

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

ТОМЪ II.

№ 6.

И Ю Н Ъ.

С. ПЕТЕРБУРГЪ.

Въ Морской Типографіи.

1849.

О Г Л А В Л Е Н І Е

В Т О Р А Г О Т О М А .

=

Карабугасъ, Н. П.	373.
Первый яхтъ-клубъ въ Россіи, Ал. Соколова.	377.
Прозкъ о способѣ наливатья водою лпейнымъ ко- раблямъ, безъ посторонней помощи, <i>контръ-адмир.</i> <i>фонъ-Шанца</i> (чертежъ).	389.
Гонка судовъ Имп. С. Пет. Яхтъ-Клуба, А. Кузь- <i>мича</i>	412.

С М Ъ С Ъ .

Архангельскъ.—Яхта Орианда.—Спускъ на во-
ду Англ. пароваго фрегата Гриннокъ.—Фре-
гатъ Аррогантъ.—Желѣзный пароходъ Ме-
гера.—Паровой фрегатъ Симумъ.—Винтовой
паровой шлюпъ Пломперъ.—Англійскій 80
пуш. корабль Вангардъ.—85 лѣтній вете-
ранъ.—Англійскіе матрозы.—Испытаніе па-
роходовъ Базилика и Нигера.—Американскій
фрегатъ Сентъ - Лауренсъ. — Французскій
флотъ.—Шербургъ.—Подводныя мины въ
Германіи.—Различіе флагмановъ въ Англ. флотъ.
—Буря въ Керчи.—Гибельное слѣдствіе
грозы на морѣ.—Пожаръ въ Сентъ-Луи.—
Смѣлое путешествіе.—Крушеніе парохода на
рѣкѣ Гудзонѣ. 417—438.

КАРАБУГАСЪ.

Карабугасъ, одинъ изъ заливовъ восточнаго берега Каспійскаго моря, долгое время обращаетъ на себя особенное вниманіе многихъ ученыхъ. Про него рассказываютъ много чуднаго. Карелинъ, осматривая восточный берегъ этого моря, желалъ побывать въ самомъ заливѣ, поѣхалъ туда на лодкѣ и едва могъ воротиться назадъ, переломавши весла на греблѣ противу теченія, которое идетъ въ заливъ. Персіяне, плавающіе на судахъ и Армяне рассказываютъ, что кого-то изъ нихъ нечаянно занесло въ заливъ и онъ самъ видѣлъ, какъ вода тамъ съ большимъ шумомъ идетъ внизъ. Трукмены же, кочующіе на морскомъ берегѣ у входа въ заливъ, рассказываютъ, что нѣкоторые изъ нихъ пустились было на лодкахъ въ заливъ, да и не возвращались оттуда. Подобные рассказы могли еще больше запутать не совсѣмъ рѣшенный вопросъ о томъ, имѣетъ ли Каспійское море подземное сообщеніе съ какимъ-либо изъ другихъ морей?— Въ самомъ дѣлѣ, въ Каспійское море со всѣхъ сторонъ вливается множество большихъ и малыхъ рѣкъ, а изъ него не вытекаетъ ни одна; однако же несмотря на это, вода въ морѣ, съ нѣкотораго времени, значительно понизилась (неизвѣстно только на сколько, потому что прежде наблюденія не вездѣ дѣлались. Трукмены, кочующіе по низменному юговосточному берегу Каспія, рассказываютъ, что убыль эта произошла въ теченіе тридцати лѣтъ; но что съ 1846 года, вода опять начала прибывать. При-

мудрено и Карелину было едва выѣхать противу теченія, если у него была лодка, подобная Трукменской; я же ѣздилъ въ самой быстротѣ теченія на двойкѣ съ однимъ гребцомъ.—Вода въ заливѣ Карабугасскомъ имѣетъ вкусъ чистой повареной соли, и гораздо солонѣе чѣмъ въ морѣ; она бѣловатаго цвѣта, какъ будто смѣшана съ молокомъ: причина этому вѣроятно грунтъ, которой, большею частію, бѣлый мягкій камень, похожій очень на соль, но только ни чуть не соленый, если его прополоскать въ прѣсной водѣ; камень этотъ небольшими кусками остается на якорѣ и пристаётъ къ желѣзу лота, если его ударить о грунтъ покрѣпче; подобный камень, бѣлый, скоро вбирающій въ себя воду и дѣлающійся отъ того мягкимъ, такъ что его легко растереть въ рукѣ, во многихъ мѣстахъ устилаетъ восточный берегъ Каспійскаго моря. Если весь грунтъ залива состоитъ изъ такого камня, то онъ много можетъ впитывать въ себя воды.

Осматривая берега и наружныя косы, находящіяся въ устьѣ, замѣтно, что они не давно были покрыты водою и надобно полагать, что вода въ этомъ мѣстѣ возвышается и понижается, но при какихъ обстоятельствахъ, отъ Трукменъ ничего узнать нельзя. И такъ Карабугасъ вовсе нестрашенъ и войти въ него очень легко, а что бы выйти, нужно только подождать порядочнаго вѣтра, который бы могъ двинуть противу теченія; опасности же нѣтъ никакой. Я думаю, если бы заливъ общалъ что-нибудь для промышленности, то его бы давно разгадали.

В. П.

ПЕРВЫЙ ЯХТЬ-КЛУБЪ ВЪ РОССІИ. *

Первый Яхть-Клубъ въ Россіи будетъ постарѣе всѣхъ Европейскихъ Яхть-Клубовъ: онъ учрежденъ Петромъ Великимъ.

Разумѣется, что тогдашній Яхть-Клубъ впрочемъ и неимѣвшій этого названія, далеко не походилъ на нынѣшній, какъ *ассамблеи* того времени не походятъ на теперешніе *балы*, однакожъ, разнствуя съ нимъ въ основѣ и границахъ, имѣлъ такое-жъ наружное проявленіе и такую-же цѣль: развивать любовь къ мореплаванію и тѣмъ, по возможности, совершенствовать морское искусство; при томъ онъ сближалъ, тогда мало сближавшихся, разнообразныхъ членовъ новаго общества. Не будучи вызванъ необходимостію удовлетворять насущной потребности, тогдашній Яхть-Клубъ, однакожъ, не былъ и подражаніемъ: это было самобытное произведеніе Великаго Преобразователя, плодъ Его страстной любви къ морю и всеобъемлющей заботливости о благѣ Россіи. Это было настоящее начало—къ сожалѣнію надолго перерванное потомъ—нынѣшняго Яхть-Клуба.

Съ самаго основанія новой, приморской столицы, уже было замѣтно настойчивое желаніе Царя-моряка приучить своихъ подданныхъ къ мореплаванію. Съ этою именно цѣлію Онъ не приказывалъ ставить мостовъ чрезъ Неву (и во все Его царствованіе на этой рѣкѣ не было ни одного моста); для этого же, указомъ 4-го іюля 1710 года, Онъ назначилъ комиссара (впослѣдствіи именованнаго стольникомъ) Потемкина быть *фискаломъ*, и смот-

* По документамъ Главнаго Морскаго Архива: Партикулярной вер-
фи, Воинской Морской Коммисіи, Канцеляріи гр. Апраксина и Кол-
лежскихъ дѣлъ.

рѣтъ ему, «чтобъ всякихъ чиновъ люди, которые въ С. Петербургѣ обрѣтаются, во время вѣтра ѣздили Невною рѣкою на судахъ парусами, подѣ штрафомъ.» И какъ это послѣднее приказаніе, вѣроятно, исполнялось худо, то въ 1715 году, вѣдѣнію того же Потемкина, поручены всѣ перевозныя суда (ихъ было 30 мельшхоутовъ), и ни на какихъ другихъ судахъ, кромѣ этихъ, никому не было позволено переѣзжать Неву. Въ слѣдующемъ 1716 году учреждена «Партикулярная верфь,» какъ для постройки перевозныхъ и другихъ судовъ, такъ и для надзора за частными постройками. Потемкинъ сдѣланъ ея интендантомъ.

Общество, названное нами Яхтъ-Клубомъ, основано въ 1718 году. Петръ Великій роздалъ безденежно (на сумму 125,199 руб.) разнымъ лицамъ и мѣстамъ 141 судно: яхты, буера, торшихоуты, рябиты, верейки, — въ вѣчное и потомственное владѣніе, съ тѣмъ однакожъ, чтобы владѣльцы ихъ починивали и вновь дѣлали уже на свой счетъ, и строили бы «не меньше, а больше воля.» вмѣстѣ съ этимъ издалъ Уставъ или Инструкцію (указъ 12 апрѣля 1718 года) и сигналы.

Суда были розданы первымъ саповникамъ, нѣкоторымъ архіереямъ, адмираламъ, корабельнымъ мастерамъ, докторамъ, иноземцамъ, Правительствующему Сенату, Святѣйшему Синоду, Невскому монастырю, Иностранной Коллегіи и пр. (см. приложенный списокъ), всего 90 лицамъ и мѣстамъ. Всѣ эти суда назывались *Потомственными* и *Невскимъ флотомъ*. Президентомъ, или вѣрнѣе, надзирателемъ этого клуба, назначенъ Потемкинъ, прозванный (однакоже не оффиціально) *Невскимъ Адмираломъ*.

Въ 5 пунктѣ Устава этого Общества (вышеприведенный указъ отъ 12-го апрѣля), сказано: «Надлежитъ по вся воскресеньи, въ указномъ часу выѣхать къ назначенному мѣсту, гдѣ Коммисаръ опредѣлитъ. Буде-же въ воскресенье будетъ вѣтръ восточной *квартиры* (четверти), и нельзя будетъ итти, то въ первый день по воскресеньи, въ который способный вѣтръ будетъ, въ указный

часть съѣзжаться. А понеже не всеѣ компасть знаютъ, того ради, въ указный часъ, долженъ Коммисарь въ шести мѣстахъ флаги поднять, а именно: 1) на большой площади у пристани, 2) противъ Никольской церкви, 3) у анбаровъ торговыхъ, 4) у почтоваго двора, 5) у Воскресенской церкви, 6) у литейнаго анбара. А когда указано будетъ выѣхать кромѣ опредѣленныхъ дней, тогда тотъ же знакъ учинить, да одинъ выстрѣлъ изъ пушки съ города. Тогда тотчасъ всякому ѣхать въ назначенное мѣсто и явиться Коммисару или, по отлученіи его, кому онъ прикажетъ, и потомъ ѣздить въ указномъ мѣстѣ, въ мѣсяцахъ: въ маѣ по 3¹/₂, въ іюнѣ по 4, въ іюлѣ по 3¹/₂, въ августѣ по 3, въ сентябрѣ по 2¹/₂, въ октябрѣ по 2 часовъ, лавирами, полу и фордовиндомъ, для обученія, гдѣ Коммисарь или отъ него посланной имѣть будетъ флагъ на своемъ маштѣ; и когда оной опустятъ, тогда ѣхать по домамъ. На сей экзерциціи вольны хозяева быть или не быть каждой разъ, однакоже не болѣе двухъ дней въ мѣсяцъ не быть, — развѣ для какой законной причины, — а посылать, у кого есть, дѣтей или сродниковъ, а у кого нѣтъ — людей, подъ штрафомъ: въ первыя 3 рубли, а за прочія въ двое, то есть за другую 6, за третью 9, и тако далѣе. Судамъ же необходимо всеѣмъ быть подъ вышечисаннымъ штрафомъ: развѣ хозяинъ куда въ деревню или за дѣломъ отъѣдетъ. А ежели кого пошлетъ, то вольно одного въ мѣсяцъ только, и то для нужды такой, которой ждать нельзя; а болѣе не посылать, подъ вышечисаннымъ штрафомъ, ибо можно между урочными днями посылать; а ежели чьи суды, безъ показаннаго знака съ тоя экзерциціи уѣдутъ безъ нужды, то внолу вышечисаннаго штрафа.»

Пунктъ 6. «Въ каждое лѣто, трожды повиненъ Коммисарь пересматривать всеѣ суды, а именно: въ первую недѣлю по взломанію льду, а другой передъ Петровымъ днемъ или въ іюлѣ, въ третій въ октябрѣ: всеѣ-ли цѣлы, и всеѣмъ-ли убраны какъ надлежитъ, и чистыль, и ежели найдетъ порченье не малое, или неполность на

малую въ снастяхъ и въ прочемъ, то испорченное починить, а чего недостаетъ—сдѣлать и исправить, емужь Коммисару, а на хозяинѣ, во что станетъ, взять деньги, да сверхъ того штрафу столькожь, дабы лутче смотрѣли. А ежели малое или и великое до того дни порченье увидитъ, или недостатокъ въ снастяхъ, или нечисто, то чинить наказаніе людямъ тѣмъ, коимъ у хозяина то судно приказано; а буде при хозяинѣ нечисто явится, то сверхъ людскаго наказанія, на хозяинѣ брать штрафъ, противъ небытія трожды или и болѣе, на суднѣ въ мѣсяцъ.»

Особенное прибавленіе сдѣлано о гребныхъ судахъ—баржахъ и верейкахъ. «Сіи гребныя суда также повинны одинъ день въ недѣли, а именно, первый, въ которой тишь будетъ, а ежели во всю недѣлю тишины не будетъ, то въ которой потише вѣтръ Коммисаръ усмотритъ и подыметъ (въ тѣхъ же мѣстахъ, гдѣ для парусныхъ флаги поднимаются) вымпела, и тогда должны въ указное мѣсто съѣхаться, и указное время ѣздить. (Буде же кромѣ указнаго дни велятъ съѣхаться, то такожде знакъ учиненъ будетъ, да одинъ выстрѣлъ изъ пушки съ города.) Коммисаръ, или отъ него посланный, долженъ имѣть флагштокъ на носу на его суднѣ, а на немъ вымпелъ, и когда оной спуститъ, тогда вольно ѣхать по домамъ. *На баржахъ долженствуютъ госпожи судна быть*, такъ со всѣмъ, какъ хозяева на парусныхъ. Не возбраняется и на обихъ обихъ поламъ быть, но поволи, а не по должности сего указу.»

Тѣмъ, которые имѣли у себя не потомственные суда, а собственные, позволялось на *ординарныхъ* экзерциціяхъ и не быть; однако-жь, за неучастіе въ экзерциціяхъ *публичныхъ*, они подвергались штрафу на равнѣ съ прочими. (Указъ 30 іюля 1724 года).

Платѣ гребцамъ опредѣлено одинаковое, и на первый случай, выдано изъ казны. Образцы были даже развѣшаны на площадяхъ и рынкахъ. Форма, однакожь, ограничивалась только покроемъ, «а цвѣтомъ кто какіе по

хочетъ, также и сукна, лучше или хуже, то отдается въ ихъ волю; а пуговицы класть мѣдныя, гладкія, только чтобъ окладывали галунами, по томужъ примѣру (по образцу) шелковыми или шерстяными; а бостроги чтобъ дѣлали изъ русскаго тикю.» (Письмо Кабинетъ-Секретаря Макарова Коммисару Потемкину).

Сигналовъ учреждено десять номеровъ для судовъ парусныхъ и три для гребныхъ. Эти номера означались разными флагами и выстрѣлами: для парусныхъ—№ 1 слѣдовать за командиромъ, № 2 сниматься съ якоря, № 3 становиться на якорь, № 4 стать въ три эскадры, № 5 стать въ ордеръ баталіи, № 6 итти одною шеренгою, № 7 итти въ одной колоніи, № 8 стрѣлять, № 9 поворотить всѣмъ вдругъ, чтобы «гдѣ былъ носъ стала корма,» № 10 итти въ три колонны; для гребныхъ—№ 1 слѣдовать за командиромъ, № 2 итти по номерамъ, № 3 итти въ три колонны.

Особенно замѣчательны наставленія Монарха, какъ обращаться съ судами: здѣсь видимъ ту-же внимательность даже ко всѣмъ мелочамъ, какою отличаются и всѣ другія Его наставленія; видимъ мастера своего дѣла.

Пунктъ 1. «Въ осень, когда уже стануть наступать морозы, и водою путь весьма невозможенъ будетъ, тогда надлежитъ всякое судно на землю или на лёдъ, подъ кровлю, въ его мѣсто поставить. (А каковы мѣста надлежатъ быть, тому для образца сдѣланы будутъ, на обѣихъ сторонахъ рѣки, по одному мѣсту). И гдѣ либо обилась смола, тутъ помазать тиромъ потолще. Для морозовъ, маштъ всегда надобно гарписомъ къ зимѣ вымазать же; также и гикъ, ежели не крашенъ жолтою краскою. Такелажъ и протчее прибрать; а особливо парусы въ сухомъ мѣстѣ повѣсить надлежитъ, дабы мыши, или иныя, тому подобныя, не испортили; и все держать въ сохраненіи, а наипаче беречь отъ мокроты и сырости.»

Пунктъ 2. «А когда станетъ весна наступать, а именно, въ послѣдней половинѣ марта, надлежитъ судно осмотрѣть по казамъ въ конопати, и буде конопать гнила

или слаба, то надлежитъ конопатить. Также гдѣ гарписомъ или тиромъ было мазано, все скрестъ бережно (ножами, дабы не взъерошить дерева), и отъ воды къ верху, вымазать гарписомъ съ масломъ, растирая тонко, дабы было свѣтло-желто, и деревобъ сквозь мазанье было видѣть. Также краски, ежели гдѣ слиняли или обиты, или потускнѣли, вновь вымазать; а буде хороши и цвѣтны, то известкою съ водою вымыть и вычистить. А что въ водѣ, то вымазать тиромъ, а когда высохнетъ, по немъ саломъ говаяжимъ. Маштъ также, гдѣ гарписомъ мазана, выскрестъ и тонко вымазать масломъ коровнымъ. Гикъ, ежели между чернымъ мазанъ былъ гарписомъ, то также дѣлать какъ маштъ.»

Пунктъ 3. «Парусы высушить на солнцѣ; также и во все лѣто, послѣ дождиковъ и тумановъ сушить надлежитъ, и беречь, дабы не марались, а буде замарались, вымыть съ мочею и щелокомъ (о чемъ, ежели кто не знаетъ, спросить на Партикулярной верфи какъ мыть); будеже стары, или гораздо черны, что вымыть не дадутся, то такія на Партикулярную верфь приносить, и красить (которая краска гораздо дешева). Также такелажъ, чтобъ былъ чистъ, и ежели отъ старости веревки побѣлѣютъ, то омоча тряпицу въ тиръ, тонко вытереть и высушить. Блоки и юфорсы, также на всякую весну скрестъ, и гарписомъ съ масломъ мазать, а шхевы въ нихъ дважды въ лѣто, или по вся мѣсяцы чистить, вышняя вопъ ножемъ— что смоль и иной нечистоты прилипнетъ, и мазать саломъ; также нагели мазать саломъ-же, дабы лутче вертѣлись.»

Пунктъ 4. «На тѣхъ судахъ ничего тяжелаго, а именно: кирпичу, извести, дровъ, и прочаго, отъ чего можетъ маратца, не возить; и надлежитъ ихъ чисто держать отъ грязи и нечистотъ, ибо отъ того болѣе чинять нежели отъ воды. Также держать подъ кровлею судно, дабы не мокло и педрало солнцемъ, ибо *си суды даны, дабы ихъ употребляли такъ какъ на сухомъ пути кореты и коляски, а не какъ навозныя телги.*»

«Барджи и верец, съ ихъ уборомъ, держать чисто и бережно, и на всякой мѣсяцъ вытаскивать барджи на землю, для чистки и подмазыванья саломъ; а веревки чаще подмазывать, и на берегъ, гдѣ возможно, хотя на всякую ночь вздергивать (то лутче не мокнуть, понеже збло тонки).»

Наконецъ приложено изъясненіе техническихъ словъ, вошедшихъ въ уставъ:

Толкованіе имянъ

Голландскихъ

По русски.

Партикулярная верфь—Дворъ, гдѣ мелкія парусныя и гребныя суда будутъ дѣлать и починивать.

Такелажъ Оснастка веревочная.

Гарписъ Еловая сбра.

Тпръ Жидкая смола или суровака.

Шхевъ Колесо что въ блокѣ.

Нагель Гвозь деревянный, на чемъ выщепянутое колесо вертится.

Юфорсъ ☺.

Шумны и веселы бывали эти гулянья при Петрѣ, особенно въ послѣдніе годы Его жизни, когда кончилась двадцатилѣтняя шведская война и счастливо совершенъ «низовой походъ;» когда торжествующій побѣдоноснымъ флотомъ Монархъ чествовалъ ботикъ—«дѣдушку,» выводя его на привѣтъ «внучкамъ»—кораблямъ, и подъ благословеніе Александра-Невскаго.... Невская флотилія встрѣтила ботикъ, въ 1723 году привезенный изъ Москвы въ С. Петербургъ, и потомъ провожала его въ Кронштатъ, гдѣ онъ торжественно былъ привѣтствуемъ всѣмъ Русскимъ флотомъ; въ слѣдующемъ году, 30 Августа, Невская флотилія сопровождала ботикъ въ его шествіи къ Александро-Невской лаврѣ—торжество, завѣщанное Петромъ совершать ежегодно.... Но, учрежденный до временно и насильственно, этотъ Яхтъ-Клубъ, разумѣется, могъ существовать только при Его мощной волѣ, одушевляемый только Его любовію. Съ кончиною Петра онъ уничтожился;

вначалѣ было не до катаній; потомъ, когда вступилъ на престолъ Петръ II, и дворъ переѣхалъ въ Москву, большая часть членовъ разѣхались изъ Петербурга; прошло не много лѣтъ и—иныхъ ужъ не было, другіе были далеко.... Не только Невскій флотъ, но и Балтійскій флотъ оставались въ забвеніи. Невскія суда были отобраны отъ владѣльцевъ къ Партикулярной верфи, и праздно сгнивали тамъ; корабли мирно стояли въ гавани.... Въ послѣдствіи нѣсколько разъ—именно, при вступленіи на престолъ Анны Иоанновны и Елисаветы Петровны—покушались возобновить Невскій Яхтъ-Клубъ, но всѣ старанія оставались тщетными.

Указомъ отъ 14-го декабря 1731 года Анна Иоанновна повелѣла: суда, отобранныя къ Партикулярной верфи, возвратить ихъ владѣльцамъ, и изготовить къ предбудущей веснѣ, «какъ было при Его Императорскомъ Величествѣ блаженныя и вѣчнодостойныя памяти Петръ Великомъ.»

Въ слѣдующемъ году, 15-го апрѣля, было приказано всему Невскому флоту, «завтрашняго дня и впредь» выходить на Неву и лавировать по надлежащему; буде-же тихо будетъ, то на гребныхъ судахъ.

Черезъ день, 17-го апрѣля, состоялся указъ о выводѣ судовъ Невскаго флота для экзерцицій по два раза въ недѣлю: въ четвертокъ и въ воскресенье. Тогда же приказано «быть гребцамъ въ одинакихъ шапкахъ и рубашкахъ на каждомъ суднѣ, а не такъ, чтобъ на одномъ суднѣ былъ одинъ въ камзолѣ и въ шляпѣ, а другой въ рубашкѣ и шапкѣ—дабы лутче видъ былъ.»—Послѣдній указъ повторяли два раза, 19 и 25-го апрѣля.

Въ слѣдующемъ 1733 году (указомъ отъ 23-го Апрѣля), уже замѣчено, что суда «содержатся не въ такомъ состояніи, какъ Его Императорское Величество высокославныя памяти всемилостивѣйше указалъ: понеже у многихъ оныя имѣются въ ветхости и къ употребленію въ негодности, а у другихъ и во всемъ упущены.» Велѣно исправить къ 1-му іюня, и впредь содержать въ исправности «подъ опасеніемъ жестокаго истязанія.» Но и этотъ указъ

потребовалъ подтвержденій,—которыя и сдѣланы 17-го июня 1734 и 16-го апрѣля 1735 года. Партикулярной верфи приказано исправить ветхія суда, а негодныя замѣнить новыми, взыскивая съ хозяевъ издержки.

Въ 1739 году, мая 4-го, послѣдовало новое подтвержденіе: «Множество такихъ судовъ, сказано въ этомъ указѣ, на верфи и по берегамъ и по каналамъ стоятъ безъ всякой починки, а иныя и вовсе брошены и гниютъ.»

Императрица Елисавета Петровна, вскорѣ по своемъ вступленіи на престолъ, 1-го мая 1743 года, повелѣла собраться Невскому флоту на экзерцицію; но несмотря на предварительно разосланныя повѣстки, по сдѣланному сигналу, явились *только два баржи*, Поспѣлова и Строгонова.

На слѣдующій день объявлено, что ежели впредь кто не будетъ на экзерциціи, то подвергнется штрафованію, а Адмиралтействъ-Коллегіи и Партикулярной верфи приказано смотрѣть за исполненіемъ.

По силѣ этого указа, Адмиралтействъ-Коллегія и Партикулярная верфь дѣлали повѣстки и публикаціи, посылали къ владѣльцамъ нарочныхъ офицеровъ, спрашивали дворовыхъ служителей, держали ихъ подъ карауломъ; но все было напрасно. «Изъ тѣхъ судовъ—доносила Партикулярная верфь—у нѣкоторыхъ и налицо многихъ нѣтъ, а вновь вмѣсто ихъ не требуютъ, и построенныхъ отъ Партикулярной верфи не берутъ; а нѣкоторые, хотя и показали въ готовности, токмо по осмотру явились не исправны, такожь, отъ кого на оную верфь отданы въ починку и для содержанія, тѣ, и по исправленіемъ, за невзятіемъ долговременно на верфи имѣются; а которые хотя и есть на лицо въ состояніи и исправности, однако изъ тѣхъ на экзерциціяхъ по указамъ, нѣкоторые не бывають.»—Адмиралтействъ-Коллегія уже просила Сенатъ, чтобы съ его стороны было сдѣлано понужденіе владѣльцамъ содержать ихъ суда въ исправности.

Двадцать четыре года пролежало это дѣло въ Сенатѣ,

и только въ 1769 году оно было передано на разсмотрѣніе «Морской Россійскихъ флотовъ Коммисіи.»

Между тѣмъ и самая Партикулярная верфь пришла въ упадокъ: ея доходы заключались въ сборахъ съ перевозовъ черезъ Неву, въ выгодахъ, получаемыхъ отъ постройки судовъ частнымъ лицамъ (по 10%) и отъ продажи матеріаловъ и припасовъ. Но съ построеніемъ Исакиевскаго моста въ 1733 году, Тючкова и Сампсоніевскаго въ 1759, сборы съ перевозовъ уменьшились, нѣкоторые потомъ и вовсе были отмѣнены; мосты же отданы въ откупъ. Частныя лица не находили выгодъ строиться на Партикулярной верфи, и всѣ припасы стали покупать на волѣ. Дворцовая контора, за постройку судовъ, задолжала до 25,000 руб.—и не выплачивала ихъ, несмотря на указъ Петра Великаго (1723 г.), чтобы ко Двору «безъ денегъ ничего не отпускать.» Партикулярная верфь, для своего содержанія уже требовала особой суммы отъ Адмиралтействъ-Коллегіи. Хотѣли было отдать ее на откупъ; но въ 1770 году разсудили за лучше, вовсе ее уничтожить. Въ 1786 году, вмѣсто ея, уже на другихъ основаніяхъ, учреждена Городская верфь.

О Невскомъ флотѣ и рѣчи не было.... Такъ рушился этотъ флотъ, дальній предшественникъ нынѣшняго Яхтъ-Клуба, въ списокъ членовъ котораго, мы встрѣчаемъ имена потомковъ Петровскаго клуба.

А. Л. СОКОЛОВЪ.

СПИСОКЪ ЛИЦАМЪ И МѢСТАМЪ, ПОЛУЧИВШИМЪ ВЪ ПОТОМСТВЕН-
НОЕ ВЛАДѢНІЕ СУДА.

Л И Ц А И М Ъ С Т А .	Яхты.	Буера.	Горшкуюты.	Баржи.	Рябиты.	Верейки.
Ген.-Адмиралъ гр. Ѳ. М. Апраксинъ	1	»	»	»	»	»
Сенаторъ гр. П. М. Апраксинъ	»	1	»	»	»	»
Гр. А. М. Апраксинъ	»	1	»	»	»	»
И. Алмазовъ	»	1	»	»	»	»
Комедантъ Бахметевъ	»	1	»	»	»	»
Докторъ И. Блюментростъ	»	1	»	»	1	1
Докторъ Л. Блюментростъ	»	1	»	»	»	»
Д. Бестужевъ	»	1	»	»	»	»
Иноземецъ Борштъ	»	1	»	»	»	»
Ген.-Маіоръ Брюсъ	»	1	»	»	»	»
П. Бутурлинъ	»	1	»	»	»	»
Ѳ. Е. Бутурлинъ	»	1	»	»	»	»
Ген.-Маіоръ Витверъ	»	1	»	»	»	»
Ген.-Адъютантъ А. П. Вольнскій	»	»	»	»	1	»
В. Вольнскій	»	1	»	»	»	»
Ген.-Лейтенантъ М. Я. Волковъ	»	1	»	»	»	1
Д. Ст. Сов. А. Волковъ	»	1	»	»	1	1
Канцлеръ гр. Г. И. Головкинъ	1	1	»	1	»	1
Адмиралъ И. М. Головинъ	1	1	»	»	1	»
Кн. Ѳ. А. Голицынъ	»	1	»	»	»	»
Подполковн. кн. П. Голицынъ	»	1	»	1	»	1
Кн. Я. А. Голицынъ	»	1	1	»	»	»
Кн. Д. Голицынъ	»	1	1	»	»	»
Кн. П. А. Голицынъ	»	1	»	»	»	»
Кн. С. Б. Голицынъ	»	1	»	»	»	»
Кн. Гессенъ-Гомбургскій	»	1	»	»	»	»
Подполковн. И. И. Дмитріевъ-Мамоновъ	»	»	1	»	1	1
Кн. Я. Долгоруковъ	»	1	»	1	»	1
Кн. А. Долгоруковъ	»	1	»	»	»	»
Бригадиръ Зотовъ	»	1	»	»	»	»
Кн. Кантемиръ	1	1	»	1	»	1
Адмиралъ К. И. Крѡйсъ	»	1	»	1	»	»
С. Клокачевъ	»	1	»	»	»	»
Бригадиръ Корчмянъ	»	1	»	»	»	»
Корабельный мастеръ Козенцъ	»	1	»	»	»	»
Кн. Я. Лобановъ	»	1	»	»	»	»
Тайный Сов. А. Макаровъ	»	»	1	1	»	»
Ѳ. Мануковъ	»	1	»	»	»	»
В. Монсъ	»	1	»	»	»	»
Гр. А. А. Матвѣевъ	»	1	»	1	1	»
Гр. И. А. Мусинъ-Пушкинъ	»	»	1	1	»	»
Тайн. Сов. А. Л. Нарышкинъ	»	1	»	»	1	»

Л и ц а и м ѣ с т а .	Яхты.	Буера.	Торшхоты.	Баржи.	Глобиты.	Верейки.
К. А. Нарышкинъ	«	1	«	«	«	«
Тайн. Сов. О. В. Наумовъ	«	«	«	«	1	«
Корабельный мастеръ Най	«	1	«	«	«	«
С. Нелединскій-Мелецкій	«	1	«	«	«	«
Б. Нерововъ	«	1	«	«	«	«
Полковникъ Норовъ	«	1	«	«	«	«
М. Олсуфьевъ	«	1	«	«	«	«
О. Павловъ	«	1	«	«	«	«
Тайн. Сов. А. Плещеевъ	«	1	«	«	«	«
В. П. Поспѣловъ	«	1	«	1	«	«
Комисарь М. Протасевъ	«	1	«	«	«	«
И. Ржевскій	«	1	«	«	«	«
Кравчій В. О Салтыковъ	«	1	«	«	«	«
А. П. Салтыковъ	«	1	«	1	«	«
М. Самаринъ	«	1	«	«	«	«
Корабельный мастеръ О. Склаевъ	«	1	«	«	«	«
Бояринъ Т. Н. Стрешневъ	«	1	«	«	«	«
И. Р. Стрешневъ	«	«	1	1	«	«
П. Сумароковъ	«	1	«	«	«	«
Бароны Строгоновы	1	1	«	1	«	1
Полковникъ Трезинъ	«	1	1	«	1	«
И. Тормасовъ	«	1	«	«	«	«
Генералъ Кн. Ю. Ю. Трубецкой	«	1	«	«	«	1
Генералъ А. И. Ушаковъ	«	«	1	«	1	«
Инспекторъ Фонармусъ	«	1	«	«	«	«
Кн. Ю. Хялковъ	«	1	«	«	«	«
Генералъ Г. П. Чернышевъ	«	1	«	1	«	1
Д. Тайн. Сов. Кн. А. М. Черкасскій	1	1	«	1	«	1
Кн. П. Б. Черкасскій	«	1	«	«	«	«
К. Чичеринъ	«	1	«	«	«	«
Фельдмаршалъ Б. П. Шереметевъ	«	1	«	1	«	1
Иноземецъ Шпельманъ	«	1	«	«	«	«
Кн. Ю. Щербатовъ	«	1	«	«	«	«
Подполковн. Кн. Г. Д. Юсуповъ	«	«	1	«	1	«
Генералъ П. И. Ягужинскій	«	1	«	1	«	1
Штабъ-лекаръ Ягговій	«	1	«	«	«	«
Исковскому Архіерею	«	«	«	1	«	«
Ростовскому Архіерею	1	«	«	1	«	«
Тверскому Архіерею	«	«	«	1	«	«
Бывшему Новгородскому Архіерею	1	«	1	1	«	«
Кассимовскому царевичу	«	1	«	«	«	«
Камельному мастеру	«	1	«	«	«	«
Святѣйшему Синоду	«	1	«	«	«	«
Правительствующему Сенату	«	1	«	«	«	«
Невскому монастырю	«	«	1	1	«	«

Лица и мѣста.	Яхты.	Буера.	Торшхоуты.	Баржи.	Рябиты.	Верейки.
Иностранной Коллегіи	1	1	1	1	1	1
Канцеляріи отъ Строеній	1	1	1	1	1	1
Полицеймейстерской канцеляріи	1	1	1	1	1	1
Итого . . .	10	75	10	21	11	14
Всего 141 судно, цѣною на сумму 125,199 р. 66½ к., по слѣдующему расчету:						
яхта	2,253	р.	17	к.		
буерь	1,126	—	58½	—		
торшхоуть	1,126	—	58½	—		
баржа	293	—	13¼	—		
рябитъ	86	—	31¼	—		
верейка	43	—	30¼	—		

ПРОЕКТЪ О СПОСОБѢ НАЛИВАТЬСЯ ВОДОЮ ЛИНЕЙНЫМЪ КОРАВЛЯМЪ, ВЕЗЪ ПОСТОРОННЕЙ ПОМОЩИ.

Наливаться водою для поддержанія только своего запаса,—работа трудная и медленная, какъ въ тепломъ, такъ и въ холодномъ климатахъ; а наполнить большую часть водянаго интриума ленеинаго корабля, при ежедневномъ расходѣ воды для полнаго экипажа, рѣдко кому удавалось посредствомъ своихъ только шлюпокъ, и при обыкновенномъ способѣ наливки, едва ли возможно безъ посторонней помощи.

Правда, весьма рѣдко случается линейнымъ кораблямъ нашимъ наливаться водою въ такихъ мѣстахъ, гдѣ за

плату нельзя бы́ло имѣть помощи; но если послѣ долгаго плаванія, судно приведено бѣ было къ этой необходимости, то ему предстояло бѣ потерять много времени, и подвергнуть часть своего экипажа непрерывной, тяжелой работѣ.

Подобныя обстоятельства, какъ всѣмъ извѣстно, могутъ встрѣчаться у всѣхъ острововъ Тихаго океана и на Материкѣ, какъ то: въ Валпарейсѣ, Сан-Франсиско и у насъ, напримѣръ, въ Авачинской губѣ, не говоря о многихъ другихъ мѣстахъ, гдѣ никакой помощи, ни за какія деньги, имѣть невозможно.

Довольно хлопотъ представляетъ налитіе водою въ мѣстахъ, и не столь отъ насъ отдаленныхъ,—напримѣръ въ Гельсингфорсѣ; но тамъ можно еще найти помощь, хотя за большую плату. Впрочемъ и въ Гельсингфорсѣ это становится довольно продолжительнымъ для большой эскадры, какъ всѣмъ извѣстно.

Чтобы послѣ продолжительнаго, сто двадцати суточного плаванія, напримѣръ, наполнить водою интрьомъ линейнаго корабля на рейдѣ, на которомъ нельзя получить помощи, и не терять при этомъ много времени, столь драгоценнаго для каждаго моряка, не только въ дальнихъ плаваніяхъ, но и вообще, мы имѣемъ, какъ всѣмъ извѣстно, одно только средство,—буксировать бочки, соединенныя между собою. Но для успѣшнаго дѣйствія по этому способу, потребно бочекъ въ десять разъ болѣе, нежели сколько имѣетъ ихъ корабль, снабженный желѣзными систернами; а увеличеніе числа запасныхъ бочекъ, сопряжено съ другимъ неудобствомъ, отнимающимъ помѣщеніе для топлива и множества другихъ вещей, необходимыхъ въ подобныхъ плаваніяхъ.

Кромѣ того, при этомъ способѣ, сколько поврежденія предстоитъ самимъ бочкамъ, борту корабля и гребнымъ судамъ, которыя заняты будутъ закладываніемъ стропокъ у борта; сколько трудовъ ловить бочки, оторванныя изъ длиннаго ряда, и плавающія на высокомъ волненіи, и какъ затруднительно управлять ими у борта,

особенно при большой боковой зыби, какая напримѣръ, всегда бываетъ на рейдѣ острова Уаху, одного изъ Сандвичевыхъ, отъ океанской зыби и вѣтра, постоянно почти дующаго съ берега. Не говорю уже о тѣхъ поврежденіяхъ и потерѣ бочекъ, какія происходятъ отъ катанія ихъ по камнямъ, иногда, въ бурунахъ. Вѣроятно, всѣ эти неудобства памятли всякому, кто въ дальнихъ плаваніяхъ принужденъ былъ употребить подобный способъ налитія водою, и хотя онъ еще болѣе удобенъ на этихъ судахъ, отъ малой ихъ величины, малочисленности экипажа и большого запаса бочекъ, въ сравненіи съ линейными кораблями.

Разсмотримъ теперь другой, нынѣ употребляемый способъ—наливаться водою линейному кораблю, помощію однихъ собственныхъ его гребныхъ судовъ.

Обыкновенно изъ барказа, построеннаго по штатному положенію, вынимаютъ почти всѣ банки, и этимъ разслабляютъ взаимную боковую его связь, слѣдовательно, подвергаютъ находящихся на немъ людей не малой опасности (въ особенности, если шлюпка построена вгладь), когда, напримѣръ, придется этому барказу, при полномъ грузѣ, форсировать парусами, чтобы отлавироваться отъ подвѣтреннаго или неприятельскаго берега. И при этихъ-то пожертвованіяхъ можно только помѣстить: въ корму 4 бочки средней руки поперегъ судна, десять такихъ же въ два ряда вдоль по всему барказу, и сверхъ невыемной банки въ носу—еще двѣ бочки малой руки; всего: 14 средней и 2 малой руки, что составитъ вѣсъ полнаго груза (считая бочку средней руки съ водою въ 25 пудъ 2 фунта, и малой руки въ 14 пудъ 35 фунтовъ) около 394 пудовъ, изъ которыхъ однѣ бочки вѣсятъ 97 пудовъ 38 фунтовъ; количество же воды, 530 ведръ.

Изъ этого видно;

1) Что барказъ, который могъ бы безопасно поднять около 900 пудовъ, не въ состояніи вмѣстить половины этого количества.

2) Что гребцы сидятъ уже не на банкахъ, а на бочкахъ.

3) Что отъ двухъ носовыхъ весель отнята возможность дѣйствовать, или, короче сказать, что отъ военнаго барказа отняты почти всѣ средства противуборствовать вѣтру и волненію, а и того болѣе защищаться отъ непріятеля, имѣя, какъ мы уже видѣли, вмѣсто носовой пушки, двѣ бочки малой руки, а вмѣсто кормовой, четыре бочки средней руки.

Рабочій катеръ не можетъ, какъ извѣстно, помѣстить больше двухъ бочекъ малой руки въ кормѣ, вѣсомъ, въ совокупности, 29 пудъ 30 фунтовъ, и 14 анкеровъ пяти ведерныхъ, которые (считая каждый въ 3 пуда 28 фунтовъ) равняются 51 пуд. 32 фун.; и по этому, вѣсъ его груза=71 пуд. 22 фун.; въ немъ посуды 22 пуда 28 фунтовъ, а воды всего 110 ведръ, тогда какъ водоизмѣщеніе катеровъ этихъ, даже построенныхъ по штату, позволяетъ безопасно грузить въ нихъ 300 пудовъ, или 400 ведръ воды.

Изъ этого опять видно, что рабочій катеръ, первый послѣ барказа по своей величинѣ, беретъ, въ сравненіи съ барказами, еще меньше груза; слѣдовательно, выполняетъ свое предназначеніе хуже всѣхъ судовъ, составляющихъ штатный комплектъ линейнаго корабля.

Правда, что поднимая такой незначительный грузъ, катеръ этотъ не бываетъ разслабленъ подобно барказу, необезоруженъ, и по этому онъ долженъ съ прежними своими достоинствами управляться на греблѣ и подъ парусами.

Каждый изъ двухъ легкихъ катеровъ можетъ брать по двѣ бочки малой руки и 12 анкеровъ пяти ведерныхъ, или 100 ведръ воды, вѣсомъ 44 пуда 16 фунтовъ, или оба, въ совокупности, 200 ведръ; вѣсъ же посуды, потребной для обонхъ, составитъ 41 пудъ 12 фунтовъ.

Капитанскій катеръ, если нужда заставитъ употребить его для этой работы, и слѣдовательно неминуемо подвергнуть порчѣ, въ состоящиі перевозить столько же,

сколько и рабочіе, то есть: 110 ведръ. Итакъ, количество воды, перевозимое за одинъ разъ всёми шлюпками, будетъ 950 ведръ; всёъ этого груза=625 пуд. 36 фунт., изъ котораго посуда составляетъ 185 пудъ 6 фунтовъ.

Считая, для каждой порціи воды, по $\frac{1}{8}$ ведра, что весьма желательно имѣть въ теплыхъ климатахъ, и положивши число всёхъ порціи 600, оказывается, что этого количества воды достаточно на 4.7, или положимъ на 5 сутокъ.

Для ежедневнаго расхода потребно 200 ведръ; слѣдовательно, полагая что гребныя суда сдѣлаютъ въ день по одному рейсу, прибавится въ интрюмѣ воды 750 ведръ въ сутки, т. е. для продовольствія на 4 дня.

Положимъ, что 30,000 ведръ составляютъ полное количество воды у линейнаго корабля, что изъ этого количества осталось только 2000, и что по этому долить слѣдуетъ 28,000 ведръ.—На это понадобится употребить, какъ мы выше видѣли, 36 дней, а если считать по два рейса въ день, то половину этого времени или 18 дней, въ продолженіе которыхъ, между прочими неудобствами, приходилось бы даже капитану отказаться отъ своего катера, по крайней мѣрѣ днемъ.

Мѣста, въ которыхъ можно надѣяться на постоянную благоприятную погоду для безостановочнаго исполненія такой работы, весьма не многочисленны, даже въ самихъ тропикахъ.

О поврежденіяхъ въ бочкахъ и во всёхъ гребныхъ судахъ по окончаніи подобной операціи, или объ остановкахъ въ снабженіи корабля свѣжею провизіею, дровами, и многими другими необходимыми запасами, нечего распространяться; но слѣдуетъ только замѣтить, что въ теченіе всего этого времени не предстояло бы никакой возможности предпринимать какія-либо экспедиціи, какъ то, на примѣр. для астрономическихъ наблюденій, описи, ученыхъ изслѣдованій, и проч.; и даже едва ли было бы возможно заняться постоянною повѣркою хронометровъ, если они не были перенесены на берегъ въ пер-

вый день прибытія на якорное мѣсто, что рѣдко бываетъ удобно. Для всѣхъ такихъ экспедицій, при кораблѣ остаются только двѣ шлюпки, 6-ти весельный ялъ и гичка, полагая, что полугичку необходимо имѣть у корабля. Дурныя качества двухъ первыхъ гребныхъ судовъ достаточно уже извѣстны, чтобы видѣть, какую пользу могутъ они принести въ подобныхъ откомандировкахъ, особенно на открытыхъ рейдахъ.

Изъ всего вышесказаннаго видно, какія предстоятъ затрудненія наливаться водою съ обыкновенными штатными гребными судами, даже и въ такомъ разѣ, если бъ необходимая для этого посуда имѣла фигуру, которая способствовала бы грузить ее на суда пропорціонально величинѣ ихъ водоизмѣшенія, и не мѣшала бы управленію веслами или царусами. До тѣхъ поръ, пока посуда эта будетъ состоять изъ деревянныхъ бочекъ, гребныя суда, даже лучшей конструкціи и бѣльшихъ размѣреній нежели штатныя, не могутъ доставлять воду иначе, какъ весьма медленно, хотя и станутъ доставлять ее въ бѣльшомъ количествѣ, скорѣе, удобнѣе и вѣрнѣе штатныхъ; но отъ значительныхъ поврежденій, не минуемыхъ при подобной работѣ, они прослужатъ едва ли долѣе штатныхъ.

Все это привело меня къ мысли о другомъ, скорѣйшемъ и удобнѣйшемъ способѣ наливаться водою, нежели какою по сіе время употребляется въ нашемъ флотѣ.

Предполагая однако, что этотъ способъ, такъ какъ и всѣ вновь проектируемые, станутъ сначала разсматривать съ самой невыгодной его стороны, оставляя выгоднымъ сторонамъ всѣхъ подобныхъ нововведеній искать свою защиту уже на самомъ опытѣ, спѣшу объявить, во-первыхъ, что это не мое изобрѣтеніе, а во-вторыхъ, что способъ, здѣсь предлагаемый, уже былъ испытанъ въ бѣльшемъ размѣрѣ, въ продолженіи болѣе трехъ лѣтъ, американскими офицерами, при послѣдней экспедиціи къ южнымъ полярнымъ странамъ. Послѣ этого, можно надѣять-

ся, что и этотъ способъ удостоится одобренія опытныхъ морскихъ офицеровъ.

Главный предметъ предлагаемаго новаго способа состоятъ въ употребленіи парусинныхъ мѣшковъ, вмѣсто деревянныхъ бочекъ; мѣшки эти такихъ размѣреній, что могутъ помѣщаться во всякую шлюпку, совершенно согласно съ величиною ея водоизмѣщенія и не лишая ее возможности, при такомъ грузѣ, дѣйствовать своей артилеріею, или управляться подъ парусами и на веслахъ.

Въ Кронштатѣ сдѣланъ мною мѣшокъ такихъ размѣреній, какія полагаю я нужными для удобнѣйшаго помѣщенія ихъ на всѣхъ гребныхъ судахъ проектированнаго мною комплекта, исключая, быть можетъ, одного барказа, но за то, полагая въ этомъ числѣ даже и двойку 18 футовъ длиною.

Приготовленіе такого мѣшка, конечно, не можетъ быть предложено за образцовое, потому что онъ сшитъ изъ простой парусины и сдѣланъ для того только, чтобы дать объ немъ ясное понятіе, также и для вѣрнѣйшаго изслѣдованія на самомъ дѣлѣ, сколько такихъ мѣшковъ возможно вмѣстить въ катера, выстроенные по моимъ чертежамъ.

Мѣшокъ имѣетъ фигуру цилиндра, въ діаметрѣ 18 д., при длинѣ 3 футовъ 3 дюймовъ и вмѣщаетъ въ себѣ (если считать его длину только въ 3 фута) близь 5.3 кубическихъ футовъ воды; полагая, что футъ прѣсной воды вѣситъ 68 фунтовъ, въ такомъ мѣшкѣ будетъ воды около 9-ти пудовъ, или 360 фунтовъ; раздѣливши это на 30, или на вѣсъ одного ведра прѣсной воды, окажется, что въ мѣшокъ вмѣщается $12\frac{1}{6}$ ведра.

Для удобнаго перевоза мѣшка по берегу, людьми или животными, равно и для подъема его на корабль, онъ остроленъ такимъ образомъ, какъ мнѣ казалось только лучше.

Небольшая мѣдная трубка, защищенная главною деревянною втулкою, сдѣлана для того, чтобы надувать мѣ-

шокъ воздухомъ; въ такомъ состоянїи онъ служитъ спасительнымъ буйкомъ. *

Прежде нежели мы приступимъ къ исчисленію количества мѣшковъ пли воды, какое можетъ быть перевозимо этимъ способомъ, не лишнимъ считаю объяснить сначала, какимъ образомъ предполагаю я размѣщать ихъ, на примѣръ, въ капитанскомъ катерѣ проэктированного мною комплекта.

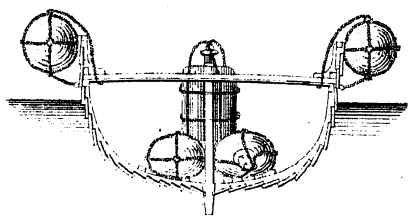
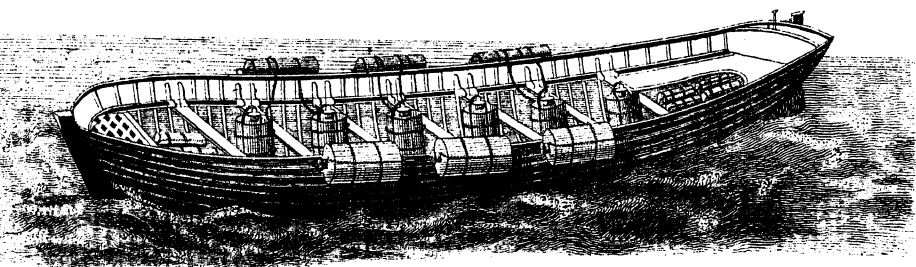
Отъ форъ до ахтеръ-штевня размѣщаются они по обѣимъ сторонамъ кильсона, вплотную къ плоскимъ стойкамъ, наглухо закрѣпленнымъ подъ каждой банкой, и которыхъ ни подъ какимъ видомъ не слѣдуетъ выколачивать, чтобы не разстроитъ этимъ связи между боками катера, какъ, на примѣръ, это бываетъ у штатнаго барказа.

Позади каждой гребной банки и вплоть къ ней, я помѣщаю по одному мѣшку стоямя, трубкою вверхъ, а дномъ на мѣшекъ, лежащій у кильсона.

Въ корму, я помѣщаю 4 мѣшка, при чемъ останется довольно мѣста, чтобы сидѣть свободно, а въ носъ, спереди передней банки, еще два мѣшка; такимъ образомъ въ катеръ, длиною 38 футовъ, помѣстится 36 мѣшковъ; но такъ какъ проэктированный мною капитанскій катеръ имѣетъ въ длину только 36 фут., то полагаю, что въ него помѣстится только 32 мѣшка.

При подобномъ помѣщенїи такого огромнаго количества воды, положеніе ростръ ни сколько не измѣняется, носовая пушка можетъ дѣйствовать, и гребцы въ состоянїи управлять веслами съ такимъ же удобствомъ, какъ и безъ груза. Бортъ катера отъ воды будетъ 13 д., носъ 23 дюйма, а корма болѣе 2-хъ футовъ; при этомъ углубленїи, грузовая ватеръ-линія будетъ еще не совсѣмъ тяжела; отъ чего можно надѣяться, что катеръ сохранитъ большую часть первоначальныхъ своихъ хорошихъ качествъ, подъ веслами и подъ парусами. Количество воды, въ немъ помѣщенной, составитъ около 384 ведръ.

* Всѣ мѣшка, со стропками и съ сосною втулкою, $7\frac{1}{2}$ фунтовъ,



Главные выгоды употребленія мѣшковъ, для доставки на корабль воды, слѣдующія:

1) Удобное и скорое снаряженіе всѣхъ гребныхъ судовъ, отправляемыхъ за водою.

2) Удобное управленіе этими шлюпками, подъ парусами и подъ веслами, при всѣхъ возможныхъ обстоятельствахъ, въ мирное и военное время, совершенно съ такою же легкостію, какъ при одномъ балластѣ, и возможность уменьшить или увеличить этотъ грузъ, по мѣрѣ потребности, наполненіемъ мѣшковъ соленою водою.

3) Превращеніе мѣшковъ въ спасительные буйки, въ случаѣ надобности,—статья важная, для сохраненія экипажа и самихъ гребныхъ судовъ.

4) Удобство перевозить мѣшки по берегу, при наливаніи ихъ водою.

5) Удобство скоро облегчать гребныя суда, нагруженные водою, когда въ этомъ будетъ необходимость, какъ то: при наступившей жестокой погодѣ, или при погонѣ за неприятелемъ, что весьма трудно съ полнымъ грузомъ бочекъ.

6) Легкій и скорый подъемъ, у борта корабля, большого количества воды, доставленнаго вдругъ всѣми гребными судами, потому что, по легкости мѣшковъ, ихъ можно подымать гордеями въ одно время на ногахъ всѣхъ нижнихъ реевъ.

7) Мѣшки съ водою не могутъ нанести порчи ни гребнымъ судамъ, ни палубѣ, ни краскѣ корабля, при самой даже торопливой работѣ.

8) Значительный выигрышъ во вмѣстительности водяного интрома, которая позволитъ дать бѣльшій размѣръ систернамъ верхняго лага, нежели при употребленіи бочекъ.

9) Удобство скоро ихъ чинить. Для этого надобно только просушить мѣшекъ; заплатка же прикладывается снаружи, посредствомъ патентованнаго резинчатаго состава.

10) Удобная просушка мѣшковъ на кораблѣ можетъ быть производима при всякомъ вѣтрѣ и подь парусами.

Объяснивъ выгоды мѣшковъ, посмотримъ, какое количество воды можетъ быть доставлено за одинъ разъ гребными судами проектированнаго мною комплекта, оставляя двойку при кораблѣ:

Барказъ. При погруженіи его на столы, чтобы борть отстоялъ отъ воды на одинъ футъ, водоизмѣщеніе его будетъ 1186 пудовъ.

Я полагаю, что барказъ, по наборной системѣ построенный, долженъ углубиться въ порожнемъ состояніи 11 дюймъ, считая отъ шпунта, и по этому, вѣсъ кузова будетъ 170 —

Вѣсъ 20-ти человѣкъ экипажа, считая по 4 пуда 10 фунт. на каждого человѣка 85 —

Вѣсъ артиллеріи положимъ 30 —

— весель. 18 —

— фока и бизани съ рангоутомъ. 15 —

Итого: вѣсъ готоваго къ отправленію барказа. 318 пуд.

Вычтя это изъ общаго водоизмѣщенія, остается для груза 868 —

Что составитъ около 1157 ведръ воды. Раздѣливъ это на 12, получимъ число мѣшковъ, для сего потребныхъ, 96. Употребляя бочки, мы видѣли, что барказъ штатный не былъ въ состояніи брать больше 530 ведръ, или 627 ведрами меньше, нежели при употребленіи мѣшковъ.

Рабочій катеръ. Если борть отстоитъ отъ воды на 13 д., онъ имѣетъ водоизмѣщеніе 551 пудъ.

Четырнадцати весельный катеръ, построенный въ 1845 году въ С. Петербургѣ для Контръ-Адмирала Ахлестышева, оказался на вѣсахъ 88 пудовъ; по этому полагаю:

Вѣсъ кузова рабочаго катера 80 пуд.

— 15-ти человѣкъ 63 30ф.

— 14-ти весель. 10 —

— 2-хъ мачтъ съ парусами	10 —
— артиллеріи и ружей	25 —
	<hr/>
Итого	188п.30ф.

Остается для груза 362 пуда, или для вѣса 482 ведеръ воды, требующихъ для вмѣщенія около 40 мѣшковъ.

Употребляя бочки, штатный рабочій катеръ привезъ бы только 110 ведеръ воды.

Капитанскій катеръ. Водоизмѣщеніе его, имѣя бортъ отъ воды на 13 дюймовъ, будетъ 469 пуд.

Основываясь на вѣсѣ катеровъ главнаго командира Кронштатскаго порта и начальника его штаба, полагаю вѣсъ кузова 72 пуда.

Вѣсъ 15-ти человекъ экипажа 63 30ф.

— 14-ти весель 10—

— рангоута и парусовъ 10—

— артиллеріи 20—

175п. 30ф.

Остается для груза 294 пуда, или вѣсъ 392 ведеръ воды, требующихъ около 33 мѣшковъ.

Штатный катеръ доставляетъ въ бочкахъ, какъ видимъ, 110 ведеръ, или 282 ведра меньше.

Легкіе катера. При возвышеніи борта отъ воды на 13 д., водоизмѣщеніе каждаго будетъ 330 п.

На вѣсахъ найденъ вѣсъ катера, принадлежащаго пароходу Смѣлый (длиною 30 ф.), 78 пуд.; и по этому полагаю, что:

Вѣсъ кузова проектированнаго легкаго катера. 65 п.

— 13-ти человекъ экипажа 55— 10ф.

— 12-ти весель 9—

— рангоута и двухъ парусовъ 8—

137п. 10ф.

Остается для груза 193 пуда, или 257 ведеръ воды, въ 22 мѣшкахъ.

Въ бочкахъ, штатный катеръ беретъ 100 ведеръ, или 157 ведрами менѣе.

Вельботы. При возвышеніи борта отъ воды на 6 д., водоизмѣщеніе будетъ 217 пуд.

Вѣсъ кузова.	35 п.
— 7-ми человекѣмъ	29—30ф.
— 6-ти весель	5—
— мачты съ парусомъ.	2—
	71п.30ф.

Остается для груза 145 пуд., или для 193 ведръ воды, въ 16 мѣшкахъ.

Ялъ 6-ти весельный. При возвышеніи борта отъ воды на 13 д., водоизмѣщеніе будетъ. 144 пуда.

Положимъ, что вѣсъ кузова, экипажа, парусовъ и рангоута, одинаковъ съ вельботными, т. е. 72 п.

Остается для груза 72 пуда, или для 96 ведръ воды, въ 8 мѣшкахъ.

Двойка. Погруженная бортомъ отъ воды на 8 д., водоизмѣщеніе ея будетъ 106п.30ф.

Вѣсъ кузова	20 —
— 5-ти человекѣмъ	21 10.
— весель.	2 —
	43п.10ф.

Остается для груза 62 п., или слишкомъ для 82-хъ ведръ воды, въ 7-ми мѣшкахъ.

И такъ, если утромъ отправить на берегъ 28 мѣшковъ порожнихъ, то двойка, въ 4 рейса, могла бы доставить 328 ведръ воды; но положимъ только 200, или суточное количество, потребное для 80-ти пуш. корабля.

Разсмотримъ теперь, какое количество воды, сравнительно, было бы возможно доставить на корабль за одинъ разъ, если бы обстоятельства дозволили грузить всѣ эти суда до вышесказанной глубины.

Употребляя мѣшки:

Употребляя бочки:

Барказъ	1157 ведръ въ 96 мѣшкахъ	530 ведръ въ 16 бочк.
Рабочій кап.	482 — — 40 —	110 — — 2 — 14 ан.
Кап. катеръ	392 — — 33 —	110 — — 2 — 14 —
Оба легкихъ катера въ совокупности.	514 — — 44 —	200 — — 4 — 24 —
Два вельбота	386 — — 32 —	200 — — « — « —
Ялъ 6 весельн.	96 — — 8 —	50 — — 10 —
Итого . . .	3030 ведръ въ 253 мѣшкахъ;	1000 ведръ въ 24 бочк. и 66 ан.

Положимъ одну четвертую часть цѣльнаго количества, или 757 ведеръ, на трату, происходящую отъ не догрузки судовъ, отъ погоды, течи и прочихъ обстоятельствъ: остается 2,273. ведра воды, доставленныхъ за одинъ разъ. Считая одну порцію въ $\frac{1}{8}$ ведра на сутки, этого стало бы слишкомъ на 11 сутокъ; а если полагать по два рейса въ день, и вычесть суточный расходъ 200 ведеръ, то прибавилось бы въ трюмѣ, въ теченіе одного дня, воды на 21 день.

Остается замѣтить, что для удобной погрузки, и чтобы ни въ какомъ случаѣ не затруднять управленіе гребными судами подъ веслами или парусами, и не помѣшать дѣйствию орудіями, надлежитъ дать мѣшкамъ такую величину, какой требуетъ образованіе самыхъ судовъ, высота гребныхъ банокъ отъ кильсона и прочія ихъ размѣренія, въ особенности для легкихъ, какъ то: вельботовъ, шестерки и двойки.

Очевидно, что если принять будетъ проектированный мною комплектъ гребныхъ судовъ, то, сдѣлавъ однажды мѣшки удобныхъ размѣреній, и испытавъ ихъ на самомъ дѣлѣ, число и величина ихъ, для 80-ти пуш. корабля, останутся уже неизмѣнными.

Присовокупимъ теперь общія замѣчанія объ употребленіи водоналивныхъ мѣшковъ.

1) Нынѣ сдѣланъ мною мѣшокъ, который, по величинѣ и обдѣлкѣ своей, можетъ быть годенъ къ употребленію.

Видъ его цилиндрической. Высота 3 фута; діам. 1 футъ 6 дюймовъ. Мѣшокъ сдѣланъ изъ двойной парусины. Наружная стѣна: изъ парусины № 1-й; внутренняя изъ № 8-й. Количество вмѣщаемой воды 12 ведеръ мѣрныхъ.

Парусина напитана резинчатымъ составомъ, подобно парусинѣ въ спасительныхъ буйкахъ, отпускаемыхъ на флотъ. Для надуванія мѣшка воздухомъ, имѣется мѣдная трубка, устроенная въ деревянной пробкѣ; трубка эта дѣйствуетъ хорошо.

Мѣшокъ, висѣвши на стропкахъ своихъ четверо сутокъ, налитый водою, не имѣлъ ни малѣйшей течи. *

2) Изъ слѣдующаго опыта, произведеннаго надъ новымъ спасительнымъ буйкомъ, налитымъ также резинчатымъ составомъ, можно заключить о времени, необходимомъ для того, чтобы вывести изъ парусины запахъ этого состава.

Марта 5, въ 5 часовъ по полудни, налить былъ буюкъ водою, которая оставалась до 7 числа 10 часовъ утра, или 41 часъ; оказалось, что вода мутна и съ значительнымъ запахомъ.

Таже вода осталась до 12 числа 10 часовъ вечера; она сдѣлалась мутнѣе, но запахъ не увеличился. 12 числа, въ 10 часовъ вечера, перемѣнили воду, а 14 въ 10 часовъ утра, вода оказалась менѣе мутной, съ весьма незначительнымъ запахомъ. Буюкъ оставался порожнимъ до 15 числа, до 7 часовъ утра. Въ это время налита была опять свѣжая вода, которая 16 числа въ 7 часовъ утра, была вовсе не мутна, и едва замѣченъ былъ запахъ. Вкусъ же воды, самый чистый.

3) Стоимость этаго мѣшка слѣдующая:

Аршинъ парусины № 1-го, стоитъ въ казнѣ 40 коп., а № 8-го, 20¹/₂ копѣекъ серебромъ.

На мѣшокъ употреб. парусины № 1-го, 6¹/₂ арш. 2 р. 60 к.

— — — — — № 8-го, 5³/₄ арш. 1 — 18 —

Стоимость парусины 3 — 78 —

За приготовленіе парусины и работу, заплачено 3 — « —

Стоимость готоваго мѣшка 6 — 78 к.

или 23 рубли 73 копѣйки ассигнаціями.

Выше мы видѣли, что проектированный комплектъ гребныхъ судовъ доставилъ бы воды, за одинъ разъ, 3030 ведръ, и что на это потребно 253 мѣшка. Считая мѣшокъ въ 23 руб. 73 коп. ассигнаціями, всѣ мѣшки сто-

или бы *Ассигнаціями.* 5993 р. 69 к.

* Всѣ мѣшка со стропками 10 фунтовъ.

Положимъ, что 3030 ведръ воды слѣдовало бы доставить на корабль въ пяти ведерныхъ анкерахъ, которые стоятъ въ казнѣ, каждый 7 руб. 61 коп. ассиг.: выйдетъ, что деревянная посуда для 3030 ведръ воды стоила бы. 4611 р. 66 к.

Слѣдовательно, разница будетъ на . . 1382 р. 03 к. т. е., посуда парусиная для 3030 ведръ, стоитъ 1382 руб. ассигнаціями дороже деревянной, потребной для такого же количества воды.

Дабы уровнять между собою цѣны этихъ двухъ родовъ посуды, пришлось бы заплатить за мѣшокъ по 5 руб. 50 коп. ассиг. меньше, нежели заплачено за образцовый, что весьма возможно, если бы напримѣръ, сперва выучиться какъ варить составъ, и потомъ казенными средствами приступить къ дѣланію мѣшковъ, потому что количество состава, потребнаго для одного мѣшка, едва ли можетъ стоить 3 руб. 50 коп. на ассигнаціи.

Очевидно, что устроивши все это такимъ образомъ, можно бы въ теченіе весьма короткаго времени, въ каждомъ экипажѣ, выучить достаточное число нижнихъ чиновъ заготавливать подобные мѣшки, что гораздо легче, нежели приучить кого-нибудь къ купорному мастерству. Посредствомъ же незначительнаго годоваго ремонта, выдаваемого командирамъ судовъ, мѣшки на каждомъ суднѣ безъ затрудненія можно бы было содержать во всегдашней исправности. Починивать эти мѣшки въ казармахъ зимою, или дѣлать новые, не труднѣе чѣмъ обмундировывать экипажъ; и отъ этого значительно уменьшилось бы число рабочихъ въ купорной, — теперь необходимое. Также очевидно, что чѣмъ больше заплатокъ на мѣшкѣ, тѣмъ становится онъ крѣпче.

4) Мы видѣли, что гребныя суда, мною проектированныя, за одинъ разъ могутъ доставить воды 3030 ведръ; но положимъ, что погода постоянно стоитъ свѣжая и не позволяетъ погрузить суда бортами отъ воды на 13-ть

дюймовъ: въ такихъ случаяхъ, я бы также снабдилъ каждое гребное судно вышесказаннымъ числомъ мѣшковъ, но съ тѣмъ однако, чтобы, наливши водою, погрузить ихъ на суда сколько позволяютъ обстоятельства, а остальные взять на буксиръ.—Очевидно, что если погода на пути смягчится, то слѣдуетъ буксиръ уменьшать, то есть: брать мѣшки съ бакштова въ шлюпку—и обратно.—Если же пришлось бы бросить весь буксиръ, то мѣшки, соединенные между собою могутъ безопасно отставаться на балластинѣ, даже при большомъ волненіи, что весьма сомнительно съ бочками.

5) Мѣшокъ, наполненный водою, плаваетъ паровиѣ съ поверхностію воды. Наливъ же въ мѣшокъ, вмѣсто 12 ведръ, только 11, онъ значительно поднимется изъ воды, и становится довольно удобнымъ для буксированія.—Слѣдовательно, при хорошей погодѣ, можно съ гребными судами, кромѣ груза, еще буксировать большое число мѣшковъ съ водою, на примѣръ столько мѣшковъ, сколько имѣетъ каждое судно вѣсель. И такъ, у барказа было бы на буксирѣ 20 мѣшковъ; у рабочаго катера 16; у капитанскаго катера 16; у cadaго изъ легкихъ катеровъ по 12-ти; у cadaго вельбота по 6-ти и у шестерки 6, и того 94 мѣшка съ 11 ведрами въ каждомъ, или еще 1034 ведра сверхъ 2873, т. е. всего въ судахъ и на буксирѣ 3907 ведръ; чего, считая 200 ведръ въ сутки, стало бы на 19 дней.

Трата, положенная выше, при испытаніи образцоваго мѣшка, оказывается слишкомъ великою, потому что, на самомъ дѣлѣ, образцовый мѣшокъ висѣлъ 14 дней съ водою безъ всякой течи, и потому «трату, происходящую отъ течи», не слѣдуетъ брать въ расчетъ. Вѣрнѣе будетъ, если изъ двухъ вельботовъ и шестерки въ совокупности снять грузу 157 ведръ или 13 мѣшковъ, вѣсомъ 17 пудовъ, для ихъ облегченія—и тогда, воды, доставляемой въ одинъ разъ, будетъ болѣе 2873 ведръ, которые, считая по 200 ведръ въ сутки, достаточны слишкомъ на 14 дней. Вѣсъ порожней бочки средней руки въ 35 мѣрныхъ ведеръ, 6 пуд. 11 ф. или 256 фунтовъ; порожній сухой мѣшокъ вѣситъ

10 фунтовъ; поэтому 25 мѣшковъ, вмѣщающихъ 300 ведръ воды, равняются вѣсу деревянной посуды, вмѣщающей не болѣе 35 ведръ,—то есть: мѣшки въ 10 разъ легче деревянной посуды, потребной для равнаго количества воды.

6) Въ Маѣ 1848 года, я получилъ предписаніе сдѣлать для опыта 100 мѣшковъ.—Размѣренія ихъ тѣже, какъ и въ образцовомъ мѣшкѣ.—Всѣ швы покрыты снаружи узенькими полосками изъ парусины № 8: это сдѣлано для лучшаго сбереженія мѣшковъ, потому что теперь стоитъ только наблюдать за исправностію наружныхъ полосокъ и не допускать ихъ перетираться, что гораздо легче, чѣмъ наблюдать за каждою ниткою въ швахъ. — Когда же полоска получила поврежденіе, слѣдуетъ мѣшокъ просушить и потомъ, сверху протертаго мѣста, приклеить новой кусокъ изъ такой же парусины. Мѣшки эти изготовлены были къ началу Іюля и переданы для испытанія на пароходъ Камчатка.—Чтобы доказать удобства починки такихъ мѣшковъ, сдѣланы были въ образцовомъ мѣшкѣ нарочно два прорѣза въ противоположныхъ мѣстахъ; одна заплатка была пришта и смазана составомъ, другая же просто приклеена этимъ же составомъ—и ни въ одной изъ нихъ не имѣется ни малѣйшаго и признака течи.

7) По окончаніи употребленія мѣшковъ, слѣдуетъ ихъ освободить отъ стропокъ, которыхъ никогда не надѣвать до новой потребности въ мѣшкахъ. Стропки надобно сушить отдѣльно отъ мѣшковъ. Мѣшки же слѣдуетъ вѣшать для просушки горломъ внизъ, дабы и послѣдняя капля воды могла изъ нихъ вытечь. Я полагаю, что стропки надобно отдѣлять отъ мѣшковъ для того, чтобы они треніемъ объ парусину не могли повредить ее во время просушки мѣшковъ, и наконецъ для того, чтобы мѣшки занимали менѣе мѣста тамъ, гдѣ назначено ихъ хранить въ суднѣ. Для удобнаго же развѣшиванія мѣшковъ горломъ внизъ, слѣдуетъ на срединѣ dna имѣть парусинное ушко,

подобное тому, какое бываетъ у спасительныхъ буйковъ, отпускаемыхъ на суда.

8) На эскадрѣ, блокирующей какой-нибудь портъ, мѣшки могутъ приносить большую пользу. Пароходъ съ десантными своими ботами, будучи снабженъ мѣшками съ кораблей, можетъ доставить за одинъ разъ большое количество воды, а именно такое, какое позволить его водоизмѣщеніе, потому что о помѣщеніи, и при наитавливаніи мѣшковъ, не нужно заботиться и они могутъ лежать по всюду на шканцахъ; даже могутъ быть подвѣшены снаружи парохода на собственныхъ своихъ стропкахъ; могутъ стоять въ палубахъ и по каютамъ, и входить въ угольные ямы, сквозь ихъ круглые люки. Притомъ же корабль, наливши свой трюмъ, можетъ 253 свои мѣшка еще разъ наполнить, удобно размѣщая ихъ по всѣмъ палубамъ и увеличивая, такимъ образомъ, запасъ свой еще на 11 дней.—Что пароходамъ, на значительномъ разстояніи отъ эскадры, нельзя доставлять большаго количества воды въ бочкахъ,—это не требуетъ объясненія.

9) Мѣшки могутъ служить съ выгодною даже на Кронштатскомъ рейдѣ:—трюмъ на кораблѣ бываетъ налить свѣжею водою, еще съ ранней весны; стоянка же на большомъ рейдѣ продолжается иногда весьма долго и часто случается, что при W вѣтрѣ воду изъ-за борта употреблять не здорово; доставать же ее изъ трюма значить уменьшать морской свой запасъ. Въ такомъ разѣ ничего не можетъ быть удобнѣе, какъ отправлять каждый вечеръ одинъ изъ легкихъ даже катеровъ съ 22 мѣшками на Восточный фарватеръ за прѣсною водою, которой онъ можетъ взять 257 ведръ,—или болѣе чѣмъ на сутки.—Въ двухъ же бочкахъ и 12 анкерахъ, онъ бы взялъ не болѣе 100 ведръ.

10) Въ бурное время года, и въ заливахъ, съ гористыми берегами, гдѣ часто налетаютъ внезапные шквалы съ неимоверною силою, какъ напримѣръ: въ Греческомъ Архипелагѣ или Босфорѣ,—необходимость часто заставляетъ форсировать парусами на гребныхъ судахъ, что,

особенно въ ночное время, весьма опасно, такъ что, не взирая ни на какое искусство, часто нельзя избѣжать несчастія. При подобныхъ обстоятельствахъ, мѣшки могли бы служить съ пользою: привязавъ ихъ, надутые воздухомъ, по два или по три, смотря по величинѣ шлюпки, снаружи вдоль по борту, и на одну треть діаметра мѣшка выше привального бруса, они въ состояніи были бы не допустить шлюпки опрокинуться или черпнуть мгновенно бортомъ.—Такъ какъ стропки прилегаютъ къ мѣшкамъ довольно ровно, когда они надуты воздухомъ,—то привязавъ мѣшки за стропки изъ-внутри шлюпки, легко удерживать ихъ въ желаемомъ горизонтальномъ положеніи, если для сего въ разстояніи 12 д. отъ верхней кромки привального бруса, съ каждой стороны снаружи имѣть по 4 или 6 небольшихъ желѣзныхъ колецъ въ надлежащемъ жежду собою разстояніи; кольца эти помѣщать ничему не могутъ.

11) Когда гребныя суда опрокидываются, или черпаютъ бортомъ мгновенно, наполняясь водою, то часто весьма скоро опускаются на дно, и это происходитъ единственно отъ тяжести чугуннаго баласта. Подобные случаи бывали неоднократно во время пребыванія нашей эскадры въ Греціи и при блокадѣ Дарданель. Если же эти несчастія случатся на большой глубинѣ и при сильномъ теченіи, то бываетъ весьма трудно доставать шлюпку со дна, какъ на примѣръ случилось на островѣ Поросѣ, когда опрокинулся 12 весельный катеръ съ корабля Фершампенуазъ; также въ Босфорѣ, когда съ фрегата Кн. Ловичъ, барказъ, черпнувъ бортомъ, опустился на дно.

Для предохраненія отъ подобныхъ несчастныхъ случаевъ, я опять предлагаю употребленіе мѣшковъ слѣдующимъ образомъ:

Рабочему катеру проэктированнаго мною комплекта достаточно подъ парусами носить 24 пуда баласта; на немъ 16 весель или столько же гребцовъ и одинъ рулевой. Положимъ, что онъ отправляется съ тремя пассажи-

рами, т. е. всего съ двадцатью человѣками. вмѣсто чугуннаго баласта, я бы употребилъ три мѣшка, наполненные соленою водою, вѣсомъ въ совокупности 27 пудъ; но дабы въ случаѣ несчастія, сохранить въ нихъ достаточно пловучести, не налилъ бы въ каждый болѣе $10\frac{1}{2}$ или 11 ведръ воды. Выше сего было уже упомянуто, что мѣшокъ, надутый воздухомъ, имѣетъ водоизмѣщенія 8 пуд. 30 фун.; слѣдовательно, онъ въ состоянїи поддерживать сверхъ воды 2 человѣкъ: поэтому, я бы снабдилъ катеръ для каждыхъ двухъ человѣкъ однимъ мѣшкомъ, или всего 10 мѣшками, надутыми воздухомъ, прибавивъ къ нимъ еще нѣсколько ведеръ для отливанія воды. Мѣшки надлежало бы привязать подъ гребными банками вдоль по борту по ровному числу на сторону, гдѣ они ни чему помѣшать не могутъ. Такимъ образомъ снабженный катеръ, еслибъ даже и наполнился водою, не можетъ уже опуститься на дно; и если волненїемъ не смоетъ кого-нибудь изъ гребцовъ за бортъ, то я не предвижу возможности какого-нибудь особеннаго несчастія, или даже необходимости опорожниванія катера отъ его водянаго баласту.

12) Мнѣ кажется, что въ береговыхъ экспедиціяхъ, подобныя мѣшки могли бы также служить съ особенною пользою, въ особенности въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ употребляются верблюды: въ нихъ можетъ быть перевозимо большое количество воды, и опорожняемые по мѣрѣ надобности, они бы не могли обременять собою прибереженїи.

При переправѣ чрезъ рѣку незначительнаго количества войска или провіанта, 100 мѣшковъ (вѣсомъ въ совокупности около 26 пудовъ, и изъ которыхъ каждый, надутый воздухомъ, въ состоянїи поднять 8 пуд. 30 фун. или въ совокупности 800 пуд.), соединенныхъ въ родѣ понтона, могли бы служить съ пользою. По окончанїи же переправы, тѣже самыя мѣшки, наполненныя прѣсною водою, опять послужили бы для прежняго своего назначенія.

Для содержанія мѣшковъ въ исправности въ сухопутной экспедиціи, понадобится въ запасъ не много парусины, и для ста мѣшковъ, поль-пуда состава, который во всякомъ случаѣ удобнѣе брать въ походъ въ желѣзныхъ банкахъ, уже надлежащимъ образомъ разведенный.

13) 3-я дивизія, подъ начальствомъ контръ-адмирала Епанчина, находясь весьма долгое время въ 1848 году въ Кеге-бухтѣ, испытывала всевозможныя затрудненія, происходившія отъ обыкновеннаго способа наливать воду, то есть: бочками, посредствомъ штатныхъ гребныхъ судовъ. Кажется даже, что и способъ этотъ не былъ употребляемъ, а воду для дивизіи доставляли изъ Драгэ въ водоналивномъ Датскомъ ботѣ, котораго приводилъ на буксирѣ пароходъ Смѣлый (въ 400 силъ). Ботъ этотъ былъ въ состояніи брать 6000 ведръ воды, изъ коихъ сдавать онъ могъ только 4000 ведръ, а остальные 2000 ведръ необходимы ему были для баласта на обратный путь. Положимъ, что у адмирала было 9 кораблей и 3 фрегата, и что для первыхъ потребно въ сутки 200 ведръ, а для каждаго фрегата не болѣе 100 ведръ, или всего въ сутки 2100 ведръ воды; по этому очевидно, что при такихъ большихъ денежныхъ издержкахъ, и съ такою потерей времени могли доставлять воду изъ столь отдаленнаго мѣста только на двое сутокъ. Надобно еще прибавить, что и такое средство не всегда можетъ быть вѣрно потому именно, что воду слѣдуетъ качать въ корабль посредствомъ форсированной помпы, а это совершенно зависитъ отъ состоянія погоды, и во время большаго волненія, боту невозможно стоять у борта корабля. Стоимость же одного угля, потребнаго на одинъ рейсъ изъ Кеге-бухты до Драгэ и обратно для парохода такихъ силъ, какъ Смѣлый, простирается до 800 руб. ассиг.,—изъ чего видно, что каждое ведро воды, кромѣ работы, обошлось въ 20 коп. мѣди; количество же воды, доставленное ботомъ, помѣстилось бы въ 333 мѣшкахъ, т. е. въ комплектѣ мѣшковъ для одного линейнаго корабля, съ добавкою 80 мѣшковъ

съ другаго. Что могъ бы пароходъ сдѣлать, еслибъ на всѣхъ корабляхъ имѣлись мѣшки, объ этомъ уже говорено; несмотря на то, мы сдѣлаемъ еще нѣсколько поясненій.

Положимъ, что было 9 кораблей и у каждаго по 253 мѣшка, какъ уже сказано (хотя не вижу причины, почему не имѣть бы въ запасъ еще 100), положимъ, что у каждаго изъ 3 фрегатовъ этой эскадры было по 100 мѣшковъ, и того на всей эскадрѣ, кромѣ парохода, будетъ 2577 мѣшковъ, въ кои вмѣщалось бы воды 31524 ведра. Мѣшокъ съ водою, какъ мы видѣли, вѣситъ 9 пуд.; по этому, все количество воды вѣсило бы 23193 пуда или 386 тонновъ. Изъ этого пароходъ могъ бы взять 10,000 пудовъ, а остальные 13193 пуда, или 219 тонновъ, можно было бы погрузить на двухъ купеческихъ ботахъ, каждый около 100 тоновъ; такого количества воды стало бы на 14 сутокъ всей дивизіи. Очевидно, что, при самой крѣпкой погодѣ, всегда будетъ возможность выгрузить пароходъ, также какъ и ботъ. Для этого ботъ броситъ свой якорь подъ кормою линейнаго корабля, отъ котораго онъ, стоя по вѣтру, можетъ въ помощь своему якорю получить кабельтовъ, и слѣдовательно сохраненіе бота на своемъ мѣстѣ не подлежитъ сомнѣнію. Тогда уже легко подать на ботъ тросъ и оттяжку, посредствомъ коихъ, бросаемые съ бота въ воду мѣшки, легко могутъ быть подняты на корабль. Еслижъ крѣпкій вѣтръ и продолжится, то всё-таки будетъ возможность доставить порожніе мѣшки на ботъ слѣдующимъ образомъ: надуи мѣшковъ 10 воздухомъ; соедини ихъ между собою; привяжи къ нимъ такое число порожнихъ, не надутыхъ мѣшковъ, сколько водоизмѣщеніе первыхъ позволитъ; отдѣли все это отъ шкафута таями подъ нокъ бегинь или грота-рея, и вытрави мѣшки по вѣтру къ боту. Съ бота должно отдѣлить ихъ отъ воды по возможности, на столько, чтобы можно было снять одни порожніе мѣшки, а плотъ или понтонъ изъ надутыхъ воздухомъ послужить опять для доставки остальнаго количества мѣшковъ на

ботъ. И такъ, мы видѣли, что и погода, которая такъ часто мѣшаетъ успѣху нашихъ предпріятій въ морской службѣ, едва ли въ состояніи, при надлежащей осторожности, прекратить наливку воды посредствомъ проэктированныхъ мѣшковъ.

14) Заказывая мѣшки съ подряда, отнюдь не слѣдуетъ упускать изъ виду возможности употреблять ихъ вмѣсто спасительныхъ бочекъ; для этого необходимо, при приемѣ, подвергать ихъ слѣдующему испытанію: въ теплотѣ 12° надуть мѣшокъ воздухомъ; потомъ продержать его около одного часа въ теплотѣ 30°; послѣ того наложить на него около 9 пудовъ вѣсу, и если, по прошествіи одного часа времени, въ этой температурѣ, онъ не пропускаетъ воздуху, тогда можно его принять; и такъ какъ почти невозможно найти у мѣшка мѣсто, гдѣ проходитъ воздухъ, то и ослабѣвшихъ мѣшковъ принимать не слѣдуетъ.

15) По моему мнѣнію, первый заказъ мѣшковъ надлежитъ сдѣлать съ подряда, числомъ около 1500 штукъ; но конечно, со временемъ полезнѣе будетъ изготовлять ихъ во всѣхъ экипажахъ, и чтобы для этого заблаговременно выучить нѣсколько способныхъ нижнихъ чиновъ, я предлагаю слѣдующее средство: обязать подрядчика, чтобъ онъ, при изготовленіи условленнаго числа мѣшковъ (положимъ 1500), выучилъ бы 15 человекъ казенныхъ, съ тѣмъ, что бы они, въ теченіи этого времени, работали у него безъ платы. Разпространяться нечего о числѣ мѣшковъ, которое сдѣлано будетъ ежегодно въ экипажахъ, изъ одной экономической парусины, если взять во вниманіе, что изъ 10 пудовъ скипидару и одного пуда резинластику, стоящихъ въ совокупности 60 руб. серебр., можно сдѣлать вновь около 60 мѣшковъ. Также весьма вѣроятно, что, удостоенный въ негодность марсель, брезентъ или лисель могутъ годиться на сдѣланіе мѣшковъ, въ особенности, если они будутъ безъ шва, на подобіе сдѣланнаго мною недавно, потому что для этого надобно только отрѣзать изъ

каждаго полотна старой парусины одиѣ кромки, гдѣ находились прежніе швы.

16) Неизлишне также упомянуть о небольшомъ пространствѣ, занимаемомъ мѣшками: 40 штукъ, напримѣръ, порожнихъ сухихъ мѣшковъ, помѣщаются въ пространство, занимаемое одной бочкою большой руки, то есть, парусинная посуда для 480 ведръ занимаетъ, въ порожнемъ состояніи, тоже самое мѣсто, какое потребно для деревянной посуды, вмѣщающей не болѣе 60 ведръ воды.

Контръ-Адмиралъ **ФОНЪ-ШАНЦЪ**,

=

ГОНКА СУДОВЪ

ИМПЕРАТОРСКАГО

С. ПЕТЕРБУРГСКАГО ЯХТЬ-КЛУБА.

—

12-го текущаго Юня происходила гонка тендеровъ Императорскаго С. Петербургскаго Яхть-Клуба, для коей Почетнымъ Предсѣдателемъ Клуба, Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Константиномъ Николаевичемъ, пожалованъ въ призъ турій рогъ, обдѣланный, въ старинномъ русскомъ вкусѣ, въ серебро съ позолотою и камнями.

Для гонки сей записаны были слѣдующіе тендера:

Нереида, Лейтенанта Атрыганьева.

Варягъ, Князя Голицына.

Сафиръ, Графовъ Апраксиныхъ.

Джіауръ, Дворянина Берда.

Ястребъ, Графа Толстаго.

И Чайка, Графовъ Бобринскихъ.

Мѣсто, откуда начиналось состязаніе, избрано въ сѣверной Кронштадтской бухтѣ, на меридіанѣ W возвышенности горы Пухтола, т. е. 38' долготы къ W отъ С. Петербургскаго меридіана. Здѣсь, для задержки яхтъ передъ гонкою, положено было шесть бочекъ съ номерами, въ разстояніи 75 сажень другъ отъ друга.

Для означенія пространства гонки, назначены маячными судами: транспорты Тверь и Пинега и люгеръ Стрѣльна, избранный, на время гонки, адмиральскимъ судномъ. Маячныя суда расположены были къ W отъ сборнаго мѣста яхтъ, въ слѣдующемъ порядкѣ:

1) Люгеръ Стрѣльна, въ $2\frac{3}{4}$ мили отъ Толбухина маяка на NW1W, и отъ мѣста, гдѣ стояли яхты передъ гонкою, въ 6 миляхъ.

2) Транспорты Пинега и Тверь опредѣляли, съ двухъ сторонъ, W оконечность пространства гонки. Первый изъ нихъ находился въ 8 миляхъ отъ люгера Стрѣльна на SW 81°, а послѣдній: отъ транспорта Пинега въ 4 миляхъ на N, и отъ люгера Стрѣльна въ 8 миляхъ, на NW 70°.

Такимъ образомъ, маячныя суда положеніемъ своимъ образовали треугольникъ, окружность коего составляла 20 миль; присоединяя же сюда 6 миль отъ сборнаго мѣста яхтъ до люгера Стрѣльна, все пространство гонки заключало въ себѣ 26 италіанскихъ миль.

По жребію, брошенному въ общемъ собраніи 5-го Іюня, тендера, участвующіе въ гонкѣ, стали на сборномъ мѣстѣ, въ слѣдующемъ порядкѣ, считая отъ N къ S: Ястребъ, Джіауръ, Сафиръ, Варягъ, Нерейда и Чайка.

Коммисія, учрежденная для гонки судовъ, прибыла къ люгеру Стрѣльна, на пароходѣ Геркулесъ, въ $8\frac{1}{2}$ часовъ утра. Въ это время, по приказанію находившагося на пароходѣ, судьи гонки, генераль-адъютанта Графа Гейдена, сдѣланъ былъ сигналъ: «всѣмъ маячнымъ судамъ яллюминироваться.» Люгеръ Стрѣльна репетовалъ сигналъ.

Затѣмъ Коммисія отправилась на O, къ сборному мѣсту для гонокъ, куда прибывъ въ $9\frac{1}{2}$ часовъ, нашла уже

всѣ яхты, участвовавшія въ состязаніи, на своихъ мѣстахъ.

Въ 10 часовъ, по первой пушкѣ съ Геркулеса, яхты, записанныя для состязанія, подняли позывные вымпела свои, въ замѣнъ обыкновенныхъ стеньговыхъ флаговъ Общества.

Въ 10½ часовъ, при второмъ пушечномъ выстрѣлѣ съ Геркулеса, ромбовымъ сигналомъ S означено было направление, въ которомъ должна начаться гонка, и другимъ сигналомъ O, румбъ, на которомъ яхты, обойдя S и N маячныя суда и прибывъ къ адмиральскому судну, должны окончить гонку.

По спускѣ этихъ сигналовъ, яхты начали отдавать паруса.

Въ 11 часовъ, по третей пушкѣ, всѣ яхты отдали перлины, на которыхъ задерживались и приступили къ состязанію. Вѣтръ былъ отъ N¹W.

Послѣ того Коммисія отправилась къ лагеру Стрѣльна, на который пересѣлъ судья гонки, графъ Гейденъ, и поднялъ на немъ адмиральскій флагъ Общества.

Въ 11^ч 41' 30" яхта Варягъ первая прошла траверсъ адмиральскаго судна, а прочія суда, одно за другимъ, миновали его въ слѣдующемъ порядкѣ:

Нереида, въ 11^ч 45'.

Сафиръ, въ 11^ч 48' 30".

Джіауръ, въ 11^ч 50'.

Ястребъ, въ 11^ч 52' 30". *

И *Чайка*, прошедшая адмиральское судно въ 11^ч 56'.

Въ 12^ч 20' вѣтръ началъ отходить отъ N къ W и сильнымъ порывомъ его сломало стеньгу тендера Варягъ.

Въ 1 часъ тендеръ Чайка спустил свой вымпелъ и тѣмъ отказался отъ продолженія гонки.

Первое (S) маячное судно (транспор. Пипега) обогнули:
 Варягъ въ 1^ч, 16', 20".

* Тендеръ сей прошелъ адмиральское судно съ внутренней стороны пространства гонки и тѣмъ потерялъ право соискательства на призъ.

Нереида	— 1 ^ч , 32', —
Джіаурь	— 1 ^ч , 39', 30".
Сафирь	— 1 ^ч , 43', —
Ястребь	— 1 ^ч , 51', 25".

Въ 1^ч, 55' Варягъ обогнулъ второе (N) маячное судно: (транспор. Тверь), а прочія суда прошли его:

Джіаурь	въ 2 ^ч , 23'.
Сафирь	— 2 ^ч , 24', 30".
Ястребь	— 2 ^ч , 37', 20".

При обходѣ этого судна, на яхту Нереида налетѣлъ сильный шквалъ, отъ NW съ дождемъ и градомъ. Яхту положило мгновенно на бокъ; вода едва не достигала люковъ. Въ моментъ удара, руль положенъ на бортъ подъ вѣтеръ и въ тоже время отданы кливеръ-фалъ, топсель-фалъ, фокъ-фалъ и гафель-гордель. Чрезъ четыре минуты вѣтеръ зашелъ на два румба и сдѣлался очень тихъ. Постановка отяжелѣвшихъ мокрыхъ парусовъ требовала значительнаго времени; это обстоятельство и стихнувшій вѣтеръ, были поводомъ, что Нереида отложила намѣреніе продолжать гонку и начала спускаться къ адмиральскому судну подъ малыми парусами.

Шквалъ, выдержанный тендеромъ Нереида, миновалъ всѣ яхты, слѣдовавшія близъ него.

Въ то время, когда измѣнившійся вѣтеръ началъ стихать, Варягъ подходилъ къ адмиральскому судну и едва подвигался впередъ.

За всѣмъ тѣмъ, несмотря на неблагоприятную перемену вѣтра и потерю стеньги, Варягъ прибылъ къ лагерю Стрѣльна, на румбъ О, въ 3^ч, 27', 15", совершивъ весь обходъ въ 4^ч 27' 15".

Послѣ него къ адмиральскому судну прибыли:

Сафирь въ 3^ч, 54', 24".

Джіаурь въ 3^ч, 54', 36".

Обходъ маячныхъ судовъ совершенъ ими:

Тендеромъ Сафирь въ 4^ч 54' 24".

— Джіаурь въ 4^ч 54' 36".

Съ 1/212-го часа и до самаго окончанія гонки, вѣтеръ

безпрерывно измѣнялся. При началѣ состязанія онъ былъ NW, потомъ сдѣлался NNW; далѣе, въ 1 часу NW, W, снова NW и W; во 2-мъ часу NW, NWiW, NNW и подъ конецъ гонки тихій NW.

По прибытіи яхтъ къ адмиральскому судну, судья гонки, генералъ-адъютантъ Графъ Гейденъ, присоединился къ Коммисіи и затѣмъ приступлено къ совѣщанію о послѣдствіяхъ состязанія.

По соображенію прихода яхтъ къ адмиральскому судну съ тѣмъ временемъ, какое тендеръ Варягъ обязанъ былъ дать яхтамъ Сафиръ и Джіауръ, за преимущественное количество тоннъ своихъ, оказалось, что Варягъ, обязанный предоставить впередъ Джіауру 14' 31" и Сафиру 8' 14", за вычетомъ этой разности, прибылъ къ адмиральскому судну: ранѣе Джіаура 12' и 50" и ранѣе Сафира 18' 55". *

Пожалованный Его Императорскимъ Высочествомъ призь единогласно присужденъ былъ Варягу и вслѣдъ за тѣмъ, при пушечномъ выстрѣлѣ, поднять позывной вымпелъ Варяга, объявлявшій о выигранномъ имъ призь.

А. КУЗЬМИЧЪ.

* Въ Общемъ Собраніи яхтъ-клуба 17 Октября 1848 года утверждены, въ видѣ опыта, для производства гонокъ 1849 года, слѣдующія правила:

А. Преимущества въ расчетѣ времени между тендерами отъ 105 и между шкунами отъ 140 тоннъ и выше сего количества никакого не имѣть.

В. Затѣмъ яхты сей категоріи даютъ меньшимъ, на всякую миллю, по полъ-секунды впередъ, съ каждаго тонна разности между ихъ вмѣстительностію и вышеприведеннымъ нормальнымъ числомъ, опредѣленнымъ для тендеровъ въ 105 и для шкуновъ въ 140 тоннъ.

С. Собственно между яхтами, имѣющими менѣе означеннаго числа тоннъ, большія изъ нихъ даютъ меньшимъ, также по полъ-секунды впередъ на миллю, съ каждою тонна преимущественной вмѣстительности.

На этомъ основаніи, при настоящей гонкѣ, тендеръ Переида и Варягъ не давали другъ другу никакого преимущества за разницу въ тоннахъ, — прочимъ же яхтамъ предоставляли на все пространство гонки:

Сафиру 8' 14".

Джіауру 14' 31".

Чайкъ 14' 57".

Ястребу 15' 36".

С М Ъ С Ъ.

Архангельскъ. 10 Мая, въ здѣшнемъ Адмиралтействѣ, въ присутствіи Г. Главнаго Командира порта и прочаго начальства, спущенъ на воду вновь построенной 74 пуш. корабль *Сисой Великій*, заложанный 8 Мая 1848 года. Это одинъ изъ раннихъ спусковъ въ Архангельскѣ, которые обыкновенно бывають въ послѣднихъ числахъ Мая. Въ послѣднее время раньше сего спущены были корабли: Ингермаландъ 2 Мая 1844 года, и Память Азова 29 Апрѣля 1848 года. По спускѣ на воду, Сисой Великій сѣлъ кормою 15 ф. 3 д. и носомъ 11 ф. 5 $\frac{1}{2}$ д., переломъ оказался 1 $\frac{3}{4}$ д. Въ Архангельскихъ Губернскихъ Вѣдомостяхъ сказано слѣдующее:

«Вскрытіе рѣки у насъ бываетъ не однодневно, какъ случается въ другихъ мѣстахъ. Такъ, въ нынѣшнемъ году, Двина тронулась 26-го Апрѣля и до 3-го Мая, въ продолженіе недѣли, прервано было всякое сообщеніе чрезъ рѣку. При вскрытіи самое большое возвышеніе воды въ Соломбальскомъ селеніи замѣчено—2-го Мая въ 3 часа утра—безмала, 10 футъ. Вскорѣ послѣ того вода быстро упала, такъ что 5-го Мая стояла уже на 3 $\frac{1}{2}$ футъ; теченіе также значительно ослабѣло,—и ничто не обѣщало уже болѣе возвышенія воды. За слѣдующимъ послѣ того новолуніемъ (10 Мая), когда воды морскаго прилива возвышаются наиболѣе, назначенъ въ здѣшнемъ Адмиралтействѣ спускъ 74-хъ пуш. корабля «Сисой Великій».

«Новый корабль, заложанный 8-го Мая прошлаго 1848 года, построенъ ровно въ годъ. Строенъ по тому же чертежу и по той же системѣ крѣпленія, какъ и построенные предъ нимъ съ 1842 года пять линейныхъ кораблей, и въ томъ же крытомъ элентѣ. Особенно важныхъ измѣ-

неній и улучшеній на новомъ кораблѣ не произведено: таже прочность и чистота отдѣлки, какою отличался всегда и прежде построенные здѣсь корабли, видна во всѣхъ частяхъ и на новомъ кораблѣ. Онъ снабженъ, какъ и построенный предъ нимъ „Память Азова“, цѣпными канатами, доставленными въ прошломъ году изъ Англіи, и полнымъ числомъ выдѣланныхъ у насъ, желѣзныхъ ящиковъ, для запаса прѣсной воды. Относительно улучшеній, должно замѣтить, что въ числѣ корабельныхъ гребныхъ судовъ, нѣкоторыя построены по новымъ чертежамъ, съ цѣлю вѣтрибе и лучше выгребать на сильномъ волненіи. Кормовая часть въ верхней палубѣ не занята, какъ всегда бывало, офицерскою каютъ-компаніею: тутъ не будетъ никакихъ перегородокъ, — и отъ того верхняя палуба, также какъ и нижняя, будетъ представлять всегда чистую и открытую батарею. При наружномъ обозрѣніи замѣтимъ, что нижняя часть водорѣза нѣсколько заострена; на кормѣ же имя корабля надписано нашими церковно-славянскими буквами, — что по имени Святаго, какое дано кораблю, весьма прилично и отчасти ново. Военное вооруженіе будетъ состоять изъ 68 пушекъ и корронадъ 36-ти и 24-хъ фунтовъ калибра, четырехъ бомбическихъ орудій — по два на сторонѣ — для 2-хъ пудовыхъ бомбъ въ нижнемъ декѣ, и для двухъ единороговъ пудоваго калибра въ верхнемъ.

«Корабль построенъ Корабельнымъ Инженеромъ Подполковникомъ Загуляевымъ. Командующій кораблемъ и 13-мъ Флотскимъ Экипажемъ Капитанъ 2-го ранга Кузнецовъ 2-й. *Сисой Великій* спущенъ въ 6 часовъ вечера при весьма свѣжемъ и порывистомъ С.З. вѣтрѣ. Въ моментъ спуска, вода, нагнанная вѣтромъ, стояла на 3-футахъ 4-хъ дюймахъ выше обыкновенной, — что отчасти способствовало спуску; но въ то же время — вѣтеръ препятствовалъ поворотиться по теченію, такъ что корабль стоялъ между вѣтромъ и теченіемъ, доколѣ не начали подтягиваться къ кранамъ, гдѣ должно ставить мачты.»

«По прибытіи Г. Главнаго Командира, Вице-Адмирала

Маркиза де-Траверсе, корабль спущенъ быстро и совершенно благополучно. Спускъ удостоили своимъ вниманіемъ Г.г. Гражданскій Губернаторъ В. Ф. Фрибесъ и Комендантъ города А. А. Скалонъ.

«Толпы народа пестрѣли на пристаняхъ по обѣ стороны корабля, и даже за Адмиралтействомъ берегъ гавани былъ покрытъ множествомъ народа, не смотря на сильный вѣтръ и холодную погоду.

«Въ томъ же крытомъ элентѣ будетъ вскорѣ заложенъ корабль *Бородино*. Онъ долженъ быть построенъ также въ продолженіи года.»

— 16-го Мая пришелъ къ здѣшнему порту первый корабль, Ферн, Прусскій изъ Дублина, съ балластомъ; адресованъ Гг. Вилльгельму Бранту съ сыновьями: за сямъ до 22-го числа кораблей въ приходѣ не было, а съ этого числа стали они приходить ежедневно, и теперь 26-го Мая находится ихъ въ гавани до 50 кораблей,—нѣкоторые съ грузомъ обыкновенно привозимыхъ сюда товаровъ. Отпуска товаровъ за границу по 22-го Мая еще не было. Замѣчательно, что въ нынѣшнюю весну сплавленъ по Вазѣ, кромѣ плотовъ, одинъ полубарокъ, чего не бывало уже, по крайней мѣрѣ, лѣтъ пятьдесятъ. А вотъ новость. На прошедшей недели открыто у насъ пароходное сообщеніе съ Соловецкимъ Монастыремъ. Пароходъ г.г. Брантовъ, «*Подвигъ*», отправленный туда 20-го, возвратился 24-го числа, пробывъ двое сутокъ въ Монастырѣ съ богомольцами. Завтра отправляется онъ туда во второй разъ.—*Арх. Губ. Вид.*

Яхта Орианда. Прошлагодня гостя наша, получившая призъ на гонкѣ судовъ Императорскаго С. Петербурскаго Яхтъ-Клуба, благополучно возвратилась изъ Кронштага въ Севастополь 9 Марта, и по выдержаніи тамъ карантинна, прибыла въ Николаевъ 30 Марта.

Спускъ на воду Англійскаго пароваго фрегата *Гринокъ*. Апрѣля 30 числа и. ст. сего года, на верфи г.г. Джонъ

Скотта и сыновей, былъ спущенъ на воду, при безчисленномъ множествѣ зрителей, великолѣпный желѣзный паровой фрегатъ съ гребнымъ винтомъ, построенный для англійскаго правительства.

Главные его размѣренія слѣдующія:

	Фут.	Дюйм.
Длина между перпендикулярами	213	«
Длина кила для водоизмѣщенія	190	7 ¹ / ₄
Наибольшая или крайняя ширина	37	4
Глубина трюма	23	«

Водоизмѣщеніе въ тонахъ (по старому вычисленію строителей) 1,413 ⁷/₉₄.

Машины для этого судна сдѣланы были г.г. Скоттомъ, Синклеромъ и ком. и по отзыву лицъ, довѣренныхъ отъ правительства, имѣютъ особенно хорошее устройство и отдѣлку.

Нѣкоторыя изъ главныхъ размѣреній механизма слѣдующія:

Диаметръ пароваго цилиндра	71 дюймъ.
Длина хода поршня	, . 4 фута
Диаметръ гребнаго винта14 —
Число лош. сил. машинъ	565

Паровые котлы трубчатые, съ мѣдными трубками и другими новѣйшими усовершенствованіями. Дымовая труба будетъ сдвигаться на подобіе зрительной трубки, или такъ называемаго сдвижнаго устройства, telescopic kind, и когда не разведены пары, будетъ невидима.

Гребной винтъ устроенъ такимъ образомъ, что можетъ быть поднятъ на верхнюю палубу сквозь отверстіе или трубу, устроенную въ задней части судна.

Пароходъ этотъ предполагается вооружить слѣдующею артиллеріей: на верхней палубѣ 2 поворотныя пушки, 68 фунтовыя, 8 дюймовъ въ отверстіи канала и 10 футовъ длиною, и еще на томъ же декѣ 4 бортовыя пушки такого же калибра, но только 9 футовъ длиною; въ батарейной палубѣ 4 бортовыя пушки, 32 фунтовыя, 6 дюймовъ въ каналѣ и 9 футовъ длины. — Каждая ново-

ротная пушка будетъ вѣсить 95 гундервейдъ и каждая бортовая 75 гунд; поворотныя пушки поставлены на круглыхъ, пересѣкающихся рельсахъ, врѣзанныхъ въ палубу; корма и носъ судна имѣютъ такую форму, что позволяютъ палить изъ пушекъ по всѣмъ направленіямъ.

Паровые котлы находятся на четыре или на пять футовъ ниже ватеръ-линіи судна и такимъ образомъ совершенно защищены отъ непріятельскихъ выстрѣловъ; кромѣ того онѣ защищены еще углемъ, который помѣщается въ ящикахъ между котлами и стѣнами судна.

Фрегатъ этотъ выстроенъ очень крѣпко; нижніе листы у него толщиною $\frac{5}{4}$ дюйма; шпангоуты изъ углового желѣза имѣютъ одну сторону шириною 6 дюймовъ, а другую $3\frac{1}{2}$ и отстоятъ одинъ отъ другаго только на 12 дюймовъ. Бимсы для палубы изъ африканскаго дубу и весьма крѣпко присоединены къ стѣнамъ судна помощію кницъ кованнаго желѣза; палубныя доски изъ Рижской сосны, толщиною 4 дюйма; киль состоитъ изъ цѣльнаго бруса кованнаго желѣза, имѣющаго въ глубину или высоту 9 дюймовъ и около 5 дюймовъ въ толщину; судно также скрѣплено еще 6 поперечными глухими перегородками, не пропускающими воды, water-light, и которые составлены изъ листовъ толщиною $\frac{5}{8}$ дюйма; кромѣ того, есть еще множество кильсоновъ, крѣпительныхъ связей.

По отзыву всѣхъ знатоковъ, чертежъ судна дѣлаетъ большую честь его строителямъ, равно какъ и самая постройка, которую находятъ высокаго достоинства; судно строилось подъ наблюдениемъ г. Торитона, корабельнаго инженера Портсмутскаго адмиралтейства. Говорятъ, что въ скоромъ времени ему поручено будетъ заложить другой фрегатъ для правительства.

Фрегатъ Арrogантъ. 46 пушечный фрегатъ Арrogантъ, въ началѣ прошлаго мѣсяца, вышедши изъ Портсмутской гавани, подъ парусами, противъ прилива, шолъ съ такой же скоростью, какъ во время послѣдняго опыта, имѣя

покрайней мѣрѣ $8\frac{1}{2}$ узловъ, хотя скорость и не была наблюдаема. Обогнувши бакенъ Спитъ, онъ произвелъ множество опытовъ заднимъ и переднимъ ходомъ, которые всѣ были весьма удовлетворительны; онъ поворачивалъ также совершенно кругомъ въ радиусѣ немного болѣе собственной своей длины, слушая руля превосходно и вообще, правя чрезвычайно покойно. Въ этотъ разъ онъ сидѣлъ нѣсколько глубже въ водѣ, нежели при послѣднемъ опытѣ: кормою 19 футовъ 10 дюймъ и носомъ 18 футовъ 4 дюйма.

Койки, правильно уложенныя въ сѣткахъ, по бортамъ, придавали ему весьма красивый видъ.

Вскорѣ послѣ этого испытанія, онъ принялъ порохъ и бомбы и готовился къ походу. Оставляя Спитгедскій рейдъ, онъ снялся съ якоря подъ одними парусами, но лавируя ударился о мель Горсъ, на которой оставался около трехъ часовъ. Съ помощію прилива и паровъ, которые разведены были собственно по этому случаю, онъ благополучно сошелъ съ мели, и пройдя еще подъ парами далѣе за маякъ Кнабъ, получилъ вѣтеръ; почему, прекративши пары, вступилъ подъ паруса и къ 5 часамъ вечера скрылся изъ виду, лежа къ югу въ крутой бейдевиндъ на правомъ галсѣ, при ровномъ брамсельномъ вѣтрѣ, и направляя путь свой въ Коркъ, куда онъ вскорѣ прибылъ. По отзыву капитана Фицроя, во время этого перехода, Аррогантъ во всѣхъ отношеніяхъ обнаруживалъ самыя лучшія морскія качества военнаго судна; машины его работали самымъ удовлетворительнымъ образомъ и доставляли среднюю скорость хода по 8 узловъ въ часъ. Изъ Корка онъ опять возвратился на Спитгедскій рейдъ, послѣ недѣльнаго крейсертва въ каналѣ, въ продолженіе котораго еще болѣе оправдалъ всѣ тѣ надежды, какія знатоки имѣли на его хорошія качества. Находили даже, что подъ парами, его скорость нѣсколько увеличилась. Въ продолженіе трехъ часовъ, онъ гонялся съ Эвксиномъ, однимъ изъ Средиземно-морскихъ и Саутемптонскихъ пакетботовъ, судномъ весьма ходкимъ, и

хорошо держался съ нимъ. Подъ парусами ему не было случая сравнить ходъ свой съ другими судами; но пахотили, что, при огромной своей парусности, онъ необыкновенно остойчивъ, послушенъ рулю, хорошо поворачиваетъ оверштагъ, и вообще покоенъ. Нельзя было вполне узнать его качества на большомъ волненіи, потому что вѣтеръ не усиливался болѣе, какъ до двухъ рифовъ. Говорятъ также, что его новый приборъ, для дистилловаія воды и варенія пищи, особенно хорошо отвѣчаетъ своему назначенію. Находятъ однако, что на фрегатѣ этомъ слишкомъ велико число гребныхъ судовъ, такъ что на шкафутахъ почти нѣтъ мѣста для управленія парусами; это происходитъ отъ того, что у него есть двѣ шлюпки постройки Лорда Джона Гея, которыя поставлены по сторонамъ ростеръ, а баркасъ и еще катеръ по срединѣ судна. Арrogантъ введенъ былъ въ Портсмутскій докъ для осмотра подводной его части, и для нѣкоторыхъ небольшихъ измѣненій въ гребномъ винтѣ; поврежденная часть гребнаго вала также будетъ исправлена. Къ дымовой трубѣ намѣрены были присоединить желѣзный колпакъ, съ множествомъ дирочекъ по окружности, для увеличенія высоты трубы, потому что жаръ отъ нея вредитъ гребнымъ судамъ, которыя должно было покрывать мокрыми швабрами, когда фрегатъ находился подъ парами.

Желѣзный пароходъ Мегера, столь долгое время строившійся на верфи г. Ферберна, близъ Вулича, спущенъ на воду въ послѣднихъ числахъ минувшаго мѣсяца. Онъ будетъ имѣть гребной винтъ и машины г.г. Ренни и есть одинъ изъ четырехъ винтовыхъ паровыхъ фрегатовъ самаго большаго размѣра, заказанныхъ прежнимъ совѣтомъ адмиралтейства. Размѣренія его слѣдующія:

	Фут.	Дюйм.
Длина для водоизмѣщенія	208	
Ширина	37	8
Глубина трюма	24	3

Водоизмѣщеніе	1,391 тоновъ.
Первоначально предполагавшееся число лошадиныхъ силъ.	556.
Число лошадиныхъ силъ, теперь назначенное.	350.

Въ Naut. Stand. по этому случаю замѣчаютъ, что теперешній совѣтъ адмиралтейства поступаетъ весьма несправедливо, прислушиваясь совѣтовъ корабельныхъ инженеровъ старыхъ школъ и тѣхъ въ интендантствѣ, кому это кажется лично не выгоднымъ, и не обращаетъ должнаго вниманія на желѣзо, какъ на строительной матеріалъ для судовъ, тогда какъ теперь находятся въ употребленіи сотни купеческихъ кораблей и судовъ отъ 50 до 1000 тоновъ, и болѣе. «И такъ, у насъ теперь желѣзные суда признаны не годными въ военномъ отношеніи! Мегера, и три другіе парохода были уже почти готовы, какъ вдругъ потеряли своихъ покровителей и забракованы. Окончаніе ихъ приустановлено было на нѣсколько мѣсяцевъ и наконецъ обратили ихъ въ грузовыя суда или транспорты, а силу паровыхъ машинъ ихъ велѣно уменьшить почти въ половину противъ тѣхъ, какія были уже для нихъ приготовлены. Всѣ эти измѣненія должны будутъ стоить покрайней мѣрѣ 50,000 фун. стер.! Сколько это не кажется невѣроятнымъ, но мы однако приведемъ за достовѣрный фактъ, что нѣкоторыя измѣненія, сдѣланныя въ кормовой части Мегеры, стоили, въ одной только желѣзной работѣ, огромной суммы, а именно по 45 фун. стер. за гундервейтъ!»

Паровой фрегатъ Симумъ. Это прекрасное судно, которое въ теченіе послѣднихъ четырехъ лѣтъ строилось на верфи г. Роберта Немира, въ Говенѣ, на р. Клейдѣ, располагали спустить на воду въ послѣднихъ числахъ прошлаго Мая. Никогда еще и на Клейдѣ не было строено судна такой большой величины, и потому спускъ его, какъ особенное событіе для того мѣста, вѣроятно привлечетъ множество зрителей. Симумъ построенъ изъ желѣ-

за и предназначенъ быть винтовымъ пароходомъ, съ машинами въ 350 лошадиныхъ силъ, работы г.г. Джаймса Ватта и ком. въ Бирмингамѣ, которые отправили уже свои машины въ Клейдудля постановки на этомъ фрегатѣ, хотя первоначально предполагалось поставить на него машины вдвое сильнѣе, изготовленныя уже на заводѣ Непира, но которыя теперь, конечно, должны будутъ остаться и поступить на какое-нибудь другое судно. Размѣренія этого фрегата слѣдующія: вся длина поверху около 270 футовъ; ширина 41 футъ; глубина трюма, около 25 футовъ; его водоизмѣщеніе свыше 2,000 тоннъ; въ главномъ декѣ прорѣзано 30 пор. для пушекъ,—по 15 на каждой сторонѣ, и сверхъ того есть мѣста для погонныхъ пушекъ на верхней палубѣ, изъ которыхъ можно будетъ палить по всѣмъ направленіямъ, то есть: на корму, на носъ, и въ сторону. Такъ какъ р. Клейда, въ томъ мѣстѣ, гдѣ строился фрегатъ, не достаточно широка для принятія судна такой величины, то спускъ его возбуждалъ всеобщіе участіе еще и въ томъ отношеніи, что когда оно совсѣмъ сойдетъ на воду, то не будетъ имѣть передъ собою пространства въ рѣкѣ болѣе, какъ на собственную длину свою. Однако, чтобы сдѣлать спускъ сколь можно благополучнымъ, устроены задержки или *стопора*, особаго рода и по правиламъ науки, которые, какъ полагали, дѣйствуя на крѣпкія и толстыя цѣпныя канаты, въ состояніи будутъ остановить и повернуть судно вдоль по рѣкѣ, прежде нежели оно получитъ какое-нибудь поврежденіе.

О спускѣ Симуна на воду, мы непременно извѣстятъ нашихъ читателей.

Винтовой паровой шлюпъ Пломперъ, (см. Мор. Сбор. Т. II. стр. 369) не давно выведенъ изъ Портсмутскаго дока и отправился въ Сѣверную Америку, а винтовой шлюпъ Рейнардъ введенъ въ докъ для перемѣны водяныхъ трубъ въ дистилаторномъ приборѣ; послѣ чего онъ отправится въ Остъ-Индію. По выходѣ изъ дока, Рейнардъ былъ про-

Бованъ у вымѣренной мили въ Стоксь-Бей, и сдѣлалъ четыре конца, причемъ средняя скорость его хода была 7.300 узл.; число оборотовъ, 56; давленіе паровъ по ртутному паромѣру 10 фунтовъ. Проба эта сдѣлана была для того, чтобы испытать его новый гребной винтъ, у коего ходъ (pitch) 7 футовъ 3 дюйма, или 9 дюймами менѣе прежде бывшаго; находятъ ее весьма удовлетворительною, не смотря на то, что судно, не имѣя еще всей своей провизіи и воды, сидѣло нѣсколько менѣе въ водѣ нежели при предшествовавшемъ испытаніи, при второй пробѣ у вымѣренной мили. Рейнардъ имѣлъ среднюю скорость 7.054 узл. въ часъ.

Англійскій 80 пуш. корабль Вангардъ не давно введенъ въ одинъ изъ Девенпортскихъ доковъ, при чемъ надобно было отнять руслена. Въ Девенпортѣ одинъ только сѣверный докъ можетъ принимать суда такихъ размѣровъ и назначенъ теперь для ввода корабля Квинъ.

— Недавно въ Мальтѣ умеръ 85 лѣтній старикъ по имени Геджкокъ одинъ изъ участниковъ Кемпердоунскаго сраженія. Замѣчательно то, что рана, которую онъ получилъ 51 годъ тому назадъ, и которая съ тѣхъ поръ никогда и ни сколько не беспокоила его, открылась за день до его смерти и ветеранъ принялъ это за несомнѣнный признакъ его близкой смерти.

— Въ Times сказано, что около 400 самыхъ лучшихъ Англійскихъ матрозовъ, уволенныхъ, по окончаніи ихъ службы, съ линейныхъ кораблей Сентъ-Винцента, Роднея и Вангарда, — соглашены агентами на поступленіе въ Германскій флотъ.

По другимъ извѣстіямъ, 14,000 Англійскихъ матрозовъ съ купеческихъ судовъ дезертировали въ продолженіе 1848 года, и изъ этого числа 8000 оставили свои суда у береговъ Америки.

Капитану Остину, главному инспектору всѣхъ Англійскихъ военныхъ пароходовъ, поручено сдѣлать сравни-

тельное испытаніе и шлюповъ съ гребнымъ винтомъ: Нигера и Базилиска, изготовлявшихся въ Вуличѣ. Онъ пригласилъ для этого старшаго штурмана и другихъ офицеровъ съ корабля Бленгейма (съ гребнымъ винтомъ), занимающаго теперь брайтвахтенный постъ въ Порстмутѣ. Капитанъ Остинъ располагалъ самъ находиться на Базилискѣ и поручить капитану Гельстеду временное командованіе Нигеромъ. Испытанія со всей возможною точностію и искусствомъ должны продолжаться около двухъ недѣль въ Англійскомъ каналѣ, для того, чтобы доставить болѣе полезные результаты, нежели какіе получены были отъ испытанія винтовыхъ судовъ: Шершутера и Рейфельмана. По прибытіи изъ Вулича въ Порстмутъ, суда эти были немедленно испробованы, одно послѣ другаго, у вымѣренной мили въ Стокь-Бей, четыре раза взадъ и впередъ, при чемъ средняя скорость оказалась:

У Базилиска 10.7 узловъ

У Нигера 10.5 —

Послѣ этого, оба судна отправились. Отъ недосмотра, отъ дурнаго устройства самыхъ паровыхъ котловъ, или отъ другихъ какихъ недостатковъ, котлы на Нигерѣ раскалились до красна и зажгли дно судна; однако огонь былъ погашенъ прежде нежели успѣлъ сдѣлать большой вредъ. На слѣдующій день оба парохода возвратились въ Порсмутскую гавань, гдѣ Базилискъ сдѣлаетъ разныя необходимыя исправленія въ своемъ механизмѣ, а Нигеръ исправитъ свои поврежденія, для чего понадобится однако нѣкоторое время.

Американскій 46 пуш. фрегатъ Сентъ-Лауренсъ, подъ командою капитана Польдинга, прибылъ изъ р. Тага въ Саутемптонъ $\frac{2}{14}$ Мая, откуда отправится въ Балтійское море для покровительства Американскихъ подданныхъ въ портахъ этого моря.

Французскій флотъ. Г. Перино, докладчикъ Комисіи, назначенной для составленія новаго бюджета по Морско-

му вѣдомству, сдѣлалъ предложеніе Національному Собранію о уменьшеніи комплекта морскихъ офицеровъ всѣхъ ранговъ и число матросовъ, и о сравненіи ихъ съ содержаніемъ сухопутныхъ офицеровъ и солдатъ, въ видахъ сокращенія денежныхъ издержекъ. Онъ упоминаетъ о безчисленныхъ измѣненіяхъ, которымъ подвергался вопросъ этотъ съ 15 Мая 1791 года до настоящаго времени, и въ особенности упирается на законъ 3 брюмера года IV, всилу коего корпусъ морскихъ офицеровъ состоялъ изъ: 8 вице-адмираловъ, 16 контръ-адмираловъ, 250 корабельныхъ и фрегатскихъ капитановъ, 400 корабельныхъ лейтенантовъ (Lieutenants de vaisseau) и 600 мичмановъ (enseignes). Теперешній комплектъ морскихъ офицеровъ опредѣленъ по положенію 1846 года, которое было тогда принято единодушно обѣими Палатами и всѣми сословіями, и составлена особой комиссіею, имѣвшей въ виду всѣ потребности Франціи въ военномъ и торговомъ отношеніяхъ; комплектъ этотъ слѣдующій: 2 Адмирала, 10 вице-адмираловъ, 20 контръ-адмираловъ, 110 корабельныхъ капитановъ, 230 фрегатскихъ капитановъ, 650 корабельныхъ лейтенантовъ, 550 мичмановъ и 300 учениковъ; число матросовъ простиралось до 27,000 человекъ. Новая комиссія полагала убавить: 1 адмирала, 1 вице-адмирала, 2 контръ-адмираловъ, 30 корабельныхъ капитановъ, 60 фрегатскихъ капитановъ и 150 корабельныхъ лейтенантовъ.

Предложеніе это встрѣтило сильное возраженіе, въ особенности отъ г.г. Дюфора и Ламартина, которые настаивали объ оставленіи флота въ теперешнемъ его составѣ, и рѣчи ихъ въ Національномъ Собраніи, исполненныя логическихъ доводовъ и краснорѣчія, имѣли полный успѣхъ.

«Для опредѣленія числа офицеровъ,» говоритъ Г. Дюфоръ, «во-первыхъ принимается за основаніе потребность ихъ въ военномъ отношеніи; и во-вторыхъ, число кораблей, какое мы можемъ снарядить въ военное время на защиту отечества. Число кораблей, которое въ случаѣ войны соотвѣтствуетъ защитѣ отечества, уже опредѣлено

и известно; оно должно состоять изъ 328 судовъ всѣхъ ранговъ. Съ другой стороны, по регламентнымъ положеніямъ, опредѣлено приличное число офицеровъ на каждомъ суднѣ. Какъ же послѣ этого согласиться намъ съ предложеніемъ Коммисіи? Не будетъ ли это значить, что въ военное время большая часть судовъ должна войти въ гавань и разружиться?

«Возможно ли, что бы всѣ суда, кромѣ кораблей и фрегатъ, должны быть, въ случаѣ войны, немедленно разружены? Такимъ образомъ, ваши пароходные корветы, ваши транспортныя суда и брики, должны сдѣлаться бесполезными! Вамъ только можно будетъ употребить въ дѣло 40 кораблей и 60 фрегатъ! Еще разъ спрашиваю, можноли допустить это?... Если же *понадобятся* корветы и другія суда, то конечно надобно для нихъ имѣть и офицеровъ.... Кромѣ того, есть множество другихъ потребностей, которыя Коммисія не приняла въ расчетъ, множество должностей, порученій, *откомандировокъ*, требующихъ морскихъ офицеровъ; онѣ забыты.

«Вмѣсто того, что бы обратиться къ росписанію Термидора, года VIII, которое, какъ говорятъ, имѣло силу до 1814 года, Коммисіи лучше бы было справиться съ другимъ документомъ, равно всѣмъ известнымъ, — я хочу сказать съ Императорскимъ Альманахомъ, въ которомъ видно, что, за 1813 годъ, корпусъ офицеровъ состоялъ: изъ 12 адмираловъ и вице-адмираловъ, 23 контръ-адмираловъ, и 384 корабельныхъ и фрегатскихъ капитановъ. Известно, что Императоръ не ограничивался росписаніемъ VIII года.... Почти всѣ націи, оставившія блистательныя страницы въ Исторіи, болѣе или менѣе, обязаны славой своей владычеству на морѣ. Ненадобно же, г.г., обманывать себя на счетъ необходимости имѣть приличное число морскихъ офицеровъ, которое не должно быть уменьшено. При Трафальгарѣ, было 4 французскихъ вице-адмираловъ. Вице-адмиралъ Магонъ былъ убитъ въ самомъ началѣ сраженія и 7 кораблей, бывшіе подъ его командою, остались безъ флагмана; и эти именно семь кораблей не участво-

вали въ концѣ страженія, отъ чего послѣдовало извѣстное вамъ пораженіе!!.. Я далеку отъ того, что бы помышлять о войнѣ, и напротивъ, всегда на сторонѣ мира; но однакъ, война возможна; и такъ если она возгорится, то развѣ не нашимъ флотомъ, не нашими эскадрами должны мы будемъ показать и поддержать наше могущество? Такъ было въ прошедшемъ, такъ будетъ и въ будущемъ»....

И такъ, предложеніе Коммисіи было отвергнуто и на содержаніе морскихъ силъ Франціи положено 117,082,440 франковъ. Въ Journ. de la Mar. замѣчаютъ, что если сумма эта употреблена будетъ съ умѣніемъ и расчетомъ, то она совершенно достаточна для содержанія Французскаго флота въ лучшемъ видѣ. Въ 1840 году, при бюджетѣ въ 100 милліоновъ франковъ, имѣли вооруженными 228 судовъ, изъ коихъ было 20 линейныхъ кораблей и 20 фрегатовъ.

— Недавно по приказанію правительства, на рѣкѣ, Лоарѣ, произведены были опыты, противъ завода d'Épdré надъ дымопережигающей рѣшеткой, приспособленной къ паровымъ машинамъ и которая, какъ говорятъ, изобрѣтена была въ Лондонѣ г. Жаксомъ, тамошнимъ механикомъ и уже нѣсколько лѣтъ находится въ употребленіи въ Англіи. г. Тельферъ, Французскій механикъ, вывезъ ее во Францію въ 1845 году и занялся ея усовершенствованіемъ; въ этомъ усовершенствованномъ видѣ она была испробована въ присутствіи Коммисіи на пароходѣ *Прометей*: результаты были самые удовлетворительные. Выгоды, доставляемыя этимъ приборомъ, состоятъ въ совершенномъ уничтоженіи дыма; въ возможности жечь самый мелкій уголь, который обыкновенно стоитъ гораздо дешевле угля въ кускахъ средней величины; въ весьма правильномъ производствѣ паровъ; въ береженіи котловъ и топковъ; въ облегченіи работы кочегаровъ, и наконецъ, въ сбереженіи топлива, простирающемся до 20 процентовъ.

— На Брестскомъ рейдѣ и вѣдъ онаго продолжаетъ дѣ-

латъ свои пробные рейсы фрегатъ *Прони*, со вспомогательной машиной въ 320 лошадиныхъ силъ и съ гребнымъ винтомъ; скорость его хода, безъ парусовъ и при погодѣ не совсѣмъ благопріятной, простиралась до 12 узловъ; среднюю же скорость полагаютъ отъ 10 до 11 узловъ. Опыты прекратятся не прежде, какъ по совершенномъ уничтоженіи содраганія въ механизмѣ, которое теперь еще довольно чувствительно и заставляетъ тщательно отыскивать его причину. Полагаютъ, что *Прони* будетъ самымъ полезнымъ судномъ во флотѣ; оно имѣетъ артиллерію 80 фунтоваго калибра; его отправятъ съ эскадрой въ Средиземное море, какъ скоро кончены будутъ испытанія и вооруженія.

— Находятъ большіе недостатки въ колоссальномъ линейномъ кораблѣ *Вальми*, который вооружается теперь въ Брестской гавани. Онъ оказался до того валкимъ, что при умѣренномъ вѣтрѣ и волненіи качался съ боку на бокъ, хотя находился въ гавани. Такъ какъ это должно обѣщать много дурнаго въ будущемъ, то его разгрузили съ тѣмъ, чтобы снова нагрузить. Говорятъ даже, что будто бы необходимо будетъ срѣзать этотъ совсѣмъ новый корабль, чтобы сдѣлать годнымъ къ употребленію. Надо замѣтить, что этой мореходной громадой тщеславились, какъ самымъ необыкновеннымъ произведеніемъ нашего времени; теперь похвалы смолкли. Между прочимъ въ него погружаютъ 240 топновъ баласту, сверхъ прежде бывшаго, такъ что онъ погрузится въ воду едва ли не до нижней своей батареи.

Шербургъ. Мы говорили недавно о Плимутскомъ бреватерѣ. Не меньшаго вниманія заслуживаютъ работы, производимыя по другую сторону канала въ *Шербургѣ*. Въ 1780 году, *Шербургъ* былъ городокъ, имѣвшій только 8000 жителей, — купеческій портъ, недоступный военнымъ судамъ, и открытый для всѣхъ вѣтровъ. Теперь устье закрыто искусственнымъ островомъ, шириною до 150 ме-

тровъ, и до 22 метровъ вышины. На острову этомъ строе- нія, укрѣпленія, жители. Можно пройти на немъ до 5 верстъ, не замоча ноги. Работы Шербурга сравнивали съ египетскими пирамидами, и не безъ основанія. Масса кам- ня, вырываемаемая изъ скалъ для образованія доковъ, пре- вышаетъ одною третью величайшую изъ пирамидъ. Для образованія острова, рука человѣческая должна была нагромоздить и сплотить не менѣе 4,600,000 кубич. мет- ровъ камня *, безъ всякой опорной точки, посреди мо- ря, подымающаго въ жестокиа бури такіе валы, что 36 фунт. пушки катятся передъ ними какъ легкіе чурбаны, а каменные глыбы, до 250 пудовъ вѣсомъ, сдвигаемыя, какъ валуны, встрѣтя непреодолимую преграду, взбра- сываются сажень на 10 на воздухъ. Подъ защитою это- го острова, вода въ губѣ остается теперь совершенно спокойною. Въ гранитныхъ скалахъ, образующихъ бе- регъ къ W отъ города, вырыто три дока, глубиною въ 19 метровъ.... Это египетскія пирамиды, выработанныя на оборотъ, впало, а не выпукло.... Осьмидесяти-лѣтнія работы и 200 милліоновъ франковъ—вотъ нынѣшній Шер- бургъ.

Но чрезъ сколько попытокъ, сомнѣній, опасеній, пере- рывокъ должны были пройти эти работы, для достиже- нія теперешняго совершенства! Шербургъ создадеа не разомъ, по одной мысли; работы начинались, покида- лись, уступали мѣсто другимъ. Первоначальная мысль Людовика XVI была образовать въ Шербургѣ только бе- зопасный рейдъ; мысль созданія тутъ большаго военна- го порта, была всегда отвергаема, какъ не сбыточная. Поэтому, первыя работы имѣли цѣлю только прикры- тіе рейда подводною плотиною. Капитанъ Ла Бретоньеръ первый предложилъ сдѣлать отдѣльную отъ берега пло-

* Эта масса составила бы параллелоипедъ, имѣющій въ основа- ній пространство, занимаемое Большимъ Адмиралтействомъ, вмѣстѣ съ бульваромъ и Адмиралтейскою площадью, и высотой съ Алек- сандровскою колонну.

тину; онъ же подалъ мысль построить ее en pierres perdues, то есть, бросая камни просто въ море, покуда дно его достаточно возвысится, и представляя волнамъ его заботу дать этому основанію приличный видъ и осадку. Мысль эта была сначала отвергнута; вмѣсто нея производитель работъ Сессаръ (Cessart) придумалъ составить плотину изъ 90 искусственныхъ утесовъ, которыхъ основанія на днѣ моря касались бы между собою, а вершины возвышались на нѣсколько футъ надъ водою. Объ огромности такой работы можно судить, представивъ себѣ, что конусы эти имѣли не менѣе 124 футъ высоты. Построя на берегу, ихъ спускали на воду во время прилива, буксировали на назначенныя мѣста, и затопляли, наполняя камнями въ продолженіе 40 дней. Но раздраженный океанъ возставалъ противъ такого притязанія земли, и разрушалъ эти конусы, прежде нежели успѣвали наполнять ихъ камнями. Должно было измѣнить этотъ планъ. Послѣ многихъ другихъ попытокъ, возвратились къ системѣ pierres perdues. Въ 1790 подводная плотина была готова; но на этомъ не остановились: рѣшено было вывести ее изъ воды и поднять выше уровня самыхъ высокихъ водъ.

Эти новыя работы и созданіе доковъ были дѣломъ нѣсколькихъ, слѣдовавшихъ одно за другимъ, правленій. Людовикъ XVI, Императрица Марія-Луиза, Дофинъ, попеременно присутствовали при открытіи разныхъ частей. Доки окончены и укрѣпленія построены послѣ 1830 года. Нынѣ Шербургскій рейдъ защищенъ не только отъ вѣтровъ, но и отъ непріятеля. Признано, что почти нѣтъ возможности воспретить непріятельскимъ кораблямъ, подъ парусами или подъ парами, прорваться проходомъ и взойти на рейдъ; но тамъ имъ столь же невозможно держаться, стѣсненнымъ въ кругѣ огня и желѣза. Какъ бы эскадра тутъ не стала, она всегда будетъ подъ перекрестными, съ разныхъ сторонъ, выстрѣлами, которыхъ нѣтъ возможности выдержать.

Tocqueville. Histoire de villes de France.

Подводныя мины въ Германіи. Въ Мартѣ 1848 года, временное Шлезвигъ-Голштинское правительство поручило Прусскому арсенальному чиновнику г. Сименсу, вмѣстѣ съ профессоромъ Гимли, охранить Кильскій портъ, посредствомъ подводныхъ минъ, отъ нападенія Датскихъ военныхъ судовъ.

Обстоятельства не допускали продолжительныхъ приготовленій. Рѣшились сдѣлать большіе мѣшки изъ гуттаперчи, могущіе помѣстить отъ двухъ до трехъ тысячъ фунтовъ пороху. Мѣшки были герметически закрыты и опущены въ воду съ помощію балласта, на различныхъ точкахъ фарватера. Каждый мѣшокъ снабженъ двумя проволоками для сообщенія съ гальваническою баттареею. Положеніе каждой мины было обозначено инструментами, посредствомъ коихъ, часовой у гальванической баттарей, могъ всегда знать мѣсто мины. Отъ времени до времени испытывали исправность проводныхъ проволокъ. Въ продолженіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ, онѣ оказывались исправными, но постепенно измѣнялись въ наружномъ своемъ видѣ, и по прошествіи шести мѣсяцевъ послѣ погруженія ихъ въ воду, гутта-перча, ихъ покрывавшая, была совершенно пропикнута водою и вовсе лишилась способности изолироваться. Покрытыя гутта-перчей проволоки, погруженныя въ прѣсную воду въ теченіе такого же промежутка времени, оказали также явное измѣненіе, но не въ такой сильной степени.

Эти неблагоприятные выводы заставили Г. Сименса приступить къ новымъ опытамъ и ему удалось сдѣлать такой составъ гутта-перчи, который не имѣетъ ни малѣйшаго средства съ водою.

Различіе флагмановъ въ Англійскомъ флотѣ. По стариннымъ обыкновеніямъ англійской морской тактики, главнокомандующій флотомъ занималъ мѣсто для сраженія въ центрѣ флота, и для отличія своего дивизіона отъ авангарда и арьергарда, имѣлъ красный флагъ съ Георгіевскимъ крестомъ въ одномъ углу. Второй по немъ, по стар-

шинству, начальствовалъ авангардомъ и имѣлъ бѣлый флагъ съ Георгіевскимъ крестомъ въ углу. Наконецъ начальникъ аріергарда подымалъ синій флагъ съ такимъ же Георгіевскимъ крестомъ въ одномъ углу. Отсюда произошли наименованія: адмираловъ красной, бѣлой и синей эскадръ, которыя въ началѣ служили только для означенія главныхъ начальниковъ флота, соотвѣтственно важности постовъ, имъ ввѣренныхъ. Въ послѣдствіи времени, когда, вмѣсто одного общаго названія адмирала, пожелали различить это званіе степенями: адмирала, вице-адмирала и контръ-адмирала, оставили также и прежнія ихъ различія по флагамъ; но съ тѣхъ поръ это названіе перестало уже вмѣстѣ съ тѣмъ означать и мѣсто, занимаемое ими во время сраженія, или исполняемую должность во флотѣ, и начало показывать лишь одно старшинство ихъ по службѣ, такъ что еслибы въ наше время пришлось перевести это названіе соотвѣтствующимъ ему именемъ, то слѣдовало бы назвать адмирала красной эскадры адмираломъ перваго класса, адмирала бѣлой эскадры-адмираломъ втораго класса и т. д.

Буря въ Керчи. Въ Керченскомъ-Портѣ, при сѣверо-восточномъ вѣтрѣ, цѣлыя трое сутокъ, съ 23 по 26 марта, свирѣпствовала жестокая буря. Изъ числа стоявшихъ въ портѣ судовъ, 10 выброшено на берегъ, а 15 подрейфовано съ значительнымъ поврежденіемъ. Кромѣ того, совершенно разбито 8 перевозныхъ лодокъ и 4 судовыхъ барказовъ. Равнымъ образомъ сильно повреждена набережная и разрушена малая соляная деревянная пристань. Вообще же бурей причинено убытковъ до 18,000 руб. сереб. Ж. М. В. Д. Июнь.

Гибельное слѣдствіе грозы на морѣ. 5/17 Мая Англійской купеческой брижъ Веллингтонъ, шедшій изъ Шильдса (Shields) въ Алжиръ, находясь около 20 миль къ Н отъ острова Гернезее, получилъ вдругъ весьма сильное сотрясеніе во всемъ своемъ составѣ. Полагали сначала,

что судно наткнулось на какой-нибудь камень, но бросив лотъ, убѣдились въ притивномъ. Такъ какъ погода въ продолженіе нѣсколькихъ часовъ клонила уже къ грозу и частыя молніи сверкали по горизонту, то и приписали это сотрясеніе дѣйствию электрическаго удара. Между тѣмъ брикъ продолжалъ свое плаваніе. Въ полночь, при измѣреніи воды, вдругъ оказалось 5 футовъ въ трюмѣ, что и заставило убѣдиться въ дѣйствии молніи, которое, вѣроятно, причинило какое-нибудь поврежденіе въ подводной части. Къ утру, не взирая на безпрерывное качаніе, воды еще прибыло на 2 фута, и съ той минуты сдѣлалось уже очевидно, что гибель брика была неизбежна. Весь экипажъ пересѣлъ на шлюпки, успѣвъ лишь взять необходимыя вещи, и $\frac{1}{4}$ часа спустя Веллингтонъ пошелъ на дно. Спасавшіеся направили путь свой къ Гернезею, но купеческая Французская яхта Амфитрита, шедшая изъ Бордо въ Гагу (la Hague) и бывшая свидѣтельницею крушенія брика, пересадилъ весь его экипажъ къ себѣ.

Пожаръ въ Сенъ-Луи. Почти половина самаго большаго изъ городовъ Штата Миссури была истреблена пожаромъ и произведенный имъ убытокъ простирается до 30.000.000 франковъ. Одинъ изъ Нью-Йоркскихъ журналовъ рассказываетъ объ этомъ происшествіи слѣдующія подробности: 5/17 Мая въ 10 часовъ вечера начался пожаръ на пароходѣ White Cloud, и такъ какъ въ это время дулъ крѣпкій вѣтръ, то разрушительная стихія немедленно сообщилась сосѣдственнымъ судамъ. Пламя пожара вскорѣ сообщилось домамъ на набережной и въ продолженіе 24 часовъ истребляло этотъ цвѣтущій городъ; никакія средства не могли остановить бѣдствія. Жертвою пламени сдѣлались 30 человекъ, 300 домовъ и 27 пароходовъ; стоимость однихъ пароходовъ простирается до 380,000 долларовъ.

Смѣлое путешествіе. Недавно небольшая Испанская шкуна, величиною всего въ 10 тонновъ, Пеквена-Амалія, съ шкиперомъ и 4 матрозами, благополучно перешла Атлантическій Океанъ изъ Кадикса въ Гаванну; приходъ ея конечно обратилъ на себя вниманіе. Ея главный грузъ едва ли не былъ столько же замѣчательнъ, какъ и самая ея миніатюрная величина: онъ состоялъ изъ пивовокъ. На пути своемъ, она заходила въ Гореа, на Африканскомъ берегу, гдѣ негры встрѣтили ее ласково и гостепріимно; послѣ того свѣжіе вѣтры заставили ее зайти въ Мартинику и Французское начальство оказало ей всевозможное покровительство и участіе; наконецъ благополучно достигла она Гаванны. Вышедши оттуда, Пеквена-Амалія, за недостаткомъ прѣсной воды, принуждена была зайти въ Кей-Вестъ,—одинъ изъ Портовъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ; и такъ какъ тамошнее прибрежное право подвергаетъ конфискаціи всѣ иностранныя суда, коихъ величина менѣе 30 тонновъ, то таможенный вачальникъ арестовалъ этого маленькаго смѣльчака и продалъ его въ пользу казны.

Крушеніе парохода на рѣкѣ Гудзонѣ. 3 Мая въ 10 часовъ вечера ужасное бѣдствіе случилось на рѣкѣ Гудзонѣ. Одинъ изъ этихъ «плавающихъ дворцовъ», которые ходятъ по Сѣверной рѣкѣ между Нью-Йоркомъ и Альбани, Empire, въ 6 часовъ вечера отправился изъ Нью-Йорка въ обыкновенный свой путь. Въ 10 часовъ вечера, когда онъ былъ на траверсѣ Ньюбурга, города, находящагося противъ военной академіи Вестъ-Пойнтъ, лоцманъ увидѣлъ голецъ Noah Brown, нагруженный лѣсомъ, который, имѣя попутный вѣтръ и теченіе, подъ всѣми парусами шелъ прямо на Эмпайръ. Приказавши тотчасъ остановить машину, онъ побѣжалъ на носъ и закричалъ людямъ на голецѣ привести въ сторону для избѣжанія столкновенія. Однако на голецѣ не послушали этихъ словъ и тогда пароходу хотѣли дать задній ходъ, но прежде пежели могли успѣть въ этомъ, Ноа Браунъ всей силой ударился

въ носъ парохода съ правой его стороны. Сила удара была такъ велика, что не только весь бушпритъ вошелъ въ каюту, но даже часть его носа вѣзлась въ бокъ Эмпейра, который немедленно началъ тонуть. Легко можно вообразить послѣдовавшія за симъ сцены. Большая часть пассажировъ уже спала; они были разбужены сильнымъ толчкомъ и едва имѣли время, по трапамъ, выбѣжать на верхъ. Дамы, находясь въ своей каютѣ, издавали пронзительные вопли. Эти крики отчаянія и звонъ пароходнаго колокола дали знать прибрежнымъ жителямъ о случившемся бѣдствіи. Вскорѣ подъѣхали лодки на помощь. Эмпейръ такъ быстро опускался ко дну, что принуждены были вырубить перегородки у дамской каюты, чтобы спасти дамъ. Взрывъ, происшедшій отъ прикосновенія вѣшной холодной воды къ паровымъ котламъ и топкамъ, еще болѣе увеличилъ ужасъ этой ночной сцены. Въ эту же самую минуту, множество лицъ, видя опасность, болѣе и болѣе увеличивающуюся, бросились за бортъ. По счастью, 2 другіе парохода проходили въ это время вблизи Эмпейра, подымаясь вверхъ по рѣкѣ. Они немедленно подошли къ нему и снявши съ него *бѣдствовавшихъ пассажировъ*, самый кузовъ судна оттащили и поставили къ берегу на песчаную мель. Одна носовая часть держалась поверхъ воды, а верхняя палуба была на равнѣ съ водою. Можно себѣ составить идею объ этомъ ужасномъ происшествіи, когда мы присовокупимъ, что болѣе 200 пассажировъ толпилось на этой палубѣ, ища себѣ спасенія. Эмпейръ еще подъ водою, однако полагають, что судно не будетъ потеряно и надѣются вскорѣ поднять его, такъ что, быть можетъ, оно въ непродолжительномъ времени начнетъ попрежнему совершать свои рейсы. Одно останется невозвратно: это смерть несчастныхъ, погибшихъ при этомъ случаѣ; полагають, что число ихъ простирается отъ 20 до 30; но до сихъ поръ найдено только 9 труповъ.

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ.

Предсѣдатель, Генераль-Адъютантъ *Литке*.

Июль 1849 г.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

Т.

II.

№



7.

СОДЕРЖАНІЕ:

Опредѣленіе широты мѣста на морѣ.....	439.	Липкахъ.....	462.
О возможности сохранять зимою воду въ желѣзныхъ		Астраханскій пертъ.....	466.
		Приключенія пловца.....	475.
		Смѣсь.....	489.

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, ученомъ или торговомъ отношеніи.
4. Событія прежнихъ временъ во всеѣхъ флотахъ, краткія историческія статьи, біографіи, некрологи.
5. Извѣстія о необыкновенныхъ происшествіяхъ на морѣ, крушеніяхъ и т. п.
6. Литературныя статьи, имѣющія предметомъ морское дѣло, рассказы, анекдоты и проч.
7. Библіографія. Краткій разборъ замѣчательнѣйшихъ сочиненій по морской части.

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

Выходитъ 15 числа каждаго мѣсяца.
