленія обсадной трубы въ отвѣсномъ положеніи, былъ приготовленъ ватерпасъ, состоявшій изъ рейки съ отвѣсомъ. Рейка, будучи прикладываема къ двумъ производящимъ трубамъ, лежавшимъ на оконечностяхъ двухъ взаимно перпендикулярныхъ радіусовъ, обозначала положеніе обсадной трубы.

о.) Для измѣренія толстоты льда, былъ заготовленъ наугольникъ изъ двухъ тоненькихъ брусковъ, изъ которыхъ одинъ былъ раздѣленъ на футы и дюймы.

п.) Для пропѣшиванія и очищенія прорубей во льду, были припасены: два обыкновенныхъ лома средней величины, двѣ простыя пѣшши, два топора, два желѣзныхъ сака и четыре обыкновенныхъ багра.

р.) Для измѣренія глубины воды, углубленія колодезь и зарядовъ, были приготовлены футштоки трехъ размѣровъ: въ  $1\frac{1}{2}$ , 2 и 3 сажени, на конхъ черною и бѣлою красками обозначены были нагляднымъ образомъ дѣленія на футы и дюймы.

с.) Нужный для составленія трубъ, стержней бурава, и проч. слесарный инструментъ, какъ то: разной величины винтовые ключи, механическій винтовой ключъ, клещи и слѣсарный молотокъ, были также припасены.

т.) Для удобнаго перемѣщенія бурава и его принадлежностей съ одного мѣста на другое, были сдѣланы длинныя салазки (фиг. 11 а, б и с). На продольныхъ брусьяхъ ихъ были утверждены 5 вертикальныхъ подушекъ, со врѣзнымъ мѣстомъ для каждаго инструмента, какъ изображено на чертежѣ. Салазки эти представили по опытамъ большое удобство въ отноше-

ніи хранения и скорой уборки инструментовъ послѣ дневной работы.

у.) Для заряжанія минъ подъ водою, были изготовлены жестяные ящики, вмѣщавшіе въ себя до 50-ти фунтовъ пороха. Ящики эти состояли изъ закрытаго снизу цилиндра, діаметромъ въ 13", высоту 11" (фиг. 12 *d, d, d*); сверху ящикъ закрывался коническою припаянною крышею, по срединѣ которой оставлено было отверстіе съ припаяннымъ оловяннымъ горломъ для вышки пороха. По насыпкѣ пороха, горло закрывалось оловянною винтовою крышею, которая при завинчиваніи нажимала на края горла резиновый кружокъ, положенный на дно крышки, и тѣмъ совершенно герметически закрывала внутренность заряднаго ящика. Для пропущенія въ зарядъ концевыхъ проволокъ отъ гальванической батареи, служили два небольшихъ двойныхъ мѣдныхъ конуса, изъ коихъ нижній былъ припаянъ къ конической крышкѣ (фиг. 13), другой же конусъ навинчивался на первый, помощію 4-хъ винтовъ и особаго ключа (фиг. 14). Между обоими конусами вкладывались небольшія пластинки изъ вулканизированной резины, чрезъ которыя продѣвали изолированную проволоку проводника. При сближеніи конусовъ посредствомъ завинчиванія винтовъ, резиновые пластинки сжимались до того, что не оставляли водѣ ни малѣйшаго прохода внутрь ящика.

ф.) Для удобнѣйшаго осмотра воронки, произведенной взрывомъ мины, на днѣ водоема, былъ сдѣланъ особаго рода подводный фонарь, въ которомъ зажженныя четыре стеариновые свѣчи горѣли на произвольной глубинѣ подъ водою. Равнымъ образомъ, для производства еще сильнѣйшаго освѣщенія помощію электрическаго огня, былъ придуманъ подводный колоколь, вмѣщавшій электро-освѣтительный приборъ съ особымъ регуляторомъ горѣнія.\*

---

\* Такъ какъ оба прибора по опыту не оказались существенно необходимыми, то изъясненіе подробностей ихъ конструкціи и употребленія не относится сюда.

*Предварительныя распоряженія: о выборѣ мѣста для опытовъ; назначенія рабочихъ и караульныхъ людей, гальванической команды, караульной и пороховой будки.*

Мѣсто для производства опытовъ было избрано въ устьѣ рѣки Невы у такъ называемой Черной рѣчки, противъ деревни Емельяновки. Оно, при глубинѣ воды до 10-и фута, представляло ту выгоду, что въ разстояніи около версты отъ работы, можно было найти жилия помѣщенія для офицеровъ, рабочей команды, лабораторіи и проч.

Робочіе люди, потребныя по соображенію для опытовъ, были назначены по распоряженію инспекторскаго департамента морскаго министерства въ числѣ 30-и человекъ изъ нижнихъ чиновъ флотскихъ экипажей. При нихъ находился одинъ офицеръ и унтеръ-офицеръ. Кромѣ того, были еще командированы три человека для постоянного караула на мѣстѣ работы; послѣдніе помѣщались въ особой теплой подвижной будкѣ. Точно такая же будка, для помѣщенія въ ней временнаго пороховаго погреба, была установлена въ нѣкоторомъ разстояніи отъ первой; при ней постоянно находился часовой, изъ числа упомянутыхъ трехъ человекъ караульныхъ.

Для производства взрывовъ гальваническимъ путемъ, изъ учебной гальванической команды военнаго министерства, были командированы одинъ офицеръ, унтеръ-офицеръ и два человека нижнихъ чиновъ. Всѣ инструменты и матеріалы, потребныя для взрывовъ, какъ то: вольтовья батареи, проводники, картонъ, смола, разныя растворы кислотъ, нашатыря и проч. были доставлены, на время производства опытовъ, отъ той же гальванической команды. Требовавшійся для взрывовъ порохъ отпускался, по мѣрѣ надобности, изъ пороховыхъ магазиновъ морскаго вѣдомства.

*Начало опытовъ.*

По окончаніи всѣхъ предварительныхъ распоряженій и по изготовленіи инструментовъ, въ началѣ марта мѣсяца было приступлено къ производству опытовъ сверленія подводныхъ минныхъ колодецвъ.

*Передѣлка бурава; добавленіе новыхъ инструментовъ.*

Первые опыты сверленія были неудачны. Буравъ углублялся въ грунтъ весьма медленно и, не забирая земли, скользилъ по поверхности ея. Въ слѣдствіе этого онъ былъ неоднократно передѣлавъ; первоначально, нижніе четыре ножа были установлены подъ бѣльшимъ угломъ наклоненія, затѣмъ вмѣсто 4-хъ ножей, были сдѣланы два, но когда, при этомъ, углубленіе было лишь незначительное, то оконечность бурава была передѣлана въ видѣ конической спирали. Кромѣ того на концѣ внутренней трубы помѣщено было, для направленія бурава, желѣзное копые, которое сперва сдѣлали подвижнымъ, такъ что оно при подъемѣ бурава вышало, пропуская чрезъ трубу воду, подъ буравъ; но когда это расположеніе представило неудобство при опусканіи бурава, копые было закрѣплено наглухо, а для прохода воды надъ самымъ копыемъ, были сдѣланы въ трубѣ сквозныя отверстія. Для предупрежденія вымыванія изъ бурава высверленной глины, падавшей обратно въ минный колодець, въ нижней части бурава, надъ рѣзакомъ, былъ расположенъ клапанъ, который при углубленіи бурава, раскрываясь внутрь, свободно пропускалъ высверливаемый грунтъ; при подъемѣ же бурава, закрываясь давленіемъ земли. По сдѣланіи упомянутыхъ улучшеній, буравъ началъ дѣйствовать гораздо лучше, такъ что въ одинъ рабочий день высверливалъ отъ 2-хъ до  $2\frac{1}{2}$  минъ, глубиною въ 5 футовъ миннаго колодца. Но при всемъ томъ можно было ви-



дѣтъ, что при бѣльшемъ заострѣніи оконечности бурава, работа должна была ускориться, и такъ какъ по недостатку времени нельзя было произвести этого измѣненія на имѣвшемся буравѣ, то былъ заказанъ другой буравъ, діаметромъ въ 10 дюймовъ. Сей послѣдній, изображенный на фигурѣ 15, при испытаніи углублялся очень скоро, проходя до  $2\frac{1}{2}$  дюймовъ въ минуту или около фута въ продолженіе 3-хъ минутъ сверленія. По прекращеніи опытовъ, и большой 14-и дюймовый буравъ былъ передѣланъ по образцу малаго, но вскрытіе Невы не дозволило испытать его дѣйствіе.

Далѣе опыты указали на разныя непредвидѣнныя потребности и необходимыя при работѣ орудія, а также на недостатки предположеннаго способа сверленія и неудобства нѣкоторыхъ заготовленныхъ инструментовъ. Такъ, наприм.

1.) шкивный брусъ крана оказался слишкомъ короткимъ, потому что при помѣщеніи наружнаго шкива надъ центромъ высверливаемаго колодца оставалось мало пространства между стержнемъ бурава и вертикальнымъ брусомъ крана, для свободнаго дѣйствія 6-и футовыми рычагами; посему шкивный брусъ былъ передѣланъ и удлиненъ, какъ показано на фиг. 10, а.

2.) Длина 4-хъ футовыхъ рычаговъ оказалась слишкомъ малою, почему два изъ нихъ были наварены до 6-ти футовой длины, и тогда при вращеніи бурава 4-ю шести футовыми рычагами, при достаточной скорости вращенія, напряженіе рабочихъ значительно уменьшилось.

3.) Тяжесть бурава со стержнемъ оказалась недостаточною для нагибтанія бурава въ грунтъ, почему принуждены были употребить гири для погрузки его во время сверленія. Для сего первоначально устроили деревянный крестъ, который насаживался на шипъ верхняго колѣна стержня бурава; на крестъ навѣшивали по парно связанныя двухъ-пудовыя гири, начиная отъ 4-хъ и до 16-и пудовъ. Но какъ навѣска и сѣмка гирь при

каждомъ очищеніи бурава, оказалась затруднительною для рабочихъ, а грузъ 16-ти пудовъ недостаточнымъ, то былъ сдѣланъ желѣзный крестъ (фиг. 16, *a* и *b*), который съ навѣшанными на него гирами, всего до 32-хъ пудовъ, поднимался и опускался вмѣстѣ со стержнемъ бурава, что ускорило и облегчило работу.

4.) При самомъ началѣ сверленія оказалась необходимость: изслѣдовать избранное для сверленія мѣсто щупомъ, какъ потому, чтобы не испортить и не надломать обсадную трубу и буравъ, такъ и для того, чтобы не отказываться отъ сверленія мпшаго колодца при встрѣчѣ препятствія на половинной его глубинѣ, чему во время работъ представилось нѣсколько примѣровъ. Для изслѣдованія грунта, были заказаны два щупа: ручной, состоявшій изъ легкаго деревка и желѣзнаго острія въ  $2\frac{1}{2}$  фута длиною (фиг. 17 и 18) и большой щупъ, который состоялъ изъ двухъ деревковъ  $2\frac{1}{4}$  д.толщины: одно изъ нихъ въ 12 д., другое въ 18 д. длиною; деревки внизу были обиты желѣзными башмаками, которые закрѣплялись въ пазу желѣзнаго щупа, длиною до 8-ми футовъ. Малый щупъ употреблялся во время самага сверленія передъ каждымъ опусканіемъ бурава въ высверливаемый колодець, большимъ же изслѣдывался грунтъ, до начатія сверленія. Последнимъ предназначалось открывать, на всей глубинѣ высверливаемаго колодца, находящіяся случайно препятствія, какъ то: большіе камни, карчи или барочныя дпща; малый же щупъ обнаруживалъ небольшіе камни или щепу, присутствіе коихъ не было открыто большимъ щупомъ.

5.) Для выемки крѣпко набивавшейся глины и земли изъ бурава, потребовались разнаго рода желѣзныя скряпки.

6.) Кранъ и салазки оказались слишкомъ громоздкими и тяжелыми. Последнія представилась возможность передѣлать и облегчить, но для облегченія крана не доставало времени; для

будущихъ работъ, части крана можно сдѣлать нѣсколько легче санныхъ; отводовъ можно вовсе не располагать, а настилку сдѣлать изъ  $1\frac{1}{2}$  д. вмѣсто  $2\frac{1}{2}$  д. досокъ.

7.) Въ отношеніи зарядныхъ ящиковъ, были сдѣланы значительныя упрощенія. Въ замѣнъ вышеописанной конструціи ящиковъ, были приготовлены троякаго рода жестяные цилиндры: а.) Въ верху совсѣмъ открытые, но съ деревянною на шпонкахъ крышею, приточенною по діаметру цилиндра, (фиг. 19 А, в.) съ припаяннымъ на верху узкимъ ободомъ, сверхъ котораго вкладывалась въ цилиндръ жестяная крышка, съ двумя отверстіями для вставляванія въ нихъ двухъ деревянныхъ пробокъ и пропускаванія проводниковъ (фиг. 19, в, в и с.) съ припаяннымъ въ верхней части широкимъ ободомъ (фиг. 19 с и с), по срединѣ котораго оставлялось лишь отверстіе для насыпки пороха. Это отверстіе по зарядженіи цилиндра, закрывали деревянною пробкою, чрезъ которую пропускали проводники. Всѣ три цилиндра передъ употребленіемъ, до всыпки въ нихъ пороха, обливались внутри, а по всыпкѣ пороха, и снаружи, слоемъ горячаго пека, смѣшаннаго съ говяжьимъ жиромъ. Всѣ вышеписанные три цилиндра, въ отношеніи предохраненія пороха отъ сырости, оказались одинаково хорошими, но первые изъ нихъ заслуживаютъ потому предпочтеніе, что въ нихъ удобнѣе укладывать заряды малаго вѣса, помѣщаемые въ мѣшкахъ или бумажныхъ гильзахъ. Для удобнѣйшаго опусканія цилиндровъ на дно высверленной мины, къ нимъ припаявались ушки.

Опыты, произведенные надъ помѣщеніемъ пороха въ двойныхъ картонныхъ гильзахъ, были также вполне удачны; одинъ изъ зарядовъ, пролежавъ подъ водою въ продолженіи 7-и дней, воспламенился превосходно. Гильзы приготовлялись изъ картона въ видѣ цилиндровъ, входившихъ одинъ въ другой съ зазоромъ въ  $\frac{1}{2}$  дюйма (фиг. 20, а и в). Внутри каждой гильзы вкладывался плотно входившій деревянный кружокъ. Затѣмъ, каждая гильза

осмаливалась, съ внутренней и съ наружной сторонъ, горячею смолою; по остуженіи смолы, внутренняя гильза заряжалась и вкладывалась въ наружную, а пространство между ними забивалось сухимъ пескомъ; на внутреннюю гильзу накладывался деревянный кружокъ, на который загибались края наружной гильзы; наконецъ, весь зарядъ плотно перевязывался и осмаливался еще разъ.

*Послѣдовательность работы сверленія, заряжанія, взрыва мины, и изслѣдованія произведенныхъ колодцевъ.*

Послѣ производства сверленія нѣсколькихъ минныхъ колодцевъ и взрыва минъ, при работѣ была принята слѣдующая послѣдовательность:

На предположенномъ къ сверленію мѣстѣ, опредѣлялась футштокомъ глубина воды въ футахъ и дюймахъ; прорубь расширялась пѣшнями такъ, чтобы можно было свободно установить въ ней обсадную трубу; большимъ щупомъ изслѣдовался грунтъ въ 3-хъ и болѣе мѣстахъ проруби, причемъ углубленіе щупа производилось такимъ образомъ: одинъ рабочій становился на желѣзный стержень, продѣтый чрезъ особое отверстіе, оставленное въ рукояткѣ щупа, между двумя бляхами, и обхвативъ древокъ руками, нагнѣталъ его своею тяжестію бѣ низу; между тѣмъ другой рабочій, поворачивая щупъ другимъ стержнемъ, продѣтымъ въ одно изъ остальныхъ вышележащихъ сквозныхъ отверстій древка, заставлялъ погружаться щупъ, до глубины высверливаемого колодца. Послѣ сего на прорубь накладывался деревянный крестъ, и помощію топора и пѣшней, врубался на нѣсколько дюймовъ въ ледъ, при чемъ укладывался глазомѣрно по возможности горизонтально. По окончаніи этого, перевозили кранъ на прорубь и устанавливали его такимъ образомъ, чтобы канатъ бурава съ привязаннокъ къ нему ду-

гою, находился надъ серединою внутренняго квадрата креста. Вслѣдъ за симъ, составлялась обсадная труба, такъ чтобы она, будучи обсажена на 1 или 2 фута въ грунтъ, выходила за поверхность воды отъ 2-хъ до 3-хъ футовъ. Составленная труба, помощію ворота опускалась чрезъ крестъ на грунтъ водоема, устанавливалась вертикально помощію ватерпаса и укрѣплялась клиньями. Затѣмъ, составлялся стержень бурава: при небольшихъ глубинахъ, его составляли тотчасъ во всю требующуюся длину, которая бываетъ болѣе глубины воды, сложной съ глубиною колодца, на 2 или на 3 фута; если же полная длина стержня съ буравомъ, оказывалась столь великою, что буравъ, при подъемѣ дуги, нельзя было вложить въ обсадную трубу, то стержень составляли не полной длины и, опустивъ буравъ въ обсадную трубу, наращивали стержень, смотря по надобности, еще однимъ или двумя колѣнами, причеиъ употребляли выше описанную вилку. Когда буравъ останавливался на днѣ трубы, тогда съ верхняго колѣна стержня снимали дугу, вкладывали въ обсадную трубу дубовую колоду и мѣдныя втулки, скрѣпляли колоду кольцомъ, на верхній свободный шипъ стержня надѣвали крестъ, навѣшивали известное число гирь, соображаясь съ крѣпостію грунта, и наконецъ на выступающую изъ обсадной трубы часть стержня надѣвали рычаги или крюки, подцѣпляли ихъ желѣзною цѣпью и приступали къ сверленію.

Сверленіе производилось круговымъ обращеніемъ бурава въ продолженіи 20-и до 30-и минутъ, при чемъ буравъ углублялся весьма различно отъ 6-и до 12-и д. Во время сверленія встрѣчалось не рѣдко, что буравъ, углубляясь въ грунтъ съ известною постепенностію, вдругъ переставалъ углубляться и въ продолженіе 5-и и 10-и оборотовъ двигался совершенно горизонтально, а потомъ, безъ всякаго видимаго повода, начиналъ опять углубляться, то съ болѣею, то съ мѣншею скоростію.

Когда буравъ въ продолженіи нѣсколькихъ минутъ вращался безъ дальнѣйшаго углубленія, или когда его предполагали уже наполненнымъ высверленнымъ грунтомъ, то приступали къ очищенію бурава. Для этого снимали рычаги со стержня, вынимали колоду изъ обсадной трубы и приподнимали буравъ со стержнемъ и съ гирями, зацѣпивъ дугою за верхній шипъ креста. Иногда, для первоначальнаго подъема бурава, требовалась весьма значительная сила и должно было опасаться, что веревка не выдержитъ напряженія; въ такомъ случаѣ движеніе бурава въ обратную сторону облегчало всегда подъемъ бурава. Если стержень былъ слишкомъ длиненъ, то приходилось разбирать его по частямъ при помощи вилки.\* По вынутіи бурава изъ обсадной трубы, его снимали со стержня и очищали скрябками изъ внутренности его, набившуюся въ нее, землю. — Между тѣмъ, труба обсаживалась пропорціонально произведенному углубленію колодца, и если оказывалось необходимымъ, то она наращивалась новымъ колѣномъ. Ближайшій на днѣ трубы грунтъ, изслѣдывался ручнымъ щупомъ. Очищенный буравъ снова опускался, прежнимъ порядкомъ, въ обсадную трубу, надѣвалась колода, закладывались рычаги, и сверленіе продолжалось какъ было описано. Въ продолженіе высверливанія одного колодца, глубиною до 5 футовъ, буравъ вынимался отъ 4-хъ до 7-и разъ, причемъ каждый разъ повторялись описанные приемы. Когда наконецъ колодецъ былъ углубленъ до 5 футовъ, то по вынутіи бурава, разборкѣ составныхъ его частей и укладкѣ ихъ на салазки, приступали къ заряджанію мины. Для сего зарядъ, уложенный въ жестяной или картонной гильзѣ, съ прикрепленными къ нему проводниками, при помощи багра и ве-

---

\* Такъ какъ разборка и составленіе стержня представляетъ работу довольно замедлительную, то весьма полезно располагать вертикальный брусъ крана, по крайней мѣрѣ длиною отъ 18-и до 21-го футовъ.

ревки, опускали на дно колодца, и, повѣривъ положеніе его, помощію футштока, убѣждались, что зарядъ остановился на предназначенномъ мѣстѣ. Верхнюю часть колодца заваливали рыхлою землею, вынутаю изъ бурава. Затѣмъ, вынимали обсадную трубу помощію бруса, производя это обыкновенно безъ особаго усилія на вѣротѣ, но соблюдая при этомъ большую осторожность, чтобы не порвать проводниковъ заряда; для предупрежденія сего, одинъ рабочій садился на верхъ трубы, и, по мѣрѣ подниманія ея, опускалъ проводники въ трубу; когда же труба, окончательно своею выходила изъ воды, то проводники продергивались чрезъ трубу. Вслѣдъ за тѣмъ кранъ и салазки перевозили на другое мѣсто. Для опредѣленія центра мины послѣ взрыва заряда, по льду разбивались пиками двѣ взаимно перпендикулярныя линіи, коихъ пересѣченіе обозначало мѣсто положенія заряда. Пики ставились на такомъ разстояніи отъ проруби, что при взрывѣ мины, они не могли быть опрокинуты. Взрывъ мины производился или непосредственно послѣ заряжанія или по прошествіи нѣсколькихъ дней послѣ взрыва. Когда по взрывѣ мины образовалась воронка во льду, то приступали къ расчищенію ея, подсовывая куски льда подъ ледъ краевъ воронки, или вытаскивая ледъ баграми. По очищеніи воронки, клали чрезъ нее бревна или брусья и доски, смотря по величинѣ воронки, и приступали къ профилированію ея, футштокомъ. Профили снимались по двумъ упомянутымъ, предварительно пробитымъ линіямъ, производя промѣры чрезъ каждые два фута и начиная промѣръ отъ центра воронки въ наружу. Нанесенные на бумагу промѣры, давали двѣ точныя профили воронки. Когда на поверхности льда не образовалась воронка (какъ это случилось при камуфлетахъ), то по направленію пробитыхъ двухъ линій проиѣшивали двѣ узенькія проруби и чрезъ нихъ производили промѣры.

*Различныя способы сверленія минныхъ колодезв.*

Во время работъ были испытаны четыре разныхъ способа сверленія:

1.) *Сверленіе въ обсадной трубѣ, наполненной водою и не имѣющей съ буравомъ видимаго зазора.* Таковое сверленіе представляло большія затрудненія. Не только отъ намерзанія малѣйшихъ льдинъ на буравѣ или во внутренности трубы, буравъ не входилъ въ обсадную трубу, но часто намоченный, проходя чрезъ выступающую изъ воды часть охладившейся обсадной трубы, примерзалъ къ ней мгновенно и выдергивалъ съ собою трубу. Для раздѣленія ихъ необходимо было разогрѣвать смерзавшіяся части на огнѣ, что было сопряжено съ трудомъ и съ потерею времени. Другое весьма важное неудобство сего способа сверленія обнаружилось въ томъ, что послѣ втораго или третьаго вставляванія бурава въ трубу, на днѣ колодца образовывалась земляная жижа, которая, забиваясь въ малый зазоръ, между трубою и буравомъ, до того увеличивала треніе, что заставляла прекращать сверленіе и вынуть или приподнять буравъ, чтобы не подвергнуть его излому, какъ дѣйствительно однажды и случилось, когда усиленъ хотѣли преодолѣть сопротивленіе отъ тренія.

2.) *Сверленіе въ обсадной трубѣ, наполненной водою и имѣющей съ буравомъ зазоръ въ нѣсколько дюймовъ.* Сказанныя неудобства заставили прибѣгнуть къ способу сверленія въ широкой обсадной трубѣ; но какъ ни время, ни средства, не позволяли заказать длинную обсадную трубу бѣльшаго діаметра, то была заказана желѣзная труба (фиг. 21), высотой только въ 1 аршинъ, діаметромъ въ 20 дюйм., которая помощію трехъ деревянныхъ рукоятей и придрѣванныхъ къ трубѣ шарпировъ устанавливалась на грунтѣ. Труба эта имѣла цѣлю, окружить высверливаемый колодець и препятствовать ближай-



шимъ къ колодцу частямъ земли и лѣа, заносить колодець во время вынмачія бурава и заряжанія мины. Однако короткая обсадная труба не соответствуетъ цѣли. При глинистомъ грунтѣ (какой былъ на мѣстѣ опытовъ), она еще можетъ быть употреблена, но при песчаномъ, плавучемъ грунтѣ, она не годится потому, что не можетъ быть должнымъ образомъ осажена. Кромѣ того, опусканіе заряда и засыпка колодца землею, представляютъ нѣкоторыя неудобства; посему, если производить сверленіе въ залитой широкой обсадной трубѣ, то она должна быть такой длины, чтобы выступала за поверхность льда и могла быть осажена ударами бабы, по мѣрѣ представляющейся въ томъ надобности. Для производства сверленія въ описанной короткой обсадной трубѣ, по невозможности укрѣпить, направляющую буравъ колоду, были сдѣланы особаго рода козлы (фиг. 22 а и б); они состояли: изъ деревяннаго брусчатого креста, имѣвшаго по срединѣ квадратное отверстіе; по угламъ креста были утверждены 4 коротенькія стойки, связанные по верху рамою и подпертыя 8-ю подкосицами; въ верхнюю раму, между выкруженными брусками, вкладывалась направляющая колода. Эти козлы оказывались гораздо удобнѣе и устойчивѣе простаго креста, и потому ихъ полезно бы было употребить и при длинной обсадной трубѣ, которую представляется возможность закрѣпить клиньями, въ нижнемъ отверстіи креста. При широкой обсадной трубѣ, препятствія отъ замерзанія льда и затирки бурава не замѣчалось.

3.) *Сверленіе въ отлитой обсадной трубѣ и немлющей съ буравомъ видимаго зазора*, производилось съ болѣшимъ успѣхомъ, чѣмъ предъидущія два способа, но по незначительной длинѣ нижней части обсадной трубы, длиною всего въ 8 футовъ, оно могло производиться только на незначительной глубинѣ подъ водою. Для сего сверленія, по установленію и углубленію обсадной трубы, изъ внутренности сей послѣдней, отли-

вали помощію насоса (фиг. 9) всю воду, а потомъ производи-ли сверленіе описаннымъ порядкомъ. При этомъ способѣ свер-ленія, земля не вымывалась изъ внутренности бурава, и кромѣ того, наполненный землею буравъ, легче поднимался къ верху, потому что на него не давилъ, заключенный въ трубѣ, весь столбъ воды, которая при первомъ способѣ сверленія, перели-ваясь, по мѣрѣ подъема бурава чрезъ внутреннюю воронку или чрезъ ничтожный зазоръ, между буравомъ и трубою, въ пустое пространство, образующееся подъ буравомъ, замедляла вынима-ніе его. Препятствія отъ намерзанія льда и затирки бурава въ трубѣ, повторялись и здѣсь.

4.) *Сверленіе въ отлитой обсадной трубѣ, имѣющей съ буравомъ зазоръ въ нѣсколько дюймовъ*, оказалось луч-шимъ способомъ сверленія. Намерзаніе небольшихъ кусковъ гли-ны и льда не препятствовало опусканію и выниманію бурава; большіе же куски были сбиваемы скрябкою. Зазоръ отъ 1-го до 2-хъ дюймовъ, по опыту оказался достаточно великимъ, чтобы дозволить подниматься песку и глинѣ между стѣнами трубы и бурава, не заземляя послѣдній. Кромѣ того, можно было чрезъ трубу видѣть: наполненъ ли буравъ землею или нѣтъ. Сверле-ніе миннаго колодца на сухо, представляетъ еще ту выгоду, что можно совершенно надежно опустить зарядъ въ колодець и произвести забивку камеры, а если во время сверленія встрѣ-тится затрудненіе отъ небольшихъ голышей, не проходящихъ во внутренность бурава, то можно вынимать таковыя, особен-ными щипцами. Посему, надлежитъ этому способу сверленія отдать преимущество предъ остальными тремя способами и ве-сти его исключительно при работѣ, что не трудно сдѣлать, ес-ли соединеніе составныхъ частей обсадной трубы произвести кольцеобразными желѣзными выступами, при свинчиваніи кото-рыхъ прокладывать кожу.

*О распределеніи рабочихъ людей.*

Рабочіе люди при сверленіи были распределены слѣдующимъ образомъ: вся команда раздѣлялась на двѣ смѣны, состоявшія каждая изъ 12-и человекъ при унтеръ-офицерѣ или старшемъ; эти люди только что съ трудомъ въ состояніи были передвигать тяжелый крань.\* Салазки передвигались ими съ легкостью. Для самаго сверленія, 12 человекъ оказывались излишними, въ особенности при окончательномъ устройствѣ бурава (фиг. 15), который 4-мя человекъ легко обращался. При первоначальной же конструкціи бурава, требовалось для обращенія его, 8 человекъ.

Предполагая, что сверленіе производится въ одно время на двухъ или нѣсколькихъ кранахъ, и что при этомъ, къ передвиженію крана отъ проруби къ проруби могутъ соединиться всегда двѣ смѣжныя рабочія команды, назначеніе 7-и человекъ рабочихъ въ каждую смѣну, можно считать достаточнымъ. Изъ нихъ, одинъ унтеръ-офицеръ или старшій долженъ распределять и направлять всѣ работы, находится всегда при буравѣ, вкладывать винты при соединеніи частей стержня и трубы, подцѣплять рычаги и вообще присматривать за правильнымъ ходомъ работы. Рабочихъ онъ долженъ распределять такимъ образомъ, чтобы четверо изъ нихъ находились при буравѣ для сверленія, другіе же два человекъ между тѣмъ очищали запасный буравъ отъ глины, песка и льда; работа довольно замедлительная, въ особенности на морозѣ. Люди по парно, по усмотрѣнію унтеръ-офицера, могутъ смѣняться между собою при работѣ. Какъ при опусканіи и подъемѣ трубъ и бурава, такъ и при составленіи ихъ, всѣ рабочіе должны находиться

---

\* При облегченіи же крана, передвиженіе его, означеннымъ числомъ рабочихъ будетъ не затруднительно.

при кранѣ. Весьма полезно имѣть при нѣсколькихъ буравахъ, одного вольнаго слѣсаря, который, имѣя при себѣ слѣсарный инструментъ, могъ бы производить мелочныя починки и указывать, какъ обращаться съ принадлежностями бурава.

Работа смѣны можетъ продолжаться отъ 4-хъ до 8-и часовъ, смотря по холоду; чѣмъ холоднѣе, тѣмъ люди должны чаще смѣняться. Каждая смѣна можетъ работать въ сутки по 8-и часовъ безъ изнуренія. При этомъ, рабочіе должны быть снабжены теплою одеждою: полушубкомъ, кожанными кенъгами, подбитыми войлокомъ или мѣхомъ, и кожанными рукавицами съ варюгами. Обувь для ногъ и рукъ необходима, потому—что около проруби всегда бываетъ мокро, и безъ теплыхъ рукавицъ невозможно на холоду обращаться съ желѣзными принадлежностями бурава.

Для обогрѣванія рабочихъ, въ особенности когда мѣсто работъ находится въ отдаленіи отъ жилья, необходимо имѣть какое либо временное теплое помѣщеніе. При опытахъ, для этого служила выставленная караульная будка.

*О числѣ подводныхъ взрывовъ, произведенныхъ во время опытовъ; о глубинѣ минныхъ колодцевъ въ грунтъ; о величинѣ зарядовъ и о величинѣ діаметровъ полученныхъ воронокъ.*

Число всѣхъ подводныхъ взрывовъ, произведенныхъ во время опытовъ, простиралось до 19-ти. Краткость времени, при непрерывно повторявшихся передѣлкахъ бурава, не дозволила заготовить болѣе минъ, число которыхъ по первоначальнымъ предположеніямъ, должно было простираться до 50-ти.

Таблица, находящаяся на прилагаемыхъ рисункахъ минъ (черт. С), показываетъ; 1) вышеупомянутое число взрывовъ, 2) глубину воды, на которой закладывались мины, 3) глубину

заложенія зарядовъ, которая большею частію равнялась глубинѣ высверленныхъ колодцевъ, 4) число фунтовъ пороха, употребленныхъ для взрывовъ, 5) величину діаметра произведенной воронки въ грунтѣ,\* и 6) величину діаметра воронки во льду.

### *О дѣйствіяхъ пороха на грунтъ.*

Разсматривая со вниманіемъ генеральный планъ расположенія всѣхъ 19-и минъ (черт. В), таблицу и подробныя чертежи отдѣльныхъ взрывовъ (черт. С),\*\* разнообразіе послѣдствій дѣйствія пороха на грунтъ бросается въ глаза. Но при столь кратковременныхъ опытахъ, гдѣ надлежало рѣшить такъ много различныхъ вопросовъ, нельзя было въ то же время съ точностію опредѣлить законы дѣйствія пороха на грунтъ, который почти при каждой минѣ былъ другаго свойства. Для опредѣленія зависимости между величиною заряда, углубленіемъ его, высотой воды надъ миною и объемомъ разрушаемаго подводнаго грунта, необходимо произвести болѣе продолжительныя опыты съ постепеннымъ изслѣдованіемъ вліянія всѣхъ обстоятельствъ на измѣненіе силы пороха, повторяя взрывы при совершенно одинакихъ условіяхъ, по крайней мѣрѣ по три раза, и основывая заключенія на ариѳметическомъ среднемъ результатѣ.

---

\* Величина діаметра воронки въ грунтѣ была опредѣляема приблизительно пересѣченіемъ горизонта грунта съ воображаемымъ параболоидомъ взрыва, коего вершина находилась въ самой глубокой точкѣ воронки или извѣстной точкѣ заложенія заряда, а верхнее основаніе, была поверхность взрыва во льду, какъ оказалась во 2-ой и 16-ой минахъ.

\*\* Изъ присланныхъ авторомъ, при статьѣ, 19-и чертежей взрывовъ минъ, въ приложенномъ здѣсь листѣ чертежей С, помѣщены только шесть, а именно взрывы: 2-й, 4-й, 13-й, 12-й, 6-й и 17-й минъ, какъ наиболѣе различающіе между собою.

Не менѣе того, изъ произведенныхъ опытовъ заключить уже можно, что порохъ во всѣхъ случаяхъ дѣйствовалъ на дно водоема, то разрушительно, то по крайней мѣрѣ разрыхлительно. Большею частію взрывы разрушали дно водоема и образовывали обширныя воронки, коихъ радіусы, или равнялись или превосходили величину линіи наименьшаго сопротивленія. Къ числу таковыхъ взрывовъ относятся мины: №№ 1-ая, 2-ая, 3-ая, 4-ая, 7-ая, 8-ая, 9-ая, 10-ая, 11-ая, 13-ая, и 19-ая.

Изъ нихъ мины: №№ 1-ая, 2-ая, 3-ая и 19-ая, были закладываемы на значительной глубинѣ воды, при маломъ углубленіи въ грунтъ, зарядами величиною въ 15 фунтовъ. Результаты ихъ весьма близки между собою, какъ легко усматривается изъ чертежей и таблицы. Мина № 4-ая, единственная въ своемъ родѣ, заложена при одинаковыхъ, съ предыдущими минами, условіяхъ, но лишь съ увеличеннымъ до 20-ти фунтовъ зарядомъ, дала воронку, діаметръ коей болѣе чѣмъ въ пять разъ превосходилъ линію наименьшаго сопротивленія. Близкое со взрывомъ мины № 4-ой дѣйствіе, оказали взрывы минъ №№ 13-ая и № 16-ая, при глубинѣ воды, углубленіи и величинѣ заряда почти въ двое большихъ противу мины № 4-ой. Дѣйствіе пороха на грунтъ во всѣхъ вышеупомянутыхъ минахъ, можно считать вполне удовлетворительнымъ.

Совершенно другое дѣйствіе на грунтъ оказали мины №№ 5-ая, 12-ая и 18-ая. Они образовали весьма значительныя воронки, большею частію наполненныя жидкимъ торфомъ. Безъ сомнѣнія явленіе это мѣстное, которое могло только произойти при представившихся свойствахъ грунта. Сверленіе колодцевъ обнаружило, что всѣ три мины были заложены въ грунтъ, состоявшемъ изъ верхняго крѣпкаго наноснаго слоя песка и глины, толщиною до 3-хъ футовъ, и слѣдовавшаго за тѣмъ неопредѣленной глубины слоя торфа. Вѣроятно при воспламененіи слабого

заряда въ торфяномъ грунтѣ, пороховыя газы, встрѣтивъ значительное сопротивленіе въ верхнихъ плотныхъ слояхъ, образовали въ нихъ однѣ лишь трещины и обратили преимущественно дѣйствіе свое на сжатіе торфяныхъ слоевъ, проникнувъ въ то же время въ массу ихъ. Вслѣдъ за тѣмъ, газы, вытѣсняемые водою изъ торфа, выступали чрезъ воронку и трещины поверхности взрыва ея, устремлялись къ проруби надъ миною и чрезъ нее прорывались въ продолженіе нѣсколькихъ секундъ въ видѣ столбовъ, увлекая за собою часть торфа и воды. Предположеніе это подтвердилось въ послѣдствіи изслѣдованіемъ воронокъ футштокомъ: всѣ три мины были найдены наполненными жидкимъ торфомъ, увлеченнымъ изъ нижнихъ слоевъ стремительною пороховыхъ газовъ.

Среднее явленіе между упомянутыми усиленными горнами и камуфлетами, представляетъ мина № 6-ая. Будучи заложена на 7-и футовой глубинѣ, при углубленіи заряда до 4-хъ фунтовъ, пороховыя газы заряда въ 15 фунтовъ, обратившись отчасти на нижележащій торфяной слой, не были въ состояніи выбросить изъ воронки раздробленный крѣпкій грунтъ поверхности взрыва, который и осѣлъ въ воронку, занявъ мѣсто увлеченнаго пороховыми газами торфа.

Замѣченное дѣйствіе пороховыхъ газовъ къ низу, побудило изслѣдовать отдѣльно это явленіе, и посему были произведены два взрыва №№ 15-й и 17-й, воспламененіемъ зарядовъ въ 15 фунтовъ пороха, положенныхъ на 10-ти футовой глубинѣ, непосредственно на дно водоема. Въ обоихъ случаяхъ, отъ сопротивленія вышележащаго столба воды и льда, въ грунтѣ получились правильныя воронки, въ діаметрѣ отъ 5-и до 6-и футовъ, глубиною до 2-хъ футъ. Это явленіе доказало, съ какою силою порохъ дѣйствуетъ подъ водою на слой, лежащіе ниже заряда.

*О вліянні взрывовъ на ледъ.*

Трудно объяснить при этихъ двухъ послѣднихъ взрывахъ, произведенныхъ при тождественныхъ обстоятельствахъ, вліяніе пороховыхъ газовъ на ледъ. При взрывѣ № 15-мъ, образовалась воронка во льду, діаметромъ въ  $15\frac{1}{2}$  футовъ, и ледъ подняло на одинъ аршинъ къ верху. При взрывѣ же № 17-мъ, воронка не образовалась, хотя ледъ около сдѣланной проруби и потрескался по всѣмъ направленіямъ на довольно большое разстояніе.

При взрывахъ, образовавшихъ простые или усиленные горны, ледъ надъ минами раздроблялся совершенно и поднимался, смотря по глубинѣ воды и силѣ заряда, отъ одного аршина до 3-хъ сажень. Ограниченіе поверхности взрыва можно было всегда различать довольно легко.

При взрывахъ, образовавшихъ комуфлеты, ледъ только трескался на поверхности по различнымъ направленіямъ и въ общей массѣ приходилъ въ содроганіе. При взрывѣ мины № 12-ой, въ 30 фунтовъ пороха, поверхность льда получила волнообразное движеніе концентрическими кругами, начиная отъ проруби въ наружу, при чемъ подъемы волнъ постепенно становились все ниже и ниже.

Мина № 14-ая, заложённая зарядомъ въ 50 фунтовъ пороха, обратила все свое дѣйствіе исключительно на ледъ, образовавъ въ ономъ воронку совершенно правильную въ 35 фут. въ діаметрѣ. Расколотый на куски ледъ, поднялся на воздухъ вмѣстѣ со взлетомъ столба воды, въ видѣ конуса, до 15-и сажень высоту. Дѣйствіе же заряда на грунтъ оказалось очень слабымъ и весьма неправильнымъ. Полученная воронка имѣла  $19\frac{1}{2}$  ф. въ діаметрѣ. Обстоятельство это можно объяснить только тѣмъ, что зарядъ при погруженіи въ камеру, не дошелъ до своего мѣста, потому что приготовленный для него колодець былъ уже высверленъ на канути заряжанія и слѣдо-



вательно легко могъ заплыть пломъ; при заряданіи же камеры\* было забыто повѣрить положеніе заряда футштокомъ.

*Дѣйствіе воды и теченія на поднимаемый минами грунтъ.*

Взбрасываемая силою пороховыхъ газовъ земля, при незначительныхъ глубинахъ воды, взлетаетъ большими комьями вмѣстѣ со льдомъ, какъ было замѣчено при минахъ № 1-й, 2-й, 3-й и 4-й, взорванныхъ въ глинистомъ грунтѣ.

При большой глубинѣ воды, земля, не достигая поверхности воды, сопротивленіемъ ея раздробляется на мелкія части, смѣшивается съ водою и при теченіи уносится въ даль. По сему всѣ воронки усиленныхъ и даже простыхъ горновъ, заложенныхъ на глубинѣ воды болѣе 6-и футовъ, были довольно чисты. Только на незначительныхъ глубинахъ воды, гдѣ теченіе дѣйствовало очень слабо или вовсе не дѣйствовало, тамъ взбрасываемая земля садилась отчасти обратно въ воронки въ видѣ пологого гласиса, какъ видно на профиляхъ минъ № 1-й, 2-й, 3-й и 19-й.

*О результатахъ опытовъ.*

Не смотря на кратковременность и поспѣшность опытовъ и на ограниченное число произведенныхъ взрывовъ, опыты все таки послужили къ разрѣшенію многихъ предложенныхъ вопросовъ въ отношеніи производства подводныхъ грунтовыхъ минъ, и привели къ слѣдующимъ результатамъ:

1.) Въ отношеніи орудій для сверленія, они указали: а.) на

---

\* Заряданіе этой мины было произведено во время осмотра работъ Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ.

необходимость облегченія крана и на измѣненіе размѣровъ нѣкоторыхъ частей его; б.) на потребность имѣть при каждомъ кранѣ по крайней мѣрѣ по два сверла, указавъ въ тоже время, путемъ практическимъ, выгоднѣйшую наружную форму бурава и необходимое внутреннее устройство его; в.) на величину обсадныхъ трубъ, способа ихъ устройства и отношенія между величиною трубы и бурава; г.) на необходимость нѣкоторыхъ инструментовъ, какъ то: щуповъ, скрябъ, креста съ гириями, клещей и проч., въ коихъ потребность первоначально не предвидѣлась.

2.) Далѣе опыты показали, что сверленіе минныхъ колодцевъ наилучшимъ образомъ производится въ отлитыхъ обсадныхъ трубахъ, плотно соединяемыхъ между собою.

3.) Ими же былъ указанъ наилучшій способъ вышеописаннаго заряжанія подводныхъ минъ, на предосторожности, необходимыя при прокладкѣ гальваническихъ проводниковъ и надежнѣйшій способъ воссламененія зарядовъ.

4.) Въ отношеніи количества пороха, нужнаго для взрыва мины, заряды въ одинъ пудъ пороха оказали наилучшее дѣйствіе, но, по малочисленности взорванныхъ минъ, опредѣлительнаго заключенія, въ отношеніи выгоднѣйшаго количества пороха для взрывовъ, еще сдѣлать нельзя. Предполагать можно, что пуловые заряды съ примѣсью нѣкотораго количества сухихъ древесныхъ опилокъ, при ублѣбленіи колодцевъ отъ 5-и до 6-ти футовъ въ подводный грунтъ, и при глубинѣ надъ ними воды отъ 10-ти до 15-ти футовъ, будетъ всегда оказывать хорошее дѣйствіе.

5.) Столь же полезны были опыты въ отношеніи указанія простѣйшей конструкціи зарядныхъ ящиковъ, доказавъ, что вмѣсто дорого-стоющихъ металлическихъ ящиковъ, можно съ надежностію употребить двойныя картонныя гильзы.

6.) Что касается до скорости сверленія минъ, то первые

опыты были не вполне удовлетворительны, потому, что въ рабочій день высверливали только отъ 2-хъ до 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> минъ. Но послѣдніе опыты сверленія улучшеннымъ буравомъ показали, что число высверливаемыхъ въ день минъ, можетъ простираться отъ 5-ти до 6-ти.

7.) Въ отношеніи необходимаго числа рабочихъ, опыты опредѣлили, что рабочіе должны быть подраздѣлены на смѣны, и что при дѣйствіи одного крана, число людей одной смѣны, должно быть всегда достаточно для передвиженія его съ мѣста на мѣсто; если же работа будетъ произведена нѣсколькими кранами, близко расположенными другъ отъ друга, то число рабочихъ можетъ быть значительно уменьшено.

8.) Наконецъ опыты доказали еще, что разрыхленіе грунта подъ водою помощію минъ, воспламененныхъ гальваническимъ путемъ, не только возможно, но приводится скорѣе и легче, чѣмъ посредствомъ подводныхъ граблей и боронъ.

и 9.) Что при производствѣ грунтовыхъ взрывовъ на отмеляхъ рѣкъ и взморья, гдѣ существуетъ теченіе, разрыхляемая земля, болѣе или менѣе, но всегда должна уноситься стремленіемъ воды, въ противномъ же случаѣ, если она и будетъ осадать, то она, какъ уже совершенно раздробленная, легко можетъ быть выгреблена черпаками ручными или машинными.

*Общая предложенія объ употребленіи подводныхъ взрывовъ при углубленіи баровъ и отмелей.*

Хотя одинъ изъ любопытнѣйшихъ вопросовъ, вопросъ о результатѣ совокупнаго дѣйствія нѣсколькихъ сближенныхъ минъ на грунтъ, по кратковременности произведенныхъ опытовъ остался не разрѣшеннымъ, но во всякомъ случаѣ можно полагать, что дѣйствіе каждой мины, въ ряду прочихъ минъ, не измѣ-

нится и дастъ результатъ приблизительно тождественный. По еему, при употребленіи подводныхъ взрывовъ, для сноски отелей или при прокладкѣ черезъ баръ фарватеровъ, какъ на прим. въ Архангельскѣ, надлежитъ закладывать подводныя мины на предполагаемомъ къ сносу пространствѣ рядами, располагая рядъ отъ ряда въ такомъ разстояніи, чтобы поверхности взрывовъ минъ, на поверхности грунта водоема, касались между собою. При такомъ расположеніи, мерлоны, остающіеся между сосѣдними минами, будутъ большею частію падать въ сферу разрушительнаго дѣйствія минъ, и если они не взмечутся къ верху, то придутъ непременно въ движеніе и потеряютъ свою природную плотность и связь, дѣлаясь доступными вліянію теченія и дѣйствію землечерпательныхъ машинъ. Лучшее расположеніе минъ въ смежныхъ рядахъ, будетъ шахматное. Понятно, что взаимное разстояніе между минами, находится въ зависимости отъ свойства грунта, глубины воды, углубленія миннаго колодца въ грунтъ и наконецъ величины заряда. Чѣмъ глубина воды и колодца болѣе и грунтъ рыхлѣе, тѣмъ болѣе долженъ увеличиваться зарядъ для произведенія воронки. При малыхъ же зарядахъ могутъ происходить камуфлеты, коихъ разрушительное дѣйствіе на грунтъ несравненно менѣе простыхъ и усиленныхъ горновъ.—На основаніи опытовъ можно предположить, что при глубинѣ воды отъ 10-и до 15-и футъ, при углубленіи минъ въ землю до 5-и футъ, и при величинѣ зарядовъ въ 40 фунтовъ пороха, центры минъ можно будетъ расположить другъ отъ друга на разстояніи отъ 2-хъ до 3-хъ сажень.

Что касается до углубленія зарядовъ въ грунтъ, то приблизительно, углубленіе это должно полагать въ двое болѣе, чѣмъ предполагаемое общее углубленіе отмели или фарватера наль баромъ, въ томъ предположеніи, что пересѣченіе сферъ разрушительнаго дѣйствія двухъ сосѣднихъ минъ, при вышеупомяну-

томъ условіи соприкасанія ихъ поверхностей взрыва, будетъ рѣдко находится ниже половины глубины всей воронки.

Воспламененіе сближенныхъ минъ слѣдуетъ производить рядами, начиная съ верховья теченія, взрывая ихъ по мѣрѣ изготовленія, слѣдующимъ послѣдовательнымъ образомъ: 1-й, 3-й, 2-й, 5-й, 4-й, 7-й, 6-й, 9-й, 8-й, и т. д. ряды.

При сказанномъ порядкѣ воспламененія рядовъ, взрываемый грунтъ будетъ постепенно переноситься теченіемъ къ оконечности прокладываемой чрезъ баръ подводной канавы и осядетъ на глубокихъ мѣстахъ, незначительное обмеленіе коихъ безвредно, или если теченіе воды не было бы въ состояніи снести весь взрываемый грунтъ и придется прибѣгнуть къ землечерпательнымъ машинамъ, то онѣ довершатъ очищеніе, и работая въ грунтѣ разбитомъ и разрыхленномъ, будутъ дѣйствовать съ полнымъ успѣхомъ.

Инженеръ Половникъ **Тизенгаузенъ**

Великоудобствои

спаску елишь а есть доброй; Шагуной бронтъ  
дурнаудкаши на рекеиной раиду, потеряе  
ти дауаъ еспанду градекии корадна взаму  
наши пми вѣтнекъ, зругова тосадна чна  
мга въ трани дошеки вперевѣтими  
спастя ми отъ зудава дуршекъ, богъ  
сва ми. Каратнеи тѣ въ свѣхъ въ  
въ да сна цитатъ чашу 4. Маіа. 1790

на оборотъ написано }

ихъ въ Высочество

СНИМОКЪ съ собственноручнаго письма ИМПЕРАТРИЦЫ ЕКАТЕРИНЫ II къ Ихъ ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЫСОЧЕСТВАМЪ Великому Князю Павлу Петровичу и Великой Княгинѣ Марии Феодоровнѣ.

Письмо это, хранящееся во дворцѣ въ Павловскѣ, было написано по полученіи извѣстія о Ревельскомъ сраженіи, въ которомъ Адмиралъ Чичаговъ такъ блистательно отразилъ нападеніе втрое сильнѣйшаго Шведскаго флота, подъ предводительствомъ Герцога Зюдерманландскаго.

## С М Ъ С Ъ.

*О Русскихъ кругосвѣтныхъ путешествіяхъ.* Владѣнія наши на сѣверовостокѣ Азіи и сѣверозападѣ Америки, всегда обращали на себя вниманіе Правительства. Въ эти одаленныя страны есть два пути: одинъ, большею частію сухопутный, по Сибири; другой морской, кругосвѣтный.—Неудобства и затрудненія перваго, извѣданныя долговременнымъ опытомъ, давно указывали на необходимость кругосвѣтнаго морскаго сообщенія, хотя гораздо дальнѣйшаго, но безъ сравненія удобнѣйшаго и выгоднѣйшаго.

Первая, едва не осуществившаяся попытка, Русскаго кругосвѣтнаго плаванія была сдѣлана въ царствованіе Императрицы Екатерины II, когда Высочайшимъ указомъ 1786 г., повелѣно было снарядить четыре судна: *для охраненія права нашего на земли Россійскими мореплавателями открытыя.* Обширность снаряженія, соответствовала обширности и многосторонности цѣлей назначаемой экспедиціи; но наступившая война со Швеціею прекратила всѣ приготовленія и благая мысль осталась только мыслию. Наконецъ въ 1803 году, Россійская Американская компанія, получившая незадолго предъ тѣмъ новыя права и привилегіи, воспользовалась проэктомъ капитана Крузенштерна и снарядила, на свой счетъ экспедицію изъ двухъ судовъ: *Надежда* и *Нева*.

Командирами назначены самъ Крузенштернъ и Лисянскій, оба служившіе волонтерами на Англійскомъ флотѣ и по сираведливости пользовавшіеся авторитетами отличныхъ морскихъ офицеровъ; имъ досталась завидная слава, совершить *первое Русское кругосвѣтное плаваніе.*

26 іюня, текущаго 1853 года, исполнилось ровно *пятьдесятъ* лѣтъ со времени выхода первыхъ кругосвѣтныхъ плавателей съ Кронштадтскаго рейда, и съ этого счастливаго для Русскаго



Отправление въ Кронштадт.	Возращеніе въ Кронштадт.	Имена Судовъ	Командиры.	Направленіе пути мимо мы- совъ:	Отъ Прямительства.	Отъ Американской компаніи.	Отъ частныхъ лицъ и вѣстов. компаній.
1852		Винтовая шкуна Востокъ <sup>(1)</sup>	К. Л. Римскій Корсаковъ	М. Д. Н.	1.		
1853		Фр. Аврора	К. Л. Изыльметьевъ		1.		
1853		Фр. Діана	К. Л. Лѣсовскій		1.		
1853		Корв. Наваринъ	К. Л. Истомянъ		1.		
1853		В. Трансп. Нѣманъ <sup>(2)</sup>	К. Л. Шкотъ		1.		
1853		Яхта Роговѣда <sup>(3)</sup>	К. Л. Князь Лобановъ Ростовскій				1.
1853		Ситха <sup>(4)</sup>	Конради			1.	
1853		Камчатка <sup>(5)</sup>	Ридель			1.	
1853		Аянь. <sup>(6)</sup>	Энбергъ.				1.
Итого 9 судовъ ==					5	2	2
Было по двумъ предыдущимъ таблицамъ <sup>(7)</sup> 55 судовъ ==					24	28	3
Всего съ 1803 по 1853 г. включительно 64 судна ==					29	30	5

(1) Шкуна *Востокъ* куплена въ Англій. (2) Разбился въ Катерагѣ. (3) Яхта *Роговѣда* куплена въ Англій. (4) *Ситха* купленъ и нагруженъ въ Гамбургѣ. (5) *Камчатка* купленъ и нагруженъ въ Гамбургѣ. (6) *Аянь* третье вѣстовое судно отплавляющее изъ Финляндіи. (7) см М. Сб. Т. II стр. 202 и Т. VIII стр. 416.

флота дня начинается, уже непрерывный рядъ кругосвѣтныхъ плаваній, назначаемыхъ отъ Правительства, Россійской Американской компаніи и частныхъ лицъ.

Плаванія эти, кромѣ исполненія цѣлей Правительства и Компаніи, служили превосходною школою для образованія нашихъ моряковъ и обогатили географію многими открытіями.

Въ Морскомъ Сборникѣ (Т. II, стр. 202; Т. VIII стр. 416 и наконецъ при настоящей статьѣ) находится полный списокъ командировъ и судовъ отправленныхъ въ кругосвѣтныя плаванія съ 1803 по 1853 года, включительно.

Пробѣгая этотъ списокъ именъ, составляющихъ честь и красу Русскаго флота, нельзя не сознаться въ огромной пользѣ кругосвѣтныхъ плаваній, и смотря на карту всего свѣта нельзя не порадоваться, находя имена нашихъ Монарховъ, знаменитыхъ Русскихъ сановниковъ, воиновъ, моряковъ, красующихся далеко, далеко отъ границъ Русскихъ владѣній, на отдаленнѣйшихъ и опаснѣйшихъ предѣлахъ океановъ.

Если прошедшіе полъ вѣка дали такіе блистательные результаты, то отъ будущаго по справедливости мы должны ожидать въ десятеро болѣе; въ подтвержденіе нашего мнѣнія довольно безъ всякихъ объясненій сказать что въ текущемъ, 1853 году, оправились въ кругосвѣтную экспедицію *восемь* судовъ.



*О повсемѣстномъ развитіи Дуная и о пониженіи воды въ его устьяхъ.* Уже давно извѣстно, что усиливающаяся съ каждымъ годомъ и достигшія уже высокой степени развитія, торговыя сношенія самыхъ отдаленныхъ концовъ Европы посредствомъ Дуная, постоянно встрѣчали затрудненія, въ устьѣ этой благотѣльной рѣки, которая, впадая въ море тремя пространными и во всемъ теченіи судоходными рукавами, дѣлаетъ только одинъ изъ нихъ доступнымъ для плаванія болъ-

шихъ парусныхъ судовъ, потому что глубина въ устьяхъ остальныхъ двухъ бываетъ иногда менѣе 5 футовъ; тогда какъ въ устьѣ Сулинскаго рукава она обыкновенно около 10-ти.

Многіе также знаютъ, съ какою потерею времени, трудомъ и опасностію\* сопряженъ переходъ чрезъ это единственное сообщеніе Дуная съ моремъ, для паруснаго судна, напр. тоновъ въ 600, которое, подойдя къ нему, должно отгрузится до 9-ти футовъ и, выйдя въ открытое море почти пустымъ, снова нагружаться на такомъ рейдѣ, гдѣ единственное спасеніе отъ *SO* и *NO*—рубить канатъ и уходить въ море. Но вѣрно не многимъ извѣстно, что въ продолженіе послѣдней недѣли, эта глубина, малѣйшее измѣненіе которой имѣетъ уже важное вліяніе на всю дунайскую торговлю, вдругъ упала до 8 футовъ, и замѣчательно, что это быстрое пониженіе глубины въ устьѣ Дуная, случилось именно въ то время, когда всѣ берега его страдаютъ отъ большаго разлитія, когда въ нѣкоторыхъ мѣстахъ\*\* вода поднялась на  $11\frac{1}{2}$  футовъ выше ординарной; когда во всѣхъ почти низменныхъ берегахъ, Дунай советѣмъ вышелъ изъ предѣловъ своихъ и сдѣлался изъ рѣчки огромнымъ озеромъ, а въ границахъ русскихъ уровень его теченія продолжаетъ по сіе время возвышаться. Слѣдствія этого необыкновеннаго возвышенія воды въ верху Дуная и быстраго пониженія ея въ устьѣ, для многихъ вредны, а для нѣкоторыхъ даже гибельны: всѣ прибрежныя деревни, сады, хутора, мельницы, рыбацкія хижины и разныя жилища совершенно затоплены; и тѣ, которые не имѣютъ другаго пріюта на землѣ, продолжаютъ жить на чердакахъ плавающихъ домовъ своихъ, сообщаяся между

\* Доказательства послѣдней ясно видны при входѣ въ Дунай, оба берега котораго съ морской стороны усѣяны остатками судовъ, претерпѣвшихъ здѣсь крушенія.

\*\* Такъ напр., на границахъ Молдавіи и Валахіи, при устьѣ впадающей въ Дунай рѣчки *Серетъ*.

собою на плюпкахъ; тѣ же, которые все богатство, а можетъ быть и средства существованія добывали на спокойныхъ берегахъ Дуная, лишались ихъ и не имѣютъ надежды вознаградить свои пѣтери. Быстрое, удобное и дешевое сообщеніе центра Европы съ берегами Чернаго моря и черезъ него съ Востокомъ—сдѣлалось труднымъ, а послѣднее даже не возможнымъ (посредствомъ Дуная), потому-что прибывшій со мною вмѣстѣ къ Сулину, 23-го мая, изъ Константинополя съ пассажирами и грузомъ австрійскій пароходъ, по сіе время не могъ войти въ Дунай; а потому не въ состояніи будетъ принять и тѣхъ пассажировъ, которые возвращаются этимъ путемъ изъ Западной Европы.

Дунайская торговля хлѣбомъ\*, снабжающая въ послѣднее время значительную частицу Европы, почти прекратилась, потому что пришедшія за нимъ суда не могутъ войти въ Дунай, а нагруженныя не имѣютъ возможности выйти; остальные же, не зная долго ли можетъ продолжаться подобный кризисъ, ни на что не рѣшаются.

Будучи самымъ близкимъ свидѣтелемъ этого страннаго явленія, я слѣшу сообщить свѣденіе о немъ редакціи Морскаго Сборника. — Явленіе это можетъ показаться очень естественнымъ, если вспомнить, что Дунай, поднявшись выше береговъ своихъ, и чрезъ это увеличивъ пространство теченія по поверхности, уже не имѣетъ такой силы стремленія въ глубинѣ, а потому и не въ состояніи, уменьшившіяся теченіемъ своимъ, промывать наноснаго въ устьѣ ила.

*Сулинъ 1853 года, мая 29 дня.*

**Лейтенантъ Гавришевъ.**

---

\* Въ послѣднее время, число проходящихъ чрезъ Сулинъ купеческихъ судовъ (преимущественно англійскихъ, греческихъ и турецкихъ) простиралось ежегодно до 2000. — Большая часть изъ нихъ возвращалась нагруженная хлѣбомъ.

*О состояніи глубины въ устьяхъ Дуная.* Въ началѣ іюля, въ Сулинскомъ гирлѣ оказалось, на банкѣ отъ 7-и до 6-и футовъ. Въ это же время въ Килійскихъ гирлахъ случились необыкновенныя перемѣны, по изслѣдованіи коихъ оказалось, что передъ входомъ въ Очаковское гирло, вслѣдствіе необыкновеннаго разлитія водъ и быстрого теченія, образовалась розсыпь, чрезъ которую идетъ проходъ въ гирло, что въ этомъ проходѣ 15-го іюня найдена глубина около 4-хъ футовъ, и что въ это время гирло это для плаванія было не доступно.

Около того же времени, въ Килійскомъ гирлѣ была наименьшая глубина только  $4\frac{1}{2}$  фута, слѣдовательно не предстояло ни какой возможности плавать по этому гирлу, какъ только самымъ малымъ судамъ.

Послѣ произведенныхъ въ продолженіе іюня мѣсяца промѣровъ, получено свѣденіе отъ шкиперовъ коммерческихъ судовъ, сидѣвшихъ въ грузу до 7-и футовъ, что они прошли Очаковскимъ проходомъ килійскаго гирла свободно.

Въ концѣ іюля, пароходъ *Прутъ*, имѣя углубленіе ахтерштевня 7 футовъ, прошелъ въ море серединою бара, гдѣ глубина оказалась 8 футовъ, и вошелъ обратно въ рѣку свободно.

По изслѣдованіи оказалось, что обмелѣніе Очаковскаго, равно какъ и Сулинскаго гирлѣ, произошло дѣйствительно отъ наносовъ, вслѣдствіе необыкновеннаго разлитія водъ р. Дуная, но въ послѣдствіи, когда воды стали входить въ свои берега, быстрою струею теченія промыло Очаковскій проходъ до настоящей глубины.

Дунайскіе гирлы вообще подвержены частымъ измѣненіямъ, особенно гирлы Килійскіе; такъ напримѣръ, до 1847 г. суда проходили среднимъ рукавомъ Килійскихъ гирлѣ, въ которомъ глубина была до 7 футовъ, но въ томъ году онъ вдругъ обмелѣлъ до 3-хъ футовъ, а открылся проходъ, глубиною до  $6\frac{1}{2}$  футовъ

тамъ, гдѣ мель едва была покрыта водою, то есть въ нынѣшнемъ Очаковскомъ проходѣ.

Изъ дѣлъ гидрографическаго отдѣленія черноморскаго штаба видно, что подобныя измѣненія въ глубинѣ Очаковскаго прохода со времени его открытiя, то есть съ 1847 г., столькоже значительныя какъ въ нынѣшнемъ году, случались и прежде; такъ, напримѣръ, въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1851 г. меньшая глубина въ этомъ гирлѣ была 10 футовъ, а осенью того же года только 6 футовъ, и что глубина въ немъ измѣнялась отъ 10 до 4 футовъ постоянно.

Эти данныя ведутъ къ заключенiю, что теперешняя глубина Очаковскаго устья есть случайная, происшедшая отъ необыкновеннаго разлитiя водъ Дуная, и что когда воды этой рѣки придутъ въ свой нормальный уровень, то снова съ углубленiемъ Сулинскаго гирла до прежней глубины, Очаковское останется по прежнему при среднемъ своемъ углубленiи—отъ  $6\frac{1}{2}$  до 4 футовъ.

Само собою разумѣется, что пользуясь настоящею необыкновенною прибылью воды въ Очаковскомъ проходѣ, сдѣланы распоряженiя о постановленiи предостерегательныхъ знаковъ для означенiя фарватера, и въ то же время объ этомъ опубликовано для свѣденiя плавающимъ въ тѣхъ водахъ судамъ.

Глубина на банкѣ фарватера Очаковскаго устья Килійскаго гирла Дуная, по измѣренiи, сдѣланномъ 30-го августа, оказалась  $9\frac{3}{4}$  фута.

---

*Человѣколюбивый подвигъ.* Мая 9-го, 1853 г., въ день праздника Св. Николая Чудотворца въ селѣ Колпинѣ, во время бывшаго большаго стеченiя изъ столицы и изъ окрестныхъ мѣстъ народа, въ 10 часовъ утра, неизвѣстный человѣкъ близъ моста, устроеннаго чрезъ прямой водоотводный каналъ, бросился

въ воду. Въ это время подходилъ къ мосту 6-го рабочаго экипажа мастеровой *Алексій Савельевъ*, и, видя толпу людей, смотрѣвшихъ въ рѣку на утопавшаго, который уже погружался ко дну, въ ту же минуту сбросилъ съ себя мундиръ и сапоги, и бросился въ воду. Доплывъ до погибавшаго, схватилъ его за руку, и съ опасностію своей жизни, вытащилъ благополучно на берегъ.

Въ послѣдствіи оказалось, что мастеровымъ Савельевымъ спасенъ прикомандированный къ С. Петербургскому Почтовому Департаменту, станціонный смотритель Юрьевой Дѣвicioй станціи, Иванъ Владиміровъ Ермолаевъ, пришедшій съ отцомъ для богомолья. Изъ объясненія его видно, что причинъ лишиться себя жизни онъ ни какихъ не имѣлъ и поступокъ сей должно отнести къ его болѣзни.

Мастеровой Савельевъ, Всемилостивѣйше награжденъ (29 іюня) медалью за подобныя подвиги установленною и пятнадцатую руб. серебромъ.



Сентября 2-го, въ 10 $\frac{1}{2}$  часовъ вечера, три государственныхъ крестьянина Архангельскаго уѣзда, возвращаясь на маленькой лодкѣ съ берега Соломбальской гавани къ баркамъ, стоявшимъ у противуположнаго берега рѣки Двины, посреди рѣки на значительной глубинѣ волненіемъ были опрокинуты; двое изъ нихъ успѣли схватиться за одинъ конецъ опрокинутой лодки и находились по самыя плечи въ водѣ, а третій, ухватясь за другой конецъ лодки, находился по поясъ въ водѣ, и въ этомъ гибельномъ положеніи, не видя близкой себѣ помощи, начали кричать и просить о своемъ спасеніи.

Находившіеся въ это время на берегу Соломбальской гавани шкипера англійскихъ коммерческихъ судовъ: *Гарриетъ*, *Джонъ*

Грейгъ, Винсенъ, Джонъ Морисъ и Айда, Джонъ Джакъ и штурманъ судна *Гарриетъ*, Чарльзъ Гарнесъ, услышавъ отчаянные крики утопавшихъ, бросились на первый попавшійся имъ карбасъ и ничего не видавъ въ дали за темнотою ночи, стали грести на слышанный ими крикъ и спасли утопавшихъ.

О спортивнѣ американскаго купеческаго судна *Франсисъ* (*Francis*). Августа 12-го, судно это прибыло въ Кронштадтъ, изъ Матазаса, съ остр. Кубы, съ грузомъ сахарнаго песку, совершивъ переходъ въ 43 дни. Это трехмачтовое судно, построенное въ Бостонѣ, принадлежало тремъ американскимъ негодіантамъ г.г: Фрито, Турнеру и Питману, и было застраховано въ Америкѣ, въ обществахъ Нештунъ, Вашингтонъ и Взаимнаго Сохраненія, за 20,000 американскихъ доллоровъ (около 27,500 руб. сереб.). Въ декабрѣ 1852 года, г. Фрито самъ сталъ командовать этимъ судномъ, и теперь самъ привелъ его въ Кронштадтъ. Выгрузивъ судно, шкиперъ Фрито заключилъ въ С. Петербургѣ условіе, для перевоза въ Бостонъ груза, состоящаго изъ пеньки, льняной пряжи, пакли, рогожъ, листоваго желѣза, щетины, парусины и юфтянныхъ кожъ. Грузъ этотъ былъ доставленъ въ Кронштадтъ, и къ 6-му числу сентября погруженъ на судно *Франсисъ*, за исключеніемъ 16-ти полубунтовъ пеньки и 142-хъ вьюковъ пряжи, такъ-что для окончательной погрузки, оставалось работы не болѣе какъ на полусутки. — 6-го числа было воскресенье и потому работа на суднѣ не производилась, и грузовой ботъ остался еще около *Франсиса*. Въ двѣнадцатомъ часу ночи, Г. Фрито и штурманъ его, спавшіе въ каютѣ, проснулись почувствовавъ запахъ дыма. Выбѣжавъ на палубу, они увидѣли, что дымъ идетъ изъ гротъ и ахтеръ-люковъ. Не было сом-



нѣнія, что на суднѣ открылся пожаръ, и потому, разбудивъ команду принялись, ведрами и бранспойтами, лить воду въ оба люка, а штурманъ спустился въ гротъ-люкъ, чтобы осмотрѣть гдѣ именно загорѣлось. Надо замѣтить, что на *Франсисъ*, какъ и на бѣлшой части большихъ американскихъ судовъ, грузъ помѣщается не только въ трюмъ, но и между палубами, а каюты для шкипера и команды расположены на верху, въ рубкахъ. Грузовой трюмъ былъ совершенно уложенъ, а между палубами оставалось только небольшое пространство около гротъ-люка, куда и должны были помѣстить еще не погруженные пеньку и пряжу. Спускаясь въ гротъ-люкъ, штурманъ замѣтилъ, что между палубами отъ дыма было тяжело дышать, отъ огня нигдѣ не было видно, въ грузовомъ же трюмѣ дыма вовсе не оказывалось. Это обстоятельство убѣдило шкипера, что мѣсто возгорѣнія должно быть не въ трюмѣ, а между палубами, и потому все усилія команды были обращены на то, чтобы смочить часть груза, лежащую между палубами, начиная отъ гротъ-мачты до ахтеръ-люка.

Между тѣмъ, архангельскій крестьянинъ Василій Семеновъ, перевозившій на яликѣ, изъ рыбнаго ряда въ гавань, матросовъ съ купеческихъ судовъ, услышалъ на суднѣ *Франсисъ* суматоху, и узнавъ что оно загорѣлось, поспѣшилъ увѣдомить объ этомъ внутреннюю брандвахту, а шкиперъ грузоваго бота, стоявшаго у борта *Франсиса*, принялся оттягиваться прочь, и крикомъ далъ знать брандвахтѣ, что *Франсисъ* горитъ. Не прошло нѣсколькихъ минутъ послѣ того времени, какъ показался дымъ, и уже командиръ внутренней брандвахты, капитанъ 1-го ранга Шатиловъ, былъ на загорѣвшемся суднѣ, привелъ съ собою барказъ съ людьми и пожарными инструментами. Прежде всего надлежало позаботиться, чтобы вывести *Франсисъ* за гавань, и этимъ обезопасить отъ возгорѣнія остальные купеческія суда, которыми, сказать мимоходомъ, въ теченіе лѣта

гавань была постоянно биткомъ набита. Командиръ внутренней брандтвахты распорядился отлично хорошо: люки законопатили, накрыли брезентами, и всѣхъ людей обратили къ выводкѣ судна. Къ 12-ти часамъ оно было уже за гаванью; отдали паруса и, благодаря попутному вѣтру, во второмъ часу пополудни, горящій *Франсисъ* уже бросилъ якорь въ четырехъ съ половиною кабельтовахъ отъ Кроншлота, южнее фарватера, въ безопасномъ мѣстѣ для фортовъ и судовъ, расположенныхъ на рейдѣ. Поставивъ судно на якорь, принялись выгружать на подошедшій ботъ пеньку, пряжу и рогожи, лежавшія между палубами, не переставая въ тоже время лить въ люки воду ведрами и брандспойтами. Однакожъ операція выгрузки не могла идти успѣшно; люди, работавшіе внизу, въ буквальномъ смыслѣ задыхались отъ дыма. Надѣясь, что съ прекращеніемъ свободного прохода воздуха между палубами, дымъ, сгущаясь болѣе и болѣе задушатъ такъ сказать огонь, шкиперъ Фрито остановилъ выгрузку, и приказалъ законопатить люки и замазать мыломъ пазы. Впрочемъ, на всякій случай, у *Франсисъ* остались шлюпки съ брандспойтами, и стоявшія на рейдѣ суда, получили приказаніе, по первому требованію г-на Фрито, присылать къ нему людей, пожарные инструменты и оказывать всевозможное пособіе.

Судно *Франсисъ* стояло съ закупоренными люками цѣлыя сутки, и дымъ не показывался даже изъ отверстій просверленныхъ въ палубѣ; но когда, на другой день, открыли ахтершлюкъ, дымъ снова отгуда показался и сталъ быстро увеличиваться. Однакожъ, при этомъ опять успѣли выгрузить нѣсколько бунтовъ пеньки и пряжи, и рогожи на нихъ болѣею частію оказались обуглившимися; огня же въ трюмѣ все еще не было видно. Не оставляя своей прежней мысли, шкиперъ Фрито опять приказалъ законопатить и замазать люкъ. Такимъ образомъ, до 13-го числа, г. Фрито дѣйствовалъ по

однажды принятой имъ системѣ, то есть, всякій день около 10-ти часовъ утра, люки открывались, начиналась выгрузка пеньки, пряжи, лежавшихъ между палубами, накачивая въ то же время воду брандспойтами; когда работать подъ палубою становилось уже рѣшительно невозможно по причинѣ дыма, люки закрывались, законопачивались и судно оставалось въ этомъ положеніи до слѣдующаго утра. При выгрузкѣ, люди не могли работать подъ палубою болѣе двухъ или трехъ минутъ; дымъ былъ до того густъ, удушливъ и ѣдокъ, что, пробывши вынуждѣнны двѣ-три минуты, матросы едва имѣли силы выползти изъ люка и ложились на палубу совершенно безъ чувствъ; у нѣкоторыхъ, въ этомъ состояніи, дѣлались судороги. Впрочемъ, свѣжій воздухъ, отираніе и поливаніе головы нашатырнымъ спиртомъ, вскорѣ приводили ихъ въ чувство, и отдохнувъ, минутъ десять, они снова принимались за работу. Однакожь, не смотря на все усилія, выгрузка шла чрезвычайно медленно; огня все еще не было видно, и никакъ не могли добраться до мѣста возгорѣнія. Между тѣмъ, *Франсисъ* былъ отведенъ далѣе отъ Кроншлота, за Рифсбанкъ, и поставленъ около западной брантвахты. Не разъ предложено было шкиперу Фрито поставить судно на отмель, просверлить въ подводной части нѣсколько дыръ, затопить такимъ образомъ судно, и когда вода, наполнивъ трюмъ, затушитъ огонь, забить отверстія деревянными втулками и, откачавъ воду, поднять судно; но г. Фрито на это не соглашался: убѣжденный, что возгорѣніе произошло въ грузѣ, лежащемъ между палубами, онъ все надѣялся, что дымъ задушитъ огонь, и такъ какъ грузовой трюмъ былъ закрытъ, то полагалъ, что огонь не успѣетъ добраться до груза, лежащаго въ трюмѣ, и не хотѣлъ напрасно портить этотъ грузъ, впуская въ трюмъ воду. Слѣдствіемъ этого убѣжденія была гибель и судна, и груза. Въ ночь съ 12-го на 13-е сентября, спершимся подъ палубой паромъ вышибло ахтеръ-люкъ: весь грузъ

въ носовой части судна былъ уже въ огнѣ. Вскорѣ пламя показалось сверхъ палубы и всякая надежда спасти судно исчезла. Шкиперъ и команда, забравъ на скоро свой багажъ, переѣхали на брандвахту, и судно осталось на жертву пламени. Къ утру, по распоряженію консула, пароходъ взялъ объятые пламенемъ судно на буксиръ и отвелъ его на мель къ StW отъ Рифбанка, на глубину  $12\frac{1}{2}$  фут. Въ 5 часовъ утра упали мачты. Между тѣмъ, подоспѣвшія шлюпки старались по возможности спасти хоть часть груза. Нѣсколькимъ русскимъ мужикамъ, удалось прорубить подводную часть, сперва съ правой, а потомъ и съ лѣвой стороны: вода хлынула въ трюмъ, и судно, нѣсколько погрузившись, сѣло на дно. Это спасло отъ сгорѣнія грузъ, находившійся въ подводной части. Въ числѣ этого груза заключалось довольно знатительное количество листового желѣза. Судно *Франсисъ* догорало цѣлые сутки, и 14-го числа, носовая часть его еще тлѣла. Во все время пожара, не было никого ушибленныхъ или обожженныхъ. Судно и грузъ, какъ мы уже сказали, были застрахованы, но г. Фрито лишился фрахта за перевозъ груза, а въ нынѣшнюю навигацію фрахты были очень высоки.

Не смотря на самые тщательные розыски, настоящей причины пожара открыть не могли. Во все время погрузки, г. Фрито не отлучался съ своего судна и потому причину возгорѣнія, нельзя приписать неосторожности кого либо изъ служившихъ на суднѣ, особенно зная какъ строго и бдительно наблюдаютъ у насъ въ гавани за купеческими кораблями. Надо полагать, что бѣдствіе произошло отъ самовозгорѣнія сырой пеньки, попавшейся въ числѣ принятаго груза. Это предположеніе оправдывается тѣмъ, что при погрузкѣ, г. Фрито замѣтилъ нѣсколько бунтовъ сырой пеньки, которые и были отброшены; но легко можетъ быть, что нѣкоторые тюки были просмотрѣны, и заключающаяся въ нихъ сырая пенька, подготовленная

къ возгорѣнію еще въ амбарахъ, воспламенилась при содѣйствіи спертаго въ трюмѣ воздуха.

Г. Фрито намѣревался идти на своемъ суднѣ только до Копенгагена. Дальнѣйшій путь долженъ былъ совершить нанятый въ Кронштадтѣ другой шкиперъ, а самъ г. Фрито, предполагалъ проѣхать во Францію и въ Италію, и провести нѣсколько лѣтъ въ путешествіяхъ по Европѣ. Но въ этомъ случаѣ, очень печальнымъ для г-на Фрито образомъ, оправдалась поговорка: человекъ предполагаетъ, а Богъ располагаетъ!...

## II Головинъ.



*Арктическая экспедиція.* «Съ искреннею радостію,» говоритъ газета *Times*,» поздравляемъ соотечественниковъ съ полученнымъ въ адмиралтействѣ извѣстіемъ, о безопасности арктическаго корабля *Инвестигаторъ*. Это судно, командуемое г-мъ Мэкъ-Клюромъ, только что не открыло сѣверозападный путь, и тѣмъ чуть не успѣло рѣшить географическую проблему, занимавшую въ теченіе послѣднихъ четырехъ столѣтій мореходный міръ. Весьма теперь немного не достааетъ для увѣнчанія дѣла. Говорятъ, и конечно не безъ справедливости, что поиски различныхъ доселѣ бывшихъ экспедицій, взятые въ совокупности, даютъ тотъ же результатъ; но, тѣмъ не менѣе, никто еще, до командера Мэкъ-Клюра, не совершалъ этого пути на одномъ и томъ же суднѣ, въ одну и ту же экспедицію. Мы теперь узнали, что если прозимовать нѣсколько лѣтъ сразу во льдахъ, подвергаясь страшнѣйшей опасности, почти, можно сказать неминуемой смерти, судну можетъ удасться проникнуть узкими, льдами загроможденными, проходами, раздѣляющими проливъ Беринговъ отъ пролива Девиса. Возможность этого подвига доказалъ намъ теперь командеръ Мэкъ-Клюръ,

находившійся столько лѣтъ въ отсутствіи, что всё считали было его погибшимъ. Съ точки зрѣнія географической, ученой, сдѣланное имъ открытіе составляетъ, конечно, фактъ самый любопытнѣйшій, но трудно еще предвидѣть, какая изъ него извлечется польза, кромѣ развѣ той, что граверу достанется прорѣзать лишній штрихъ на картѣ арктическихъ странъ. Да не подумаютъ, однакожь, чтобы мы искали затмить славу доблестныхъ моряковъ, совершившихъ такой подвигъ, когда возстаемъ противъ маловажности тѣхъ выгодъ, какія могутъ произойти отъ него. Что до нихъ самихъ касается, то они показали себя достойными подражателями славнаго поколѣнія арктическихъ героевъ, прославившихъ своими усиліями въ тѣхъ странахъ нашу морскую службу. Но если ихъ старанія увѣчались лучшимъ успѣхомъ противъ предшественниковъ, то не слѣдуетъ намъ упускать изъ виду того, что труды ихъ были облегчены подвигами Парри, Джемса Росса, Франклина, Бака (*Bark*) и другихъ. Читая описанія арктическихъ путешествій, мы всегда, казалось, находили ихъ преисполненными такихъ примѣровъ терпѣнія и отваги, какихъ нельзя отыскать въ лѣтописяхъ никакой другой намъ извѣстной службы. И нѣтъ сомнѣнія, что опасности, преодоленныя *Ивеститоромъ*, на пути его къ сѣверу чрезъ Беринговъ проливъ, покуда онъ успѣлъ пробраться до того пункта, гдѣ могъ имѣть сношеніе съ другими кораблями, достигшими Арктическихъ морей путемъ Атлантики, послужитъ новымъ блистательнымъ къ нимъ дополненіемъ. — Коммандеръ Мэкъ-Клоръ не можетъ сообщать намъ извѣстій о Франклинѣ, да и позволяетъ ли намъ благоразуміе ожидать такихъ извѣстій? Между извѣстнѣйшими и опытнѣйшими изъ полярныхъ моряковъ установилось теперь мнѣніе, что сэръ Джонъ Франклинъ, по оставленіи имъ той зимовки, гдѣ найдены его слѣды, сталъ приводить въ исполненіе инструкціи адмиралтейства, взявъ сперва курсъ къ W-у

на остр. Мельвиль, а потомъ направивъ путь — сколько то позволяли ему измѣненія въ направленіи мѣстности — къ S-ду и къ W-у въ Беринговъ проливъ. Они полагають, что стараясь привести въ исполненіе это намѣреніе, *Эребусъ* и *Терроръ* замерзли окончательно, или нашли свою погибель въ безчисленныхъ извѣстныхъ или чаемыхъ тутъ проходахъ. Эту теорію сообщаемъ не какъ свою собственную, хотя нынѣ всякому уже позволительно предлагать по этому предмету теорію, но какъ мнѣніе главнѣйшихъ арктическихъ мореходцевъ, требующее особеннаго вниманія по своей явной правдоподобности. Франклинъ, какъ извѣстно, былъ не изъ тѣхъ офицеровъ, которые пренебрегаютъ исполненіемъ возложеннаго на нихъ труда, и потому, надобно предполагать, онъ безъ основательной на то причины не отступилъ бы ни на шагъ отъ буквального смысла инструкціи; когда же бы и рѣшился на такое отступленіе, то навѣрное бы оставилъ на Бичи Эйлэндъ, или гдѣ въ иномъ мѣстѣ, какое нибудь извѣстіе о перемѣнѣ своего предположенія. Итакъ, если командеръ Мэкъ-Клюру не удалось открыть между Беринговымъ проливомъ и тѣмъ пунктомъ, откуда онъ писалъ свои депеши, слѣдовъ пропавшей экспедиціи, то, надобно уже считать послѣднюю надежду погибшею. Что же касается до характера опасностей, встрѣчающихся къ W-у отъ остр. Мельвиль, то просимъ нашихъ читателей обратить особенное вниманіе на слѣдующее мѣсто, извлеченное нами изъ депеши командера Мэкъ-Клюра.

«Предполагаю, буде возможно, возвратиться нынѣ же (this season, въ нынѣшнюю навигацію) въ Англію, зайдя къ остр. Мельвиль и въ портъ-Леопольдъ, и если о насъ не будетъ получено дальнѣйшихъ свѣдѣній, то это можетъ послужить доказательствомъ, что насъ занесло въ сплошной полярный ледъ, или къ W-у отъ остр. Мельвиль; *въ томъ или другомъ изъ этихъ случаевъ, всякая попытка высвободить*

насъ могла бы только усугубить несчастіе, ибо всякое судно, зашедшее однажды въ полярный сплошной ледъ, должно неминуемо быть раздавлено, и потому лучшимъ и единственнымъ вѣрнымъ средствомъ къ обеспеченію командъ оставшихся въ живыхъ, было бы учредить въ зимней гавани (Winter harbour) депо съ провизіею, или оставить тамъ судно».

Приводимый нами отрывокъ, кажется заслуживалъ бы нѣкотораго размышленія со стороны нашихъ полярныхъ диллетантовъ, которымъ вѣчно снятся спокойныя моря и легкія вѣтерки подъ широтою 80-и градусовъ! съ своей стороны, мы видимъ въ немъ одно только новое подтвержденіе нашихъ горестныхъ предположеній объ участи экспедиціи Франклина. Пріятныя свѣденія о безопасности *Инвестигэтора*, дошли до насъ вмѣстѣ съ другимъ менѣе радостнымъ извѣстіемъ. Въ рапортѣ командера Ингльфильда находимъ описаніе горестной смерти лейтенанта Белло, французскаго офицера, уже и прежде посѣщавшаго полярныя моря для отысканія нашихъ пропавшихъ соотечественниковъ. Извѣстіе сообщено командеру Ингльфильду въ официальномъ письмѣ отъ капитана Пуллена, изъ котораго видно, что благородный морякъ, вмѣстѣ съ двумя матросами, былъ унесенъ отъ берега въ море на льдинѣ, на вершину которой онъ впоследствии поднялся для обзорѣнія положенія, въ какомъ находился съ товарищами. Въ это время подхватило его сильнымъ вѣтромъ и сбросило въ проломъ, гдѣ онъ къ несчастію и утонулъ. Люди же, пробывъ 30 часовъ на льдинѣ безъ пищи и безъ надежды на спасеніе, были наконецъ избавлены отъ смерти. Мы пренебрегли бы священною обязанностію, если бы не изъявили въ самыхъ сильнѣйшихъ выраженіяхъ то сожалѣніе, какое въ нашемъ отечествѣ питаютъ къ этому доблестному, челоуколюбивому офицеру. Тщетно, въ лѣтописяхъ арктическаго героизма ищемъ имени, которое бы затмило имя лейтенанта Белло, снискавшаго въ равной мѣрѣ и любовь и уваженіе своихъ



англійскихъ товарищей, какъ за рѣдкія душевныя качества, такъ и за неустрашимыя мужество и отвагу. Чувствуемъ всю важность потери, которую вмѣстѣ съ нами оплакиваетъ французскій флотъ, и просимъ соотечественниковъ нашего погибшаго друга убѣдиться въ прочности той искренней памяти, какую оставилъ онъ по себѣ въ сердцахъ всѣхъ Англичанъ. Грустно намъ при мысли объ этой новой жертвѣ, принесенной неумолимымъ льдамъ! Наконецъ, казалось бы, мы приобрѣли право требовать прекращенія арктическихъ экспедицій. И самъ даже сэръ Джонъ Барроу (*Barrow*), еслибъ былъ еще въ живыхъ, сталъ бы теперь умолять адмиралтейство, остановить свои гибельныя дѣйствія.

**Люджеръ.**

## РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

— Англійское адмиралтейство, имѣя въ виду какъ выгоды службы и усиленіе дисциплины, такъ и улучшеніе состоянія нижнихъ чиновъ, постановило 14-го іюня сего года слѣдующее:

- 1) Увеличить жалованье нижнимъ чинамъ и юнгамъ, поступающимъ добровольно въ службу на десять лѣтъ.
- 2) Не принимать юнговъ моложе 14-и лѣтъ, и не иначе какъ крѣпкаго тѣлосложенія и совершеннаго здоровья.
- 3) При употребленіи юнговъ 2-го класса въ офицерскіе слуги, строго наблюдать, чтобы они приобрѣтали всѣ нужныя для хорошаго матроса свѣденія.
- 4) При хорошемъ поведеніи и отличныхъ успѣхахъ, юнги могутъ быть повышены въ 1-й классъ по минованіи 16-и лѣтняго возраста. По исполненіи же 18-и лѣтъ, они могутъ быть повышены въ матросы 2-го класса.

5) Юнги, вступающіе на службу при вышесказанныхъ условіяхъ, пользуются при производствѣ въ слѣдующіе чины, независимо отъ штатнаго жалованья, еще прибавкою въ годъ:

Матросами 2-й статьи — — — 1 фунт. 10 шил. 5 пене.

— — — 1 статьи — — — 3 — — — — — 10 — — —

Марсовыми и унт.-оф. — — 4 — — — 10 — — — 3 — — —

6) Эта же прибавка положена всеѣмъ взрослымъ нижнимъ чинамъ, поступающимъ на десятилѣтнюю службу.

Постановленія эти содержатъ также новыя правила касательно поступления нижнихъ чиновъ въ госпитали; запрещенія имѣть на судахъ крѣпкіе напитки безъ особеннаго разрѣшенія командировъ; о вычетѣ изъ жалованья за время самовольныхъ отлучекъ; о разрѣшеніи командирамъ судовъ судить и наказывать бѣглецовъ; и наконецъ, предписанія управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, перевозить морскія команды на тѣхъ же правахъ, какъ и сухопутныя войска.

— При похоронахъ Араго, скончавшагося 2-го октября, президентъ бюро долготъ, адмиралъ Бодень, произнесъ рѣчь, въ которой между прочимъ упомянулъ, что послѣ февральской революціи (1848 г.) онъ сдѣланъ былъ морскимъ министромъ и четыре мѣсяца дѣятельно управлялъ министерствомъ, и по затруднительному положенію казны, не бралъ жалованья. Такое безкорыстіе патріота привелъ адмиралъ Бодень не для тѣхъ, которые знали г-на Араго, а для тѣхъ только, кому онъ мало былъ извѣстенъ съ нравственной стороны.

—  $\frac{4}{16}$  Сентября утромъ, въ Гриничѣ, скончался начальникъ гриничскаго инвалиднаго дома, адмиралъ Сэръ Чарльсъ-Адамъ, на 74-мъ году отъ рожденія. Сэръ Чарльсъ-Адамъ родился  $\frac{24 \text{ сентября}}{6 \text{ октября}}$  1780 года и вступилъ въ морскую службу въ 1790 году; чрезъ 20 лѣтъ былъ произведенъ въ капитаны и въ 1825 году въ адмиралы, и по смерти г-на Стопфорда, въ

1847 году, былъ назначенъ начальникомъ гриничскаго инвалиднаго дома. Командуя съ честію, различными судами своего отечества, онъ заслужилъ въ продолженіи службы, которой посвятилъ всю свою жизнь, всеобщее уваженіе храбраго моряка и достойнаго во всѣхъ отношеніяхъ человѣка.

— Паровая яхта «*Викторія и Альбертъ*», принадлежащая Ея Величеству Королевѣ великобританской, назначена для ввода въ докъ, съ цѣлію удлинить ее на 60 футовъ, почему въ Портсмутѣ  $\frac{5}{17}$ -го сентября изъ яхты были вынуты мачты; вмѣстѣ съ тѣмъ, предположено и самую машину замѣнить новою, 200-ми силами сильнѣе противу существующей. — Всѣ издержки по этому случаю будутъ составлять 80,000 фунтовъ стерлинговъ.

— Сентября 13-го дня прибыла въ Архангельскъ шкуна *Ломоносовъ*, имѣвшая практическое плаваніе по Бѣлому морю съ учениками шкиперскихъ курсовъ.

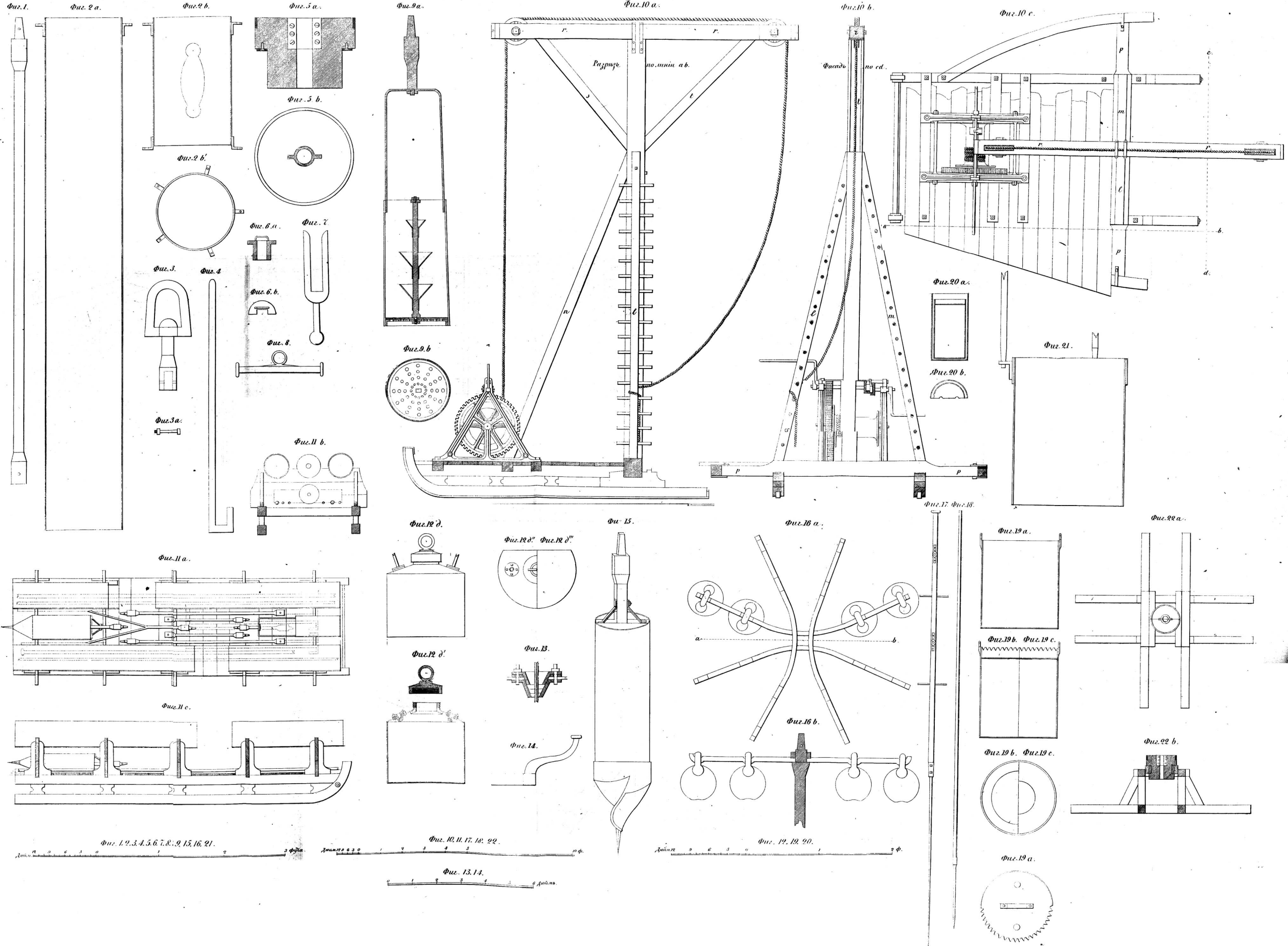
— По 1-го октября состояло въ приходѣ къ Архангельскому порту иностранныхъ купеческихъ судовъ 708, а въ отходѣ 700. Русскихъ лодей въ отходѣ въ Норвегію 84, а въ приходѣ оттуда обратно 67.

### Опечатка въ № 9 Мор. Сбор.

На стр. 219, 3-я стр. сл. напечатано: *изломавшимся* рулевымъ крючьямъ—должно быть: *измолловшимся* рулевымъ крючьямъ.

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ  
Предсѣдатель Адмиралъ *Рикордъ*.

Машины, инструментовъ и различныхъ принадлежностей употребленныхъ при сверленіи минныхъ колодцевъ подъ водою.





# ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАНЪ

Чер. В.

общаго расположенія линий во время опытовъ подводныхъ взрывовъ

на устьи Невы рѣки въ 1855 году.

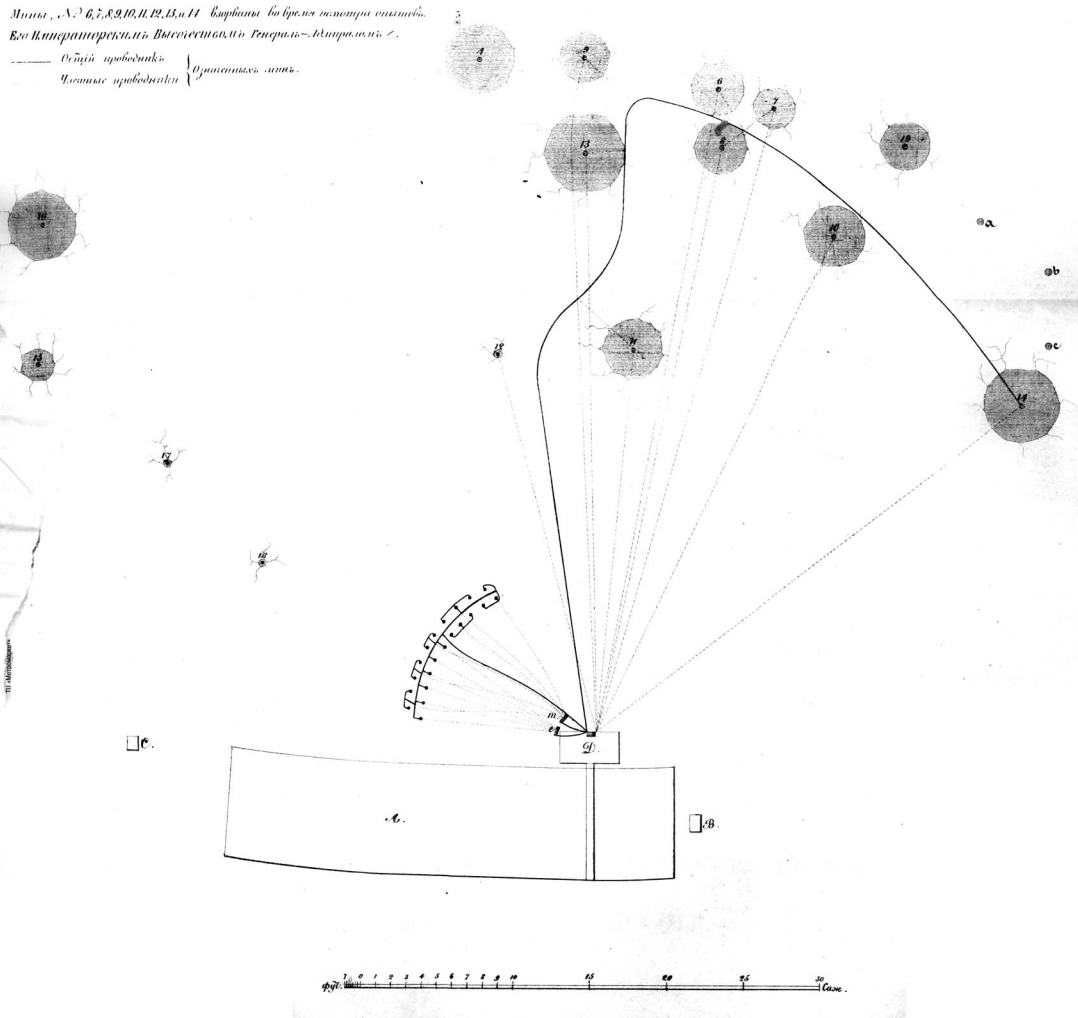
а. Прорубь въ кою проводилась сверленіе колоды во время осмотра опытовъ  
Его Императорскаго Высочества и Генерал-Адмирала.

в и г. Проруби въ кои погружались осветительные фонари.

Линии А, Б, В, Г, Д, Е, Ж, З, И, К, Л, М, Н, О, П, Р, С, Т, У, Ф, Ц, Ч, Ш, Щ, Ъ, Ы, Ь, Э, Ю, Я  
Его Императорскаго Высочества и Генерал-Адмирала.

——— Обычнй проводникъ }  
——— Чистые проводники } Взрываются лини.

а. Заключенная сѣвѣнная точка /  
газика владыка.  
б. Топкая бѣлка для позиціи газика.  
в. Бѣлка для хранения пороха.  
г. Время употребленія плавиль.  
д. Вульвы запаловъ } е, по одному.  
ж, по два и по три.



# МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

въ 1854 году.

Морской Сборникъ, издаваемый съ 1848 года отъ Морскаго Ученаго Комитета, будетъ выходить и въ наступающемъ 1854 году по слѣдующей программѣ, увеличенной прибавленіемъ официальныхъ извѣстій до Морскаго Вѣдомства относящихся:

## I. Часть Официальная:

1. Высочайшіе указы о чинахъ военныхъ и гражданскихъ.
2. Высочайшія повелѣнія, постановленія Адмиралтействъ Совѣта, распоряженія и приказанія: Высшаго Морскаго Начальства, Начальниковъ Отдѣльныхъ управленій и т. п.
3. Извлеченія изъ военно-судныхъ дѣлъ, разнаго рода подвиги и свѣденія, которые полезно объявить во всеобщее по флоту извѣстіе.
4. Извлеченія изъ ежегодныхъ отчетовъ разныхъ управленій.
5. Свѣденія о ходѣ кораблестроительныхъ, строительныхъ и гидрографическихъ работъ по Морскому Вѣдомству.
6. Извѣстія о дѣятельности заводовъ Морскаго Вѣдомства, новѣйшія улучшения на нихъ и т. п.
7. Извѣстія изъ портовъ, движеніе судовъ, программы плаваній, практическія крейсерства эскадръ; опыты, ученія, смотры и маневры.

## II. Часть Учено-Литературная.

1. Обзорніе замѣчательнѣйшихъ изобрѣтеній и опытовъ, по всемъ отраслямъ Морскаго искусства.
2. Свѣденія по части военнаго морскаго дѣла, о состояніи флотовъ и портовъ.
3. О морскихъ экспедиціяхъ, какъ россійскихъ, такъ и иностранныхъ, замѣчательныхъ въ историческомъ, военномъ и ученомъ отношеніяхъ.
4. Замѣчательныя событія прежнихъ и новѣйшихъ временъ во всехъ флотахъ; историческія статьи, біографіи, некрологи.
5. Собственно литературныя статьи, преимущественно морскаго содержанія.
6. Библіографія: краткій обзоръ замѣчательнѣйшихъ сочиненій по морской части.

## III. Смѣсь и Разныя известія.

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

Въ наступающемъ 1854 году Морской Сборникъ будетъ выходить 15 числа **каждаго** мѣсяца.