

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ
ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



№ 11.

Содержаніе:

	стр.		стр.
О перемѣнѣ станковъ . . .	371	Негропромышленный бригъ	
Сраженіе между фрегатами		Поэмія В. III.	393
Сюрвелиантъ и Квебекъ II.		Еще немного тендерской	
Г-ль.	375	практики Лейт. Р. Кор.	413
Еще о чугунныхъ юферсахъ		Некрологи	418
Контръ-Адмирала Фоль		Смѣсь.	433
Шанца	384	Разныя извѣстія.	452

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННАЯ ПРОГРАММА ЖУРНАЛА

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ.

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

Выходитъ 15 числа cadaго мѣсяца.

ОБЪ ИЗДАНИИ ЖУРНАЛА
МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

въ 1852 году.

Журналъ этотъ, издаваемый отъ Морскаго Ученаго Комитета съ 1848 года, будетъ выходить и въ наступающемъ 1852 году, по слѣдующей, Высочайше утвержденной, программѣ:

1. Краткое обзорѣніе замѣчательнѣйшихъ изобрѣтеній и опытовъ, по вѣсѣмъ отраслямъ морскаго искусства.
2. Извѣстія по части военнаго морскаго дѣла; о современномъ состояніи флотовъ и портовъ иностранныхъ; о плаваніи судовъ и эскадръ.
3. Извѣстія о морскихъ экспедиціяхъ, замѣчательныхъ въ военномъ или ученомъ отношеніи.
4. Событія прежнихъ временъ во всѣхъ флотахъ; краткія историческія статьи, біографіи, некрологи.
5. Извѣстія о необыкновенныхъ происшествіяхъ на морѣ, крушеніяхъ и т. п.
6. Литературныя статьи, имѣющія предметомъ морское дѣло, разказы, анекдоты и проч.
7. Библіографія. Краткій обзоръ замѣчательнѣйшихъ сочиненій по морской части. По надобности прилагаются къ статьямъ журнала карты, чертежи и рисунки.

Морской Сборникъ выходитъ 15 числа каждаго мѣсяца, книжками въ пять листовъ каждая, составляющими въ годъ два тома.

Подписная годовая цѣна на Морской Сборникъ въ 1852 году, безъ пересылки три рубля серебромъ, а съ доставкою на домъ или пересылкою по почтѣ четыре руб. сер.

Подписка принимается: *для живущихъ въ С. Петербургѣ* — у книгопродавца Ратькова (на Невскомъ Проспектѣ, въ домѣ Голландской церкви); *для шогородныхъ* — въ С. Петербургской Газетной Экспедиціи. Сверхъ того, для Гв. служащихъ во флотѣ и вообще для всѣхъ живущихъ въ военныхъ портахъ, подписка открыта во всѣхъ портовыхъ Инструментальныхъ Камерахъ.

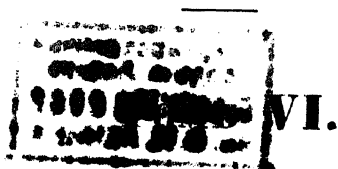
Для присутственныхъ мѣстъ, и для морскихъ чиновъ, *находящихся въ С. Петербургѣ*, подписка будетъ приниматься и въ Морскомъ Ученомъ Комитетѣ (что въ Главномъ Адмиралтействѣ), но *безъ доставки*.

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ. — С. Петербургъ, 2-го Ноября 1851 года.
Предѣдатель Адмиралъ *Рикордъ*.

МОРСКОЙ
СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



№ 11.

НОЯБРЬ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

1851.

ОГЛАВЛЕНІЕ

ШЕСТАГО ТОМА.

=

	Стр.
О перемѣнѣ станковъ (съ чертежемъ).	371.
Сраженіе между фрегатами Сюрвелянъ и Квебекъ. <i>II.</i>	
<i>Г—на.</i>	375.
Еще о чугунныхъ юзерсахъ. Контръ-адмирала <i>Фонъ-</i>	
<i>Шанца</i>	384.
Негропромышленный бригъ Нозмія. <i>B. III.</i>	393.
Еще немного тендерской практики. Лейтенанта <i>Рим-</i>	
<i>скаго-Корсакова</i>	413.
Адмиралъ Иванъ Савичъ Сульменевъ.	418.
Контръ-адмиралъ Павелъ Егоровичъ Чистяковъ. . . .	424.
Генераль-маіоръ Павелъ Федоровичъ Пилкинъ	428.
Капитанъ 1-го ранга Федоръ Николаевичъ Бодиско . .	431.

СМѢСЬ

Объ установкѣ и повѣркѣ усовершенствованнаго протрак- тора (<i>М. Маганари</i>).—О новомъ морскомъ уставѣ во Франціи.—Смѣлый вызовъ американскаго строите- ля.—Новое противуцынготное и противулихорадочное средство.—Подводный электрическій телеграфъ.— Объ экспедиціяхъ за Франклиномъ.—Фрегатъ Меандръ въ Магеллановомъ проливѣ.—Необыкновенное бѣдствіе съ пароходомъ Демерара.—Еще новые сигналы. 433—452.	
Разныя извѣстія	452—455.

=

О ПЕРЕМѢНѢ СТАНКОВЪ.

При настоящемъ устройствѣ пушечныхъ станковъ, трудно предположить, чтобы можно было мѣнять поврежденныя части станка отдѣльно, особенно во время сраженія;*—болты, гайки и планки, скрѣпляющія различныя его части, согнутыя или сломанныя ядромъ, не позволяютъ это исполнить. Вообще, чѣмъ прочнѣе станокъ скрѣпленъ, тѣмъ менѣе возможенъ случай, чтобъ ядро, повредившее одну его часть, оставило бы въ цѣлости соприкосновенныя съ нею части. По этому необходимо имѣть средство мѣнять въ короткое время весь станокъ. Въ книгѣ «Артиллерійское ученье,» изданной въ 1847 году, описанъ (стр. 51) способъ мѣнять поврежденный станокъ подъ орудіемъ, поднятымъ для сего посредствомъ дульнаго найтова, употребляемаго при крѣпленіи орудій, и подъемнаго шкентеля, навѣшеннаго на болтъ, пробитый въ бимсъ, и подведеннаго подъ винградъ орудія. Этотъ способъ, доставляя возможность мѣнять станокъ одною прислугою, въ весьма непродолжительное время, имѣетъ однако тотъ недостатокъ, что или нужно пробивать

* Хотя съ этою цѣлью въ нѣкоторыхъ прежнихъ станкахъ связные болты и были пропущены мимо осей, но убѣдившись, что этимъ только уменьшалась крѣпость станка,—въ новѣйшихъ станкахъ эти болты опять пропущены сквозь оси.

по болту въ бимсъ надъ каждымъ орудіемъ, или, пробивъ ихъ рѣже, подводить или подтаскивать орудіе на поврежденномъ станкѣ подъ бимсъ, имѣющій это приспособленіе для перемѣны. Слѣдующій способъ, предлагаемый г-мъ лейтенантомъ Поповымъ, отстраняя сіе неудобство, не имѣетъ еще другаго недостатка перваго способа, состоящаго въ томъ, что вѣсь поднятаго орудія, будучи переданъ на верхнюю палубу, дѣйствуетъ на одиѣ и тотъ же бимсъ, вмѣстѣ съ двумя ближайшими орудіями той палубы. Заимствуемъ описаніе этого новаго способа перемѣны станковъ изъ записки г-на Попова, поданной имъ господину начальнику штаба черноморскаго флота и портовъ.

«Уперевъ дуло орудія въ верхній косякъ порта, и принятовивъ его къ обухамъ верхняго косяка, ставятъ на палубу, противъ казенной части, два, нарочно для сего сдѣланные бруса или раскосины, подобные *Самсоновымъ столбамъ*^{*}, но гораздо меньшихъ размѣровъ. Нижніе концы раскосинъ, установленные по обѣ стороны винграда, стягиваются боковыми таями, чтобы не расходились, причемъ тали закладываются въ обухи, вбитые въ эти концы. Въ верхнихъ концахъ раскосинъ, укрѣпленныхъ бугелями, подобно нижнимъ, и упертыхъ одинъ въ другой надъ самымъ винградомъ, имѣется по шпигату; въ одинъ изъ коихъ продѣвается коренной конецъ подъемнаго шкентеля, который потомъ тутъ и крѣпится, самъ подъ себя; а въ другой пропускается свитень блока, надѣтаго на шкентель. Закинувъ послѣ этого середину шкентеля подъ винградъ орудія, и дѣйствуя задними таями на конецъ шкентеля, выходящій изъ блока, орудіе отдѣлится отъ станка.

* Такъ называютъ въ черноморскомъ флотѣ переносные толстые брусья, имѣющіе на срединѣ своей длины обухъ для закладыванія канфасъ-блоковъ. Такіе брусья употребляются подъ ютомъ, при тягѣ ката или фиша, и въ другихъ подобныхъ случаяхъ.

«Чтобы отъ дѣйствія заднихъ талей на шкентель, верхній конецъ раскосины не могъ податься къ серединѣ корабля, я первоначально закладывалъ другія боковыя тали, выложенныя тоже изъ станка, въ стропку надѣтую на блокъ шкентеля, которыя вытягивалъ и крѣпилъ, гдѣ удобнѣе. Но въ бытность старшимъ офицеромъ на 120-ти пуш. кораблѣ *Три Святителя*, гдѣ мнѣ представился случай снять со станковъ на палубу всю артиллерию корабля и, по исправленіи станковъ, опять положить на нихъ орудія, я убѣдился, что при небольшой снаровке въ выборѣ обуховъ для закладыванія талей отъ шкентелей, нѣтъ никакой надобности въ укрѣпленіи верхнихъ концовъ стоекъ боковыми талями; потому, что если тали, дѣйствуя на шкентель, будутъ хотя нѣсколько упирать стойку на бимсъ или на соответствующую ей другую стойку, то стойки движенія не получаютъ.

«Отсюда видно, что помощію предлагаемыхъ раскосинъ, орудіе можетъ быть поднимаемо съ того самаго мѣста, на которомъ непріятельскіе выстрѣлы разрушатъ станокъ; поэтому перемѣна станка много ускорится, ибо не нужно будетъ подвигать орудіе съ поврежденнымъ станкомъ къ мѣсту перемѣны. Такимъ образомъ, предлагаемый способъ отстраняетъ необходимость сверлить въ бимсахъ дырѣя, оставляетъ тяжесть орудія въ продолженіе перемѣны станка на той же самой палубѣ, на которой стоитъ орудіе, и даетъ возможность мѣнять станокъ на томъ самомъ мѣстѣ, на которомъ случилось поврежденіе.

«Въ случаѣ совершеннаго разрушенія станка, орудіе можетъ быть симъ способомъ поднято съ палубы и положено на новый станокъ. Для этого необходимо имѣть въ каждой батарее по другому комплекту раскосинъ, которыя ставятъ надъ дульною частию орудія, какъ видно изъ приложеннаго рисунка. Коренные концы шкентелей крѣнятся въ шпигаты для того, чтобы можно было давать шкентелямъ длину, требуемую положеніемъ орудія на подбитомъ станкѣ. Поднимая орудіе на четырехъ стойкахъ, долж-

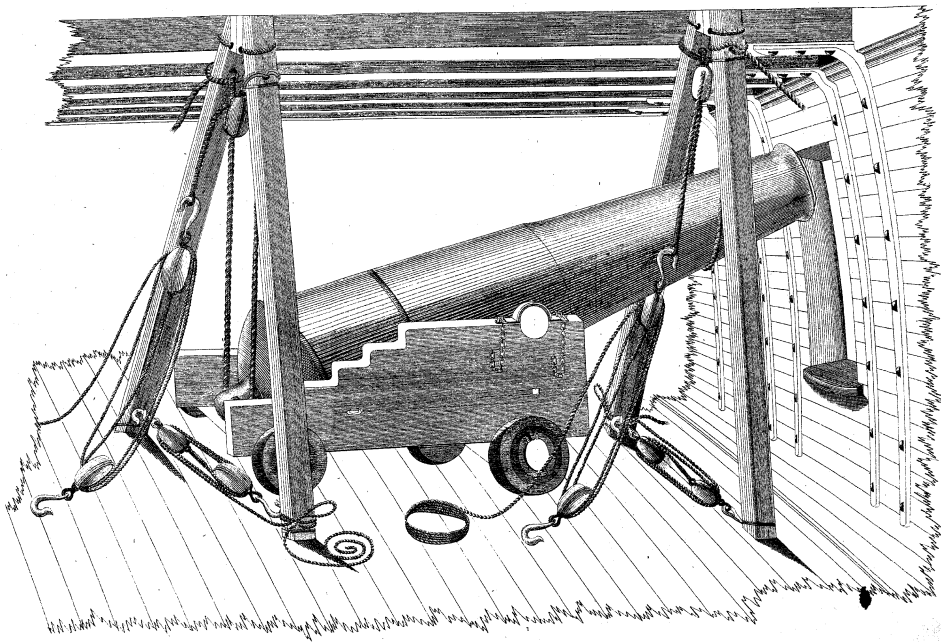
но, вынуть клинь и скамейку, опустить казенную часть и, стянув шкентель под дуломъ, закрѣпить тали; наконецъ дѣйствовать на тали шкентеля подъ винградомъ полною прислугою. Надлежащее смазываніе при этомъ шкентелей и орудія, подъ дуломъ и винградомъ, саломъ, облегчить подъемъ и предохранить шкентели отъ преждевременной порчи.

«Храненіе раскосинъ въ своихъ декахъ, около мачтъ, въ стоячемъ положеніи, не загромаждая палубу, весьма удобно для скорого ихъ употребленія.»

Изъ циркуляра штаба главнаго управленія черноморскаго флота и портовъ, отъ 24 января настоящаго года, видно, что вышеописанный способъ перемѣны станковъ г-на лейтенанта Попова введенъ во всеобщее употребленіе въ черноморскомъ флотѣ. Къ этому циркуляру (№ 883) приложена слѣдующая подробная вѣдомость, показывающая количество матеріаловъ, необходимыхъ для устройства описанныхъ раскосинъ на корабляхъ и фрегатахъ.

ЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ.	Гонь-декъ.		Мидель-декъ 100 пуш. и оперъ-декъ 84 пуш. корабля.		Оперъ-декъ 100 пуш. корабля на гонь-декъ фрегата.		ПРИМЪЧАНІА.				
	Количество.	Размѣръ.		Количество.	Размѣръ.			Количество.	Размѣръ.		
		Длина.	Толщина.		Длина.	Толщина.			Длина.	Толщина.	
Стоекъ дубовыхъ 4-хъ гранныхъ съ шпигатами въ верхнемъ концѣ	4	Ф. 8 $\frac{1}{2}$	д. 5 $\frac{1}{2}$	4	Ф. 8	д. 5 $\frac{1}{2}$	4	Ф. 7 $\frac{1}{2}$	д. 5	Верхній конецъ противу шпигата на $\frac{1}{2}$ дюйма шире; длина стоекъ зависитъ отъ высоты шпигату; уклонъ стоекъ долженъ дозволять задній части станина помѣщаться между ими; здѣсь принять самый большой размѣръ ихъ.	
Бугелей на концы стоекъ	8	..	шир. 1	8	..	шир. 1	8	..	шир. 1		
Обуховъ въ нижніе концы стоекъ	4	..	$\frac{3}{4}$	4	..	$\frac{3}{4}$	4	..	$\frac{3}{4}$		
Прокладокъ основныхъ между верхними концами стоекъ, овѣ же и на бимсы, гдѣ приняты коечныя планки.	4	10	шир. 5 $\frac{1}{2}$	4	10	шир. 5 $\frac{1}{2}$	4	10	шир. 5		Если мѣсто, на которомъ лежитъ орудіе, не позволяетъ поставить стойки къ бимсамъ, то прокладки между ними дадутъ болѣе свободы блокамъ.
Парусины клетевой для обивки верхнихъ концовъ стоекъ	арш. 1	арш. 1	арш. 1		Для предохраненія краски на бимсахъ.
Гвоздей пошповыхъ для обивки парусины	80	80	80		Въ томъ числѣ и для прабивки плетенокъ къ прокладкамъ, которыми овѣ надѣваются на верхніе концы стоекъ.
Шкентелей для подъема орудій, тросовыхъ 3-хъ прядныхъ	2	8	6 $\frac{1}{2}$	2	8	5 $\frac{1}{2}$	2	8	5		Коренной конецъ шкентеля, обхваченный свитчемъ, оставить достаточно версы, для короткихъ плетенокъ къ прокладкамъ.
Коушей желѣзныхъ къ шкентелямъ	2	..	..	2	..	..	2	..	..
Блоковъ одно-шквивныхъ двуклиныхъ толстоходныхъ съ мѣдными шквивами	2	11	..	2	10	..	2	9	..		Дву-клиные блоки приняты для уменьшенія діаметра шпигатовъ въ стойкахъ.
Строповъ къ блокамъ	2	8	3 $\frac{1}{2}$	2	8	2 $\frac{3}{4}$	2	7 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$		
Бензелей къ стропамъ	2	7	9	2	7	9	2	6 $\frac{1}{2}$	9		
Для оклетневанія строповъ и шкентелей подъ коушами, юзеною смоленого	мотк. 2	..	..	мотк. 2	..	..	мотк. 1 $\frac{1}{2}$	..	..

Черетъна станка.



СРАЖЕНИЕ МЕЖДУ ФРЕГАТАМИ СЮРВЕЛАНТЪ И КВЕБЕКЪ.

(Изъ Histoire Maritime de France, par Léon Guérin.)

Одно изъ самыхъ блистательныхъ дѣлъ на моряхъ Европы, въ теченіе 1779 года, было безспорно сраженіе между фрегатами *Сюрвелиантъ* и *Квебекъ*. Кто не слышалъ объ этомъ знаменитомъ сраженіи? Кто изъ старыхъ моряковъ Англіи или Франціи не рассказывалъ съ энтузіазмомъ объ этомъ сраженіи своимъ дѣтямъ? Обѣ націи могутъ равно гордиться этою встрѣчею. Подъ конецъ, побѣда осталась на сторонѣ Франціи, но слава, колеблющаяся и послѣ сраженія, равно коснулась своею пальмовою вѣтвію, окрашенною драгоцѣнною кровію, какъ чела павшаго, такъ и чела умирающаго.

4-го октября 1779 года, фрегатъ *Сюрвелиантъ*, подъ командою капитана Дю Куедика де Кергуаля (*Du Couëdic de Ker-goualer*) и куттеръ *Л'Экспедиціонъ*, подъ начальствомъ виконта Рокфейля, были посланы наблюдать за дивизіею англійскаго флота, изъ шести линейныхъ кораблей, долженствовавшую выйти изъ Портсмута. Британское правительство, узнавъ о скоромъ выходѣ въ море шести французскихъ кораблей, послало въ тотъ же день для наблюденія за ними, фрегатъ *Квебекъ*, подъ командою храбраго и искуснаго капитана Фермера, и куттеръ Ремблеръ, капитанъ Джорджъ.

6-го октября, оба фрегата крейсеровали около середины Ла-Манша, когда съ развѣтомъ усмотрѣли другъ друга. Силы ихъ были совершенно равны, какъ по числу орудій, такъ и по числу команды, выборной съ обѣихъ сторонъ. Вѣтръ былъ остъ, море прекрасно, и тихія волны казалось подымались медленно,

какъ бы для того, чтобы быть безчисленными стидѣтельницами кровавой драмы. Фрегаты маневрировали, наблюдая другъ друга, и узнавъ по сигналамъ, что принадлежать къ враждебнымъ націямъ, подняли свои флаги, укрѣпивъ ихъ пушечнымъ выстрѣломъ. Стараясь сблизиться, они несли однакожь мало парусовъ, чтобы лучше изготавиться къ бою. Дю Кuedикъ, разставилъ людей по ордонансу, предложилъ священнику сказать экипажу, коротенькую рѣчь, заключившуюся слѣдующими словами: «Господь награждаетъ храбрыхъ воиновъ, вѣрно служащихъ королю и отечеству, и отвергаетъ малодушныхъ.» Въ 11 часовъ, приблизившись къ непріятелю на пушечный выстрѣлъ, *Сюрвелиантъ* открылъ огонь. *Квебекъ* не отвѣчалъ, пока не подошелъ на полу-пушечный выстрѣлъ. Дю Кuedикъ, еще приблизился къ непріятелю, и вскорѣ стали сражаться картечью и ружейнымъ огнемъ. Сраженіе длилось около часа, когда Дю Кuedикъ замѣтилъ, что Фермеръ старается пропустить его впередъ, и полагая что намѣреніе англійскаго капитана, дать залпъ съ цѣлаго борта въ корму *Сюрвелианта*,—ловкимъ и быстрымъ движеніемъ избѣжалъ опасности, и въ тотъ моментъ, когда *Квебекъ*, находясь позади противника, далъ залпъ, *Сюрвелиантъ* уже успѣлъ повернуться къ нему бортомъ и отвѣчалъ залпомъ же на огонь противника. Несмотря на все стараніе, Фермеръ не могъ взять ни малѣйшаго перевѣса надъ Дю Кuedикомъ, пользовавшимся своимъ выгоднымъ положеніемъ, чтобы предупреждать всѣ попытки врага и отражать его нападенія. Прошло четыре часа отъ начала сраженія: на обѣихъ фрегатахъ ядра, картечи и ружейный огонь, производили страшное опустошеніе, и несмотря на то, огонь съ обѣихъ сторонъ не замедлялся ни на минуту. Фрегаты сражались бортъ о бортъ, на пистолетный выстрѣлъ. Были минуты, когда канониры, посылая въ дуло зарядъ, касались своими прибойниками, прибойниковъ непріятеля. Дю Кuedикъ получилъ двѣ раны въ голову,

бывшія предвѣстницами третьей, болѣе опасной. Онъ не заботится о перевязкѣ, и съ лицомъ, покрытомъ кровью, почернѣвшимъ отъ пороха, полный отваги отдаетъ приказанія, указываетъ, что каждый долженъ дѣлать. Во взорѣ его, блестящемъ даже среди дыма и огня, храбрые матросы читаютъ желаніе своего командира: побѣдить или умереть. Слѣдуя его примѣру, каждый ревностно ему содѣйствуетъ, и многіе, подобно ему, платятъ кровавый долгъ битвѣ.

Мичману Лабентинѣ отняли руку, онъ возвращается на шканцы, и оставляетъ сраженіе, потерявъ три пальца другой руки. Другой мичманъ, кавалеръ де Лостанжъ, сорокъ лѣтъ спустя описавшій страшныя картины этой битвы, остается на верху, несмотря на двѣ контузіи, и прибѣгаетъ къ помощи лекаря, потерявъ одинъ глазъ. Изъ трехъ младшихъ офицеровъ, Вотье тяжело раненъ осколкомъ дерева, въ грудь и въ правую руку; Пенкиеръ смертельно раненъ на бакѣ, но и умирая старается еще выполнить приказанія своего капитана. Если пострадали офицеры и матросы, то и урядники пострадали не менѣе ихъ: очень не многіе остались безъ ранъ. *Квебекъ*, также какъ и *Сюрвелянта*, заваленъ ранеными и убитыми. Увлеченіе было одинаково съ обѣихъ сторонъ. Каждый, заблаговременно рѣшившись жертвовать жизнію для славы, не обращалъ вниманія на убитыхъ, не чувствовалъ собственныхъ ранъ. Крикъ радости раздался на англійскомъ фрегатѣ: ядро сорвало флагъ у *Сюрвелянта*; но второй штурманъ, Ле Манкъ, хватаетъ другой флагъ, идетъ на бизань ванты, и, стоя на нихъ, среди града пуль и картечей на него направленныхъ, держитъ въ воздухѣ флагъ Франціи. Онъ спускается внизъ, когда новый флагъ, взвился надъ кормою *Сюрвелянта*. Вскорѣ всѣ три мачты фрегата падаютъ разомъ. Къ счастію онѣ упали на сторону противную той, съ которой сражался фрегатъ и оставили орудія его свободными. Черезъ пять минутъ, *Квебекъ* въ

свою очередь лишается всѣхъ мачтъ; но при паденіи онѣ убиваютъ много людей, и загромождаютъ орудія.

Пользуясь минутой замѣшательства, произведеннаго на *Квебекъ* паденіемъ мачтъ, Дю Кюедикъ приказываетъ бросать къ непріятелю гранаты и готовится къ абордажу. Въ эту минуту, пуля попадаетъ ему въ животъ. Не теряя присутствія духа, онъ обращается къ тремъ своимъ племянникамъ, гардемаринамъ, храбро-сражающимся подлѣ него, и испуганнымъ его послѣднею раной. «Впередъ дѣти!» говоритъ онъ имъ весело, впередъ, на абордажъ! Вы должны показать примѣръ, и поддержать честь нашего имени!» Трое юношей, изъ коихъ двое носили имя своего дяди, а третій назывался Дювержье, бросаются чтобы вскочить на палубу непріятеля, по бушприту *Сюрвелянта*, запутавшемуся въ обломкахъ мачтъ англійскаго фрегата, но въ это время на *Квебекъ* показывается густой дымъ и вслѣдъ затѣмъ пламя. Огонь, переходя отъ одного орудія къ другому, быстро распространяется, и вскорѣ *Квебекъ* весь объятъ пламенемъ.

Тогда, новое чувство западаетъ въ сердце Дю Кюедика. Безстрашный воинъ, уступаетъ мѣсто челолюбивому христіанину, видящему братій своихъ даже въ непріятеляхъ. Уста, за минуту отдававшія приказаніе для абордажа, говорятъ теперь только о помощи. Эту помощь, Англичане громко призываютъ. На *Сюрвелянтъ* остается годная только одна маленькая шлюпка; за неимѣніемъ мачтъ, ее на рукахъ стараются спустить на воду; но она ударяется о пушку, проламывается и идетъ ко дну. Эта потеря, лишаетъ Дю Кюедика возможности, подать помощь людямъ побѣжденнаго фрегата, которые, изуродованные, израненные, задыхаясь отъ дыма, обращались къ нему, какъ къ послѣдней надеждѣ.

Между тѣмъ, Дю Кюедикъ могъ опасаться, чтобы огонь не пробрался и на его фрегатъ, гдѣ уже чувствовали жаръ отъ

пламени *Квебека*. Огонь захватилъ было уже нѣкоторыя части *Сюрвелянта*, и пушки *Квебека*, стрѣляя отъ дѣйствія жара, посылають Французамъ ядра и картечи. Благодаря присутствію духа и искусству командира, *Сюрвелянтъ* избѣгаетъ пожара. Нѣсколько Англичанъ, бросившіеся въ воду и взятые на *Сюрвелянтъ*, помогаютъ всѣми силами, отстранить отъ французскаго фрегата, печальную участь *Квебека*. Капитанъ Фермеръ, смертельно раненый двумя пулями и ушибленный при паденіи мачтъ, съ высокимъ хладнокровіемъ отдаеть еще приказанія, и самъ распоряжается, чтобы перевезти небольшими партіями экипажъ фрегата, на *Сюрвелянтъ*. Напрасно старшій лейтенантъ сэръ Робертъ, также тяжело раненый, уговариваетъ его оставить фрегатъ; Фермеръ, твердо рѣшившись оставить *Квебекъ* послѣднимъ или погибнуть вмѣстѣ съ нимъ, приказываетъ первой партіи отваливать. Къ довершенію несчастія, шлюпка, нагруженная людьми, которымъ не могли помѣшать въ нее бросаться, пошла ко дну почти въ ту же минуту, и всѣ находившіеся на ней погибли. Невозможно описать картины, которую представлялъ тогда несчастный фрегатъ. Нѣкоторые изъ матросовъ, желая избѣгнуть участи сгорѣть живыми, бросались на снасти, висѣвшія снаружи фрегата, и наконецъ, утомленные, чувствуя приближеніе пламени, выходившаго изъ портовъ, бросались въ воду и погибали въ волнахъ. У нѣкоторыхъ, однакожь, достало силъ добраться до обломковъ, плававшихъ между обоими фрегатами; этимъ несчастнымъ бросили концы, и успѣвшихъ за нихъ схватиться, вытащили на французскій фрегатъ. Такимъ образомъ были спасены сорокъ три человекъ.

Вскорѣ *Квебекъ* взлетѣлъ на воздухъ, и исчезъ, бросая горящія обломки, изъ которыхъ многіе упали на *Сюрвелянтъ*. Капитанъ Фермеръ до конца исполнилъ свой долгъ, и остатки его команды потеряли его изъ виду среди пламени, прежде еще, чѣмъ волны поглотили фрегатъ.

Сюрвелиантъ, вполонину избавившись отъ пожара, былъ однакожъ въ новой, не меньшей опасности: онъ погружался пылая, и уже принуждены были вынести на верхъ раненыхъ, опасаясь, чтобы они не утонули. Но Дю Куедикъ, умѣлъ вдохнуть мужество и рѣшимость въ подчиненныхъ своихъ, и фрегатъ былъ спасенъ. При этомъ случаѣ, Англичане, находившіеся на *Сюрвелиантъ*, обратили на себя вниманіе дѣятельностью и совершеннымъ повиновеніемъ къ приказаніямъ Дю Куедика. Дю Куедикъ, еще покрытый собственною кровью, отъ души сожалѣлъ объ участи храбраго Фермера, человѣка созданнаго для славы и заслужившаго полное уваженіе, потомъ обратившись къ Англичанамъ сказалъ, что они славно исполнили свою обязанность, и такъ-какъ фрегатъ ихъ погибъ не спустивши флага, то и ихъ будутъ считать не военноплѣнными, а братьями, спасенными отъ смерти. Взоры всѣхъ блистали слезами. На фрегатѣ не было враговъ, одинъ народъ находился на *Сюрвелиантъ*; Англичане и Французы пожимали другъ другу руки, обнимались, бросая взоры на Дю Куедика, и Французы, слѣдуя примѣру своего капитана, дѣлились одеждой съ матросами *Квебека*.

Наконецъ, уступая общимъ просьбамъ, Дю Куедикъ поручилъ фрегатъ лейтенанту Дюфрено, единственному изъ офицеровъ, который былъ въ силахъ вести фрегатъ, и опять напомнилъ ему о раненыхъ и объ Англичанахъ. Потомъ Дю Куедикъ спустился на палубу, и его отнесли въ каюту; всѣ молились о его выздоровленіи. *Сюрвелиантъ* взялъ курсъ къ острову Уессану, находившемуся въ 15 миляхъ. Только передъ наступленіемъ ночи, экипажъ, не ѣвшій ничего съ 8 часовъ утра, могъ подумать о пищѣ и покоѣ. Потребность въ обоихъ была такъ велика, что рулевыхъ смѣняли безпрестанно, въ противномъ случаѣ они засыпали у штурвала. Французы и Англичане поочереды управляли рулемъ. Въ одиннадцать часовъ вечера,

соединились съ куттеромъ *Л'Экспедиціонъ*. Куттеръ также славно дрался съ куттеромъ *Ремблеръ*, до той минуты, когда виконтъ де Рокфейль, увидя пожаръ *Квебека*, не успѣшилъ вмѣстѣ съ *Ремблеромъ* на помощь погибавшимъ. Ему удалось спасти восемь человѣкъ, найденныхъ имъ на обгорѣвшихъ обломкахъ *Квебека*. Въ числѣ спасенныхъ находился и лейтенантъ сэръ Робертъ. Надо признаться, что набожныя и человѣколюбивыя чувства, одушевлявшія моряковъ этой эпохи, были только отблескомъ тѣхъ чувствъ, которыми было полно сердце Людовика XVI, и тотъ всегда правился Королю, кто поступалъ великодушно.

Л'Экспедиціонъ, взявъ *Сюрвелиантъ* на буксиръ, и при благопріятной погодѣ оба судна продолжали путь къ острову Уессану. Еще молитва за погибшихъ, и за избавленіе отъ столькихъ опасностей возносилась къ Небу, когда открылся берегъ. Это было въ 11 часовъ утра. Крикъ часоваго о близости берега, возбудилъ всеобщій восторгъ, и слезы печали, на минуту замѣнились слезами радости. Однакожъ, Уессанъ былъ еще въ пяти миляхъ, и малѣйшее неблагопріятное обстоятельство, могло поставить фрегатъ на край гибели. Его окружали рыбацьи лодки. Но подобно раненому, несомому съ поля битвы, благородный фрегатъ могъ опасаться самаго легкаго столкновенія, и лодкамъ не позволили пристать. Между тѣмъ, рыбаки, узнавши о нѣкоторыхъ подробностяхъ сраженія, предложили экипажу фрегата всю свою рыбу, какъ легкую дань его мужеству. Дю Квудикъ желая показать, что вполне цѣнить ихъ чувства, позволилъ принять небольшую часть рыбы, и предложилъ рыбакамъ буксировать фрегатъ; почти совершенно застилевшій. Рыбаки съ радостью приняли это предложеніе, и десять лучшихъ изъ ихъ лодокъ, выстроившись въ линію впереди *Сюрвелианта*, дали фрегату такой ходъ, что къ захожденію солнца онъ бросилъ якорь на Камаретскомъ рей-

дѣ. Между тѣмъ, береговой телеграфъ уже далъ знать, что въ морѣ видѣнъ французскій фрегатъ безъ мачтъ, направляющійся къ Бресту, и графъ Дюшафо, морской начальникъ въ Камаретѣ, отправилъ на встрѣчу къ *Сюрвелянту* корветъ, матросовъ, рабочихъ, и все необходимое для раненыхъ. Въ то же время, командующій французско-испанскимъ флотомъ, отрядилъ для буксира гребныя суда. Эта помощь прибыла къ фрегату ночью. На другой день, 8-го октября, съ разсвѣтомъ, французскіе и испанскіе матросы просили, какъ милости, чтобы имъ позволили работать вмѣсто храбрыхъ матросовъ фрегата. Шлюпки построились въ два ряда, за каждой французской—испанская, и подали фрегату буксиры; *Сюрвелянтъ* поднялъ якорь и шлюпки начали грестъ, при громкихъ кликахъ: «Да здравствуетъ Король!.. Въ то время, эти клики, выражали еще во Франціи радость и торжество, и имъ вторили голоса толпы, собравшейся у входа въ Брестъ. Такимъ образомъ, *Сюрвелянтъ* предшествуемый почти сотнею шлюпокъ, составлявшихъ впереди его двойную линію, вошелъ на Брестскій рейдъ, гдѣ встрѣтили его 70 линейныхъ кораблей, большое число фрегативъ, корветовъ и транспортныхъ судовъ. Экипажъ каждаго судна, мимо котораго проходилъ фрегатъ, бросался на ванты, мачты, реи, и привѣтствовалъ его кликами «Да здравствуетъ Король!» Блестящее солнце, придавало еще болѣе прелести этой картинѣ, которая, по словамъ де-Лостанжа, одинаково радовала и взоры и сердце. Встрѣча на рейдѣ была только прелюдіей торжества, ожидавшаго героевъ въ гавани и въ самомъ Брестѣ.

Многія изъ вышихъ особъ, въ особенности дамы, получили позволеніе посѣтить фрегатъ. Тамъ не успѣли еще справиться, не смыли еще слѣдовъ крови, не убрали изувѣченныхъ членовъ благородныхъ жертвъ. Шканцы были похожи на поле сраженія, послѣ жаркой схватки. Княгиня Д'Энень, герцогиня

де Лозень и другія дамы, послѣ перваго движенія ужаса и нерѣшительности, возбужденныхъ этимъ зрѣлищемъ, ободрились отъ выраженія славы, начертапной на лицахъ моряковъ, и продолжали осматривать фрегатъ, поздравляя каждаго и утѣшая раненыхъ. Одна изъ дамъ, спросила, правдали, что во время сраженія, Англичане приколотили свой флагъ къ мачтѣ? «Сударыня,» гордо отвѣчала одинъ изъ французскихъ матросовъ, — «нашъ флагъ приковывала честь въ сердцѣ нашего капитана —» Наконецъ, вынесли самаго Дю-Кuedика, чтобы спустить его на катеръ. Взоры всѣхъ обратились на героя. Сперва воцарилась мертвая тишина, но когда Дю-Кuedикъ оставилъ свой фрегатъ, весь экипажъ его, даже раненые съ кубрика, желая выразить благодарность за славу, которую онъ имъ стяжалъ, привѣтствовали его востороженными криками, повторяемыми безчисленною толпою, унизывавшею набережную и баттареи. Дю-Кuedикъ, сопровождаемый всѣми начальствующими лицами, былъ перенесенъ на свою квартиру морскими бомбардирами, сдѣлавшими для него носилки, украшенныя эмблемами и трофеями. Каждый изъ раненыхъ фрегата, имѣлъ въ этотъ день свою долю торжества. Ихъ перевозили на берегъ, помѣщая въ каждой шлюпкѣ одного офицера или одного матроса; а въ доказательство, что чувства, одушевлявшія Дю-Кuedика, равно раздѣлялись городомъ и флотомъ, не спрашивали къ какой націи принадлежитъ раненый; Англичанинъ онъ, или Французъ: уваженіе и сочувствіе раздѣлялись безъ различія націй. Гостепріимство, которое нашли въ Брестѣ матросы *Кебека*, доказало имъ, что слово Дю-Кuedика сдержано вполнѣ, и что съ ними дѣйствительно обходятся не какъ съ плѣнными, а какъ съ друзьями, съ братьями, спасенными отъ гибели. По повѣленію Людовика XVI, имъ были выданы деньги и всѣ нужныя пособія, и ихъ отвезли въ отечество, безъ размѣна, на нейтральномъ суднѣ, нарочно нанятомъ для этой цѣли.

Людовикъ XVI вполне оцѣнилъ, сколько битва эта была славна для Франціи. Пока въ Брестѣ совѣщались о томъ, чтобы торжественно благодарить Дю-Кuedика, Король прислалъ къ нему поздравительное письмо, полное выраженіями безпокойства и заботливости о его здоровьи. Возведенный въ чинъ капитана корабля, Дю-Кuedикъ просилъ и получилъ позволеніе принять снова начальство надъ своимъ славнымъ фрегатомъ. Но Франціи, имѣвшей уже въ немъ героя, и которой въ будущемъ онъ обѣщалъ человѣка великаго, не суждено было его сохранить. Онъ скончался сорока лѣтъ, черезъ три мѣсяца послѣ полученныхъ имъ ранъ, сохранивъ до послѣдней минуты свѣтлый умъ, и сердце полное сочувствіемъ къ несчастію ближняго. Прощаясь съ семействомъ, онъ говорилъ дѣтямъ своимъ о славѣ Франціи, которую цѣнилъ выше всего, для которой самъ пожертвовалъ жизнію. Жена и дѣти его не были забыты. Послѣдніе объявлены дѣтьми государства. Людовикъ XVI воздвигъ ему въ Брестѣ памятникъ, на которомъ начертаны слѣдующія слова: «Юные питомцы флота, поучайтесь примѣромъ храбраго Дю-Кuedика».

III. Г-ль.

ЕЩЕ О ЧУГУННЫХЪ ЮФЕРСАХЪ.

Въ прибавленіи моемъ къ статьѣ о чугунныхъ юферсахъ, помѣщенной въ 6-мъ № М. Сб. за нынѣшній годъ, я между прочимъ сказалъ, «что имѣю намѣреніе, въ теченіе лѣта, представить въ комитетъ съ финляндскаго корабля *Suomi* одинъ чугунный юферсъ съ цѣльнымъ его талрепомъ, продѣтымъ на

«мѣсто (т. е. въ юферсѣ) весною 1849, и выдернутымъ весною 1850 года.» Но тутъ вкрались двѣ опечатки: первая, что талрепъ не цѣпной, а обыкновенный, а вторая, что онъ выдернуть изъ юферса весною настоящаго 1851, а не 1850 года.

Теперь, согласно съ вышеприведеннымъ обѣщаніемъ, имѣю честь представить два окованные чугунные юферса, для нижнихъ вантъ 84 пушечнаго корабля, болѣе удобной конструкціи, чѣмъ юферсы, употребленные въ гротъ-русленяхъ корабля *Полтава*. Удобства сіи состоятъ: 1-ое въ образованіи самыхъ юферсовъ, въ которыхъ, по ихъ толщинѣ, талрепъ ходитъ удобнѣе или съ меньшимъ переломомъ, и, 2-ое въ болѣе сжатомъ направленіи оковки, отъ чего не требуется стропки, для удерживанія талреповъ въ кипахъ, при большой боковой качкѣ. Сверхъ того, имѣю удовольствіе присовокупить, что корабль *Suomi*, въ маѣ сего года, возвратился изъ похода, упомянутаго мною, съ тѣми самыми талрепами, и съ тѣми самыми юферсами въ русленяхъ и въ нижнихъ вантахъ, съ которыми, весною 1849 года былъ вооруженъ, и что въ іюлѣ настоящаго года, корабль *Suomi* отправился на три года, опять съ этими же юферсами въ Тихій океанъ, для китоваго промысла, подъ команду шкипера Госагена. По пріѣздѣ моемъ въ С-тѣ-Петербургъ, кусокъ талрепа, взятый мною съ сего корабля, имѣетъ быть представленъ въ комитетъ, также согласно моего обѣщанія. Талрепа этого корабля были мною освидѣтельствованы и найдены въ самомъ исправномъ состояніи, не смотря на то, что *Suomi*, въ декабрѣ и февралѣ, имѣлъ въ Нѣмецкомъ морѣ весьма бурное плаваніе, бывъ притомъ весьма тяжело нагруженъ, изъ чего можно заключить съ достаточнымъ вѣроятіемъ, что вопреки мнѣнія капитана Кузнецова, такіе юферсы выгодны даже въ холодное время года.

Чувствительно благодаренъ Ученому Комитету, который бралъ

на себя трудъ издавать въ свѣтъ мои записки; я льшу себя надеждою, что комитетъ и нынѣ согласится со мною: что всякому изобрѣтателю всегда слѣдуетъ, по возможности и съ благоразуміемъ, защищать до нельзя свое изобрѣтеніе, и, что молчаніе на сдѣланныя опроверженія, означало бы пренебреженіе мнѣнія другихъ, или сознаніе ложности своихъ предположеній; а потому, да позволено мнѣ будетъ сказать еще немного о чугунныхъ юферсахъ, въ полной надеждѣ, что послѣ этихъ послѣднихъ доказательствъ, больше о преимуществѣ ихъ писать будетъ нечего.

Сожалѣю, что командиръ корабля *Полтава*, въ мнѣніи своемъ о чугунныхъ юферсахъ, въ 6-мъ № М. Сб. за сей годъ, не счелъ нужнымъ упомянуть объ одномъ довольно важномъ обстоятельстве, о которомъ однакоже я извѣстился въ сентябрѣ 1850 года, именно: что при вооруженіи корабля *Полтава* въ Ревелѣ, весною 1850, перемѣнены были, по необходимости, въ форъ-русленяхъ, на коихъ имѣлись только деревянные юферсы—*въ талрепы продѣтые лѣтомъ 1849*; но что всѣ талрепы, безъ исключенія, во всѣхъ мѣстахъ, гдѣ находились чугунные юферсы, т. е. на бушпритѣ, на всѣхъ трехъ марсахъ, и съ обѣихъ сторонъ въ гротъ-русленяхъ, продѣтые также весною или лѣтомъ 1849, *находились въ сентябрѣ 1850* въ совершенно исправномъ состояніи. О неисправности выдернутыхъ фоковыхъ талреповъ, изъ деревянныхъ юферсовъ, болѣе ничего не могу сказать, ибо ихъ самъ не видалъ; но объ исправности талреповъ *во всѣхъ упомянутыхъ чугунныхъ юферсахъ* на семъ кораблѣ, какъ и объ исправномъ состояніи *самыхъ всѣхъ сихъ юферсовъ*, я имѣлъ удовольствіе, въ сентябрѣ 1850, удостовѣриться лично, бывъ для сего, на старости лѣтъ, самъ на бушпритѣ, и на гротъ-марсѣ. Еще я имѣлъ удовольствіе слышать, что всѣ предположенія мои, касательно удобства тяги вантъ и пр. посредствомъ чугунныхъ юферсовъ, совершенно

оправдались; это основано не только на мнѣніи капитана Князева, который такъ много старался о полученіи на свой корабль сихъ юферсовъ, но, что почти столь же важно, польза сихъ юферсовъ признана и *самою командою сего корабля*.

Изъ вышеприведенныхъ обстоятельствъ явствуетъ, что чугунные юферсы не перетираютъ веревки столько, какъ деревянные, или что въ оныхъ талрепъ проходить плавнѣе, нежели въ послѣднихъ: если это не такъ, то для чего же перемѣнены были всѣ талрепы въ деревянныхъ юферсахъ въ форъ-русленяхъ корабля *Полтавы*, весною 1850 года, въ Ревелѣ? А въ замѣчаніяхъ капитана Опочина, о семь важномъ преимуществѣ вовсе не упомянуто! Теперь осталось сказать о замѣчаніяхъ капитана Кузнецова, дабы показать, что предположенія мои объ отливкѣ и окованіи чугунныхъ юферсовъ, менѣе неосновательны, нежели капитанъ Кузнецовъ такъ рѣшительно, или съ благоразумнымъ сомнѣніемъ, полагаетъ (въ томъ же 6-мъ № М. Сб. за сей годъ); начнемъ сперва о сомнѣніи г-на Кузнецова въ возможности скорой отливки юферсовъ. Заводчики абовскіе Эриксоны и Кови, у которыхъ нынѣ строится машина и котлы для парохода-фрегата *Рюрика*, дали мнѣ подписку, что въ случаѣ заказа у нихъ корабельныхъ чугунныхъ юферсовъ въ большомъ числѣ, они будутъ отливать, въ одинъ обыкновенный рабочій день, *сто штукъ*. Сіи же господа, отлили мнѣ, представленные нынѣ мною въ комитетъ, два юферса изъ чего можно, кажется, заключить, что болѣе о семь предметѣ, касательно замѣчанія капитана Кузнецова, нечего и говорить; остается только сказать о затрудненіяхъ оковать чугунные юферсы; оковка эта по словамъ капитана Кузнецова, такъ много затрудняла Кронштатскій нашъ портъ, и ширшемскіе заводы.

Переведя на шведскій языкъ частоупоминаемую статью изъ Сборника о чугунныхъ юферсахъ, я далъ прочесть ее кузнечному мастеру абовской верфи, и, къ удовольствію моему, веко-

рѣ получилъ отъ него замѣчанія о сей статьѣ на шведскомъ языкѣ. Хотя сочинитель ея не важная особа и не ученый, но мастеръ своего дѣла, и слѣдственно въ состояніи лучше меня судить объ удобствахъ или затрудненіяхъ оковывать подобные юферсы; кромѣ того, все замѣчанія, сдѣланныя въ Кронштатѣ, равно и на ширшемскихъ заводахъ, объ огромныхъ затрудненіяхъ оковать чугунные юферсы, вѣроятно не принадлежатъ флотскимъ офицерамъ, а сдѣланы были кузнечными мастерами, то я надѣюсь, что комитетъ будетъ справедливъ, и удостоитъ замѣчанія и нашего финляндскаго мастера мѣстечкомъ въ своемъ любопытномъ журналѣ, и вмѣстѣ съ этимъ, дастъ мнѣ случай оправдаться передъ морскими читателями въ справедливости моего предположенія о важной части вооруженія линейныхъ кораблей; и поэтому я сообщаю здѣсь переводъ записки абовскаго мастера.

Переводъ: «Я, нижеподписавшійся, кузнечный мастеръ абовской старой верфи, оковалъ, въ теченіе послѣднихъ трехъ лѣтъ, около 400 штукъ чугунныхъ юферсовъ.

Въ мартѣ же 1851, окована было также мною, по заказу г-на Фонъ-Шанца, пара чугунныхъ юферсовъ для 84 пуш. корабля. Всѣ оковки нижняго юферса 2 пуда, а оковки верхняго 1 пудъ 10 фунтовъ. Оковка изъ лучшаго шведскаго желѣза, если обточить нагель (какъ сіе и было сдѣлано), обойдется въ 5 руб. 60 коп. съ пуда.

На оковку нижняго юферса, хотя это былъ первый такой величины, мною когда-либо окованный, употреблено 20 часовъ, а на оковку верхняго, 10 часовъ времени.

Чтобы оковать деревянный корабельный юферсъ въ діаметрѣ 18 д. для руслена, понадобится 24 часа, или 4 часа больше времени, нежели для окованія чугуннаго. За желѣзо же съ работою, дабы оковать деревянный, надобно брать по 6-ти руб. съ пуда; но еслибъ потребовалось при этой цѣнѣ отвѣчать еще

и за доброту или прочность оковки такого деревяннаго юферса, то на это едва ли согласиться можно знающему свое дѣло кузнецу, и это по слѣдующимъ причинамъ:

1. Вокругъ деревяннаго юферса не возможно огибать желѣзо въ самомъ каленомъ состоянїи, какъ это можно вокругъ чугуннаго.

2. Если же желѣзо, хотя и не совсѣмъ раскалено, то извѣстно что потребно его помачивать холодною водою, дабы не жечь деревянный юферсъ. Буде желѣзо мягкое, то, хотя оно и страдаетъ, но не можетъ дѣлаться негоднымъ; но буде желѣзо хрупковатаго свойства, что случается во всѣхъ краяхъ Свѣта, иногда даже по необходимости, тогда опасно рѣшится на подобную оковку.

3. Оковка къ деревянному юферсу никогда не можетъ прилечь съ надлежащею акуратностію, именно потому, что не возможно по оной дѣлать сильные удары молотомъ, дабы не расколоть юферсъ, что очевидно, если только имѣть во вниманїи направленіе слоевъ самага дерева въ юферсъ.

4. Неправильность, вкравшуюся печально въ изгибахъ оковки вокругъ деревяннаго юферса (какъ-то напримѣръ въ какомъ нибудь изъ ушковъ, въ коихъ проходитъ нагель), когда желѣзо едва остыло, не возможно уже исправить, потому, что если деревянный юферсъ не въ состоянїи выдерживать надлежащїе удары молотомъ въ каленомъ состоянїи его оковки, (которые слѣдовало бы сдѣлать, дабы желѣзо прилегало въ плотную къ дереву); то какимъ образомъ можетъ оный выдерживать удары довольно сильные, чтобы измѣнить форму простывшаго желѣза въ діаметръ $2\frac{1}{4}$ дюйма? Разогрѣвать же для сего оковку не возможно, ибо при этомъ слѣдовало бы класть въ огонь юферсъ съ оковкою. Если въ самомъ дѣлѣ эти практическія замѣчанія не были бы основательны, то мы такъ часто не видали бы деревянныхъ юферсовъ съ такими непросты

тельно неправильными оковками, отъ которыхъ юферсы легко ломаются при тягѣ вантъ.

Всѣ сія затрудненія совершенно отстранены при окованіи чугуновыхъ юферсовъ, къ которымъ оковка прикладывается въ высокой степени калености, то есть, бывъ разогрѣтою *до бѣла*. Ударовъ же отъ молота не боится никакой чугуновый юферсъ, бывъ для сего до нѣкоторой степени разогрѣтъ, тѣмъ менѣе еще такой толщины, какъ корабельный юферсъ; это я имѣлъ случай показать г-ну Фонъ-Шанцу давъ при немъ же *холодному* чугуному юферсу, въ діаметрѣ 7 д., сильные удары молотомъ, ни сколько не повредивъ его. Когда же оковываются сія юферсы, то нѣтъ нужды, помачивать желѣзо, превращая его, такимъ дѣйствіемъ, въ *сталь*, а вся оковка простывает понемногу. Когда же желѣзо остыло, и нашлись ошибки или неправильности въ оковкѣ, тогда, брось юферсъ съ оковкою вторично въ огонь, и поколачивай, то по желѣзу, то по чугуну, пока оковка не выдетъ изъ рукъ, такой же отдѣлки, какая видна въ юферсахъ, окованныхъ мною для г-на Фонъ-Шанца.

Не помнится мнѣ, чтобы пзъ числа 400 юферсовъ чугуновыхъ мною окованныхъ, я бы отъ неосторожности разбилъ хотя одинъ; желательно впрочемъ, чтобы иногда случалось противное, какъ доказывающее, что во внутренности юферса была пустота, или что чугунъ дурень; и пусть же лучше юферсъ треснетъ въ кузницѣ, нежели въ морѣ. Въ подобныхъ случаяхъ юферсъ отъ ударовъ долженъ сломаться, но *никогда* не можетъ ломаться если чугунъ хорошъ и безъ пустоты, и притомъ надлежаще теплый—ни даже въ рукахъ самыхъ дешевыхъ, то есть, самыхъ несвѣдующихъ кузнецовъ. Доказательствомъ этому могу привести то, что въ теченіи послѣднихъ трехъ лѣтъ, отлито было на здѣшнемъ чугунномъ заводѣ болѣе 500 юферсовъ для судовъ, выстроенныхъ по островамъ здѣшними жителями и

тоже для судовъ города Ньюштада; юферсы эти, какъ неоднократно видѣлъ самъ г-нъ Фонъ-Шанцъ, все безъ исключенія, были окованы такими кузнецами, изъ которыхъ, въ моей кузницѣ, лучшему невозможно было бы заплатить въ день болѣе 30-ти коп. серебра. Изъ 400 же юферсовъ, мною окованныхъ, мнѣ теперь помнится, что одинъ растопился въ горнѣ по неосторожности; изъ чего слѣдуетъ только заключить о степени калености, въ которую можно привести сѣи юферсы при окованіи оныхъ; изъ чего легко также понять удобство, которымъ мы обладаемъ при окованіи чугунныхъ юферсовъ въ сравненіи съ деревянными.

Прочитавъ со вниманіемъ переводъ статьи изъ любопытнаго М. Сборника, гдѣ говорится о большихъ затрудненіяхъ при окованіи корабельныхъ чугунныхъ юферсовъ въ Кронштатѣ, равно и на ширшемскихъ заводахъ, и что на послѣднихъ заводахъ, дабы оковать малое число оныхъ для капитана Кузнецова, потребовалось три мѣсяца и два рабочихъ дня, я готовъ заключить, что оковкою этою занимались кузнецы второстепенные. Но какъ факты слѣдуетъ предпочитать всеи умствованіямъ, то я объявляю, что съ большимъ удовольствіемъ согласенъ принять заказъ значительнаго числа корабельныхъ юферсовъ, съ тѣмъ, чтобы заплатить стоимость всякаго юферса, разбитаго мною при окованіи оныхъ.

Еще прибавить умѣстно, что на приходящихъ съ моря судахъ, на которыхъ имѣются юферсы изъ 400-тъ мною окованныхъ, ни въ одномъ изъ оныхъ не треснулъ чугунъ, и не лопнула оковка, чего ни о деревянныхъ юферсахъ, ни объ оковкѣ оныхъ нельзя утверждать. Або, 20-го августа 1851. »

Подлинное подписалъ кузнечный мастеръ *N. N.*

Наконецъ, теперь да позволено мнѣ будетъ присовокупить, что представлять болѣе доказательствъ, я считаю бесполезнымъ. Читатели изъ приведеннаго увидятъ:

1-ое) Что 400 чугунныхъ юферсовъ, окованныхъ мастеромъ первокласснымъ, находятся въ безпрестанномъ употребленіи на судахъ, плавающихъ круглыя годы, по всеѣмъ морямъ Свѣта.

2-ое) Что 500 юферсовъ, окованныхъ *второстепенными кузнецами*, въ такомъ же употребленіи.

3-ье) Что абовскій чугунный заводъ предлагаетъ, буде воспослѣдовалъ бы заказъ, отлить въ день 100 штукъ корабельныхъ чугунныхъ юферсовъ, и наконецъ.

4-ое) Что въ кузницѣ абовской верфи, вызываются оковать корабельные юферсы, въ руслени для нижнихъ вантъ, въ 20 часовъ, а для ввязыванія къ вантамъ, въ 10 часовъ времени.

Посѣтивъ самъ Архангельскъ, я имѣлъ случай познакомиться съ работами, произведенными на ширшемскихъ заводахъ, еще во время управленія ими г-на механика Берда, и поэтому весьма пожалѣлъ, прочитавъ отзывъ капитана Кузнецова, что 4 пары юферсовъ для нижнихъ вантъ и юферсы для бушприта (последніе безъ оковки) едва успѣли окончить ему съ марта до 3-го іюля.

Что же касается до самыхъ юферсовъ, отлитыхъ на ширшемскихъ заводахъ, то сомнѣваюсь въ вѣрности лекаль, къ онимъ, сдѣланныхъ вѣроятно по чертежу снятому съ моихъ неоконченныхъ чертежей въ Кронштатѣ, или другими словами: полагаю, что форма оныхъ иная, чѣмъ на кораблѣ *Полтавъ*, или, что въ кипахъ оставлена неровность или песокъ, иначе не могло лопнуть пять талреповъ.

Но правда и то, что чугунные юферсы на кораблѣ у капитана Кузнецова были привязаны исключительно только къ однимъ *переднимъ вантамъ* фокъ и гротъ мачтъ, слѣдовательно, выдраивать можно было эти переднія ванты, ни сколько не боясь попортить *важную правильность свиць-сарвень строповъ*; словомъ, *тянуть* можно было, пока что нибудь не

подастся, и если клипы имѣли бы надлежащее образованіе, и были бы притомъ еще совершенно гладки, какъ слѣдуетъ, тогда, по всеѣму вѣроятію, всѣ сіи переднія ванты оборвались бы скорѣе, чѣмъ лопнули бы талрепа. Странные скачки талреповъ при тягѣ, о которыхъ упоминаетъ г. Кузнецовъ, еще больше удостовѣряютъ меня въ семь предположеніи.

Контръ Адмираль Фонтъ-Шанцъ.

Прим. Ред. Практика въ оковкѣ чугунныхъ юферсовъ, безъ сомнѣнія, на сторонѣ финляндскихъ кузнецовъ, изготовившихъ около 900 такихъ юферсовъ; но юферсы эти дѣланы для малыхъ судовъ, въ сравненіи съ военными кораблями.

НЕГРОПРОМЫШЛЕННЫЙ БРИГЪ НОЭМІЯ.

Однажды вечеромъ, бригъ Ноэмія скользилъ по морю, под-ходя къ скаламъ, прикрывающимъ входъ въ маленькую бухту, на западномъ берегу Африки, возлѣ мыса Біафра.

Вѣтеръ былъ свѣжъ, зыбь шла съ моря и дѣлалась все сильнѣе, по мѣрѣ того какъ бригъ, легко разсѣкая волненіе, приближался къ заливу, въ которомъ намѣренъ былъ бросить якорь, и отъ котораго отдѣлялъ его мысъ Біафра и рифъ; ихъ нужно было обогнуть; оставалось не болѣе трехъ миль.

Подобно кокеткѣ, любующейся собою въ зеркалахъ, луна отражалась въ каждой волнѣ, поднимаемой вѣтромъ. По небу катились тяжелыя и грозныя облака; бѣлый, густой туманъ разстилался широкой пеленой со стороны вѣтра, гдѣ уже горизонтъ, не окраивалъ линіи, отдѣляющей море отъ неба.

Темнѣло, и мрачность все болѣе и болѣе увеличивалась; металлическій блескъ луны замѣтно тускнѣлъ, по мѣрѣ того какъ она приближалась къ поверхности моря, въ которомъ должна была погрузиться; скоро стала она только изрѣдка выглядывать изъ загустѣющихъ облаковъ; такое состояніе почти имѣетъ свою поэзію, но оно страшно и грозно, долго надобно плавать по морьямъ, чтобы сдѣлаться хладнокровнымъ зрителемъ подобной картины. Эта природа, покрытая вуалью, со своими глухими звуками, усыпляетъ умъ и чувства; желая избѣжать этого впечатлѣнія, ложнись спать, но сонъ тяжелъ и безпокоенъ; воображеніе возбуждаетъ страшныя грѣзы, которыя часто продолжаются на яву, и долго мучатъ своей ужасною фантазмагоріей. Самое судно кажется, предается тогда, какъ неподвижное тѣло, волѣ волненія; иногда подобно груди человѣческой стонетъ въ мачтахъ, въ блокахъ и въ другихъ своихъ частяхъ; все это вмѣстѣ, сильно способствуетъ къ возбужденію страха въ душѣ молодого моряка, котораго краткая опытность на моряхъ, не пріучила еще къ различнымъ фазамъ природы, его окружающей.

Въ эту ночь, всѣ эти элементы соединились вмѣстѣ: луна, будто бы страшась чего-нибудь, спряталась за горизонтъ; небо покрылось густою, сплошною массою облаковъ, обрисовывавшихъ на сводѣ его самыя фантастическія изображенія; глухо раздавался всплескъ волненія; вѣтеръ начиналъ завывать; однимъ словомъ, ночь была великолѣпна, страшна. Одинъ только человекъ на бригѣ, оставался холоднымъ и равнодушнымъ зрителемъ, и не былъ подъ вліяніемъ чувствъ, порожденныхъ

этой дивной ночью во всѣхъ присутствующихъ. Облокотясь на навѣтренную сѣтку, не двигаясь, даже и тогда, когда волна шутя обрызгивала его бронзовое лице, онъ думалъ только о размиѣнѣ съ королемъ Пакъ-Ари и о людяхъ, черныхъ какъ эта ночь, ожидавшихъ его на песчаномъ берегу Біафры.

Бригъ шелъ по восьми узловъ и приближался къ выдавшемуся мысу, который надобно было обогнуть, чтобы войти въ тихія воды залива, гдѣ ожидали его отдыхъ и покой; онъ шелъ подъ марсеями и фокомъ; четыре матроса были на вахтѣ, одинъ изъ нихъ смотрѣлъ впередъ; капитанъ былъ на верху, значить было все какъ слѣдуетъ. Остальные люди отдыхали и, по близости берега, уже не беспокоились о состояніи вѣтра и моря; они надѣялись скоро уснуть въ койкахъ. Еще нѣсколько галсовъ, и бригъ, минуя опасности, станетъ на якорь.

— По мѣстамъ стоять! — скомандовалъ капитанъ, выйдя изъ задумчивости и подходя къ рулевому.

Нѣсколько дремавшихъ матросовъ вскочили и схватились за снасти, ожидая въ молчаніи слѣдующей команды.

Въ темнотѣ ночи, уже хорошо можно было различить мысъ Біафра: онъ совершенно отдѣлился отъ облаковъ, и всплески волнъ о скалы, раздавались глухимъ ропотомъ, подъ самымъ носомъ судна; разстояніе до берега было самое малое, но капитанъ зналъ мѣстность и надѣялся на себя.

— Держи полнѣе! Вотъ такъ, хорошо! и выждавъ не много, капитанъ началъ поварачивать; команда лихо работала, и черезъ нѣсколько секундъ...

— Гротъ марса булинь отдай! — бригъ перевалился на другой галсъ скоро паруса наполнились, и *Поэмія* полетѣла; она отлично ходитъ, имѣетъ всѣ качества хорошаго судна, легка, чудно слушаетъ руля, и вообще лучшаго брига не надо.

Капитанъ остался на верху и опять въ задумчивости сто-

яль у сѣтки, какъ вдругъ, къ общему удивленію всей команды, онъ отскочилъ и устремилъ свои зоркіе глаза по направленію залива. Матросы, хотя они слѣпо увѣрены въ своемъ капитанѣ, теперь не могутъ понять причины такой внезапной перемѣны въ немъ, и въ молчаніи ожидаютъ приказаній. Онъ же, отойдя отъ борта, подошелъ къ рулевому и посмотрѣлъ на компасъ... Въ ту минуту, темнота, окружавшая бригъ, исчезла, и грохотъ выстрѣла изъ орудія большого калибра раздался и повторился нѣсколько разъ, эхомъ въ береговыхъ скалахъ; удивленіе команды уступило мѣсто ужасу, когда они увидѣли отдѣлявшійся отъ берега бушпритъ, фокъ-мачту, потомъ весь рангоутъ, и наконецъ самый корпусъ судна большого ранга. Это былъ фрегатъ.

Даже въ темнотѣ ночи, можно было разглядѣть баттарею, которая будто грозила бѣдному бригу. На горѣ былъ видѣнъ огонь, откуда часовые, вѣрно открыли Ноэмію, когда она, передъ поворотомъ, такъ близко подошла къ берегу.

По всему видно было, что фрегатъ уже снялся съ якоря, хотя еще ни одинъ парусъ на немъ не былъ отданъ; онъ замѣтно отдѣлялся отъ берега, продолжая стрѣлять на удачу изъ каронадъ, и пользуясь блескомъ выстрѣла, чтобы разглядѣть положеніе бѣглеца, который давно уже спустился по вѣтру, поставивъ все возможные паруса. Наконецъ и фрегатъ двинулся; безпрестанно повторявшіеся выстрѣлы, показывали его экипажу брига, подобно огромной, бѣлой тѣни, ихъ преслѣдующей. Ядра конечно не могли попадать, но минутный блескъ, освѣщая темноту, показывалъ фрегату, все движенія брига, хотя негропромышленный капитанъ и не очень боялся военного судна, которое конечно хорошо ходитъ, но и Ноэмія не хуже его разсѣкаетъ волны; она всегда показывала вдалекѣ имя свое, написанное на кормѣ золотыми буквами, гнавшимися за нею судамъ; но хотя онъ и успокоился испытаннымъ

хорошимъ ходомъ своего судна, въ томъ что не будетъ поймавъ и не лишится званія *капитана*, но безпокоился о неграхъ, собранныхъ для него на берегу, потому что каждый день число ихъ могло уменьшаться, а король Пакъ-Ари, всѣхъ ихъ поставить на счетъ.

Маленькій бригъ продолжалъ нырять въ волненіи съ удивительнымъ хладнокровіемъ; проходила ли волна черезъ него, онъ самъ перескакивалъ черезъ слѣдующую, и продолжалъ храбро идти впередъ. Иногда, впрочемъ онъ будто пошатывался на неровной поверхности моря, но вскорѣ оправлялся; мачты его стонали отъ тяжести парусовъ и отъ давленія вѣтра, брасы и, шкоты пищали въ блокахъ; бакъ преданъ былъ волненію, и разходясь на волѣ, оно безпрестанно качивало его, такъ что дѣйствительно было страшно.—Идетъ! Идетъ себѣ!—ворчалъ сквозь зубы капитанъ,—я очень хорошо зналъ что мы никогда не будемъ плескаться на палубѣ военнаго судна.

Между тѣмъ и фрегатъ не терялъ времени, на немъ поставлены были брамсели; брамъ-стенги его гнулись и готовы были сломиться подъ самый эзельгофть. Разстояніе между судами было не много болѣе мили; каждое неправильное движеніе руля удаляло фрегатъ отъ цѣли, но ужъ точно должно сказать, что ни на которомъ суднѣ не зѣвали, и что удары рупора щедро сыпались на плечи неловкаго рулеваго. Утренній проблескъ начиналъ превращать черный цвѣтъ облаковъ въ сѣрый, но фрегатъ не выигрывалъ, и продолжалъ покрываться легкими парусами, рискуя потерять верхній рангоутъ. Ходъ Поэмии останавливало волненіе; фрегату, это было шуточнымъ дѣломъ и волны, будто умоляя его, разбивались о носовую часть.

Наконецъ, капитанъ брига разсудилъ, что надобно на что-нибудь рѣшиться, потому что утро откроетъ корпусъ судна его канонирамъ фрегата, и тогда прощай все.

— Ба! я лишусь шляпки!—проворчалъ онъ, ну да возьму другую у короля Пакъ-Ари, и значить ничего не потеряю.

Черезъ пять минутъ, по его приказанію, разобрали шкафутъ, и нѣсколько ловкихъ матросовъ выпихнули шляпку до половины за бортъ, одинъ изъ нихъ тогда прикрѣпилъ къ гака-борту крюкъ, къ концу котораго привязанъ былъ зажженный фонарь, и потомъ соединенными силами, окончательно выбросили шляпку за бортъ. Лишь только это успѣли сдѣлать, какъ перебросили паруса, и бригъ легъ на другой румбъ, пересѣкая подь прямымъ угломъ старый курсъ; потомъ спустили верхніе паруса, что бы облегчить рангоутъ, и уменьшить поверхность, открытую взорамъ крейсера.

Шляпка между-тѣмъ бьется на волненіи, и фонарь, то блещетъ, то тускнѣетъ; подьходя къ ней, фрегатъ радуется—но напрасно. Бригъ же выигрывалъ, что могъна вѣтеръ, съ гротъ-марса его еще видѣлся фрегатъ, черной массой подходившей къ огоньку, но вскорѣ все скрылось во мракѣ ночи.

Борьба между ними, однакожъ не кончилась; начало свѣтатъ, и въ двухъ миляхъ подь вѣтромъ у брига, открылся фрегатъ; вѣтеръ стихалъ, зыбь уменьшалась, и храбрый бригъ, теперь уже не боялся фрегата. Нѣсколько разъ оба судна поворачивали, но каждый галсъ увеличивалъ между ними разстояніе; наконецъ, фрегату наскучила напрасная погоня, отъ которой страдала его гордость, онъ легъ въ дрейфъ и началъ мѣнять гротъ-марсель; *Нозмія* тотчасъ къ нему спустилась, также легла въ дрейфъ, на разстояніи полуторы мили и начала мѣнять оба марсея, чгобы поднять новые и крѣпкіе. Увидя это, фрегатъ быстро перемѣнилъ свой парусъ, снялся съ дрейфа и началъ палить въ смѣльчака; но тотъ нисколько не торопился мѣнять марселей своихъ и въ отвѣтъ фрегату стрѣлялъ изъ ружья. Наконецъ одно ядро, удачно пущенное, упало

въ нѣсколькихъ футахъ отъ брига, но марсели были готовы и въ минуту вѣтръ ихъ наполнилъ.

— Довольно шутить,—подумалъ капитанъ,—пожалуй кончится тѣмъ, что проклятый фрегатъ насъ поцарапаетъ. Пошелъ на брамсели! А потомъ подвахтенные спать.

Черезъ нѣсколько минутъ на палубѣ брига все было убрано; капитанъ, лейтенантъ и четыре матроса остались на верху; бригъ шелъ по восьми узловъ въ крутой бейдевиндъ, фрегату не оставалось ничего дѣлать.

Радостная улыбка озаряла лице негропромышленника, онъ насмѣшливо поглядывалъ на фрегатъ, покрытый парусами, который продолжалъ лавировать, гоняясь за фантастическимъ судномъ, въ существованіи котораго, онъ только увѣрился съ разсвѣтомъ. Морякъ былъ въ хорошемъ расположеніи духа; радость его въ состояніи постигнуть только тотъ; кому море служило такъ сказать колыбелью и океанъ отечествомъ. Добрая его *Ноэмія*! какъ онъ любитъ ее и отлаетъ полную справедливость ея отличнымъ качествамъ; грубой рукой своей онъ ласкаетъ ее, какъ возлюбленную; и въ самомъ дѣлѣ, ни какая женщина не могла быть болѣе любима, какъ это милое судно, своимъ капитаномъ. Выстроенная для него и подъ его глазами, онъ видѣлъ какъ она росла, развивалась, наконецъ спустили ее; она стала ходить и во всѣхъ различныхъ обстоятельствахъ послушно и быстро повиновалась его волѣ. Какъ понятна такая любовь, и сильная ревность, если чужая рука будетъ править такимъ судномъ. Чувства, которыя возродила въ немъ *Ноэмія*, развили страсть, въ которой соединялись: любовь, ревность и эгоизмъ. Ядро, попавшее въ корпусъ ея, заставило бы его столько же страдать, какъ будто самого его ранило; дерево сдѣлалось тѣломъ, нѣмое послушаніе всѣмъ требованіямъ, сдѣлалось душою; всѣ его чувства сосредоточились въ ней; стараго моряка на берегу никто не помнилъ, никто о немъ не сожалѣлъ; онъ жа-

ждалъ золота, но только для того, чтобы украшать свою любимицу. Съ исчезающимъ днемъ, разстояніе между судами, замѣтно увеличивалось, и когда вечеръ началъ покрывать черною тѣнью море, по которому летѣла *Ноэмія*, фрегатъ потерялся изъ виду во время длиннаго галса, и такимъ образомъ прекратилъ погоню за смѣльчакомъ.

Какъ только капитанъ брига удостовѣрился, что движеній его за темнотою нельзя разсмотрѣть, онъ поставилъ всѣ лисели и спустился опять къ мысу Біафра, который нѣсколько часовъ, какъ уже скрылся изъ виду. Курсъ взяли прямо въ заливъ, на берегу котораго человѣческій грузъ, въ эту ночь, вѣрно будетъ приготовленъ, по случай удаленія фрегата. Новая смѣлая выходка, столь праваяся отчаяннымъ морякамъ, которыхъ неустрашимость и страсть къ золоту, привязываютъ къ страшному ремеслу негропромышленника. Капитанъ вполне надѣялся, что команда его, употребитъ всѣ силы свои, чтобы способствовать его смѣлому предпріятію, если вѣтеръ, продолжая имъ содѣйствовать, дозволитъ прійти и уйти изъ залива до разсвѣта.

Бѣдный бригъ гнулъся подъ бременемъ парусовъ, безпрестанно что-нибудь лопалось, но команда была на мѣстахъ и поврежденіе немедленно исправлялось. Въ одиннадцать часовъ вечера, бригъ находился подъ защитою мыса, ничего не было въ заливѣ такого, чтобы заставило его опять бѣжать, какъ въ предъидущую ночь. Вѣтеръ за высокими берегами не достигалъ до якорнаго мѣста, и бригъ съ незакрѣпленными парусами, сталъ на верпль. Черезъ нѣсколько минутъ, гичку спустили съ боканцевъ, и капитанъ отправился на берегъ. Онъ не ошибся въ своемъ расчетѣ; въ нѣсколькихъ шагахъ отъ берега черные ожидали его прибытія, бѣгство и преслѣдованіе за бригомъ, занимало цѣлый день ихъ вниманіе. Спустя не много времени, негры-невольники, связанные по два, были приведены въ большую палатку, которую король Пакъ-Ари устроилъ на берегу.

Капитанъ наскоро ихъ осмотрѣлъ, время не позволяло ему медлить, и потомъ ихъ отвели къ пристани, гдѣ лодки короля приготовлялись ихъ перевести. Это дѣло шло очень скоро; въ два часа негровъ уложили въ лодки и перевезли на бригъ, гдѣ ихъ помѣщали въ трюмъ, вмѣсто товаровъ, выгруженныхъ за нѣсколько дней передъ тѣмъ; свѣжій вѣтръ заставилъ тогда бригъ сняться, и уйти въ море, оттого и не успѣли они взять обмѣнъ своимъ товарамъ.

Последніе тридцать негровъ отвалили отъ пристани; довольный удачею своего предпріятія и полный надеждъ, капитанъ только что хотѣлъ ступить на свою гичьчу, какъ вдругъ огонь на море блеснулъ въ его глазахъ; то онъ былъ видѣнъ, то скрывался; трепеть страха пробѣжалъ по его жиламъ; нагруженная неграми шлюпка медленно двигалась къ бригу, который покачивался на волненіи разведенномъ засвѣжившимъ вѣтромъ. Капитанъ скоро достигъ своей палубы, и тотчасъ сталъ глядѣть въ даль, чтобы разсмотрѣть огонекъ, наполнявшій душу его тревогой. Но сомнѣваться не было никакой возможности: это былъ фрегатъ, который доврчиво возвращался къ своему якорному мѣсту.

Удастся ли *Ноэми* избѣжать его? Теперь-то время, чтобы показать себя и гдѣ послушаніе волѣ капитана и преимущество хода послужать къ общему спасенію.

По приказанію капитана, все огни на суднѣ были погашены. Напрасно сталъ онъ травить кабельтовъ, надѣясь подойдя ближе къ берегу слиться съ тѣнью горъ, скрыться отъ фрегата, но, несмотря на темноту, часовые на немъ, разглядѣли судно, стоявшее на якорѣ подъ берегомъ, не вдалекѣ отъ скалъ, ограждающихъ узкій проливъ Сомбреро. Такъ какъ все суда, посѣщающія эти берега, особенно ночью, подозрительны, то капитанъ фрегата, приказалъ выпалить холостымъ зарядомъ, при свѣтѣ котораго негропромышленники, увидѣли у борта фрегата

шлюпку и спускающихся въ нее, по таямъ, гребцовъ, посланныхъ вѣрно для того, чтобы овладѣть неизвѣстнымъ судномъ.

На фрегатѣ бросили якорь и убрали паруса; команда рассчитывала уже на призовыя деньги, но она не знала, что имѣла дѣло опять съ тою же *Нозміей*.

Палуба и батгарея фрегата освѣщены, вездѣ видно на немъ движеніе; на *Нозміи* напротивъ—молчаніе и мракъ. Капитанъ брига скорѣе готовъ разбить свое судно на каменьяхъ опаснаго прохода Сомбреро, нежели отдать его въ руки крейсера. Въ слѣдствіе этого боцманъ съ топоромъ въ рукахъ, стоялъ готовый обрубить кабельтовъ, а команда и нѣсколько негровъ держали на рукахъ фалы и брасы, чтобы бѣгомъ поставить паруса по вѣтру. Самъ король Пакъ-Ари уговаривалъ своихъ подчиненныхъ усердно помогать спасенію брига; онъ пріѣхалъ получить послѣдніе и самыя дорогіе товары за грузъ, данный имъ капитану, и боялся потерять выгоды своего обмѣна.

Торжественная минута настала; послѣдній грузъ негровъ былъ взятъ на бакштовъ; военная шлюпка подходила; капитанъ, стоя на банкетѣ, выжидаль удобнаго момента; все было готово; на палубѣ брига царствовало мертвое молчаніе.

— На бригъ!—закричалъ офицеръ, командовавшій шлюпкой.

Первый опросъ остался безъ отвѣта, чтобы убѣдить его, что никто на бригъ, не ожидалъ подобнаго посѣщенія.

— На бригъ!—повторилъ громче офицеръ.

— Алло!—отвѣчалъ глухимъ голосомъ капитанъ.

— Развѣ у васъ нѣтъ огня!—продолжалъ офицеръ.

— Есть, есть!—отвѣчалъ капитанъ.

Шлюпка подходила ближе. Минута была прекрасная, несмотря на опасность висѣвшую надъ головами негропромышленниковъ; минута трепета и нетерпѣнія, когда дрожь пробѣгаетъ по всѣмъ жиламъ; храброму и смѣлому человѣку, подобныя чувствованія правятся, особенно когда въ его волѣ продлить

или сократить ихъ. Сильныя души, любятъ закаливаться въ подобные моменты жизни.

Когда капитанъ расчелъ, что военная шлюпка достаточно удалась отъ фрегата, чтобы крики и сигналы съ нея не были слышны, онъ скомандовалъ своимъ людямъ, дрожавшимъ отъ нетерпѣнія...

Кабельтовъ, одинъ державшій бригъ на мѣстѣ, перерубленъ, марсели взлѣтѣли на верхъ, руль постепенно уклонялъ судно, по мѣрѣ того какъ брасопились реи, паруса наполнились... и бригъ легъ по направленію узкаго прохода Сомбреро.

Шлюпка съ фрегата такъ близко подошла къ *Ноэми*, что видѣла всѣ движенія ея и угадала ея намѣреніе. Офицеръ въ отчаяніи велитъ гребцамъ своимъ сильнѣе грести, они въ нѣсколькихъ саженихъ отъ брига, но онъ пошелъ впередъ и шлюпка отстала. По глухому шуму въ трюмѣ, офицеръ догадался, что негропромышленники успѣли забрать свой грузъ; бѣшенство его увеличивается, онъ не знаетъ что начать, но вдругъ шлюпка его стукнулась о какое то твердое тѣло, ударъ былъ такъ силенъ, что сронилъ нѣсколько человѣкъ, гребцовъ; въ это же время раздались какіе то дикіе крики; это была лодка, привязанная на длинномъ бакштовѣ, съ остатками запрещеннаго груза. Крикъ и ругательства продолжались нѣсколько времени на обѣихъ шлюпкахъ.

Во время этой маленькой сцены, бригъ быстро подходилъ къ проходу; скоро онъ долженъ былъ выйти изъ береговой тѣни и показать свой корпусъ и рангоутъ, въ сѣромъ просвѣтѣ оставленномъ проливомъ. Шлюпки на бакштовѣ, криками старались обратить на себя вниманіе людей на палубѣ, но эти были слишкомъ заняты уборкою и разпредѣленіемъ негровъ, чтобы посмотреть на то, что дѣлалось за кормой, и если ктонибудь и поглядывалъ черезъ борты, то обращалъ глаза къ фрегату, все еще стоявшему на якорѣ.

Но вся опасность не миновалась этой мгновенной съемкой съ якоря; и хотя капитанъ умѣетъ хорошо управлять своимъ судномъ въ мѣстахъ ему очень знакомыхъ, но въ проходѣ Сомбреро, есть одинъ только узкій фарватеръ; темнота и безпорядокъ, царствовавшій еще на бригѣ, беспокоятъ его, онъ не то чтобы боялся,—вся жизнь его энергически опровергаетъ подобную мысль, но онъ достигъ той критической минуты, когда, почти достигая цѣли, самое легкое препятствіе, могло разрушить все; и теперь, когда ему почти все удалось, онъ думалъ, что судно его можетъ въ нѣсколько минутъ, сдѣлаться могилой двумъстамъ пятидесяти человѣкамъ.

Нозмія понемногу начала выходить изъ тѣни, и стала обрисовываться темнымъ цвѣтомъ въ промежуткѣ, оставленномъ проходомъ; море бѣшено билось о каменья, и она близко обрѣзывала ихъ, такъ что брызги отъ буруновъ долетали до палубы.

Капитанъ сталъ на баковую сѣтку, и, держась за ванты, отрывисто командовалъ рулевому всѣ движенія, для избѣжанія каменьевъ, число которыхъ, помѣрѣ того какъ бригъ входилъ далѣе въ проходъ, все увеличивалось.

Всѣ матросы наклонили впередъ головы, и съ поблѣднѣвшимъ отъ страха лицомъ, глядѣли на капитана, въ которомъ теперь соединялись для нихъ и жизнь, и смерть. Онъ же неподвижно стоялъ на сѣткѣ, безпокойство изображалось на смугломъ лицѣ, волосами его игралъ вѣтеръ, но вся жизнь, всѣ мысли, вся душа его, сосредоточились въ его блестящихъ глазахъ.

Близко открытое море; *Нозмія* покачивается будто радостно кланаясь ему. Капитанъ на секунду отвернулъ глаза отъ каменьевъ; въ нетерпѣніи своемъ онъ хотѣлъ прибавить парусовъ, но, о ужасъ... вдругъ продолжительное треніе потрясаетъ все судно и *Нозмія* легла на бокъ.

Всѣ, кто были на палубѣ—остолбенѣли. Безпокойство, мучившее ихъ столько времени, обратилось въ ужасъ; они молча

глядя на капитана, который кричить, командует, но ни кого не может оживить.

— Лотъ! Бросай лотъ! Отдайте марса-фалы! . . . ну, чтожь вы стоите? трогайтесь же, несчастные!

Онъ самъ соскочилъ съ сѣтки, и бросился отдавать гротъ-марса-фаль, но въ торопливости палець его попалъ въ блокъ. Ко мнѣ сюда, помогите! Руль на вѣтеръ! Лотъ! Лотъ!

Нестерпимая боль придала его приказаніямъ что-то разрывающее душу, это возвратило жизнь нѣсколькимъ матросамъ; они освободили своего капитана, принесли лотъ и третій узелъ остался въ рукахъ матроса, бросившаго его. Капитанъ завернулъ руку свою въ галстухъ и по видимому былъ въ жестокой нерѣшительности. Ея *Поэмія* остановилась, когда, почти уже освободившись отъ всякой опасности, достигла открытаго моря; теперь она неподвижна и сильно бьется на банкѣ отъ давленія парусовъ; трескъ ея членовъ смѣшивается съ шумомъ волненія, ударяющагося въ корпусъ.

Конечно, было средство немедленно снять бригъ, но слишкомъ различныя мысли, которыя довольно трудно изъяснить, толпились въ головѣ негропромышленника; главное состраданіе и скупость не допускали его тотчасъ принять это средство. Оно состояло въ уменьшеніи тяжести брига выброшеніемъ около двухъ сотъ негровъ заборть! Въ это время на шлюпкѣ, бывшей на бакштотѣ, готовилась сцена, которая могла вдругъ измѣнить развязку этой драмы.

Вскорѣ послѣ столкновенія, военная шлюпка изъ подъ ногъ сидѣвшихъ на ней матросовъ, погрузилась въ воду, и они вскарабкались на лодку, нагруженную черными; послѣ довольно долгой борьбы, для полученія себѣ мѣста, порядокъ возстановился, но лодка не допускала излишнихъ движеній, потому что тоже была повреждена. Когда бригъ стукнулся, матросы очистили себѣ мѣсто, выбросивъ нѣсколько негровъ въ воду и воз-

намѣрились взять на абордажъ негропромышленника, на палубѣ котораго все было въ движеніи: убрали паруса, приспустили брамъ—стенги, чтобы уменьшить кренъ. Капитанъ на минуту сошелъ въ каюту, чтобы посмотрѣть, когда приливъ можетъ освободить его судно съ банки. Нѣсколько человекъ дѣйствовали помпой, потому что въ бригѣ открылась течь. Въ это-то время военные матросы начали притягиваться къ борту, чтобы влезть на бригъ и постараться овладѣть имъ.

Пакъ—Ари былъ въ отчаяніи: онъ очень желалъ броситься въ воду, чтобы доплыть до берега, но расчетъ и скупость удерживали его. Онъ напрасно подходилъ нѣсколько разъ къ капитану, который, выйдя изъ каюты, задумчиво прохаживался по палубѣ, и не хотѣлъ слушать его; онъ думалъ о судьбѣ своего судна и о фрегатѣ. Походивъ немного, онъ отправился на бакъ, гдѣ съ работавшими матросами, смѣшаны были и негры, которыхъ не успѣли помѣстить въ трюмъ.

Капитанъ громко приказалъ своимъ людямъ оставить работы, и собраться на шканцы для совѣщанія: морякъ въ крайнихъ случаяхъ прибѣгаетъ къ этой мѣрѣ. Команда пошла на зовъ своего капитана.

Негры пріютились кое гдѣ въ уголкахъ, гдѣ потеплѣе и поудобнѣе; безлунное небо едва-едва освѣщало эту картину.

Тридцать матросовъ составлявшихъ команду брига, сошлись у гротъ—мачты, но удары судна были такъ сильны, что они все принуждены были держаться за снасти.

Звучнымъ голосомъ, съ едва замѣтнымъ отъ безпокойства дрожаніемъ, капитанъ объяснилъ своимъ людямъ всю опасность ихъ положенія и необходимость рѣшиться на что-нибудь; что онъ не смѣлъ взять этого на себя не отобравъ предварительно у нихъ мнѣнія и согласія.

Подобное, ночное совѣщаніе, между такими людьми, на такой сценѣ, не есть ли одна изъ самыхъ странныхъ картинъ,

которыя въ состояніи представить себѣ воображеніе? Судно ихъ стало на камни: каждый ударъ брига о банку, можетъ сдѣлаться для него смертельной раной; бдительный военный фрегатъ, непременно воспользуется неудачей, чтобы овладѣть судномъ ихъ....они не знали, что у нихъ на бакштовѣ готовится абордажъ; кромѣ всѣхъ этихъ опасностей, они могутъ лишиться полнаго груза, который стоилъ имъ столькихъ трудовъ, и который могъ сдѣлаться добычею или фрегата или моря. И если подумать, что еще бы нѣсколько минутъ, два-три дюйма воды на банкѣ, они были бы на волѣ... *Нозми* оставалось два или три кабельтова до открытаго моря, гдѣ она уже ничего не бонтя.

Отчаяніе капитана и команды понятны. Вѣтеръ, теперь вредившій бригу, какъ бы подвинулъ ихъ впередъ отъ опаснаго сосѣдства.

Никто не посмѣлъ подать голоса, послѣ начальника; матросы вполне ему довѣряли, и имѣли привычку слѣпо исполнять безъ возраженія всѣ мѣры, которыя онъ принималъ въ трудныя минуты; теперь же, они страшились и говорить, потому что опасность конечно была велика, если онъ рѣшился собрать совѣтъ.

— Ну ребяташки! — продолжалъ онъ — выгрузимъ ли мы безъ горденей, черныхъ за бортъ, чтобы облегчить бригъ и снять его съ банки, или выждемъ прилива, который къ несчастію будетъ только съ разсвѣтомъ?

Лейтенантъ предложилъ выпустить прѣсную воду изъ бочекъ; но это опровергли тѣмъ, что въ бригѣ и безъ того была течь, и что невозможно будетъ до разсвѣта, выкачать прѣсную воду, вылитую изъ бочекъ, и соленую воду, входившую въ щели подводной части.

— Кромѣ того—присовокупилъ боцманъ—какимъ образомъ

добраться до бочекъ, когда трюмъ, палубы и люки загроможены неграмн.

Все это было совершенно справедливо. Выбросить за бортъ негровъ, было для нихъ большимъ затрудненіемъ. Тѣ, которые утонуть для нихъ потеряны, а также и тѣ, которымъ удастся выплыть на берегъ; конечно они воспользуются свободой и убѣгутъ, не принимая въ расчетъ того, что Пакъ-Ари принялъ за нихъ хорошіе товары.

— Капитанъ—сказалъ наконецъ одинъ изъ матросовъ — мы сдѣлаемъ то, что вамъ угодно, вотъ наше мнѣніе.

Въ эту минуту на югѣ послышался шумъ, въ нѣсколькихъ шагахъ отъ того мѣста, гдѣ былъ собранъ экипажъ. Несмотря на темноту, негропромышленники увидѣли нѣсколько человѣкъ, влѣзавшихъ на гака-бортъ. . . потомъ слышно было, какъ шлюпка сильно билась о бортъ. . . всѣ удивились, но капитанъ, не теряя присутствія духа, схвативъ здоровой рукой ганшугъ, закричалъ: за мной, и бросился на югъ, за нимъ команда, и въ минуту они схватили вышедшихъ на палубу матросовъ, остальные еще лезли и также были схвачены.

— Ну—сказалъ капитанъ—я полагаю, что это впервые случилось, чтобы офицеръ и матросы съ военного судна, попались негропромышленнику. Господа, вы мои плѣнные; матросовъ отвести внизъ и связать, а офицеръ можетъ остаться на волѣ.

Приказаніе было немедленно исполнено.

— Чортъ возьми!—сказалъ одинъ изъ матросовъ—мы ихъ вымажемъ сажею, и они пойдутъ у насъ за негровъ.

Но капитанъ не такъ рассчитывалъ.

Съ разсвѣтомъ, фрегатъ увидитъ его опасное положеніе, и конечно воспользуется имъ, чтобы завладѣть его судномъ, тогда офицеръ и двѣнадцать матросовъ, можетъ быть, ему пригодятся.

Красноватые отблески восходящаго солнца уже освѣщали го-

ризонть, вѣтеръ былъ довольно свѣжъ, море повидимому спокойно, исключая того мѣста, гдѣ стоялъ бригъ, и гдѣ, по узкости и множеству подводныхъ каменьевъ, была сильная толчея. Капитанъ приказалъ по возможности привести судно и рангоуть въ порядокъ. Плѣнные утѣшались нѣсколькими бутылками рому, которыми приказано было ихъ снабдить; одинъ только офицеръ, облокотясь о бортъ, со вниманіемъ слѣдилъ за всѣмъ, что дѣлалось на палубѣ, вмѣстѣ съ тѣмъ посматривая безпрестанно въ промежутки скаль, на то мѣсто, гдѣ долженъ былъ стоять его фрегатъ.

Во время всего описаннаго выше, Пакъ-Ари былъ молчаливымъ зрителемъ; но когда на палубѣ все начало приходить въ порядокъ, онъ одинъ хотѣлъ возмутить его: нетерпѣніе его возрасло, и ему сильно хотѣлось оставить бригъ, который начиналъ дѣлаться для него опасной темницей, но гребцы его не нашли ни одной шлюпки; онъ безпрестанно подходилъ къ капитану и требовалъ настойчиво остальные товары. Но король выбралъ дурную минуту: отливъ кончился и негропромышленникъ съ большимъ вниманіемъ слѣдилъ за всякимъ движеніемъ брига, который впрочемъ уже подвинулся на нѣсколько футовъ впередъ; паруса были отданы, и ждали только минуты, когда бригъ освободится отъ препятствія, чтобы ихъ наполнить. Наконецъ Пакъ-Ари такъ надоѣлъ капитану, что онъ велѣлъ его посадить въ желѣза.

Между тѣмъ ночь начала сливаться съ днемъ; на бригѣ все было готово; вода начала возвышаться, а съ нею и бригъ; съ каждымъ движеніемъ волненія, онъ подвигался впередъ по дну, потомъ наклонялся на подвѣтренный бортъ отъ давленія вѣтра на паруса и ударился нѣсколько разъ килемъ. Положеніе *Нозми* было ужасно: отъ cadaго удара, всѣ члены ея тряслись, и можно было ожидать, что она не выдержитъ, если это долго продлится; или пробьетъ подводную часть, или весь рангоуть свалится; экипажъ молчалъ и не сводилъ глазъ съ капитана...

но вскорѣ радостный крикъ вырвался изъ стѣсненныхъ грудей: громкое ура возвѣстило, что *Ноэмія* перескочила черезъ банку и вышла на чистую воду.

Освободившись отъ этого препятствія, обрадованный капитанъ вспомнилъ о фрегатѣ: за скалами не было его видно; онъ поднялся на марсъ и увидѣлъ фрегатъ, лавировавшій подъ всеми парусами, чтобы выйти изъ залива; онъ сейчасъ угадалъ причину этого ночнаго снятія съ якоря.

Ноэмія едва двигалась; ее порядкомъ поколотило на банкѣ: вода во многихъ мѣстахъ лилась въ трюмъ и тѣмъ уменьшала обычную ходкость; команда усердно дѣйствовала помпами, но вода все прибывала.

Фрегатъ продолжалъ лавировать: ему оставалось только обогнуть гряду каменьевъ, расположенныхъ прямо на вѣтрѣ.

Плѣнный офицеръ не произносилъ ни одного слова, и все слѣдилъ за движеніями фрегата. Онъ также беспокоился о своей участи, потому что вода прибывала въ трюмъ, а на бригѣ не было ни одной шляпки, и если бы пришлось покинуть судно, не было бы возможности попасть на берегъ.

Капитанъ, также все это взвѣсилъ, но не показывалъ, зная сколь необходимо поддерживать духъ команды. Въ это время тиммерманъ и боцманъ пришли ему доложить, что, осмотрѣвъ трюмъ и прислушиваясь вездѣ, они открыли, что главная течь — въ носовой части. Капитанъ пошелъ въ низъ, самъ все осмотрѣлъ, удостовѣрился, что показанія ихъ справедливы, и рѣшился немедленно употребить средства для спасенія своего судна. Воды въ трюмѣ было уже четыре фута. Онъ приказалъ вынести на палубу запасные паруса и выбралъ между ними хорошій, новый, крѣпкій лисель, къ каждому углу котораго, привязали крѣпкій конецъ, потомъ парусъ вымазали составомъ изъ смолы съ саломъ, заранѣе изготовленнымъ. Марсели положили на стеньгу, и приготовленный парусъ подвели подъ носовую часть

и немедленно опять взялись за помпы. Въ это время фрегатъ огибалъ рифъ и входилъ въ открытое море, и хотя вода въ трюмѣ брига начинала убывать, но фрегатъ имѣлъ еще большее преимущество въ ходѣ. Солнце уже взошло; разстояніе между судами было около двухъ миль; во время своей лавировки, фрегатъ осматрѣлъ весь берегъ, всѣ уголки, всѣ скалы, но слѣдовъ своей шлюпки не нашелъ; онъ разсудилъ, что офицеръ и гребцы, должны быть на бригѣ, и потому не смѣлъ открывать пальбы, опасаясь ранить или убить своихъ . . . но видя плохой ходъ брига, онъ съ нетерпѣніемъ ждалъ минуты, когда догонитъ его, и потому безпрестанно прибавлялъ парусовъ.

Капитанъ *Ноэми* былъ въ сильномъ волненіи: ходъ не прибавлялся, вода медленно выкачивалась изъ трюма; онъ только то и дѣлалъ, что осматривалъ палубу, рангоутъ и паруса, изыскивая средства увеличить скорость судна, обыкновенно такого послушнаго и легкаго, но которое съ трудомъ теперь разсѣкало волненіе, что такъ шутя дѣлало наканунѣ.

Прошелъ часъ, фрегатъ все выигрывалъ: оставалось не болѣе мили.

Бѣдный капитанъ не зналъ на что рѣшиться, и едва не сходилъ съ ума. Мысль, что милое судно его сдѣлается призомъ, что онъ и отважная его команда сдѣлаются плѣнными,—ужасала его: онъ готовъ былъ дать отрѣзать себѣ правую руку, чтобы вдругъ выкачать воду изъ трюма; если бы онъ могъ взорвать свое судно, когда оно будетъ въ рукахъ крейсера, онъ былъ бы спокоенъ, но и этого было нельзя, по недостатку пороха. Себя же онъ не выдастъ: пистолетъ съ двойнымъ зарядомъ обезпечивалъ его.

Фрегатъ все выигрывалъ; оставалось полъ-мили.

Вдругъ лице капитана засіяло радостью, мысль промелькнула въ его головѣ. Онъ быстро обернулся и осматрѣлъ палубу, потомъ подозвалъ къ себѣ своего лейтенанта и

боцмана, которымъ шепотомъ передалъ приказанія; они улыбаясь отошли отъ него; команда воскрисла: это показалось ей хорошимъ знакомъ.

Вскорѣ юнга вынесъ изъ каюты нѣсколько бутылокъ рому; каждому матросу дали по чаркѣ, чтобы придать имъ бодрости, и тогда капитанъ приказалъ имъ какъ можно дружнѣе дѣйствовать помпами.

Офицеръ все стоялъ у борта и съ радостной улыбкой слѣдилъ за всѣми движеніями фрегата, который замѣтно нагонялъ бригъ. Не заботясь о томъ, что происходило вокругъ его, онъ не замѣтилъ, какъ по сигналу капитана, два дюжихъ матроса, схватили его и бросили за бортъ: приготовленный курятникъ былъ немедленно брошенъ ему вслѣдъ, онъ успѣлъ за него схватиться и ждалъ помощи отъ фрегата.

И въ самомъ дѣлѣ, на фрегатѣ произошло большое движеніе: разстояніе до офицера было такъ мало, что едва на немъ успѣли спустить верхніе паруса, лечь въ дрейфъ и спасти плавающего лейтенанта, но на это нужно было время; между тѣмъ на *Нозми* продолжали сильно качать, вода замѣтно убывала; хитрость эта оживила команду. Фрегатъ отставалъ, а бригъ шелъ скорѣе.

Однакожъ, военное судно опять поставило паруса и начало догонять бригъ, подъ носомъ котораго вода стала уже шумѣть. Прочелъ часъ, и когда разстояніе опять убавилось, на бригѣ выбросили двухъ матросовъ и за ними другой курятникъ: фрегатъ долженъ былъ опять лечь въ дрейфъ и спасти своихъ людей. На *Нозми* продолжали такъ дѣйствовать, пока не осталось ни одного военного матроса; за ними бросали доски, люки—однимъ словомъ, что ни попадалось подъ руку; въ послѣдній разъ выбросили пять человекъ и, для поддержки ихъ на водѣ, бросили запасную брамъ-стенгу.

Экипажъ брига былъ внѣ себя отъ радости, когда фрегатъ въ

последній разъ легъ въ дрейфъ, чтобы спасти своихъ людей; въ это время онъ отсталъ на пять миль; помпы на бригѣ легко дѣйствовали; воды въ трюмѣ было мало, и прежняя легкость и ходкость *Ноэми* опять проявилась: она теперь уже не боялась ядеръ военного фрегата.

Вѣтеръ былъ ровный, море гладко, съ маленькимъ волненіемъ, и по мѣрѣ того какъ берега Африки скрывались вдаль, погода улучшалась; нѣсколько часовъ спустя, капитанъ съ офицерами своими весело ужиналъ, команда занималась тѣмъ же; и всѣ смѣялись надъ удачною выдумкой, которая спасла бригъ отъ неминуемой гибели.

Пакъ-Ари, какъ прекрасный, рослый негръ, былъ проданъ за 500 піастровъ. Когда на хозяина его находила скука, онъ заставлялъ Пакъ-Ари рассказывать, какимъ образомъ оставилъ онъ свое владѣніе на берегахъ Африки.

В. III.

ЕЩЕ НЕ МНОГО

ТЕНДЕРСКОЙ ПРАКТИКИ.

Въ кампаніи нынѣшняго лѣта, на тендерѣ *Лебедь*, имѣвъ бушпритъ съ шлагтовами стараго образца, неповоротными, и изыскивая средства брать рифы у бушприта, не приотдавая такелажа, я кажется удовлетворительно рѣшилъ задачу, заведя подъ оба конца шлагтова, на переднюю сторону кнехтовъ, по желѣзной поворотной планкѣ въ $1\frac{1}{2}$ дюйма толщиною. При такомъ устройствѣ, передъ взятіемъ рифовъ, нужно было только выбрать въ тугую винтрепъ и застопорить его. Потомъ, разставивъ людей на штаги и бакштаги, отколачивали обѣ поворотныя планки въ стороны, и шлагтовъ свободно вы-

нимался, потому что бушпритъ садился на вынтрепъ неболѣе, какъ на одинъ дюймъ.

Мнѣ кажется даже, что при такихъ поворотныхъ планкахъ, простой желѣзный шлагтовъ можно предпочесть поворотнымъ, потому что менѣе разслабляется шпоръ бушприта. Скажутъ можетъ быть, что тендерскій бушпритъ мало терпитъ въ шпорѣ, но я имѣю доказательства противнаго, ибо именно на тендерѣ *Лебедь*, отъ ударовъ на волненіи, бушпритъ повредился не въ той части, что за бортомъ, какъ бы слѣдовало ожидать, но въ шпорѣ, расколовшись отъ самой пятки до послѣдняго рифа, именно по направленію шлагтовныхъ дыръ. Дерево было свѣжее, безъ пороковъ.

Вслѣдствіе поврежденія бушприта, я долженъ былъ нѣсколько времени плавать, не выдвигая его съ послѣдняго шлагтова. На этомъ наглухо зарифленномъ бушпритѣ, второй кливеръ стоялъ весьма удовлетворительно, и въ ровный вѣтеръ, при полномъ гротѣ и топселѣ, тендеръ велъ себя очень хорошо, такъ, что даже не требовалъ сильной подтяжки грота-галса, а съ помощію кливеръ-топсеся, и при осаженномъ грота-галсѣ имѣлъ мало руля на вѣтрѣ. Это привело меня къ тому мнѣнію, что совершенно излишне въ тендерскомъ бушпритѣ имѣть для каждаго почти кливера соответствующій рифъ, какъ это было въ прежнемъ бушпритѣ тендера. Въ самомъ дѣлѣ, по небольшому разстоянію кнехтовъ отъ форштевня, шлагтовныя дыры оставили всего на 2 ф. 2 д: одну отъ другой, и стало быть второй кливеръ, при 1-мъ рифѣ у бушприта, выдвигался галсовымъ угломъ только на 4 ф. 4 д. далѣе, чѣмъ при наглухо-зарифленномъ бушпритѣ. Такое незначительное отклоненіе ипотенузы кливера, едва ли, мнѣ кажется, можетъ имѣть значительное вліяніе на руль, а между тѣмъ командѣ облегчается трудъ.

Тоже самое поврежденіе бушприта навело меня на мысль,

что хорошо бы, въ случаѣ потери бушприта, умѣть устроить временной, фальшивый, который, еслибы даже и не въ состояніи былъ выдержать ударовъ о воду, то, по крайней мѣрѣ, очень пригодился бы на переходъ, потому что безъ бушприта и кливера, тендеръ, даже и при благопріятныхъ обстоятельствахъ, не вывезетъ. На тендерѣ запасныхъ деревьевъ нѣтъ: пришлось употребить, что можно изъ настоящаго вооруженія. Сложили брифокъ-рей, выстрѣлъ и штормъ-гафель, округлили эту массу всѣми имѣвшимися въ наличіи топсельными рейками и стянули семью найтовами. Все это выдвинуто было на 33 фута за бортъ; съ помощію клиньевъ и найтововъ положенъ на носъ настоящей такелажъ, и только у лосъ-штага пришлось сдѣлать колышку. За внутренній конецъ заложень былъ вынтрепъ и вытянуть, а въ дыру у штевня и между кнехтами загнаны клинья. Разумѣется, всѣ найтовы также обтянули клиньями и при складываніи деревьевъ наблюдали, чтобъ стыки не сходились. Чтобы еще надежнѣе предупредить осаживаніе бушприта внутрь, у форштевня, черезъ бортъ, положень былъ хорошій вулингъ. Съ такимъ укрѣпленіемъ штаги и бакштаги обтянулись очень туго. Для стеньгъ-штага на носъ привязали блокъ, и еще другой для кливеръ-галса, а кливеръ-галсъ, выдернутый изъ планки у штевня, взять былъ обоими концами черезъ бортъ. За галсовой уголь кливера взять былъ коренной конецъ кливеръ-галса штыкомъ, и тутъ же привязана ракъс-бугельная оттяжка, а галсовой коушъ надѣтъ на ходовой конецъ галса. Такимъ образомъ, стягивали ли кливеръ-галсъ или галсъ-оттяжку — галсовой уголь кливера шель своимъ коушемъ, по ходовому концу галса, какъ по лееру, и кливера ставились, убирались и мѣнялись безъ помощи ракъс-бугеля весьма скоро. Третій кливеръ стоялъ на этомъ бушпритѣ очень сносно, и бушпритъ, въ брамсельный вѣтеръ, выдерживалъ очень порядочные порывы, кренившіе тен-

деръ до 10-ти градусовъ и болѣе. Неся при этомъ полный гротъ и топсель, тендеръ, съ подтянутою гротовою оттяжкой, держался и лавировалъ очень порядочно, а безъ топселя можно было и грота-галсъ осаживать. На устройство бушприта, на первый разъ, съ неизбежными пробами и измѣненіями, потребовалось на якорѣ двѣ четырехъ-часовыя вахты, но я увѣренъ, что на второй разъ, съ готовыми и пригнанными за-благовременно клиньями, съ отмѣтками на рангоутѣ для проворной его складки, потребовалось бы не болѣе двухъ часовъ времени, съ той минуты какъ поворотили брифокъ-рей, до той, какъ вытянулся бы кливеръ шкотъ. Думаю, что даже и въ морѣ, при небольшомъ волненіи, можно такой бушпритъ выстрѣлять.

Пробовалъ я также на тендерѣ подъ парусами поднимать гребныя суда въ ростры, и смѣло утверждаю, что когда нѣтъ волненія и качки, то ни одно судно не представляетъ къ этому такихъ удобствъ. Это дѣлалось слѣдующимъ образомъ. Брифокъ рей, прилично отопленный, привайтовливался серединою къ мачтѣ, и на верхній нокъ его закладывались носовыя нокъ-тали. Носовыми сей-талями служили выложенныя вмѣстѣ съ мантылемъ шкентель-тали.* На корму же шлюпки, нужны были всего однѣ тали, которыя и закладывались на гафель, за шейку дальняго дирикъ-фалъ-блока. Какъ водится, дирикъ-фалу и брифокъ-топенанту закладывались помощи. Когда все было готово, барказъ (штатный 8-ми весель въ 27 футъ длины) подводили къ подвѣтренному борту, и заложивъ тали, приподнимали его выше сѣтокъ. Вслѣдъ

* Такъ называли мы для краткости тали отъ *бакштагъ-мантылей*. Въ штатѣ 1840 года онѣ не имѣютъ особаго названія. Конечно, правильнѣе бы ихъ назвать *мантыль-талли*, или *бакштагъ-талли*, но въ этихъ случаяхъ обыкновенно трудно переучить команду, не сбивъ ее съ толку.

за тѣмъ, поворачивали оверштагъ, и барказъ самъ собою приводился къ срединѣ, такъ что людямъ оставалось только, подхвативъ его, навести на блоки. Гафель при поворотѣ оверштагъ переваливается очень спокойно, такъ что шлюпку нисколько не рветъ и не бьетъ объ гикъ. Спускать гребныя суда можно тѣмъ же порядкомъ, приподнимая ихъ на тѣхъ же таяхъ изъ подъ гика на-вѣтръ, немного выше сѣтокъ. Съ поворотомъ, шлюпка сама собой очутится подъ-вѣтромъ, далеко отъ борта, и остается только стравить ее на воду. Такимъ образомъ, сдѣлавъ три поворота—что на тендерѣ совершенная бездѣлица,—имѣемъ два гребныя судна на мѣстѣ, въ рострахъ, или за бортомъ, въ совершенной готовности. Разумѣется, что при этомъ маневрѣ нѣтъ никакой нужды держать топсель, и слѣдовательно стень-фордунъ, съ той стороны съ которой шлюпка поднимается или спускается, можно выкладывать, чтобъ онъ не мѣшалъ. Особенно, я думаю, въ бою или въ погонѣ, есть случаи, когда подобный способъ поднимать или спускать гребныя суда можетъ пригодиться.

Говорили, что на тендерѣ, свимаясь съ якоря, стоитъ только поднимать кливеръ не распущенный, а связанный кабалками, чтобы уклониться на желаемый галсъ. Справедливо что безъ распущеннаго кливера, тендеръ гораздо менѣе рыщетъ около якоря, но все таки рыщетъ, и эти раскаты носа соразмѣрны глубинѣ съ которой снимаемся. Сколько я могъ замѣтить, только при глубинѣ меньшей пяти сажень, цѣпь на опанерѣ имѣетъ достаточную тугость, чтобъ не дать носу тендера рыскнуть до того, что вынесенный на вѣтеръ фокъ обезвѣтрится. По этому я думаю, что если на тендерѣ, подтянувшись до опанера продолжать вертѣть брашпиль, не обращая вниманія на то въ какую сторону катится носъ, то легко можно сняться не на желаемый галсъ. Такъ по крайней мѣрѣ случалось со мною раза три, при глубинѣ 15-ти 9-ти и 7-ми

сажень. Однажды, случилось это и отъ неровности грунта. Якорь, отдѣлясь, снова зацѣпиль, заставиль тендеръ опять покатиться къ вѣтру, и отдѣлился вторично, когда носъ уже перешель линію вѣтра. Задній ходъ тендера такъ слабъ, что руль въ этомъ случаѣ не поможетъ, особенно когда вѣтръ тихъ. Въ слѣдствіе всего этого, я полагаю, что снимаясь съ якоря на тендерѣ, нужно принимать въ соображеніе рысканье носа и приостанавливать брашпиль, когда тендеръ катится не въ желаемую сторону.

Сообщаю эти пробы и замѣтки въ той надеждѣ, что если ошибаюсь, то мнѣ не пропустять этого безъ отзыва. Легко можетъ статья и то, что все это уже не ново, но по крайней мѣрѣ до моего свѣденія оно не доходило, да и въ Сборникѣ не было еще напечатано.

Лейтенантъ Римскій-Корсаковъ.

—

НЕКРОЛОГИ.

А. Адмиралъ Иванъ Саввичъ Сульменевъ.

Мая 22, сего года, скончался въ С. Петербургѣ председатель морскаго генераль аудиторіата адмиралъ И. С. Сульменевъ. Онъ опредѣленъ былъ въ 1786 г. въ морской кадетскій корпусъ, находившійся тогда въ Кронштатѣ; въ слѣдующемъ году произведенъ въ гардемарины, и въ этомъ званіи былъ на дѣйствительной службѣ, во время начавшейся тогда войны со Шведами. Весною 1788 г. поступилъ на кор. *Чесма*,

бывшій подъ командою бригадира Одинцова и подъ флагомъ вице-адмирала Фонъ-Дезина; на этомъ кораблѣ имѣлъ онъ хорошую школу для начала своего поприща, ибо прослужилъ на немъ сряду 19 морскихъ мѣсяцовъ; они зимовали въ Копенгагенѣ; тамъ 1-го января 1789 г., И. С. произведенъ былъ въ мичмана, и уже въ октябрѣ мѣсяцѣ возвратились они въ Кронштатъ. Тогда онъ переведенъ былъ въ гребной флотъ, посланъ сухимъ путемъ въ Фридрихсгамъ, на зимовавшій тамъ отрядъ гребной флотилии нашей, и поступилъ на полу-прамѣ *Леонардъ*, подъ команду капитанъ-лейтенанта Гамалѣя. Мая 3-го 1790 г. былъ въ сраженіи со шведскою флотиліею, которая и была отражена. Затѣмъ, по заключеніи въ томъ же году мира, произведенъ былъ, 9-го августа, за отличіе по службѣ, въ лейтенанты, и получилъ въ команду три плѣнные галеры, съ которыми, при церемоніалѣ мирнаго торжества, входилъ онъ въ Неву. По окончаніи войны, И. С. продолжалъ быть ежегодно въ кампаніяхъ; перечислимъ ихъ: Въ 1791 г. командовалъ онъ 12-ю канонирскими лодками, и часть лѣта занимался описью береговъ около Біоркэ, подъ командою капитана Толокнѣва. Въ 1792 г., командуя катеромъ *Ястребъ*, занималъ постъ брандвахты въ Фридрихсгамѣ. Въ 1793 г. опять производилъ опись около Роченсальма, служа на фрегатѣ *Австроилъ*, подъ командою капитанъ-лейтенанта Карнилова и подъ флагомъ контръ-адмирала Оедорова. Въ 1794 г. сдѣлалъ онъ кампанію океаномъ, на кораблѣ *Графъ Орловъ*, изъ Архангельска въ Кронштатъ. Въ 1796 г., на бригѣ *Обсерваторъ*, подъ командою капитанъ-лейтенанта Ртищева, ходилъ въ Лондонъ. Въ 1798 и 1799 годахъ служилъ И. С. въ эскадрѣ вице-адмирала Макарова, на кораблѣ *Св. Петръ*, у капитана Галла, старшимъ офицеромъ. Эскадра эта послана была въ Англію, какъ вспомогательная, для дѣйствія съ англійскимъ флотомъ противъ Голландіи. Раздѣливъ все труды этой кампаніи, заклю-

чавшіеся главнѣйше въ крейсерахъ въ позднее время года, у опасныхъ и тогда непріятельскихъ береговъ Голландіи, въ высадкахъ десантовъ и другихъ военно-морскихъ предпріятіяхъ, И. С. возвратился въ Кронштатъ на кораблѣ *Алексѣй*, подъ командою капитана Гетцена и подъ флагомъ вице-адмирала Борисова. Въ 1800 г., лейт. Сульменевъ командовалъ бригамъ *Котка* и стоялъ на брандвахтѣ, въ пограничной тогда со Швеціею рѣкѣ Кюмень; но по *генеральному росписанію флота*, въ іюнѣ мѣсяцѣ поступилъ на корабль *Петронъ-меня* (кап. Броунъ), и на немъ крейсеровалъ въ Финскомъ заливѣ. Въ 1801 г. служилъ на фрегатѣ *Архипелагъ*, капитанъ Малѣевъ, ходили въ Бергевъ, гдѣ соединились съ кораблемъ *Св. Петръ*, и вмѣстѣ, осенью, прибыли въ Кронштатъ. Въ 1802 и 1803 г. И. С. командовалъ транспортнымъ шлюпомъ *Шарлотта*. Въ 1804 г. служилъ опять на одномъ изъ кораблей балтійскаго флота и произведенъ былъ, іюля 3-го, въ капитанъ-лейтенанты. Зимомъ былъ командированъ въ Вологодскую губернію, для набора рекрутъ, и по исполненіи этого дѣла, указомъ государственной адмиралтействъ коллегіи, объявлена ему благодарность.

Въ 1805 г. кап. лейт. Сульменевъ отправился въ эскадрѣ вице-адм. Сенявина, на кораблѣ *Селафилъ*, кап. Рожновъ, въ Англію. Тамъ, октября 15-го, опредѣленъ онъ командиромъ купческаго въ Лондонѣ брига *Фениксъ*, на которомъ и пошелъ въ Средиземное море, гдѣ имѣлъ разныя порученія и посылки; замѣчательнѣйшая изъ нихъ была въ 1806 г., въ Николаевъ, откуда привезъ онъ значительную сумму казенныхъ денегъ въ Корфу.

Въ 1807 г. 19 сентября, кап.-лейт. Сульменевъ былъ опредѣленъ командиромъ взятаго, въ сраженіи у Аѳонской горы, въ плѣнъ турецкаго корабля *Седель-Бахръ*, который привелъ онъ въ Триестъ. Тутъ собралась эскадра наша изъ 4-хъ кораблей, 2-хъ фрегатовъ и одного корвета, подъ начальствомъ

капитанъ-командора Салтанова, а по смерти его, послѣдовавшей 26 января 1809 г., принялъ команду кап. 1-го р. Мих. Тимоѳ. Быченскій. Въ лѣтніе мѣсяцы этого года, суда наши стояли въ сомкнутой линіи, на швартовахъ близь берега и за боками; имѣя подъ килемъ до 3 ф. воды; фланги защищены были береговыми батареями, и эскадра наша готова была отразить англійскую. Послѣдняя, состоя изъ 5-ти кораблей, 3-хъ фрегатовъ и одного брига, крейсеровала болѣе мѣсяца въ виду Триеста, но не рѣшалась сдѣлать нападеніе. Вѣтхость судовъ нашихъ не позволяла подумать выйти изъ положенія оборонительнаго. Наконецъ послѣдовало повелѣніе, передать суда наши французскому правительству. По исполненіи этого, команда корабля *Седель-бахръ* переведена была, 21 октября 1809 г., на берегъ, гдѣ и оставалась до 23 марта слѣдующаго года. Тогда капитанъ 2-го ранга Сульменевъ (произведенный въ этотъ чинъ 1-го марта того же года и съ 1808 г. кавалеръ Св. Георгія за 18 кампаній) назначенъ былъ командиромъ 4-й колонны нашихъ морскихъ командъ, отправленныхъ сухимъ путемъ изъ Триеста, чрезъ Венгрію и Галицію, въ Россію. Они шли 74 дня до Радзивилова (1279 в.) и 95 дней оттуда до С. П. Б-га (1543 в.), всего 2816 верстъ. Путешествіе это подробно описано въ особомъ сочиненіи Влад. Богд. Броневскаго, автора «Записокъ и писемъ морскаго офицера,» который былъ тогда лейтенантомъ и служилъ въ колоннѣ капитана Сульменева. Сентября 8-го прибылъ онъ въ С. Петербургъ, исполнивъ успѣшно свое порученіе, за что объявлено было ему Высочайшее благоволеніе, и тогда же опредѣленъ онъ былъ командиромъ 41-го корабельнаго экипажа. Но въ февралѣ слѣдующаго 1811-го года, назначенъ, по Высочайшему повелѣнію, командиромъ 22-го корабельнаго экипажа и корабля *Орелъ*; въ кампаніи же находился на легкой эскадрѣ, въ плаваніи между С. Петербургомъ и Кронштадомъ.

Въ 1812 г., состоялъ въ гребной флотиліи, подъ начальствомъ контръ-адмирала Фонъ-Моллера 2-го, командуя вторымъ отрядомъ, состоящимъ изъ 30-ти канонирскихъ лодокъ. Вооруживъ ихъ въ Кронштатѣ, отправился шкерами до Свеаборга, оттуда въ Ригу, куда и прибылъ 19 іюля. Они расположились въ рѣкѣ Двинѣ, но главныя дѣйствія ихъ были, съ 14-го по 22-е сентября, въ рѣкѣ Аа, противъ французскихъ батарей по ней устроенныхъ. По занятіи сихъ батарей, городъ Митава очищенъ былъ отъ непріятеля, послѣ чего флотилія, исполнивъ дѣло свое, ушла на зимовку въ Свеаборгъ. За эту кампанію получилъ онъ орденъ Св. Анны 2-й степени. Съ наступленіемъ весны слѣдующаго 1813 г., флотилія порученная капитану 1-го ранга графу Гейдену, опять изготовилась къ походу; кап. Сульменевъ командовалъ въ ней первымъ отрядомъ, изъ 21-й канон. лодки и другихъ судовъ. Мая 9 вышли они изъ Свеаборга, заходили въ Ригу и оттуда пришли въ Данцигъ, гдѣ, при осадѣ этой крѣпости, онъ участвовалъ въ трикратномъ сраженіи: 21 и 23 августа и 4 сентября. За эти дѣйствія получилъ золотую шпагу, съ надписью «за храбрость». Октября 1-го, флотилія наша вошла на зимовку въ рѣку Прегель.

Изъ Кенигсберга имѣлъ онъ порученіе доставить въ С. Петербургъ знатное число денежныхъ суммъ; по исполненіи чего возвратился въ Кенигсбергъ и былъ командированъ въ Данцигъ, для спасенія погибавшаго транспорта Св. Феодоръ, нагруженнаго матеріалами для флота. Многія орудія, снаряды и другія цѣнныя вещи груза доставлены имъ въ Кенигсбергъ.

Между тѣмъ военныя дѣйствія прекратились, и кап. Сульменевъ, командуя первымъ и вторымъ отрядами флотиліи, вышелъ 11 іюня 1814 г. изъ Кенигсберга и черезъ двѣ недѣли вошелъ въ Свеаборгскую гавань.

Походомъ этимъ окончилась дѣйствительная военно-морская

служба Ивана Саввича, продолжавшаяся сряду 28 лѣтъ, въ теченіи коихъ онъ ежегодно былъ въ морѣ и сдѣлалъ 29 морскихъ кампаній. Февраля 1-го 1816 г., опредѣленъ онъ былъ въ морской кадетскій корпусъ, на вакансію старшаго маіора; въ 1818 г. произведенъ въ капитаны 1-го ранга; въ 1823 г. помѣщенъ на капитанъ-командорскую вакансію съ присвоеннымъ этому мѣсту жалованьемъ, но въ октябрѣ 1826 г. переведенъ во флотъ. Въ 1827 г. 4 февраля, произведенъ въ генераль-маіоры, съ назначеніемъ исправлять должность генераль-аудитора и директора аудиторіатскаго департамента морскаго министерства. Въ 1831 г. утвержденъ генераль-аудиторомъ и награжденъ орденомъ Св. Анны 1-й степ.; въ 1834 г. получилъ корону на этотъ орденъ; въ 1835 г. апрѣля 6, произведенъ въ генераль-лейтенанты и черезъ годъ переименованъ въ вице-адмиралы и назначенъ членомъ морскаго генераль-аудиторіата. Въ 1837 г., сверхъ того опредѣленъ и членомъ государственнаго контроля; въ томъ же году украшенъ орденомъ Св. Владиміра 2-го класса, а въ 1841 орденомъ Бѣлаго Орла. Въ 1845 г. получилъ знакъ отличія безпорочной службы за LV лѣтъ, и наконецъ, 26 ноября 1847 года, пожалованъ въ адмиралы и назначенъ предсѣдателемъ того же аудиторіата. Столь длинный списокъ наградъ, не считая денежныхъ, ясно свидѣтельствуютъ объ отлично-усердной службѣ маститаго ветерана, службѣ, которую пресѣкла лишь смерть, постигшая его на 81-мъ году отъ роду.

Итакъ вся 64-хъ лѣтняя служба Ивана Саввича (считая съ гардемаринства), раздѣляется на три періода. 29 лѣтъ на флотѣ, 10 лѣтъ въ морскомъ корпусѣ и 25 лѣтъ въ морскомъ аудиторіатѣ; офицеромъ собственно былъ онъ почти 62¹/₂ года.

2. Контръ-адмиралъ Павелъ Егоровичъ Чистяковъ.

Юля 1-го, нынѣшняго года, скончался въ С. Петербургѣ, членъ общаго присутствія морскаго интенданства, контр.-адм. Павелъ Егоровичъ Чистяковъ. Въ 1804 г., будучи еще кадетомъ морскаго корпуса, отправленъ онъ былъ, на фрегатѣ *Венусъ*, въ Средиземное море. Тамъ, въ декабрѣ мѣсяцѣ, произведенъ въ гардемарины, а въ январѣ 1805 г. пришли они въ Корфу. Затѣмъ три года прослужилъ онъ на этомъ фрегатѣ (исключая второй половины 1806 года, въ которую служилъ на шебекѣ *Забіяка*, въ Адриатическомъ морѣ.) Въ 1807 г. участвовалъ при взятіи Тенедоса, марта 8-го, и потомъ, 10 мая, въ сраженіи съ турецкимъ флотомъ у Дарданельскаго пролива. Послѣ того ходилъ со флотомъ до Лиссабона, откуда фрегатъ *Венусъ* возвратился въ Средиземное море и пришелъ для исправленія поврежденій въ Палермо, на островѣ Сициліи. Тутъ получено было извѣстіе о разрывѣ съ Англіею, когда на Палермскомъ рейдѣ стояла англійская эскадра изъ пяти кораблей и двухъ фрегатомъ, подъ начальствомъ вице-адмирала Торнброу. Тогда фрегатъ долженъ былъ сдѣлаться призомъ непріятеля; но твердая рѣшимость капитана Андреянова и всего экипажа не сдаваться живыми, и положительныя дѣйствія посланника нашего, тайнаго совѣтника Татищева, извлекли *Венусъ* изъ этого положенія. Декабря 29, 1807 г. фрегатъ сданъ былъ Сицилійскому правительству, и флагъ нашъ спущенъ въ виду непріятеля съ военными почестями. Тогда все офицеры фрегата, въ томъ числѣ и 18-ти лѣтній мичманъ Пав. Егор. Чистяковъ, поднимали рѣшеніе: остаться за молай или въ гавани, гдѣ фрегатъ и стоялъ; купить пороху на свой счетъ (ибо ихъ порохъ, везенный съ берега изъ арсенала, захваченъ былъ на англійскій адмиральскій корабль), и до крайности отражать нападеніе не-

пріятеля, а наконецъ съесть фрегатъ. Экипажъ фрегата единогласно готовъ былъ на славную смерть, и цѣлыя сутки провели они въ приведеніи фрегата въ положеніе оборонительное, но благоразумная политика сохранила жизнь храбрыхъ моряковъ. Команда переведена въ казармы, гдѣ и жила до апрѣля слѣдующаго года, когда перевезены были на купеческихъ судахъ въ Триестъ. Тамъ Пав. Егор. поступилъ на корабль *Седельбахръ*, коимъ командовалъ кап. лейт. Сульменевъ. Ровно полтора года простоялъ онъ на Триестскомъ рейдѣ, а 21 октября 1809 г., команда корабля этого переведена была на берегъ, а въ слѣд. году возвратилась сухимъ путемъ въ Кронштатъ. (Объ этомъ походѣ уже сказано было въ некрологѣ адмирала Сульменева.)

Такимъ образомъ первыя шесть лѣтъ службы провелъ Павелъ Егоровичъ въ военныхъ походахъ. Въ январѣ 1812 г. произведенъ онъ былъ въ лейтенанты и лѣтомъ отправился на корабль *Съверная Звѣзда*, подъ командою кап. 1-го ранга Поваляшина, въ Англію; оттуда ходили они въ крейсерство къ Флиссингену и возвратились въ Кронштатъ уже осенью 1813 года; компанія продолжалась полтора года.

Съ 1819 по 1827 г. состоялъ Павелъ Егоровичъ Чистяковъ при штурманскомъ училищѣ, въ Кронштатѣ, и за отличное исполненіе своей должности награжденъ былъ, въ 1823 г., орденомъ св. Владиміра 4 класса; въ томъ же году произведенъ и въ капитанъ-лейтенанты. Сентября 16-го 1827 г., онъ имѣлъ счастье представлять Государю Императору изобрѣтенный имъ подвижной телеграфъ для арміи, причѣмъ удостоился личнаго благоволенія Его Императорскаго Величества и получилъ брилліантовый перстень.

Съ 26-го мая 1829 г. по 9-е октября 1831 года, почти 31 морской мѣсяць сряду, былъ въ кампаніи, командиромъ 44-хъ пуш. фрегата *Елисавета*, и ходилъ въ Средиземное

море и назадъ. Переходъ фрегата туда былъ особенно неблагопріятенъ. Изъ Кронштата вышелъ онъ 5-го іюня, заходилъ въ Винго-зундъ на три дня; въ двое сутокъ пробѣжалъ Нѣмецкое море, до маяка Галоперъ, имѣя крѣпкій бакштагъ; фрегатъ хотя и новый, но тяжело нагруженный, не мало потерпѣлъ при этомъ быстромъ переходѣ. Англійскимъ каналомъ фрегатъ шелъ, при сильныхъ SW-хъ вѣтрахъ, 20 дней, и наконецъ на 40-й день плаванія прибылъ въ Шербургъ. При входѣ въ этотъ портъ съ крѣпкимъ сѣвернымъ, слѣдовательно попутнымъ вѣтромъ, фрегатъ едва не погибъ на дигѣ или плотинѣ, ибо сдѣлалась мрачность, пошелъ сильный дождь и берега закрылись, а лодія, которой слѣдовали, была старая и не исправленная; однако при малѣйшемъ очищеніи горизонта, замѣчена была ошибка въ курсѣ: немедленно привели къ вѣтру, а вскорѣ приняли лодмана и вошли благополучно на рейдъ.

Простоявъ 20 дней въ Шербургѣ, не могли *просушить* фрегата, потому что почти постоянно шли дожди. Капитанъ Чистяковъ въ рапортѣ своемъ объ этомъ плаваніи говорить, что во всю службу свою онъ не запомнитъ такихъ бурныхъ и дурныхъ погодъ, въ лучшее въ нашихъ моряхъ время года.

Атлантическій океанъ прошли большею частію съ противными вѣтрами и принуждены были зайти въ Кадиксъ, гдѣ простояли шесть дней. Наконецъ, въ Средиземномъ морѣ имѣли благопріятное плаваніе до соединенія съ эскадрою вице-адмирала графа Гейдена, въ Поро. Оттуда фрегатъ отправился въ Наполи-ди-Романію, для сдачи греческому правительству привезеннаго изъ Россіи груза.

На обратномъ переходѣ изъ Наполи въ Поро, ночью съ 6-го на 7-е декабря, фрегатъ отъ жестокаго подвѣтреннаго шквала при ужасной грозѣ, потерялъ всѣ три стеньги; вскорѣ однако поставленъ былъ фокъ-стаксель: фрегатъ послушался руля и

уклонился отъ каменьевъ, чѣмъ и избѣжалъ крайней опасности. Спусти 5¹/₂ часовъ отъ потери рангоута, на фрегатѣ стояли: гротъ, фокъ и триселя, подъ которыми онъ и пришелъ въ Эгину. Тутъ были тогда англійскій и французскій вице-адмиралы; первый изъ нихъ сэръ П. Малькольмъ сказалъ капитану Чистякову, что «со всякимъ можетъ случиться подобное несчастье въ морѣ, но не всякій такъ дѣятельно управится съ своимъ фрегатомъ.» Крайне рѣдкое несчастье это совершилось въ присутствіи г-на контръ-адмирала Рикорда (нынѣ адмиралъ), находившагося на фрегатѣ; оно описано здѣсь изъ рапорта капитана, напечатаннаго въ VI-й части записокъ Уч. Ком. М. Шт. Е. П. В. Необыкновенное счастье, что при этомъ не погибъ ни одинъ человекъ. Въ Эгинѣ поставили фальшивый рангоуть и 9-го декабря фрегатъ пришелъ въ Поро. По представленію начальства объ этомъ происшествіи, Пав. Егор. произведенъ былъ 1-го января 1830 г., за отличіе по службѣ, въ капитаны 2-го ранга. Весь этотъ годъ и почти весь послѣдующій онъ плавалъ съ разными порученіями въ Архипелагѣ, (особенно долго занималъ постъ у Грабузы, что на С. З.-мъ концѣ острова Кандіи), и потомъ, въ отрядѣ контръ-адмирала Платера, возвратился въ Кронштатъ, и окончилъ кампанію, какъ выше сказано, 9-го октября.

Въ 1832 г. былъ начальникомъ отряда гребной флотиліи изъ четырехъ канонирскихъ лодокъ, пяти іоля, яхты и бота; практическое плаваніе ихъ было между Кронштатомъ и Петергофомъ; за исправные маневры не однократно удостоивался онъ Монаршихъ благоволеній. Въ этомъ же году получилъ георгія 4-го класса за 25 лѣтъ. Съ 1833 по 1839 г., включительно, командовалъ седьмымъ флотскимъ экипажемъ и приписаннымъ къ нему 74-хъ пуш. кораблемъ *Смоленскъ*, съ которымъ и былъ въ практическихъ крейсерствахъ и плаваніяхъ первой дивизіи.

Декабря 6-го 1839 г., Павелъ Егоровичъ пожалованъ былъ

въ контръ-адмиралы, получивъ въ этомъ же году орденъ Св. Станислава 3-й, что нынѣ 2-й степени. (Чинъ капитана 1-го ранга получилъ онъ въ 1834 г.) Первые два года по производствѣ въ контръ-адмиралы, состоялъ онъ членомъ особаго комитета для усиленія обороны портовъ, и за труды награжденъ былъ орденомъ Св. Владимира 3-го класса. Въ 1843 и 1845 годахъ ходилъ для практическихъ крейсерствъ, въ балтійскомъ морѣ, командуя второю бригадою 3-й флотской дивизіи. Это были послѣднія плаванія Павла Егоровича. Съ 7-го апрѣля 1846 г. состоялъ онъ членомъ общаго присутствія морскаго интендантства. Въ послѣдній годъ жизни своей онъ много страдалъ отъ болѣзни, и умеръ на 62 году, прослужа 44½ года офицеромъ; знакъ отличія имѣлъ онъ за XL лѣтъ. Кромѣ вышеупомянутыхъ занятій по устройству телеграфовъ и оборонѣ портовъ, Павелъ Егоровичъ перевелъ съ англійскаго языка нѣсколько лоцій, употреблявшихся отчасти въ рукописи, но напечатаны онѣ не были.

3. ГЕНЕРАЛЬ-МАЮРЪ ПАВЕЛЬ ФЕДОРОВИЧЪ ПИЛКИНЪ.

26-го января 1851 г. скончался въ Кронштатѣ, послѣ продолжительной и тяжелой болѣзни, на 78 году отъ рожденія, начальникъ морской артиллеріи въ Кронштатѣ генераль-майоръ Павелъ Федоровичъ Пилкинъ.

Онъ былъ сынъ бѣднаго дворянина и началъ службу съ нижнихъ чиновъ въ морской артиллеріи, въ 1786 году. Онъ участвовалъ во многихъ сраженіяхъ шведской кампаніи 1788—1790 годовъ. Въ 1789 г. служилъ на кораблѣ *Европа*, который въ августѣ мѣсяцѣ занималъ постъ у Поркалаудда, состоя въ отрядѣ капитана 1-го ранга Глѣбова и потомъ капитана 1-го ранга Леж-

нева. Августа 17, шведская гребная флотилія атаковала наши суда въ Поркалауддѣ, но скоро была отражена. Къ ночи непріятель повторилъ атаку. Сраженіе началось въ 11 ч. вечера и продолжалось два съ половиною часа. Главный огонь непріятеля, обращенъ былъ на занимавшій съверовосточный проходъ корабль *Европу*; пальба по немъ производилась изъ за острововъ калеными ядрами; отъ чего корабль загорался два раза, но пожаръ скоро былъ потушаемъ. Наконецъ, непріятель былъ отбитъ и прогнанъ. Затѣмъ съ отряда нашего былъ высаженъ десантъ, противъ непріятельскихъ батарей, въ которомъ участвовалъ и П. О. Пилкинъ, управляя однимъ орудіемъ. По окончаніи дѣла, за успѣшное дѣйствіе и храбрость, получилъ онъ денежную награду.

Кампанію 1790 года служилъ на кораблѣ *Януарій*, и участвовалъ въ двухъ замѣчательнѣйшихъ сраженіяхъ: у Красной Горки 23 и 24 мая, и въ Выборскомъ заливѣ іюня 22-го, при прорывѣ шведскаго флота. Онъ командовалъ плутонгомъ батарей и въ началѣ послѣдняго сраженія, будучи раненъ картечью въ лѣвую руку, оставался на своемъ постѣ, сохранивъ полное присутствіе духа. За это дѣло получилъ онъ денежное награжденіе и чинъ сержанта, а по окончаніи войны призовыя деньги и установленную за нее серебрянную медаль.

Въ 1797 г. Павелъ Федоровичъ произведенъ былъ въ офицеры, и первую въ этомъ званіи кампанію, сдѣлалъ на фрегатѣ *Меркурій*, подъ командою лейтенанта Буссе, въ 1798 году, изъ Кронштата въ Архангельскъ, и тогда же произведенъ былъ въ унтеръ-лейтенанты. Въ слѣдующемъ году, идучи изъ Архангельска, на кораблѣ *Москва*, подъ командою капитана 1-го ранга Сарычева, посѣтилъ Англію и Голландію, и въ 1800 г. возвратился въ Кронштатъ. Въ слѣдующіе годы, до 1804-го, былъ на разныхъ военныхъ судахъ въ крейсертвахъ и въ плаваніи до Архангельска и обратно. Въ 1804 и 1805 г. г. на-

ходилъ въ сухопутныхъ командировкахъ, и въ послѣднемъ произведенъ въ капитанъ-лейтенанты. При открытіи войны со Швеціею, въ 1808 г., Павелъ Федоровичъ Пилкинъ командовалъ батареею № 7, одною изъ построенныхъ на устьѣ Невы, на случай непріятельскаго нападенія. По окончаніи этой войны, поручено ему было образованіе лаборатористовъ въ работахъ пиротехническихъ, которыми и завѣдывалъ онъ до 1816 г. Въ этомъ году, будучи въ Архангельскѣ, находился на шлюпѣ *Пирамъ*, подъ командою капитанъ-лейтенанта Сорохтина, занимавшагося описью Соловецкой гавани. До 1822 г. служилъ онъ въ Архангельскѣ, во 2-й морской артиллерійской бригадѣ, а въ томъ году откомандированъ былъ въ С. Петербургъ, гдѣ и оставался до 1827 г. Въ этотъ промежутокъ времени получилъ онъ орденъ Св. Георгія 4 класса за 25 лѣтъ, Св. Владиміра 4 стѣпени за отличіе по службѣ и чинъ капитана 3-го ранга. Слѣдующій періодъ службы Павла Федоровича по 1840 годъ, включаетъ въ себѣ непрерывныя сухопутныя командировки, морскія кампаніи и нѣкоторыя, особо возлагаемыя на него начальствомъ, порученія; что и доставило ему слѣдующія награды: орденъ Св. Анны 2-й стѣпени, чинъ капитана 2-го ранга и потомъ полковника, съ назначеніемъ командиромъ 3-й бригады корпуса морской артиллеріи, которою и командовалъ онъ 10 лѣтъ. Въ 1840 г. назначенъ исправлять должность начальника морской артиллеріи въ Кронштадтѣ, а въ слѣдующемъ году, марта 30-го, съ производствомъ въ генералъ-майоры, утвержденъ въ этой должности, которую и отправлялъ тоже 10 лѣтъ, т. е. до самой смерти. Въ 1844 г. получилъ онъ орденъ Св. Владиміра 3 класса, а въ 1848 г. Св. Станислава 1-й стѣпени и въ томъ же году знакъ отличія за 1 лѣтъ.

(Извлечено изъ полнаго некролога, сообщеннаго поручикомъ лабораторной № 1-й роты г. Павловымъ).

4. Капитанъ 1-го ранга Федоръ Николаевичъ Бодиско.

Октября 24-го 1850 года, скончался въ Кронштатѣ, командиръ 3-го флотскаго экипажа кап. 1-го р. **Ф. Н. Бодиско**. Онъ воспитывался въ морскомъ кад. корпусѣ, откуда въ 1820 г. (февраля 23) выпущенъ мичманомъ. Первую кампанію сдѣлалъ, подъ командою капитана 2-го р. Ефимьева, на фрегатѣ *Свеаборгъ*, на которомъ они имѣли счастье перевозить Государя Великаго Князя Николая Павловича, нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора — изъ Ревеля въ Свеаборгъ*.

* 1820 г. мая 27-го, въ четвергъ, въ 10 ч. вечера Его Императорское Высочество изволилъ прибыть на 44-хъ пуш. фрегатъ Свеаборгъ, стоявшій на ревельскомъ рейдѣ. Съ Нимъ былъ инженеръ ген.-лейт. Опперманъ, адъютантъ Его Высочества полковникъ Черовскій, адъютантъ генерала поручикъ Павловскій и фельдъегерь Зубинскій. Въ часъ ночи 28-го мая, по приказанію Его Высочества, снялись съ якоря и при умѣренномъ юго-восточномъ вѣтрѣ пошли въ Свеаборгъ, куда и прибыли черезъ $7\frac{1}{2}$ часовъ благополучнаго плаванія. Входили на рейдъ при свѣжемъ вѣтрѣ отъ OSO, имѣя марсели въ два рифа; по обыкновенію при входѣ брали лопмана и салютовали крѣпости семью выстрѣлами, которая отвѣчала равнымъ числомъ. Въ 9 ч. утра подняли на гротъ-бомъ-брамъ-стенгу флагъ Его Высочества и тогда всѣ стоящія на рейдѣ суда салютовали по 21-му выстрѣлу; имъ отвѣчали съ фрегата 7-ю выстрѣлами. Вслѣдъ затѣмъ пріѣхалъ на фрегатъ главный командиръ порта контръ-адм. гр. Гейденъ и въ тоже время со всѣхъ крѣпостей произведенъ былъ салютъ по 21-му выстрѣлу и имъ также отвѣствовано съ фрегата 7-ю выстрѣлами. Въ 10 часовъ Государь Великій Князь со свитою изволилъ отправиться въ крѣпость Густавсвердъ. По отъѣздѣ Его Высочества, на всѣхъ судахъ поставили людей по реямъ и кричали шесть разъ ура! Съ катера Великаго Князя отвѣчали трикратнымъ ура, послѣ чего спустили флагъ Е. И. В-ва и произвели салютъ въ 21 выстрѣлъ. (Взято изъ шканечнаго журнала).

Въ 1822-1824 г.г. *О. Н. Бодиско* былъ въ кругосвѣтномъ путешествіи на шлюпѣ *Ладога*, подъ командою кап.-лейт. *Андрея Петр. Лазарева*, за что награжденъ былъ орденомъ *Св. Анны 3-й степ.* и пенсіею въ 600 р. асигн. (тогдашній годовой окладъ жалованья по чину мичмана).

Въ декабрѣ 1826 г. произведенъ былъ онъ въ лейтенанты и въ маѣ 1827 г. отправился въ Средиз. море на 44-хъ пуш. фрегатѣ *Константинъ*, подъ командою капитана 2 р. *Хрущова*. Октября 8-го 1827 г., участвовалъ въ изваринскомъ сраженіи и за оказанную храбрость получилъ орд. *Св. Владимира 4-й степ.* съ бантомъ. Всю замѣчательную кампанію эту сдѣлалъ онъ на томъ же фрегатѣ и возвратился изъ Средиз. моря въ Кронштатъ, лѣтомъ 1830 года, и тогда же получилъ орд. *Св. Георгія 4 класса* за 18 кампаній. Въ 1831-1833 г.г. совершилъ второе путешествіе вокругъ свѣта, на военномъ транспортѣ *Америка*, подъ командою кап.-лейт. *Хромченко*. За этотъ вояжъ *О. Н. Бодиско* награжденъ былъ орденомъ *Св. Станислава 3-й*, что нынѣ 2-й степени, и вскорѣ произведенъ въ капитанъ-лейтенанты, и только одинъ этотъ первый годъ своего штабъ-офицерства (1834) служилъ онъ подъ командою, а затѣмъ постоянно самъ командовалъ военными судами, а именно: въ 1835 г. былъ командующимъ 84-хъ пуш. корабля *Нетронъ меня* (по болѣзни настоящаго командира капитана 2-го ранга *Кошелева*), и въ эскадрѣ вице-адмирала *Рикорда* ходилъ въ Данцигъ, для отвоза туда отряда гвардейскихъ войскъ, слѣдовавшихъ для маневровъ въ Калишъ. Отрядъ

Замѣчательно, что ровно черезъ 13 лѣтъ, именно 28 мая 1833 г., Государь Императоръ изволилъ сдѣлать тотъ же самый переходъ моремъ, изъ Ревеля въ Свеаборгъ, на 44-хъ пуш. фрегатѣ *Беллона*, состоявшемъ подъ командою капитанъ-лейтенанта гр. *Гейдена* (нынѣ генералъ-адъютантъ, дежурный генералъ главнаго морскаго штаба *Е. И. В.*).

этотъ былъ обратно привезенъ, на той же эскадрѣ, въ Ревель и Кронштатъ, въ ту же осень. Съ 1836 по 1839 г. включительно, *О. Н. Бодиско* командовалъ бригомъ *Агамемнонъ* и ежегодно употребленъ былъ въ разныхъ крейсерствахъ и посылкахъ. Въ 1839 г. декабря 6-го, назначенъ былъ командиромъ фрегата *Беллона*, но не успѣлъ еще быть на немъ въ кампаніи, какъ осенью 1840 года, будучи еще капитанъ-лейтенантомъ, назначенъ командующимъ 3-го флотскаго экипажа и корабля *Остроленка*. Въ слѣд. году произведенъ въ капитаны 2 р. и утвержденъ командиромъ того же экипажа и корабля, съ которымъ и находился почти ежегодно въ практическихъ крейсерствахъ съ своею дивизіею. Въ 1845 г. *О. Н. Боденко* произведенъ былъ въ кап. 1 р., и въ послѣдній годъ жизни своей (1850), командуя кораблемъ *Бриенъ*, въ эскадрѣ вице-адмирала *И. П. Епанчина*, находился у датскихъ береговъ и окончилъ кампанію 2 октября, а 24-го числа того же мѣсяца скончался, на 48-мъ году отъ рожденія.

С М Ъ С Ъ .

Объ установкѣ и повѣркѣ усовершенствованнаго протрактора. Во второмъ номерѣ текущаго года «Морскаго Сборника», былъ описанъ усовершенствованный протракторъ, сдѣланный на пулковской обсерваторіи механикомъ *Брауеромъ*. Въ этой статьѣ ничего не сказано о приѣмахъ установки и повѣрки этого инструмента, потому что протракторъ давно уже былъ извѣстенъ, и около 20 лѣтъ употреблялся при съемкахъ. При томъ установка усовершенствованнаго протрактора ничѣмъ почти не отличается отъ установки прежняго. Для этой цѣли, въ послѣднемъ служатъ цилиндрическія шляпки винтовъ, которыми прикрѣплены радіусы къ инструменту; шляпки эти въ своихъ

гибздахъ имѣютъ просторъ, позволяющій немного передвигать радіусы въ ту или другую сторону, когда ослаблены винты. А въ новомъ протракторѣ просторъ этотъ сдѣланъ въ цилиндрическихъ стойкахъ, въ которыя входятъ винты, прикрѣпляющіе радіусы къ инструменту. Однако, при всемъ сходствѣ въ установкѣ этихъ инструментовъ, случилось что протракторъ новаго устройства, отъ продолжительной перевозки берегомъ, нѣсколько разстроился, и въ такомъ видѣ былъ признанъ негоднымъ къ употребленію. Этотъ случай обязываетъ меня сказать здѣсь нѣсколько словъ объ установкѣ и повѣркѣ этого инструмента.

Установка. Подвижные радіусы протрактора прикрѣпляются къ петлямъ, а неподвижный—къ лимбу, посредствомъ винтовъ, проходящихъ въ пустыхъ цилиндрахъ, служащихъ стойками или распорками между петлями, лимбомъ и радіусами. Пустота этихъ цилиндровъ сдѣлана нѣсколько большею толщины винтовъ для того, чтобы можно было подвигать радіусы въ ту и другую сторону, и устанавливать ихъ такъ, чтобы они имѣли надлежащее положеніе, относительно центра круга дѣленія, а неподвижный съ точностію соотвѣтствовалъ бы нулю. Чтобы достигнуть этого, два подвижные радіуса отводятъ на 90° , и, ослабивъ винты этихъ радіусовъ, располагаютъ ихъ въ одну прямую линію, по предварительно проведенной на бумагѣ прямой; установивши радіусы снова такъ, чтобы индексы верніеровъ съ точностію соотвѣтствовали бы 90° , крѣпятъ ихъ туго къ петлямъ. Потомъ отводятъ одинъ изъ подвижныхъ радіусовъ къ началу дѣлений, и, приведя индексъ верніера къ нулю, крѣпятъ радіусъ къ лимбу. Наконецъ, ослабивъ винты неподвижнаго радіуса, придвигаютъ его плотно къ первому и также крѣпятъ туго винтами къ кругу дѣлений. Этимъ оканчивается установка.

Повѣрка. Два подвижные радіуса протрактора ставятъ на

90° и, положивъ инструментъ на бумагу, по всеѣмъ тремъ радіусамъ проводятъ прямыя линіи, которыя должны составлять два прямыхъ угла, если все радіусы соотвѣтствуютъ центру, и сверхъ того неподвижный—нулю. Чтобы удостовѣриться въ этомъ, обращаютъ протракторъ около центра такъ, чтобы одинъ изъ подвижныхъ радіусовъ совпалъ съ линіею, проведенною по неподвижному радіусу, и если этотъ послѣдній совпадетъ со слѣдующею за нею линіею, то это покажетъ, что углы равны между собою, и слѣдовательно прямыя, потому что подвижные радіусы составляли прямую линію. Если при второмъ положеніи инструмента, по слѣдующему подвижному радіусу будетъ проведена еще четвертая линія на бумагѣ, тогда можно продолжать этотъ опытъ кругомъ во все стороны.

М. Манганари.

==

О новомъ морскомъ уставѣ во Франціи. Французскій морской министръ представилъ недавно президенту республики первый экземпляръ устава *о службѣ на военныхъ судахъ*, предназначеннаго въ замѣнъ устава, изданнаго 31 октября 1827 года.

Помѣщаемъ здѣсь рапортъ, при которомъ уставъ этотъ былъ представленъ:

Господинъ Президентъ,

Честь имѣю представить на одобреніе Ваше проектъ устава, предназначенный въ замѣнъ устава 31 октября 1827 года, *о службѣ на военныхъ судахъ*.

Этотъ послѣдній есть, какъ Вамъ извѣстно, собраніе королевскихъ постановленій, которыя со временъ Людовика XIII составили, мало-по-малу, сводъ военно-морскихъ законовъ.

Первыя государственныя постановленія не восходятъ далѣе царствованія сего государя. Многія изъ нихъ замѣнили тогда рядъ несвязныхъ узаконеній, основанныхъ на старинныхъ преданіяхъ и обычаяхъ, измѣнявшихся съ мѣстностію и часто противорѣчившихъ одно другому.

Въ началѣ царствованія Людовика XIV, флотъ, уже значительно увеличившійся, требовалъ болѣе полного кодекса; и хотя постановленія, быстро слѣдовавшія тогда одно за другимъ, имѣли цѣлію удовлетворить этой необходимости, которая, при развитіи флота, становилась съ каждымъ днемъ ощутительнѣе, однакожъ никакого общаго устройства въ порядкѣ службы на военныхъ судахъ предпринято тогда не было.

Кольберту предстояло соединить и привести въ порядокъ массу постановленій, изданныхъ до него и имъ самимъ, и составить уставъ 15 апрѣля 1689 года, который хотя и обнародованъ былъ во время управленія сына его, маркиза де Сенъеллей, но тѣмъ не менѣе почти вполне обязанъ уму величайшаго изъ французскихъ морскихъ министровъ.

Уставомъ этимъ, состоявшимъ болѣе чѣмъ изъ 1300 статей, опредѣлялся общій порядокъ службы, и онъ служилъ основою для всѣхъ послѣдующихъ постановленій по морской части.

Съ этого времени морская часть во Франціи получила существенную организацію, и, въ теченіе 76 лѣтъ, военный флотъ пользовался этимъ кодексомъ; уставъ 25 марта 1765 года, основывался на тѣхъ же самыхъ началахъ, согласованныхъ только съ новыми обычаями и изобрѣтеніями, послѣдовавшими послѣ Кольберта.

Управленіе, созданное уставомъ 1765 года было не продолжительно. Стремленіе къ усовершенствованію, возбужденное просвѣщенною заботливостію Людовика XVI въ нашемъ флотѣ, вписавшемъ въ исторію этого царствованія великія и достославныя подвиги, заставило ощутить необходимость въ новомъ уста-

въ. Въслѣдствіе этого изданъ былъ уставъ 1 января 1786 года, вошедшій въ полную силу еще до начала революціи.

Тогда, надобно замѣтить, неустройство обнаружилось во всѣхъ частяхъ морскаго управленія; тщетно издавались, одинъ за другимъ, декреты правительства, тщетно выражали они чрезмѣрную строгость: возстановить дисциплину и положить основаніе новому порядку они не могли.

Несмотря на порывы мужества и чудеса храбрости, флотъ, возвысившій славу нашего оружія, претерпѣвалъ съ каждымъ днемъ невознаградимыя потери, и вскорѣ дошелъ до совершеннаго разстройства.

Изъ этого видно, Господинъ Президентъ, что морскія силы государства не могутъ существовать и увеличиваться среди непрерывныхъ тревоженій, ежедневно угрожающихъ разрушеніемъ, но требуютъ, для успѣха въ этомъ, правленія благоустроеннаго, твердаго и прочнаго; постоянства въ стремленіи къ избранной цѣли, непоколебимости въ предпріятіяхъ, которыя однѣ возбуждаютъ довѣренности къ будущности.

Наполеонъ возстановилъ наши морскія силы, и его усилія сформировать эскадры, способныя выполнить великія предпріятія, составляютъ не послѣднюю страницу въ его исторіи.

Переписка его съ морскимъ министромъ останется навсегда памятникомъ его великихъ соображеній, соединенія огромныхъ средствъ, успѣховъ, и, наконецъ, трудовъ, понесенныхъ для образованія флота.

Посреди ежедневныхъ занятій и быстро слѣдовавшихъ распоряженій, онъ успѣлъ основать, на прочныхъ началахъ, морскія префектуры и дать флоту, по части дисциплины, судопроизводства и арсенальныхъ работъ много такихъ декретовъ, въ которыхъ видѣнъ тотъ же геній-преобразователь, которымъ запечатлѣлъ онъ всѣ прочія отрасли государственнаго управленія; но другіе проэкты, другія предпріятія, и наконецъ событія 1814

года—не позволили ему составить, съ надлежащею полнотою, общій уставъ о службѣ на военныхъ судахъ.

По возстановленіи прежней династіи, правительство полагало сперва возможнымъ возвратиться къ уставу 1786 года; но время уже упредило его, и то, что за тридцать лѣтъ казалось удобнымъ, уже не соответствовало болѣе ни современнымъ требованіямъ, ни идеямъ; это вскорѣ было усмотрѣно, и тогда же приступлено къ пересмотру всѣхъ прежнихъ постановлений; послѣ многолѣтнихъ трудовъ, г-ну Шаброль дозволено было присоединить свое имя къ уставу 31 октября 1827 года, который до сихъ поръ еще служить руководствомъ для службы на морѣ.

Съ 1827 года послѣдовали важныя перемѣны въ морскомъ искусствѣ: введеніе паровыхъ машинъ, употребленіе новой и сильной артиллеріи, многочисленныя улучшенія въ способахъ содержанія судовыхъ экипажей, правильная отчетность, опытность, пріобрѣтенная эскадрами въ эволюціяхъ, полезныя свѣдѣнія, доставленныя намъ посѣщавшими насъ иностранными моряками, и размышленія о послѣднихъ нашихъ войнахъ—все это служило поводомъ къ измѣненію условій службы.

Вы это поняли, Господинъ Президентъ, потому-что предписали одному изъ моихъ предшественниковъ* назначить комиссію для составленія новаго устава.

Ваша довѣренность вручила мнѣ управленіе министерствомъ въ то самое время, когда эта комиссія** уже кончила проэктъ

* Контръ-адмиралу Роменъ-Дефоссе.

** Состоявшая изъ предсѣдателя, вице-адмирала Ла-Сюсса; флотскихъ капитановъ: Пажа и Эдуарда Пено; морскаго инженера 1-го класса г. Пиронно; морскаго контролера 1 класса г. Альфонса Пено; фрегатскихъ капитановъ: д'Эрбингхема, Дюберна и Потуо; морскаго врача 1-го класса г. Сенара; и корабельнаго лейтенанта (до-кладчика) г. Ла-Ронсьерь-Ле-Нури.

устава. Разсмотрѣвъ его съ тѣмъ вниманіемъ, какого онъ заслуживалъ, я препроводилъ его на разсмотрѣніе адмиралтействъ совѣта, и когда совѣтъ этотъ сообщилъ мнѣ объ измѣненіяхъ, которыя онъ считалъ полезнымъ сдѣлать въ первоначальномъ его планѣ, я принялъ личное участіе въ этомъ новомъ трудѣ. Пользуясь содѣйствіемъ просвѣщенныхъ людей, меня окружавшихъ, я старался сдѣлать въ уставѣ все указаннаго мнѣ исправленія, и согласовать по возможности заключающіяся въ немъ многочисленныя постановленія.

Послѣ этого тройнаго пересмотра, я имѣю честь представить Вамъ этотъ уставъ, въ замѣнъ изданнаго въ 1827 году.

Уставъ этотъ, Господинъ Президентъ, заключаетъ въ себѣ обязанности, опредѣляетъ порядокъ чиновъ, и назначаетъ мѣсто каждому лицу на военномъ суднѣ.

Военный корабль представляетъ въ маломъ видѣ отечество, и потому, какъ для благосостоянія его, такъ и для славы, все должно направляться къ одной общей цѣли. Строгая дисциплина, возможно—лучшій порядокъ, безусловное повиновеніе начальнику, служить для этого основными правилами. Уставъ освящаетъ корабль, и въ то самое время, какъ онъ передаетъ нѣкоторымъ образомъ верховную власть въ руки начальника, опредѣляетъ и границы этой власти, возлагая на начальника строжайшую отвѣтственность.

Начальникъ во всѣхъ случаяхъ долженъ служить примѣромъ; онъ наблюдаетъ за своими подчиненными и отечески заботится о ихъ благосостояніи; наконецъ, въ минуты опасности — онъ жертвуетъ для нихъ собою.

Конечно, мы не имѣли надобности выставять тѣ правила, которыя каждый морской офицеръ находитъ въ своемъ сердцѣ, и которыя внушаетъ ему честь; но въ уставѣ этомъ каждый изъ моряковъ, отъ начальника до простаго матроса, можетъ видѣть начертаніе своихъ обязанностей, и что рядомъ съ тре-

буемыми отъ него пожертвованіями, онъ встрѣчаетъ неопровержимое свидѣтельство о той заботливости правительства, съ которою оно старается улучшить по возможности трудности его положенія; моряки наши знаютъ, что, благодаря этому прекрасному уставу, другія народы намъ завидуютъ, и что, благодаря касѣ морскихъ инвалидовъ, они обезпечены въ старости пенсією, и пособіями для вдовъ и сиротъ своихъ.

Итакъ, Господинъ Президентъ, согласовать порядокъ службы съ успѣхами морской науки и нашими нравами, поощрить усовершенствованія, непрерывно вводимыя попечительностію правительства, укоренить обычаи, введенныя опытомъ, назначить каждому лицу свои обязанности, опредѣлить отвѣтственность, и наконецъ, упрочить дисциплину и усилить преданность—вотъ цѣль, избранная уставомъ, который я имѣю честь представить на Ваше одобреніе.

Примите, Господинъ Президентъ, изъявленіе моего глубокаго къ Вамъ уваженія.

Министръ-Статсъ-Секретарь флота и колоній, П. Де Шасслу-Лобѣ.

(Изъ *La Marine* № 14).



Смѣлый вызовъ американскаго строителя. Блистательная побѣда, одержанная яхтой *Америка* надъ лучшими англійскими яхтами (см. предыдущій № М. Сб.), породила въ строителяхъ Соединенныхъ Штатовъ, чувство самоувѣренности въ своемъ превосходствѣ. Это видно изъ вызова, предложеннаго всѣмъ морскимъ державамъ нью-іоркскими газетами.

Вызовъ этотъ сдѣлалъ г. Даріусъ Дэвидсонъ. Онъ объявляетъ, что намѣренъ въ теченіе шести мѣсяцевъ выстроить яхту, одной цѣнности и вмѣстительности съ *Америкой*; конструкціи же и вооруженія совершенно новой системы. Въ

продолженіе цѣлаго года, считая со дня спуска, судно его будетъ готово во всякое время войти въ состязаніе, съ какимъ бы то ни было судномъ или яхтой; и притомъ противъ одного судна или нѣсколькихъ вдругъ. Большинство владѣльцевъ судовъ или яхтъ, записавшихся на гонку, рѣшаютъ: 1.) Въ какое время сдѣлать испытаніе; 2.) Въ рѣкѣ ли производить его или въ открытомъ морѣ; 3.) Въ тихій или свѣжій, попутный или противный вѣтеръ; 4.) Какое разстояніе надобно переплыть, и 5.) Всѣ прочія условія гонки.

Г. Девидсонъ объявилъ, что онъ принимаетъ всѣ условія безъ разбора. Кромѣ того соглашается и на то, что владѣлецъ, которому не понравятся условія гонки, избранныя большинствомъ голосовъ, имѣетъ право отказаться отъ испытанія, объявивъ о томъ за восемь дней. Что же касается до Г. Девидсона, это послѣднее условіе до его яхты не относится, такъ какъ она должна быть всегда готова гнаться, со всякимъ судномъ и при условіяхъ, избранныхъ большинствомъ.

Итакъ американскій строитель даетъ своимъ противникамъ всѣ возможныя преимущества, чтобы въ случаѣ выигрыша устранить всякія оговорки, начинающіяся словами: *Когда-бы*, да *если-бы* и т. п. Побѣжденные слишкомъ часто прибѣгаютъ къ такимъ оговоркамъ, чтобы уменьшить силу своего пораженія; что же касается до приза гонки, то г. Девидсонъ предлагаетъ: если его яхта выиграетъ, то суда, пришедшія вторымъ и послѣднимъ, дѣлаются его собственностію, въ противномъ же случаѣ побѣдитель получаетъ въ полное владѣніе его яхту.



Новое противуцынготное и противулихорадочное средство. Перуанское растеніе *Oxalis Crenata*, привезенное въ 1832 году во Францію, служило тамъ только украшеніемъ

ботанических садовъ, откуда, въ 1836 г., не обратило на себя, вниманія г-на Бельмена (M. *Bellemain*), стараго наполеоновскаго воина, страстно предавшагося въ послѣдствіи лѣсоводству и земледѣлю. Результатъ 12-ти лѣтнихъ опытовъ г-на Бельмена надъ этимъ растеніемъ, вознаградили вполне всѣ его труды и издержки.

Растеніе это приноситъ двойную пользу: 1) Его плоды въ землѣ (*tubercules*) имѣютъ питательное свойство и, смѣшанныя пополамъ съ мукою, даютъ хлѣбъ отличный вкусомъ и сохраняющійся свѣжимъ въ продолженіе недѣли. 2) Его стебли и листья, изрубленные и выжатые, даютъ избыточный сокъ, который дешевымъ и легкимъ приготовленіемъ образуетъ пріятный, прохладный, противуцинготный и противулихорадочный напитокъ. Мясо, опущенное въ этотъ сокъ во время большихъ жаровъ, сохраняетъ свою свѣжесть въ продолженіе двухъ мѣсяцевъ. Наконецъ, сокъ этотъ, разведенный съ водою, приноситъ величайшую пользу вездѣ, гдѣ употребляется худая, попорченная или болотистая вода.

Итакъ употребленіе этого сока преимущественно пригодилось бы въ морскихъ путешествіяхъ, а также въ войскахъ, расположенныхъ въ болотистыхъ и вообще нездоровыхъ мѣстахъ. Еще особенное качество этого сока состоитъ въ томъ, что онъ сохраняется безъ порчи, въ бочкахъ, въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ.

По мнѣнію г-на Бельмена, *Oxalis Crenata* можетъ расти въ Европѣ, для полученія земляныхъ плодовъ до 50° сѣв. широты, и даже до 55°, если предпочтутъ добываніе сока питательному свойству плодовъ.

Произведеніе одного гектара или 10,000 квадратныхъ метровъ *Oxalis Crenata*, равняется питательностію своихъ плодовъ сѣрока гектолитрамъ пшеницы и даетъ кромѣ того 400 гектолитровъ соку.

Это растение требует легкой песчаной почвы. Твердый и глинистый грунт для него не годится. Ни засуха, ни большая сырость ему не вредны и обработка его чрезвычайно проста и удобна. Г. Белльменъ, недавно прибывшій въ С. Петербургъ, намѣренъ съ будущаго года заняться въ Южной Россіи разведеніемъ *Oxalis Crenata*.



Подводный электрической телеграфъ. Инженеры Чамптонъ и Волластонъ донесли директорамъ компаніи этого телеграфа, проведеннаго между Дувромъ и Кале, о готовности его быть открытымъ для публики съ $\frac{1}{13}$ ноября. Они пишутъ, что уже полтора мѣсяца какъ онъ соединяетъ мысъ Саутъ-Форлендъ, на англійскомъ берегу, съ деревнею Сангать, на французскомъ, въ 4-хъ миляхъ отъ Кале. Въ продолженіе этого времени подв. телегр. дѣйствовалъ постоянно удовлетворительно, несмотря на сильныя равноденственные бури и большіе приливы. Вотъ нѣкоторыя подробности о немъ, извлеченныя изъ разныхъ газетъ. Телеграфическая нить состоитъ изъ четырехъ мѣдныхъ проволокъ, заключенныхъ въ гутта-перчу, покрытую составомъ и обмотанную проволоками изъ гальванизированнаго желѣза; толщина каната около 3 дюйм. въ діаметрѣ, длина 24 мили, вѣсъ отъ 170 до 180 тоновъ. Его кончили 12 сентября и дѣлали три недѣли, въ Вацингѣ, на Темзѣ; кусокъ этого каната останется въ музеумѣ въ Кале. Въ сутки погрузили его на пароходъ, который на буксирѣ пошелъ поперекъ Канала. Пунктами сообщенія выбраны были, по удобству, два вышешприведенныя мѣста. Когда проволоки погружали на дно, то производили промѣръ, который показалъ, что наибольшая глубина тутъ 31 саж. шести футовой мѣры, и что она находится на трети разстоянія отъ англійскаго берега; отъ нее въ обѣ стороны глубины уменьшаются довольно постепенно.

Телеграфъ этотъ дѣйствительно открытъ для публики, въ назначенный день. Лондонъ имѣетъ теперь телеграфическое сообщеніе съ двадцатью пятью главными городами. За передачу черезъ Па-де-Кале, рѣчи въ 20 словъ, берутъ 15 шиллинговъ; за тоже платятъ теперь изъ Лондона въ Дувръ, и даже въ Ливерпуль, только 10 шиллинговъ.

Г-ръ Араго предлагаетъ употребить телеграфическую нить для опредѣленія разности долготы между парижскою и гринвическою обсерваторіями.

Теперь, когда сдѣланъ первый подводный телеграфъ на небольшое разстояніе, ненасытный умъ человѣческой, ищетъ уже средствъ провести его чрезъ океанъ. Всѣ англійскія газеты наполнены прозками о соединеніи американскаго материка съ Великобританіей, посредствомъ такого же телеграфа. Въ *Athenaeum* пишутъ, что этотъ прозкъ не невозможенъ, и рассчитываютъ, что онъ не будетъ дорого стоить. Предполагаютъ употребить одну только нить, заключенную въ гутта-перчу, подобную той, которая была испытана въ прошломъ году, для доказательства возможности такого рода сообщенія между Англійей и Франціей. Сверхъ гутта-перчи, положить плетенку изъ пеньки, которую посредствомъ химическихъ приготовленій, предохраняетъ отъ порчи въ соленой водѣ. Проволочный канатъ имѣлъ бы только $\frac{3}{4}$ дюйма въ діаметрѣ и былъ бы вдвое крѣпче пробнаго, употребленнаго въ прошломъ году.

Вотъ направленіе, по которому думаютъ положить нить: сначала изъ Англійи въ Ирландію; потомъ къ юго-западной оконечности острова, какъ къ самому близкому пункту отъ Новаго Свѣта и гдѣ нить будетъ въ безопасности отъ якорей. Отъ Ирландіи изберутъ самую близкую точку на американскомъ берегу, разстояніе тутъ около двухъ тысячъ миль. Выбравъ для погруженія нити лѣтнее время, и поручивъ дѣло капитану, который хорошо ознакомился съ плаваніемъ изъ Англійи

въ Америку, можно было бы установить линію, посредствомъ весьма простаго механизма, работая день и ночь и не уменьшая скорости парохода.

Все устройство атлантическаго телеграфа обойдется во сто тысячъ фунтовъ стерлинговъ (до 632 т. р. с.). Но этотъ телеграфъ еще будетъ, а телеграфъ чрезъ Па-де-Кале уже готовъ и ему надо пожелать всякаго успѣха.



Объ экспедиціяхъ за Франклиномъ Всея экспедиціи, которыя посланы были для отысканія Сара Джона Франклина, возвратились изъ арктическаго океана, кромѣ судна *Принцъ Альбертъ*. Успѣхъ ихъ въ главной цѣли тотъ же, что и прошлаго года, т. е. о Франклинѣ ни слуху, ни духу. Первымъ возвратилось судно *Феликсъ*, подъ командою Сэръ Джона Росса. Разлучившись 1-го августа съ прочими судами экспедиціи, онъ пришелъ въ Годгавенъ 18 августа; вмѣстѣ съ нимъ пришелъ туда датскій бригъ *Гольдфискенъ*, который намѣревался отправиться 29-го августа на островъ Кронъ-Принцъ и оттуда въ Копенгагенъ. Россъ простоялъ въ Годгавенѣ только три дня и прибылъ въ Старнраеръ, 13-го сентября.

Свѣденія привезенныя Россомъ тѣ же, которыя сообщили Эскимосы прошлой осенью, т. е. что суда Франклина разбились въ верхней части Баффинова залива, осенью 1846 года, и что часть экипажей была убита туземцами. Эскимосскій переводчикъ далъ присягу, въ истинѣ всего имъ сказаннаго, передъ судьбою въ Годгавенѣ; эти показанія, писанныя эскимосскимъ драгоманомъ, привезены въ Англию. Сэръ Джонъ Россъ убѣжденъ, что капитанъ Франклинъ никогда не проходилъ канала Веллингтона, и что онъ разбился идучи обратно въ Англию. Россъ очень желалъ продолжать свои изслѣдованія въ Баффиновомъ заливѣ,

но не могъ, за недостаткомъ провизіи для вторичной зимовки; здоровье смѣлаго мореплавателя, на 75-мъ году жизни, повидимому, пострадало отъ лишеній и усталостей, вынесенныхъ имъ въ этой трудной полярной экспедиціи.

Суда *Леди Франклинъ* и *Софія*, подъ начальствомъ капитана Пенни, прибыли въ Англію 22 сентября. Вскорѣ за ними пришла экспедиція подъ начальствомъ капитана Остина, который говоритъ, что передъ возвращеніемъ своимъ онъ посылалъ оба свои парохода въ проливъ Джонсъ, но они не могли далеко въ него проникнуть, ибо проливъ былъ покрытъ льдомъ на пространство 50 миль отъ своего устья и потому не должно удивляться, что капитанъ Пенни, прибывъ къ этому мѣсту, не могъ туда пройти; капитанъ Остинъ весьма о томъ сожалѣлъ, потому что, по его предположеніямъ, проливъ этотъ ведетъ къ полярному бассейну, въ которомъ находится Франклинъ со своими подвижниками еще въ живыхъ; онъ также очень сожалѣлъ, что нельзя было остаться на вторую зимовку въ этомъ проливѣ и въ будущемъ году продолжать отсюда изслѣдованія. Капитанъ Пенни говоритъ, что Веллингтоновъ проливъ теперь вполне изслѣдованъ.

О возвращеніи американскихъ судовъ *Рескю* и *Адванс* въ Соединенные Штаты пишутъ, что, прозимовавъ въ Баффиновомъ заливѣ, они отправились въ Годгавенъ, откуда вышли 9-го іюля. У нихъ были больные скорбутомъ, и, во время путешествія, умерло два человѣка.

Такимъ образомъ *единственнымъ* представителемъ надеждъ Англіи въ Арктическомъ океанѣ, остается теперь судно *Принцъ Альбертъ* (въ 90 тоновъ), которое осталось тамъ на зимовку. Первый назначенный ему рандеву былъ островъ Гриффитъ, гдѣ, полагали, онъ могъ узнать о дѣйствіяхъ экспедицій капитановъ Остина и Пенни.

29-го сентября, вечеромъ, въ англійскомъ адмиралтействѣ

было совѣщаніе комиссіи подъ предѣдательствомъ контръ адмирала Боульса; членами въ ней контръ-адм. Феншау, капитаны Парри, Бичи и Бакъ; контръ-адм. Бофортъ участвовалъ въ комиссіи какъ старшій гидрографъ адмиралтейства. Они положили отправить въ проливъ Веллингтона, для продолженія поисковъ, винтовой паруходъ. Экспедицію эту предполагаютъ послать весною, а командованіе поручить капитану Пенни; вѣроятно, суда *Леди Франклинъ* и *Софія* присоединятся къ этой новой экспедиціи.

Эскадра капитана Остина, прибывшая 26 сентября въ Ярмутъ и Гримзби, перешла въ октябрѣ мѣсяцѣ въ Вуличъ. Съ эскадры этой писали, что, по возвращеніи изъ полярныхъ странъ къ своимъ берегамъ, экипажи находятъ теплоту въ воздухѣ будто бы столь сильною, что потеряли оттого аппетитъ.

Последнія газеты извѣщаютъ, что англійскаго флота лейтенантъ Пимъ, служившій на Геральдѣ, въ Беринговомъ проливѣ, намѣренъ, нынѣшнею же зимою, отправиться для отысканія Франклина черезъ Сибирь.



Фрегатъ Меандръ въ Магеллановомъ проливѣ. Въ сентябрѣ мѣсяцѣ возвратился въ Англію, со станціи изъ Тихаго океана, большой военный фрегатъ *Меандръ*. Онъ проходилъ Магеллановымъ проливомъ, и конечно это самое большое судно, изъ всѣхъ доселѣ тутъ проходившихъ. Мая 13-го онъ вошелъ въ проливъ и 23-го вышелъ изъ него. По ночамъ становился онъ на якорь, а дни были очень коротки. Особенно же затрудняли его плаваніе—жестокіе шквалы изъ за скалистыхъ береговъ; порывы эти стремятся съ вершинъ горъ и съ неимоверной силой рвутся черезъ долины. Изъ самаго легкаго вѣтерка и даже изъ мертваго штиля, мгновенно дѣлалась иногда буря, убѣлявшая поверхность пролива; волны не были высоки,

но и съ нихъ срывало верхушки и брызги неслись подъ вѣтеръ, покрывая все видимое пространство мрачною, какъ черною тучей. Не рѣдко, при шквалахъ, образовывались тифоны, которые быстро носились въ видѣ бѣлыхъ столбовъ, чаще по одному направленію, но иногда они и сталкивались. Случилось при такомъ явленіи видѣть на горизонтѣ часть моря—совершенно тихую и спокойную: противоположность необыкновенная. Можно судить какъ надо было въ такомъ плаваніи бережь рангоуть и паруса. Команда постоянно почти должна была ожидать уборки парусовъ, или опять ихъ ставить. Однажды фрегатъ шелъ бейдевиндъ, подъ марселями въ два рифа и фокомъ; налетѣлъ шквалъ и фокъ изорвало, буквально говоря, *въ лоскутки*; лопнули крьюсель-шкоты и самый крьюсель вырвало. На эти шквалы имѣютъ большое вліяніе, своимъ положеніемъ и образованіемъ, долины, въ которыя стремятся порывы съ высокихъ горъ, внутри земли лежащихъ. Кромѣ неровности высотъ берега, состоящаго изъ высокихъ скалъ и низменныхъ долинъ, на направленіе вѣтра имѣетъ вліяніе и самый очеркъ берега: это испытано было *Меандромъ*, огывая мысъ Фроуердъ. Мысъ этотъ есть самая южная оконечность Патагоши; подходя къ нему отъ запада, дулъ ровный W вѣтеръ; обогнувъ самую оконечность мыса, фрегатъ взялъ курсъ сѣвернѣе, и встрѣтилъ тутъ SW, прямо въ корму, такъ-что, не шевеля брасами, перенесли только ли-сели на другую сторону.

Подобныя явленія быстрыхъ перемѣнъ въ силѣ и направленіи вѣтровъ въ узкихъ моряхъ, какъ на примѣръ Адриатическомъ, или въ проливахъ, какъ Магеллановомъ, весьма обыкновенны; но не рѣдко случаются онѣ въ Средиземномъ и въ нѣкоторыхъ другихъ моряхъ, даже и не близъ береговъ. Вотъ два такіе примѣра изъ плаванія корабля нашего *Ингерманландъ*, въ Средиземномъ морѣ, въ 1846 году. *Первый*. Идя изъ Неаполя

въ Тулонъ, и находясь по восточную сторону острова Корсики, марта 27-го, всю вахту съ перваго до седьмаго, попутный SO-й вѣтръ, безпрестанно измѣнялся въ силѣ, такъ что ходъ корабля отъ $\frac{1}{4}$ узла доходилъ, временно, даже до 8 узловъ, и на оборотъ; дождь постоянно шелъ и барометръ упалъ до 29.12 д.

Въ исходѣ 6-го часа сдѣлался штиль, на горизонтѣ впереди потемнѣло; корабль былъ подъ марселями, во всю стеньгу, брамселями, гротомъ и фокомъ. Въ началѣ 7-го часа вѣтръ началъ свѣжетъ отъ SW, послали брать одинъ рифъ, но, не сходя съ реевъ, взяли, по силѣ вѣтра, три рифа. Вѣтръ крѣпчалъ такъ быстро, что минутъ черезъ пять снова вызвали команду брать 4-й рифъ и крѣпить крюйсель. Исполнивъ это, спустили брамъ-реи въ ростеры, брамъ-стеньги на найтовъ и приготовились крѣпить форъ-марсель, но вѣтеръ началъ смягчаться, и къ 9-ти часамъ вечера дулъ уже ровный, марсельный.

Другой примѣръ. Идя изъ Алжира въ Гибралтаръ, апрѣля 15-го, въ половинѣ 3-го часа по полудни, при нашедшемъ шквалѣ отъ NW, взяли у марселей два рифа и закрѣпили брамсели; въ 3 ч. послали брать 3-й рифъ; въ это время лопнулъ крюйсель-шкотъ и изорвало крюйсель; затѣмъ лопнулъ форъ-стеньги-стаксель-шкотъ и парусъ изорвало въ клочки. Не успѣли еще люди сойти съ реевъ, какъ жестокость вѣтра заставила брать 4-й рифъ и только что успѣли взять гротъ и фокъ на гитовы, и закрѣпить крюйсель, какъ пришлось крѣпить всѣ марсели. Въ 4 часа, корабль былъ уже подъ триселями, зарифленною бизанью и фокъ-стакселемъ; брамъ-реи были во ростерахъ, брамъ-стеньги на найтовахъ. Барометръ упалъ до 29.64. Вѣтеръ съ силою шторма дулъ отъ NW, только два часа, и въ 6 ч. вечера корабль имѣлъ опять въ два рифа марсели.

Необыкновенное бѣдствіе съ парходомъ Демерара. Парходъ этотъ недавно спущенъ на воду въ Бристолѣ, гдѣ строился онъ у г.г. Паттерсонъ, въ докѣ. Тутъ же, лѣтъ за восемь строился и великанъ--парходъ *Гретъ-Бритенъ*, который, припомнимъ, съ затрудненіями вывели изъ дока. Такъ и *Демерара* не вышелъ съ первою полною водою, когда открытъ былъ докъ, но уже вечеромъ, при слѣдующемъ приливѣ, его вывели. Толпа замѣтила, что это знакъ недобрый, и дѣйствительно, когда повели *Демерару*, буксиромъ малаго пархода, внизъ по рѣкѣ Авонъ, со скоростію отъ 4 до 5 узловъ, то огромный парходъ этотъ, въ 40 саж. длины, имѣлъ несчастіе удариться съ расхода, носомъ, въ правый берегъ рѣки, (близъ Блекъ рока, въ Глостеръ--шейрѣ), и плотно уткнулся въ него; тотчасъ поворотило его теченіемъ, и онъ кормою приткнулся къ лѣвому берегу, загородивъ собою рѣку, какъ плотину. Усилія снять были напрасны, вода шла на убыль, и, при отливѣ, середина пархода очутилась на воздухѣ, а оконечности его плотно сидѣли на берегахъ. (Высота прилива была до 30 ф., парходъ сидѣлъ почти 15 ф.). Слѣдствіемъ этого, конечно, былъ переломъ пархода. При слѣдующей полной водѣ удалось его снять, но дотога поврежденнымъ, что едва ли возможно будетъ исправленіе и скорѣе придется его разобрать. По снятіи, поставили парходъ къ берегу, на мель. Онъ былъ застрахованъ въ 300 т. р. с., а матеріаловъ изъ него полагаютъ продать теперь только на четвертую долю этого.

Парходъ *Демерара* деревянный, длиною по килю 276 ф., между перпендикулярами 282 ф.; крайняя длина 316 ф.; ширина 41 ф. 4 д., а съ колесами 72 ф. 5 д.; глубина, отъ киля до нижняго дека 26 ф. 8 д., до верхняго 34 ф.; водоизмѣщеніе его, по старому способу измѣренія 2318 тоновъ, а по новому 3126 тоновъ. Машинны для него сдѣланы у Керда и комп. въ Гринокѣ, куда и вели *Демерару*, для установки ихъ. Двѣ машины въ 750

силъ; діаметръ цилиндровъ 96 л.; длина хода поршня 9 ф., діаметръ колесъ его 40 ф., съ вертящимися лопастями, по системѣ Моргана.



Еще новые сигналы. Дюнкирхенскій капитанъ порта, г. Консейль (*M-r Conseil*), изобрѣлъ всеобщіе морскіе сигналы, дѣлаемые помощію двухъ флаговъ и двухъ шаровъ, безъ различія цвѣтовъ; по этому тѣ или другіе могутъ быть замѣнены простынями или мѣшками, или чѣмъ либо тому подобнымъ; слѣдовательно они дешевы, просты, удобопонятны, подручны и потому есть надежда что войдутъ въ общее употребленіе. Извѣстный французскій морской литераторъ и бывший морскимъ офицеромъ, Эдуарль Корбье, чрезвычайно ихъ одобряетъ, называя морскимъ телеграфомъ или *языкомъ мореплавателей*.

Къ сожалѣнію не описывается въ чемъ именно состоитъ система г-на Консейль, и какъ дѣлать четырьмя знаками множество значеній. Также какъ и о сигналахъ капитана Работы, газеты извѣщаютъ только слѣдующее: французскій капитанъ *Rabotte*, командиръ *l'Avenir*, предлагаетъ новую систему сигналовъ, способную доставить единство и быть понятою для всѣхъ морскихъ націй. Вотъ что онъ пишетъ: такъ какъ всѣ теперь усердно занимаются вопросомъ о свободѣ морской торговли, то не лишнимъ было бы осуществить мысль г. Люскомба, принявъ его систему сигналовъ (*une langue télégraphique universelle*), полезную не только для сношеній судовъ въ морѣ, но и для переговоровъ ихъ съ берегомъ.

Извѣстно, что всѣ береговья мѣста Англій, куда только можетъ зайти судно, снабжены телеграфами; и такъ какъ всѣ иностранныя суда принимаются у нихъ теперь на тѣхъ же правахъ какъ и свои, то слѣдовательно морская торговля, получивъ большое развитіе въ портахъ Англій, будетъ чувствовать необходимость въ этихъ сигналахъ, для сношеній съ берегомъ.

Помѣщаемъ эти извѣстія о сигналахъ только для свѣденія, нашимъ читателемъ, на случай если встрѣтятъ они системы г.г. Консейля, Работта и т. п., то вѣроятно не оставятъ сообщить о томъ на пользу мореплаванія.



Р А З Н Ы Я И З В Ъ С Т І Я .

— Газета *La Marine* приводитъ статистическій документъ удивительнаго движенія между портами Англїи и Франціи въ нынѣшнѣе лѣто, въ слѣдствіе всемірной выставки въ Лондонѣ. По официальному исчисленію паспортовъ, прописанныхъ въ Булони, насчитано слѣдующее число пассажировъ, проѣхавшихъ чрезъ этотъ портъ.

	прибыло.	отправ.	Всего.
Май	3342.	3953.	7295.
Іюнь	4928.	5468.	10396.
Іюль	7129.	6586.	13715.
Августъ . . , . .	11574.	11151.	22725.
Сентябрь	9410.	9353.	18763.
Въ пять мѣсяцевъ	36383.	36511.	72894.

Если бы сосчитать также пассажировъ, проѣхавшихъ чрезъ Гавръ и Діеппъ, то, можно себѣ представить, каково было движеніе черезъ Ла-Маншь!

— Въ Блэкваллѣ, близъ Лондона, на верфи г. Мера, недавно спущенъ винтовой пароходъ *Царица-Юга (Queen of the South)*, для сообщеній съ мысомъ Доброй Надежды. Длина парохода между перпенд. 240 ф., длина для исчисленія груза 216¼ ф., ширина 39 и глубина 25 футовъ. Водоизмѣщеніе

1752³⁶/₉₄ тоновъ. На него поставятъ двѣ машины прямого дѣйствія, въ 300 силъ, работы Модслея. На пароходъ будетъ все устроено для удобнаго помѣщенія 120 пассажировъ и тысячи тоновъ груза.

— Въ Архипелагѣ множество пиратовъ, изъ нихъ самый отважный и страшный теперь *Негрони*. Они являются даже въ западной части Средиземнаго моря, и недавно у береговъ Испаніи захвачена ими шкуна, везшая казенный провіантъ.

— Ноября 7-го, нов. ст., прибылъ въ Триестъ, на фрегатъ *Новара*, изъ практическаго плаванія, Эрцгерцогъ Фердинандъ Максимилианъ, готовящійся въ морскую службу.

— Австрійское дунайское пароходное общество увеличиваетъ кругъ своихъ дѣйствій. Недавно заказано имъ 20 пароходовъ и 90 желѣзныхъ буксирныхъ судовъ.

— Въ концѣ 1851 г., во Франціи предназначено спустить пять военныхъ судовъ: кор. *Людовикъ XIV* въ Рошфоръ, кор. *Аустерлицъ* въ Шербургъ, кор. *Жанъ-Баръ* въ Лоріанъ, фрег. *Изиду* и бригъ *Низасъ* въ Брестъ.

— Въ Данцигѣ, въ день рожденія Прусской Королевы, $\frac{1}{13}$ ноября, спущенъ на воду военный пароходъ-корветъ *Данцигъ*, построенный господиномъ Клавиттеръ.

— Парижъ скоро будетъ имѣть новое и весьма любопытное заведеніе, для приготовленія молодыхъ людей, готовящихся въ морскую службу: это учебный фрегатъ *Виль-де-Пари*, котораго постройка уже оканчивается; онъ будетъ стоять возлѣ моста Нельи. Президентъ французской республики, лично осматривалъ работы и входилъ во всѣ подробности, показавъ большія свѣденія въ морскомъ дѣлѣ.

— Вице-адмиралъ Ля-Сюссъ принялъ начальство надъ французскою эскадрою въ Средиземномъ морѣ, вмѣсто вице-адмирала Персеваль Дюшена.

— Изъ Гельсингёра пишутъ, что 4 ноября, нов. ст., свѣрѣпствовала тамъ ужасная буря, отъ которой болѣе 40 судовъ потерпѣли крушенія или бѣдствія. Одно большое судно носило послѣ того въ Зундѣ, совершенно на боку. При этомъ утонулъ шведскій бригъ *Карлъ*, изъ Гефле, шедшій съ грузомъ сахара изъ Баги (въ Бразиліи) въ Готенбургъ. Капитанъ брига съ семействомъ и весь экипажъ, всего 11 человекъ, спаслись по концу веревки, переброшенному съ берега, помощію ракеты. Это еще первый примѣръ спасенія этимъ способомъ, употребленнымъ на берегахъ Даниі.

— Офицеры сѣверо-американскаго флота занимались промѣромъ въ Атлантическомъ океанѣ и Мексиканскомъ заливѣ. Въ первомъ нашли они, между мысомъ Виргиніи и ос. Мадерою, глубину въ $5\frac{1}{4}$ миль; во второмъ, отъ Тампико къ Флоридѣ, около одной мили.

— Недавно возвратились въ Триестъ морскіе кадеты изъ практическаго плаванія. Старшій курсъ, на бригѣ «Гусаръ» посѣщалъ Мессину, Мальту, Порто-Пальме, Кадиксъ и Гибралтаръ. Младшій, на бригѣ «Монтекукули», заходилъ въ Анкону, Неаполь и Мессину. Оба брига на возвратномъ пути простояли нѣкоторое время въ Каттаро.

— По случаю возобновленія порто-франко въ Венеціи, городъ обведенъ таможенною линію, идущею по лагунамъ, между городомъ и материкомъ; она обозначена и охраняется рядомъ будокъ, выстроенныхъ на сваяхъ, на водѣ; въ каждой будкѣ содержится нужное число таможенныхъ гребныхъ судовъ. Для воспрепятствованія провозу контрабанды, правительство запретило теперь народу употребленіе и постройку впредь «*Виперовъ*» (*Vipere*)—родъ длинныхъ и узкихъ шести весельныхъ гондолъ, чрезвычайно ходкихъ подъ веслами и парусами, и весьма удобныхъ ускользнуть отъ преслѣдованія таможенныхъ гребныхъ судовъ. На *Виперахъ*, гребутъ стоя, какъ на

гондолахъ и вообще на всѣхъ туземныхъ судахъ, плавающихъ по лагунамъ.

— Изъ Рива на озерѣ Гарда, прибыла одна рота тамошней флотиліи въ Вѣну. Она назначена служить кадраю для формирования австрійской военной флотиліи на Дунаѣ. Предположеніе о заведеніи этой флотиліи было еще и до событій 1848 года, когда уже готовы были и двѣ канонирскія лодки.

— Гамбургскій Сенатъ запретилъ впредь женитьбы на купеческихъ судахъ, что дѣлалось прежде довольно часто.

— На Камско-Воткинскомъ горномъ заводѣ, октября 13-го заложень *четвертой желѣзной* коммерческой пароходъ, для Каспійскаго моря, во сто силъ. Длина его 150 ф., ширина 23 ф. и глубина 10 футъ. Весною 1852 г. предполагають его спустить и провести рѣками Воткою, Сивою, Камою и Волгою въ Каспійское морѣ.

— Изъ Архангельска пишутъ что два купеческіе корабли вышли оттуда въ морѣ, 30-го октября, и что такой поздній выходъ судовъ изъ этого порта, едва ли бывалъ прежде. Сѣверная Двина покрыта была льдомъ съ 17-го октября, но 21-го наступила оттепель, продолжившаяся и до 8-го ноября, когда сообщено это извѣстіе.



О П Е Ч А Т К А .

На стр. 416, строка 7-я снизу, вмѣсто 27 ф. должно быть 21 футъ.

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ,
Предсѣдатель Адмиралъ Рикордъ.

ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНЪ

П. А. РАТЬКОВА и Ко.,

Коммисіонера Министерства государственныхъ Имуществъ, Гидрографическаго Департамента и Морскаго Ученаго Комитета; въ С.-Петербургѣ, на Невскомъ проспектѣ, у Полицейскаго моста, въ домѣ Голландской церкви, продаются слѣдующія книги:

(Цѣны означены на серебро).

СВОДЪ Морскихъ Уголовныхъ Постановленій. Двѣ книги. Спб. 1851. ц. 1 р. 50 коп., съ пересылкою 2 р.

ГРАЖДАНСКАЯ Архитектура. Части зданій. Соч. подполковника корпуса инженеровъ Путей Сообщенія А. Красовскаго, съ атласомъ чертежей на 102-хъ листахъ. Спб. 1851. ц. 13 р. съ пер. 15 р. сер.

ХРОНОЛОГИЧЕСКІЙ сводъ достопримѣчательныхъ на земномъ шарѣ событій, отъ Рождества Христова и до нашихъ временъ. Состав. А. Бѣльченковъ, Одесса. 1851. ц. 3 р. съ пер. 3 р. 50 коп.

ИСТОРИЯ Государства Россійскаго. Н. М. Карамзина. Изданіе Смирдина. Томъ первый. Спб. 1851. ц. 1 р. вѣс. за 1 ф.

СЛОВАРЬ Французско-Русскій. Сост. Ф. Рейфъ. Карлевуа. 1851. ц. 2 р. 50 коп. съ пер. 3 р.

ПОПУЛЯРНАЯ Діететика или указаніе средствъ къ сохраненію здоровья. Составилъ докторъ А. Никитинъ. Спб. 1851. ц. 1 р. 50 коп. съ пер. 2 р.

Подписная цѣна на журналъ Морской Сборникъ за годовое изданіе, безъ пересылки и доставки на домъ, 3 руб. За доставку на домъ и за пересылку по почтѣ, прибавляется по 1 руб. сер. за экземпляръ. Подписка принимается: *для живущихъ въ С. Петербургѣ*: у книгопродавца Ратькова (на Невскомъ проспектѣ, въ домѣ Голландской церкви); *для иногородныхъ* — въ С. Петербургской Газетной Экспедиціи. Сверхъ того, для гг. служащихъ во флотѣ и вообще для всѣхъ живущихъ въ военныхъ портахъ, подписка открыта во всѣхъ портовыхъ инструментальныхъ камерахъ.

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

НВ. Статьи для напечатанія въ Морскомъ Сборникѣ, просятъ доставлять въ Морской Ученый Комитетъ, въ Редакцію Сборника, *съ подписью.* Если автору не угодно, чтобъ имя его было извѣстно публикѣ, то должно предварить о томъ редакцію; статьи же, доставленныя за анонимными и псевдоимными подписями, или вообще безъ подписи, напечатаны не будутъ.

Редакція покорнѣйше проситъ еще о возможной исправности доставляемыхъ ей рукописей, въ которыхъ особенно разборчиво должны писаться: имена собственыя, названія мѣстностей и вообще цифры.
