

**МОРСКОЙ**  
**СБОРНИКЪ,**

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

---

**ТОМЪ V.**

**№ - 4.**

---

**АПРѢЛЬ.**

---

**САНКТПЕТЕРБУРГЪ.**

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

1851.

# ОГЛАВЛЕНІЕ

## ПЯТАГО ТОМА.

=

	стр.
Морскія кампаніи 1715—1721 годовъ. <i>Ал. Соколова.</i>	273.
Крейсерство у западныхъ береговъ Африки. (Окончаніе.)	—
Переводъ <i>В. Мельницкаго.</i> . . . . .	315.
Нѣсколько словъ о турецкомъ флотѣ. (Изъ письма морскаго офицера) . . . . .	338.

## СМѢСЬ.

Обшиваніе судовъ цинкомъ вмѣсто мѣди.—Два прусскіе военныя парохода.—Нѣтъ болѣе пожаровъ на морѣ.—Модели спасительныхъ лодокъ.—Дѣятельность нью-іорскаго адмиралтейства и предстоящая гонка кораблей-клиперовъ.—Анекдотъ о Полѣ Джонсѣ.—Пароходныя сообщенія въ Россіи въ 1851 году. 344—360.

## БИБЛЮГРАФІЯ.

Каталогъ атласовъ, картъ и книгъ, продающихся отъ гидрографическаго департамента морскаго министерства. . . . .	361.
Каталогъ атласовъ, картъ, чертежей, книгъ, эстамповъ и астрономическихъ, геодезическихъ, математическихъ и физическихъ инструментовъ, продающихся при черноморскомъ гидрографическомъ депо . . . . .	365.
Разныя извѣстія. . . . .	368—370.

=

## МОРСКІЯ КАМПАНИИ

1715 — 1721 г.г.\*

Со времени Гангэудской побѣды, нашъ юный флотъ, непрестанно усиливаемый строившимися (въ С. Петербургѣ и Архангельскѣ) и покупными (въ Голландіи и Англіи) кораблями, уже постоянно господствуетъ на Балтійскомъ морѣ, защищаетъ новопріобрѣтенные берега, покровительствуетъ торговлѣ, способствуетъ высадкамъ, и, хотя еще не вступаетъ въ открытую борьбу съ непріателемъ, впрочемъ избѣгающимъ встрѣчь, однакожь угрожаетъ ему нападеніемъ, пріобрѣтая побѣды въ битвахъ небольшими отрядами и множество призовъ крейсерами. — Во все это время, почти непрестанно, Великій Государь лично командуетъ нашимъ флотомъ и направляетъ всѣ его движенія.

У Шведовъ, на этой сторонѣ Балтійскаго моря, оставались только Стральзундъ и Висмаръ. Внезапное возвращеніе изъ Турціи Карла XII, въ концѣ прошлаго (1714) года, и новыя несогласія союзниковъ—можетъ быть новыя виды ихъ, возбужден-

---

\* Двѣ предшествующія кампаніи описаны въ статьяхъ: «Судь надъ Вице-Адмираломъ Крѳюсомъ» и «Гангэудская битва,» напечатанныхъ въ Морск. Сб. 1849 г. т. II, № 1, и 1850 г. т. IV, № 12. Источники настоящей статьи, въ своихъ мѣстахъ указаны.

ные присутвіемъ все еще страшнаго, хотя и обезсиленнаго врага—задержали покореніе этихъ городовъ. Дѣятельнѣйшій сотрудникъ союза, Петръ Великій, готовъ былъ всѣми его силами вспомоществовать изгнанію Шведовъ изъ Германіи, но союзники еще затруднялись въ нѣкоторыхъ подробностяхъ вспомошествованія, и даже въ самомъ вспомошествованіи.

Между тѣмъ Государь продолжалъ настаивать на необходимость высадки на берега самой Швеціи. «Надлежитъ въ разсужденіи имѣть—писалъ онъ своему посланнику при Датскомъ дворѣ кн. Долгорукову—когда непріятель изъ Нѣмецкаго краю выгнанъ будетъ, то еще не чаю концу войнѣ быть, и море всегда отъ Шведовъ не чисто будетъ. Того ради лучше его на томъ (Шведскомъ) берегу посѣтить, и къ желаемому миру принудить; а ежели въ томъ слабо поступимъ, опасно, дабы кто изъ сильныхъ въ медиаторы не вмѣшался, и тогда принуждены будемъ всѣ по ихъ музыкѣ танцовать.»<sup>1</sup>

Наконецъ было рѣшено, чтобы въ этомъ году, наши войска шли на помощь союзникамъ въ Померанію, сухимъ путемъ и моремъ, на галерахъ, а корабельный флотъ прикрывалъ—бы свои берега. Къ союзу противъ Швеціи присоединилась Англія—болѣе, впрочемъ, для покровительства своей торговли противъ каперовъ, тогда высланныхъ Швеціею, чѣмъ для прямого вспомошествованія союзникамъ—и флотъ ея, также Голландскій, тоже для покровительства торговли, долженствовали войти въ Балтійское море.

Съ нашей стороны, первое въ этомъ (1715) году, нападеніе на Шведовъ моремъ, было устремлено противъ каперовъ. Въ мартѣ мѣсяцѣ (26-го), Государь послалъ своего генералъ-адъютанта Ягужинскаго въ Ревель, съ приказаніемъ: послѣшно изготовить зимовавшую тамъ эскадру мелкихъ судовъ, и, поставя кругомъ города караулъ, чтобы никого не впускать не выпускать изъ города—такъ было тайно приготовленіе—



выслать ее, подъ командою капитана Бредаля въ морѣ. Бредалю-же, въ предписаніи, которое повелѣно распечатать по выходѣ съ рейда, назначено идти по западную сторону Дагъ и Эзеля, искать тѣхъ каперовъ, которые крейсеровать между этихъ острововъ и Готланда, «поймать и разорить,» также поступаая и съ другими непріятельскими судами, военными и торговыми. Бредалъ вышелъ въ море съ слѣдующею эскадрою:

Фрегаты	}	Самсонъ	Кап. Бредалъ
		Арондель	— Брантъ
		Св. Петръ	— Транъ
		Св. Павель	— Батингъ
Шнявы	}	Діана	— Доусъ
		Наталія	— Шхелинъ
		Принцесса	— Мухановъ

И—не знаемъ подробностей битвы—но 23-го апрѣля полуно извѣстіе, что у Курляндскихъ береговъ, близъ Виндавы, онъ взялъ три слѣдующіе капера, изъ которыхъ одного сожегъ:

Гуріингенъ	40 пуш.
Лабонъ-Эсперансъ	8 —
Стокгольмъ-Галей	10 —
(сожженный)	

На нихъ команды: офицеровъ 20, нижнихъ чиновъ 137 человекъ.<sup>2</sup>

Въ исходѣ мая, Шведская эскадра, въ числѣ 13 судовъ, внезапно вошла на Ревельскій рейдъ, и въ теченіи трехъ часовъ производила пальбу по городу; но была отбита, выстрѣлами съ крѣпостей и судовъ. При этомъ у насъ убиты 6 нижнихъ чиновъ. Шведы возвратились къ Гангзудду.<sup>3</sup>

Въ тоже время поспѣшно готовили къ выходу въ море, отъ Кронштата, корабельный и галерный флоты, которые теперь (въ іюнѣ мѣсяцѣ) состояли изъ слѣдующихъ судовъ:

<i>Авангардъ.</i>	<i>Кордебаталія.</i>	<i>Арріергардъ.</i>
64 п. Ингерманландъ	70 п. Лефермъ	64 п. Шлиссельбургъ.
60 - Екатерина	64 - Нарва	56 - Викторія
54 - Полтава	50 - Перновъ	50 - Рандольфъ
50 - Рига	50 - Фортуна	50 - Гавріиль
50 - Перль	50 - Михайль	50 - Оксфортъ
50 - Арондель	50 - Рафаиль	44 - Есперансъ
50 - Армонтъ	50 - Антоній	32 - Ландсдоу.
30 - Св. Петръ	36 - Сампсонъ	30 - Св. Павель
Илія	Лизета	Наталія
Принцесса	Мункеръ	С. Якобъ.

Галеръ 40; на нихъ четыре полка—два гвардейскіе и два армейскіе. Корабельнымъ флотомъ командовалъ Вѣнценосный вице-адмиралъ, поднявшій свой флагъ на кораблѣ Ингерманландѣ, 30 мая, имѣвшій флагманами капитанъ-командоровъ, князя Меншикова, Шельтинга и Вогана; галернымъ флотомъ начальствовалъ генералъ-адмиралъ графъ Апраксинъ. <sup>4</sup>

Готовый къ походу, этотъ флотъ, въ ночи на 27-е іюня, лишился одного изъ своихъ кораблей, «Нарвы,» взорваннаго молніею на воздухъ. Страшное и рѣдкое въ морскихъ лѣтописяхъ событіе! Погибло до 300 человекъ; спаслось 15 только. Три дня спустя, 1 іюня, хоронили въ присутствіи Государя капитана-командора Вогана—первый изъ флагмановъ, похороненный на нашемъ флотѣ.

6 іюля, вступили подъ паруса. На другой день прошли Голландъ, а на третій прибыли на Ревельскій рейдъ. Здѣсь простояли недѣлю и, соединясь съ Ревельскими судами, 17-го опять пошли въ моря, къ Оденсгольму, куда прибыли 20-го. Отсюда, Государь, оставя при корабельномъ флотѣ генералъ-адмирала графа Апраксина, Самъ, вмѣстѣ съ галерною эскадрою, пошелъ въ Гапсаль, осмотрѣлъ тамошнюю гавань, и, отправивъ галерный флотъ въ Либану, 23 числа прибылъ въ Рогервикъ (Бал-

тійскій портъ). Туда же, на канунѣ пришелъ и корабельный флотъ.

Расчитывая, что галеры, съ посаженными на нихъ полками, въ настоящую кампанію не успѣютъ придти къ мѣсту ихъ назначенія, въ Померанію, Государь оставилъ ихъ зимовать въ Либавѣ, съ тѣмъ, чтобы они могли ранѣе поспѣть въ слѣдующее лѣто. Вскорѣ были принуждены остановить и войска двинутыя на помощь союзникамъ, частію по разногласію, возникшему между союзниками, частію по открывшимся въ Польшѣ, черезъ которую они шли, неурядицамъ. Обращаемся къ корабельному флоту.

На другой день прибытія Государя въ Рогервикъ, 24 іюля, Государь, съ корабельнымъ флотомъ перешелъ въ Ревель, и здѣсь встрѣтилъ Англійскую и Голландскую эскадры, всего до 22 судовъ, которыя только что проводили за Ревель, конвоируемые ими купеческія суда и расположились здѣсь ожидать возвращенія ихъ. Съ этими эскадрами приведены еще три корабля для нашего флота именно: Британія, Ричмондъ и Лондонъ. <sup>5</sup>

Эскадрами командовали: Англійскою адмиралъ Норрисъ, Голландскою, шаутбенахтъ Дефетъ. Голландскій шаутбенахтъ салютовалъ нашъ флотъ 13 выстрѣлами, и ему отвѣчали отъ нашего адмирала такимъ-же числомъ. Въ тотъ же вечеръ пріѣзжали къ Государю Англійскій и Голландскій начальники эскадръ. 26-го генералъ-адмиралъ ѣздилъ на корабль Англійскаго адмирала, и при возвращеніи съ него, былъ салютуемъ 11 выстрѣлами, на который салютъ отвѣчалъ равнымъ-же, когда пріѣхалъ на свой корабль. Потомъ посѣтилъ Англійскаго адмирала самъ Государь, и при его прибытіи и отбытіи, палили со всѣхъ судовъ Англійскаго и Голландскаго флотовъ. Уравнивая права въ старшинствѣ адмираловъ на рейдѣ, положили, чтобы утреннюю зорю начиналъ Англійскій адмиралъ, а вечернюю нашъ генералъ-адмиралъ. <sup>6</sup> 27 іюля, въ день годовщины Гангэудской побѣды,

было молебствіе и обѣдъ на кораблѣ генераль-адмирала, на которомъ присутствовали: Государь, оба иностранные флагмана и всѣ ихъ капитаны. На другой день, Государь посѣтилъ Голландскаго шаутбенахта, и былъ салютованъ, какъ по прибытіи, такъ и по отбытіи, со всѣхъ кораблей Голландской эскадры. 31 былъ обѣдъ на кораблѣ у Государя. 2 августа, Государь, вмѣстѣ съ Государынею — тогда пріѣхавшею въ Ревель берегомъ — были угощаемы обѣденнымъ столомъ у Англійскаго адмирала; потомъ Государь посѣтилъ Голландскаго шаутбенахта. Такъ прошло три недѣли, и Государь, кажется, оставался очень довольнымъ этимъ первымъ соединеніемъ нашего новосозданнаго флота съ двумя старѣйшими въ Европѣ: 10 августа, когда иностранные адмиралы пріѣзжали къ нему откланиваться, подарилъ Англійскому адмиралу свой портретъ, украшенный алмазами, а Голландскому и Англійскому шаутбенахтамъ, по брилліантовымъ перстнямъ. Государыня еще пожаловала адмиралу Норрису табакерку съ алмазами, и всѣ командиры кораблей были одарены разными подарками.

12 августа, сперва Голландская эскадра и потомъ наша, отошли къ выходу съ Ревельскаго рейда, къ о. Наргэну. На другой день, туда же перешла Англійская эскадра. На третій, 14-го, Англійская и Голландская эскадры, встрѣтили здѣсь свои купеческія суда возвращавшіяся изъ С. Петербурга, и 16, отправились съ ними въ свои земли.<sup>7</sup> Вмѣстѣ съ этими эскадрами, именно подъ ихъ прикрытіемъ, посланъ отрядъ нашихъ судовъ, корабли Оксфордъ, Перлъ, Сампсонъ и Св. Павелъ, подъ начальствомъ капитана Бредаля, и корабль Штрафортъ, подъ командою капитана Н. Сенявина, въ Англію и Голландію, съ припасами для покупаемыхъ тамъ для нашего флота кораблей, и для разныхъ покупокъ. Шли они безъ вымпеловъ, подъ Англійскими флагами, и по приходѣ къ мѣстамъ назначенія, должны были поднять флаги купеческіе, а командиры именоваться

шхиперами. Перль и Павелъ, за поврежденіями, остались въ Копенгагенѣ, а прочіе достигли мѣста назначенія, и кромѣ Оксфорта, возвратились слѣдующею весною.<sup>8</sup> Нашъ флотъ, въ тотъ-же день, 16 августа, отошелъ къ Ревелю, дѣлая на пути «экзерциція», и потомъ, нѣкоторая часть его послана въ Кронштатъ, а остальные, въ томъ числѣ 9 кораблей, введены въ гавань. Государь поѣхалъ отсюда сухимъ путемъ. 24 числа, у Сойкиной горы, сѣлъ на гальотъ, и прибылъ въ Кронштатъ 28.<sup>9</sup>

Въ концѣ этого года, приведены еще изъ Архангельска два корабля, «Уриилъ» и «Варахаилъ», подъ начальствомъ капитановъ И. Сенявина и Беринга, которые остались зимовать въ Копенгагенѣ, да два другіе, вмѣстѣ отправленные, Ягудіилъ и Селафаилъ, капитаны Денъ и Бенсъ, зазимовали въ Норвегіи. Транспортъ, шедшій съ первыми двумя кораблями, претерпѣлъ, противъ Готенбурга, крушеніе.<sup>10</sup>

Шведскій флотъ, въ теченіи этого лѣта, въ началѣ занималъ станціи у своихъ береговъ, потомъ показывался у Датскихъ, и наконецъ былъ направленъ къ берегамъ Норвегіи, которую тогда завоевывалъ Карлъ XII.

Кампанія слѣдующаго, 1716 года, была продолженіемъ настоящей кампаніи. Главная цѣль Петра Великаго, была по прежнему, высадка на берега Швеціи—теперь предполагавшаяся съ двухъ сторонъ, со стороны Даніи и со стороны Ботническаго залива; главное затрудненіе—опять несогласія союзниковъ. Шведы, къ началу этой кампаніи, были совершенно вытѣснены съ этой стороны Балтійскаго моря: Стральзундъ сдался въ концѣ прошлаго года, а Висмаръ въ началѣ нынѣшняго.

Наши морскія силы были расположены на четырехъ главныхъ пунктахъ: въ Ревелѣ, эскадра изъ 9 лучшихъ кораблей и нѣсколькихъ мелкихъ судовъ, которую предполагалось еще усилить кораблями въ Кронштатѣ зимовавшими. Государь хотѣлъ,

въ прошломъ году, весь флотъ оставить въ Ревелѣ, но не нашлось помѣщенія. Въ Копенгагенѣ: прибывшіе въ прошлую осень изъ Архангельска, оставшіеся отъ эскадры Бредаля (посланной въ Англію), пришедшіе весною два Архангельскіе, зимовавшіе въ Норвегіи, посланные съ Бредалемъ и вновь приведенные имъ изъ Англіи (Марбургъ, Портсмутъ и Девонширъ), всего 10 кораблей. У Або, галерная эскадра, изъ 85 галеръ, готовая для высадки со стороны Ботническаго залива. Наконецъ въ Либавѣ, тоже галерная флотилія, изъ 43 галеръ, назначаемая въ Померанію. Резервъ, до 14 кораблей, въ Кронштатѣ. Въ С. Петербургѣ еще строилось до 10 кораблей, отъ 70 до 90 пушечныхъ, не считая мелкихъ судовъ. Нуждались въ провизіи, въ припасахъ, въ матросахъ и офицерахъ, даже—и очень нуждались—въ искусномъ флагманѣ; но могучая воля Петра все преборала. <sup>1 1</sup> Поспѣшая вооруженіемъ флота, въ тоже время еще торопились постройкою и укрѣпленіемъ гаваней, Ревельской и Кронштатской, дѣло, порученное Государемъ его первому любимцу, Меншикову. <sup>1 2</sup>

Въ январѣ мѣсяцѣ, Государь поѣхалъ въ Германію. На пути видѣлся съ королями Польскимъ, Прусскимъ и Датскимъ, склонилъ ихъ къ содѣйствію въ настоящемъ предпріятіи, заключилъ условія, и приказалъ, немедленно по вскрытіи водъ, идти къ Копенгагену: галерной эскадрѣ, зимовавшей въ Либавѣ, и корабельному флоту изъ Ревеля; туда же были двинуты и сухопутныя войска, изъ Польши.

Галерный флотъ, въ числѣ 38 галеръ и 2 бригантинъ, изъ Либавы отправился въ апрѣлѣ мѣсяцѣ, подъ начальствомъ капитанъ-командора Змаевича. Въ іюнѣ онъ прибылъ къ Ростоку, куда, въ тоже время, подошла и часть арміи, назначавшаяся для транспортировки моремъ къ Копенгагену. Государь былъ здѣсь, и сдѣлавъ нужныя распоряженія о переправѣ войскъ, 6 іюля, со всею галерною эскадрою, пришелъ въ Копенгагенъ.

Ревельская эскадра, въ числѣ 9 кораблей и 4 мелкихъ судовъ, подъ командою кап. командора Сиверса, вышла 20 апрѣля, но, узнавъ на пути, что около Борнгольма крейсруетъ Шведскій флотъ, въ числѣ около 30 судовъ, воротилась, 12 мая, назадъ. Это было сдѣлано согласно инструкцій, строго запрещавшихъ «газардовать,» и сдѣлано весьма благоразумно, ибо могшее послѣдовать пораженіе нашей эскадры, разрушило бы весь планъ кампаніи. Въ исходѣ іюня мѣсяца, когда стало быть извѣстнымъ, что непріятельскій флотъ ушелъ къ Карлскрону, Государь посладъ въ Ревель нарочнаго офицера, съ повѣщеніемъ Сиверсу выдти въ море «въ пять часовъ,» и Сиверсъ, вступивъ вторично подъ паруса 30 іюня, прибылъ въ Копенгагенъ 18 іюля.<sup>13</sup>

По соединеніи съ судами, пребывавшими у Копенгагена, которыми командовалъ кап. командоръ Шельтингъ, нашъ флотъ составилъ слѣдующую линію, начальство надъ которою, принявъ Вѣнценосный вице-адмиралъ, поднявшій свой флагъ на кораблѣ Ингерманландѣ, 19-го іюля:

52 п.	Портемутъ	Ком.	Шельтингъ
64	— Марбургъ	Кап.	Бредаль
52	— Девонширъ	—	Н. Сенявинъ
50	— Штрафортъ	—	Зотовъ
50	— Перль	—	Фанъ-Гофтъ
56	— Полтава*	—	Фанъ-Гентъ
50	— Гаврииль*	—	Брантъ
50	— Арондель*	—	Бекеръ
64	— Ингермаландъ*	—	Госселеръ
60	— Екатерина*	Ком.	Сиверсъ
50	— Рафайль*	Кап.	Гукъ
50	— Фортуна*	—	Гарбоу
32	— Ландсдоу*	—	Небель
50	— Михайль*	—	Рю.

50 п. Антоній	—	Трезель
50 - Ягудиль	—	День
50 - Селафаиль	—	Берингъ.
50 - Варахаиль	—	Бенсъ
50 - Уріиль	—	П. Сенявинъ
Илія*	Лейт.	Непейерь
Св. Петръ*	—	Нильсенъ
Юпитерь*	—	Ванъ-деръ-Вилимъ
Викторія*	—	Дезинъ
Сампсонъ	—	Лопухинъ
Св. Николай	—	Мелисъ
Лизета	—	Мухановъ
Принцесса	—	Фіянъ
Діана	—	Мейерь
Лососсеръ	—	Скворцовъ <sup>14</sup>

Здѣсь уже была сильная Англійская эскадра—до 19 кораблей—подъ флагомъ адмирала Норриса, пришедшая, какъ и прошлаго года, для покровительства отъ Шведскихъ каперовъ своихъ торговыхъ судовъ, и съ нею небольшой отрядъ военныхъ Голландскихъ судовъ, подъ начальствомъ командора.—Также эскадра Датская, командуемая генераль-адмираломъ Гульденлевомъ, часть которой ожидалась еще изъ командировки, отъ береговъ Норвегіи.

Наконецъ, давно замышляемая, страстно желанная Царемъ высадка на берега Швеціи, казалось, должна была состояться!

Многочисленный корабельный флотъ, при первомъ вступленіи подъ паруса, натурально, загналъ-бы непріятельскую эскадру въ ея порта, и переправа войскъ на противный берегъ, совершилась-бы безпрепятственно. Государь лично осматривалъ непріятельскій берегъ между Ландскроны и Ельзенборга, 22-23 іюля, на шнявѣ Принцессѣ, сопровождаемый двумя другими шнявами, и даже перестрѣливался съ береговыми укрѣпленіями.



Но тѣже причины, какими замедлялось приготовленіе экспедиціи, задержали окончательное ея отправленіе: Датчане не рѣшались, вѣроятно надѣясь пріобрѣсти себѣ большія выгоды частными переговорами, и день за день откладывали высадку! Сперва ожидали возвращенія своей эскадры отъ береговъ Норвегіи, но она возвратилась 27 іюля; потомъ отговаривались, что не могутъ дѣлать передвиженія войскъ, пока не будетъ убранъ хлѣбъ съ полей; транспортныхъ судовъ, для перевоза нашего войска изъ Ростока, не присылали. Пользуясь празднымъ временемъ, Государь предпринялъ походъ, всѣми соединенными флотами, къ Борнгольму, чтобы прикрыть отправляющійся въ наши порты купеческій транспортъ, и при этомъ, по предложенію союзныхъ адмираловъ, имѣлъ удовольствіе командовать всѣмъ, четырехъ-націй, соединеннымъ флотомъ, который состоялъ изъ разнаго рода военныхъ судовъ:

Русскихъ 21, вице-адмиралъ Петръ Михайловъ.

Англійскихъ 19, адмиралъ Норрисъ.

Датскихъ 18, генераль-адмиралъ Гульденлевъ.

Голландскихъ 2, командоръ.

И съ ними до 100 купеческихъ.<sup>х 5</sup>

Государь поднялъ *штандартъ*, на своемъ кораблѣ Ингерманландѣ, около полудни 5 августа, и въ тотъ-же день, вмѣстѣ съ Англійскою и Голландскою эскадрами, вступилъ подъ паруса. Датчане замешкались, и присоединились уже на третій день. 8 числа, весь соединенный флотъ подошелъ къ сѣверной оконечности Борнгольма, и остановясь здѣсь на якорѣ, послали крейсеровъ къ Шведскимъ берегамъ, для провѣданія о ихъ флотѣ. 11, получивъ извѣстіе, что непріятельскій флотъ стоитъ въ Карлскронѣ, отпустили купеческій транспортъ, а 14, Государь спустилъ свой штандартъ и, съ эскадрою 5 кораблей, 2 шнявъ и 1 гукура, пошелъ къ Стральзунду. Прочія суда оставались еще нѣкоторое время у Борнгольма, наши подъ коман.

дою кап. командора Шельтинга, и возвратились въ Копенгагенъ 8 сентября. Государь, распорядившись въ Стральзундѣ скорѣйшимъ отправленіемъ транспорта войскъ, собранныхъ въ Ростокѣ, въ Копенгагенъ пришелъ 21 августа.

Это командованіе Государя соединеннымъ флотомъ, къ сожалѣнію, осталось единственнымъ, большимъ событіемъ настоящей кампаніи. Память его, была почтена медалью, на которой, съ одной стороны грудное изображеніе Петра Великаго, окруженное морскими доспѣхами, а съ другой Нептунъ на колесницѣ, съ Русскимъ штандартомъ, съ Англійскимъ, Датскимъ и Голландскимъ флагами, и съ надписью: *Владычествуеть четыремя. При Борнгольмь.*

Транспортировка десанта замедлилась: первый транспортъ десанта пришелъ въ Копенгагенъ только 29 августа, послѣдній—и то не весь—4 сентября. Дѣлать высадку было поздно, и потому, не безъ огорченія конечно, Государь отложилъ это дѣло до будущей весны. Онъ еще два раза, лично осматривалъ непріятельскіе берега: 30 августа, когда подходилъ такъ близко, что его шнява, Принцесса, была пробита ядромъ, а на сопровождавшей ея, Лизетѣ, перебило двѣ реи, и 25 сентября, когда высадка была уже со всеѣмъ отложена. . . Въ началѣ октября, галерный флотъ и транспорты съ войскомъ отправились обратно къ Ростоку, а корабельный флотъ, подъ начальствомъ кап. командора Шельтинга, пошелъ въ Ревель. Войско, оставленное зимовать въ Мекленбургіи, было потомъ возвращено къ своимъ границамъ. Государь поѣхалъ путешествовать.

Намъ еще остается сказать о дѣйствіяхъ галерной эскадры, пребывавшей, какъ говорено въ началѣ, у Або, подъ командою генералъ-адмирала графа Апраксина, готевившейся для высадки на непріятельскій берегъ со стороны Ботническаго залива. Этою высадкою предполагалось сдѣлать только отвлеченіе «диверсію,» и какъ главное предпріятіе не удалось, то на нее и

не настаивали сильно. 21 іюня, изъ Шверина, Государь писалъ Апраксину, что бы «ежели безопасно можно Аландсгафъ вамъ перейти, извольте съ помощію Божіею, а ежели опасность есть, не давайги себя въ азардъ.»<sup>1 6</sup> Потомъ, будучи со всею флотомъ у Копенгагена, предлагалъ союзникамъ отдѣлится для прикрытія этой флотиліи эскадру; но Датчане отказали.<sup>1 7</sup> Апраксинъ, 20 іюля пришедшій къ Аланду, посылалъ только небольшія разведочныя партіи на непріятельскій берегъ, и 29 сентября возвратился къ Або. «Безъ газарда—писалъ онъ Государю, испрашивая на будущее время точнѣйшихъ повелѣній, и объясняя, что генеральный совѣтъ, поэтому не отваживался ни на какія большія предпріятія—ни когда быть не можетъ, ежели не будемъ сильнѣе непріятельскихъ кораблей.»<sup>1 8</sup> У Копенгагена, изъ нашего флота оставались корабли: Штрафортъ, Ягудиль и Варахамль, до шнявы Лизета и Принцесса. Обѣ эти шнявы тамъ разбились.

Флотъ, оставленный зимовать въ Ревелѣ, куда пришелъ 31 октября, подъ командою Сиверса—Шельтинга ударилъ параличъ—едва не погибъ здѣсь: бурей 10 ноября разломало, наскоро построенную здѣсь гавань, раскидало стоявшіе за ней корабли, многіе повредило, и два изъ нихъ, «Фортуну» и «Антоній», совсѣмъ разбило. Государь былъ очень опечаленъ этимъ событіемъ: «Храни Боже!—писалъ онъ Меншикову—Всѣ наши дѣла ниспровергнутся ежели флотъ истратится.»—«Что же пишете, прибавляетъ онъ, слово примѣръ Короля Гишпанскаго—Меншиковъ приводилъ извѣстный отвѣтъ Короля Филиппа II на сокрушеніе армады: я отправилъ флотъ противъ непріятели, а не противъ Бога и волги!—то правда; только забыли написать конецъ его рѣчи, что: имѣю еще флотъ въ сундукахъ.»<sup>1 9</sup>

Почти весь 1717 годъ Государь провелъ за границу, въ Голландіи и Франціи. Готовый продолжать войну, но поставленный, относительно продолженія ея, въ зависимость отъ

союзниковъ, онъ не могъ предпринимать ничего рѣшительнаго. Нашъ галерный флотъ, въ числѣ около 100 галеръ и 200 лодокъ, подъ начальствомъ генерала князя Голицына, во все лѣто пребывалъ у Або, готовый къ нападенію на непріятельскіе берега съ этой стороны. Корабельный флотъ крейсеровалъ между Дагерорта, Гангэудда и Готланда, составляя слѣдующую линію, подъ начальствомъ генералъ-адмирала графа Апраксина:

52 п. Перлъ	Кап. Гофъ
50 — Михайль	— Рю
64 — Шлссельбургъ	— Гукъ (К. А. Паддонъ)
58 — Портсмуть	— Эгговъ
50 — Уріиль	— Торнгоуть
50 — Гавріиль	— Небель
56 — Полтава	— Гентъ
68 — Москва	Ком. Сиверсъ (Г. А. гр. Апраксинъ)
68 — Ингерманландъ	— Госслеръ
50 — Селафайль	Кап. Крамеръ
66 — Марбургъ	Ком. Шельтингъ
50 — Рафайль	Кап. Грисъ
64 — Екатерина	— Беземокеръ.

Претерпѣвъ, отъ шторма, большія поврежденія—сломилось нѣсколько мачтъ и стенокъ—къ началу августа онъ спустился въ Ревель, и оттуда, въ концѣ тогожъ мѣсяца, большая часть судовъ отправлены на зимовку въ Кронштатъ. Галерный флотъ, изъ Ростока, возвратился къ своимъ портамъ въ половинѣ лѣта. Капитанъ Бредаль, съ оставшимся въ прошломъ году, у Копенгагена кораблемъ Егудиль, былъ посланъ въ Англію, для привода оставленнаго тамъ нашего корабля, Оксфорта; но воротился одинъ, потому что Оксфордъ оказался неспособнымъ къ плаванію. Другіе изъ зимовавшихъ въ Копенгагенѣ кораблей, Штрафортъ и Варахайль, тоже возвратились въ свои порты. На фрегатѣ Самсонъ были отвезены къ Ростоку ученики Мор-

ской Академіи, 60 человекъ, назначенные въ разныя иностранныя службы. Еще два корабля, Арондель и Ландсдоу, были посылаемы для конвоирования коммерческихъ судовъ. Наконецъ, капитанъ Фанъ-Гофъ, будучи въ крейсерствѣ у Готланда, съ кораблями Перломъ и Портсмутомъ и одною пинкою, въ началѣ августа, взялъ непріятельскую шняву, «Поллюксъ», на которой было 14 3-ф. и 10 2-ф. пушекъ и 66 человекъ команды. <sup>20</sup>

Корабли въ С. Петербургѣ продолжали строить, и дѣло это было такъ важно, что надзоръ за постройкою ихъ былъ порученъ *Сенаторамъ*. Нуждались въ матеріалахъ и въ рабочихъ, и графъ Апраксинъ «со страхомъ» доносилъ Государю, что не достаетъ денегъ на расходы по Адмиралтейству, что оно все въ долгу и нечѣмъ платить жалованья. Нуждались еще, какъ мы говорили выше, въ хорошемъ начальникѣ флота: Апраксинъ и Меншиковъ не были довольно спеціальны, чтобы съ успѣхомъ командовать флотомъ, и болѣе были занимаемы административными дѣлами; Крюйсъ болѣнъ и старъ; Шельтингъ въ параличѣ. Оставался Сиверсъ, дѣятельный и знающій, но чрезмѣрно себялюбивый и требовательный, который при томъ просилъ отставки. Государь принялъ въ этомъ году трехъ флагмановъ, изъ Англичанъ: шаутбенахта Паддона, котораго такъ рекомендовалъ Апраксину: «человекъ добръ кажется, не раскщикъ и служилъ много, также умѣетъ и по Голландски, лѣтами не гораздо старъ;» капитанъ-командоровъ Гордона и Сандерса. Паддонъ прослужилъ у насъ только два года, и въ 1719 скончался. <sup>21</sup>

Наконецъ, непреклонный соперникъ Петра Великаго, Карлъ XII, сталъ склоняться къ миру, и въ концѣ настоящаго года былъ учрежденъ мирный конгрессъ на Аландѣ. Въ слѣдующемъ, 1718 году, нашъ флотъ былъ выводимъ въ морѣ, и «Сею кампанією—записано въ журналѣ Петра Великаго—могли—

бы великія дѣйства показать, понеже Шведскаго флота небыло и войско выведено въ Норвегію, и хотя конгрессъ былъ, однакожь амнистіи не было, но не учинили для того, чтобы склонности не помѣшать Шведскаго Короля, которую онъ тогда имѣлъ къ миру.» <sup>2 2</sup> Передаемъ здѣсь подробности этой кампаніи, по единственному о ней журналу, капитана Н. А. Сенявина. <sup>2 3</sup>

Наличныхъ судовъ было у насъ: въ Кронштатѣ 23 корабля и фрегата и 6 мелкихъ; въ Ревелѣ 8 кораблей и фрегатъ и 3 мелкихъ. Исключая неподоспѣвшихъ къ началу кампаніи и можетъ быть совсѣмъ не бывшихъ въ ней, линія флота была слѣдующая: <sup>2 4</sup>

Авангардъ.	60 п. Екатерина	Ком. Гордонъ
	50 - Рига	Кап. Н. Сенявинъ
	50 - Ягудиль	— Бредаль
	60 - Ингерманландъ	Ком. Госселеръ
		(В. А. Петръ Михайловъ)
	70 - Ревель	Кап. П. Сенявинъ
	52 - Лондонъ	— Шапизо.
Кордебаталия.	50 - Рандольфъ	— Бенсъ
	48 - Арондель	— Мухановъ
	52 - Девонширъ	Кап. Гофтъ
	64 - Шлиссельбургъ	— Литтель
		(К. А. Паддонъ)
	52 - Варахиль	— Гей
	48 - Перло	— Фангофтъ.
	64 - Москва	Ком. Сиверсъ
		(Адм. Апраксинъ)
	70 п. Дефермъ	Кап. Вессель
52 - Гавріиль	— Ринелани	
52 - Урииль	— Торнгоуть	

Ариергардъ.	52 п. Рафаиль	Кап.	Грисъ
	52 — Селафаиль	—	Фалкенберхъ
	52 — Михаилъ	—	Стихманъ
	70 — Св. Александръ	—	Брантъ
	52 — Портемуть	—	Ековъ
	44 — Британія	—	Батингъ
64 — Марбургъ	Ком.	Шельтингъ	
	—	Сандерсъ	

( К. А. Меншиковъ )

Кронштадскій флотъ, началъ вытягиваться въ исходѣ мая мѣсяца, въ присутствіи Государя. <sup>25</sup> 13 іюня, принялъ надъ нимъ команду шаутбенахтъ—недавно пожалованный этимъ чиномъ—Шельтингъ. Давно больной, чрезъ четыре дни онъ получилъ послѣдній апоплѣксическій ударъ и оставался въ безпамятствѣ. Вѣроятно извѣщенный объ этомъ, Государь пріѣхалъ на флотъ въ тотъ-же день, вечеромъ 17, посѣтилъ умирающаго, и ночевалъ на кораблѣ Ингерманландѣ. Къ утру, на кораблѣ Шельтинга, Марбургъ, спустили на одну-треть высоты его контръ-адмиральскій флагъ, кормовой и гюйсъ—сигналь кончины—и за тѣмъ, слѣдуя кораблю Ингерманланду, на всемъ флотѣ, спустили до трети флаги, гюйсы и выпшела. Государь тотчасъ-же поѣхалъ на корабль Марбургъ, простился съ трупомъ любимаго имъ, пятнадцать лѣтъ служившаго у насъ адмирала, и отправился въ С. Петербургъ. Команду надъ флотомъ принялъ капитанъ-командоръ Гордонъ (корабль Св. Екатерина). Флаги оставались спущенными, и—неделикатность жестокая! — въ тотъ же самый день, на одномъ изъ кораблей (Ригъ), производили варварское того времени наказаніе — *проволакивали подъ кораблемъ* два раза, провинившагося матроса.

Въ слѣдующіе дни, до самыхъ похоронъ адмирала—совершенныхъ уже черезъ три недѣли—только на его кораблѣ и на че-

тырехъ ближайшихъ къ нему, оставались приспущенными флаги и вымпела; но въ торжественные дни—27 іюня, воспоминаіе Полтавской побѣды, и 29, день тезоименитства Государя— всѣ поднимали ихъ, разцвѣчались флагами и салютовали. 30 іюня, начальство надъ флотомъ принялъ контръ-адмиралъ Паддонъ (корабль Шлиссельбургъ).

По утру 8 іюля пріѣхали на флотъ, изъ Ораіенбаума: Государь, поднявшій свой вице-адмиральскій флагъ на кораблѣ Ингерманландѣ, генералъ адмиралъ графъ Апраксинъ, флагъ на кораблѣ Москвѣ, и контръ-адмиралъ князь Меншиковъ, флагъ на кораблѣ Александрѣ. За ними, въ тотъ-же день, въ четвертомъ часу по полудни, пришелъ на рейдъ потѣшный, только что учрежденный въ этомъ году *Невскій флотъ*, <sup>26</sup> въ числѣ 43 буеровъ и множества шлюпокъ, предводительствуемый княземъ-кесаремъ Ромадоновскимъ, подъ его флагомъ— на бѣломъ полѣ четыре золотые медвѣдя. Со всѣхъ кораблей имъ кричали по трижды ура, били походъ и играли на трубахъ; Государь, князь Меншиковъ и Паддонъ, въ то же время проѣзжали по флоту на своихъ шлюпкахъ, подъ ихъ адмиральскими флагами, сопровождаемые шлюпками со всѣхъ кораблей, и также были привѣтствуемы троекратнымъ ура, походомъ и играніемъ на трубахъ; потомъ всѣ пріѣхали на адмиральскій корабль, къ графу Апраксину—и здѣсь, вѣроятно, былъ пиръ: флотъ разцвѣтился флагами и со всѣмъ кораблей палили изъ всѣхъ пушекъ; потомъ, на адмиральскомъ кораблѣ, палили изъ 15, 13, 5—отвѣтъ на 7 выстрѣловъ съ командорской (Ромадоновскаго?) галеры—изъ 11, еще изъ 15 и, уже въ десятомъ часу, изъ 29. Флаги спустили въ одиннадцатомъ часу.

На другой день были похороны Шельтинга: въ 10 часу утра, Государь, графъ Апраксинъ, князь Меншиковъ, всѣ флагмана и вице-адмиралъ Крюйсъ—тотъ, которымъ принять былъ Шельтингъ въ нашу службу—пріѣхали на корабль Мар-



бурхъ, и черезъ часъ, повезли съ него гробъ покойнаго командора—въ Кронштатъ. Съ его корабля и съ остальныхъ четырехъ его отряда, сдѣлали по 7 выстрѣловъ, пробили дробь на барабанахъ обтянутыхъ сукномъ, и играли на трубахъ печальный маршъ; потомъ подняли до мѣста флаги, гюйсы и вымпела. Въ 1 часу, когда тѣло покойнаго было предано землѣ, съ корабля Марбурхъ палили изовсѣхъ пушекъ. Къ вечеру, когда возвратились съ похоронъ, всѣ корабли разцвѣтились флагами, и, надо полагать, поминки были на славу справляемы: съ 9 часа началась пальба на Государевомъ кораблѣ, вѣроятно тосты, 9, 9, 9, 9, 9 и наконецъ 11 выстрѣловъ, уже въ 12 часу; тогда же спустили флаги, которыми были разцвѣчены корабли.

10-го, былъ пиръ у Меншикова: вся его эскадра съ 8-го часа утра разцвѣтилась флагами, и палили изъ 13, 7 и 5 пушекъ. Вечеромъ палили изъ 9 пушекъ на эскадрѣ Вѣнценоснаго вице-адмирала.

15-го, пришелъ купеческій флотъ, Англійскихъ, Голландскихъ и Любскихъ судовъ, подъ конвоемъ одного Англійскаго и одного Голландскаго корабля.

16-го, вечеромъ, снялись съ якоря, и обмѣнявшись салютами съ Кронштатскою крѣпостію, пошли въ море. Государыня и Царевны, провожавшія отъѣзжающаго Государя, возвратились въ С. Петербургъ.

Слѣдуя съ благополучнымъ вѣтромъ, на третій день подошли ко входу на Ревельскій рейдъ, и 19-го стали у Ревеля. На пути сюда, два корабля, Арондель и Лефермъ, становились на мель, но оба стянулись вскорѣ. Въ Ревелѣ встрѣтили Голландскую эскадру 7 кораблей, составлявшую конвой ихъ купеческаго флота.

27 Іюля, въ день Гангзудской побѣды, было здѣсь празднество: весь флотъ разцвѣтился флагами, и палили—сперва со-

всѣхъ кораблей по 15 выстрѣловъ; потомъ, въ 3 часу, съ корабля князя Меншикова четыре раза изъ 7 и одинъ разъ изъ 5; въ 6 часу, съ Государева корабля три раза изъ 9, потомъ изъ 7 и, уже въ 10 часу вечера, изъ 21; тогда же спустили флаги и пробили зорю.

29 Юля, капитанъ-командоръ Гордонъ, съ отрядомъ 6 кораблей, отправился въ крейсерство къ Дагерорду, и въ тотъ-же день получено извѣстіе, что бывшіе передъ этимъ въ крейсерствѣ, корабль Петръ и фрегатъ Сампсонъ, подъ начальствомъ капитана Фанъ-Гофта, нагнали въ море непріятельскую шняву, которую, чтобы не отдать въ наши руки, Шведы сожгли.

2 августа, весь флотъ пошелъ къ Гангэудду, и прибылъ туда въ тотъ-же день. Отсюда, 5 числа, былъ посланъ на смѣну Гордону, капитанъ-командоръ Сандерсъ, съ 5 кораблями, а Гордонъ возвратился на другой день.

8 Августа, пришелъ сюда изъ С. Петербурга галерный флотъ, въ числѣ 36 галеръ, съ полками гвардіи. На другой день были дѣлаемы экзерциціи галерному флоту, и ученье пушками на корабляхъ, а потомъ, кажется, пировали у Государя: съ 5 и до 10-го часу вечера палили изъ 13, 15, 17, 11, 7 и 15 пушекъ, и всѣ корабли были разцвѣчены флагами.

12 Августа, Государь, графъ Апраксинъ и князь Меншиковъ, пересѣвъ на галеры, отправились со всѣмъ галернымъ флотомъ къ Або, а корабельный флотъ, подъ командою контръ-адмирала Паддона, 14 числа пошелъ къ своимъ портамъ.

Корабельный флотъ, встрѣтивъ при выходѣ отрядъ кап. командора Сандерса, и соединившись съ нимъ, въ тотъ-же день перешелъ въ Рогервикъ. Отсюда были посланы два корабля на помощь, кажется стукнувшемуся о камень при выходѣ изъ Гангэудда, кораблю Ревель. 17-го, весь флотъ перешелъ на Ревельскій рейдъ. Отсюда вышли 20-го, и 22 пришли къ Біэркэ-зунду, гдѣ ожидали возвращенія галернаго флота.

Галерный флотъ, на третій день по выходѣ изъ Гангзудда, прибылъ къ Або, простоялъ здѣсь три дня, и 17 августа перешелъ къ о. Аштерлотъ, гдѣ пребывали главныя галерныя силы, зимовавшія у Або, подъ начальствомъ генерала князя Голицына. Всего, теперь было здѣсь 121 галера. Въ теченіи нѣсколькихъ дней производили экзерциціи, выходя довольно далеко въ море, «для устрашенія непріятели, дабы тѣмъ его скорѣе склонить къ миру» и 27-го, Петербургскія галеры пошли обратно: въ Або, оттуда въ Гельсинфорсъ, и 1 Сентября въ Біэркэзундъ. Здѣсь Государь, графъ Апраксинъ и князь Меншиковъ перешли на свои корабли, поутру на другой день все снялись съ якоря, и къ вечеру пришли въ Кронштатъ. Государь поѣхалъ въ С. Петербургъ, куда пошелъ и галерный флотъ, а корабли оставались на рейдѣ еще до половины сентября.

Гораздо долѣе пребывали крейсера въ море. Одинъ изъ нихъ, фрегатъ Ландсдоу, въ октябрѣ мѣсяцѣ, взялъ Шведскую шняву о 14 пушкахъ и привелъ въ Ревель.

Смерть Карла XII и послѣдовавшая за тѣмъ казнь его перваго министра, барона Герца, главнѣйшаго руководителя мирныхъ переговоровъ съ нами, отвратили, въ концѣ этого года, казавшееся близкимъ заключеніе мира, и къ открывающейся войнѣ возникли новыя коалиціи бывшихъ союзниковъ: короли Польскій и Англійскій тайно склонялись на сторону Швеціи и приглашали къ союзу противъ насъ все другія націи, доселѣ намъ союзныя. Датчане, по прежнему, дѣйствовали нерѣшительно. Выведенный изъ терпѣнія, Государь рѣшился одинъ дѣйствовать, какъ дѣйствовалъ одинъ въ 1714 году—рѣшился сдѣлать впаденіе въ Швецію одними своими силами.

**#** Кампанія 1719 года началась блистательно: крейсера, посланные изъ Ревеля съ ранней весны, захватили множество призовъ. Въ маѣ мѣсяцѣ, Государь извѣстился чрезъ нихъ, что три непріятельскіе корабли конвоируютъ транспортъ съ

хлѣбомъ, слѣдующій изъ Пиллау въ Стокгольмъ, и послалъ въ погоню за ними капитана Наума Акимовича Сенявина, съ Ревельскою эскадрою. Въ Ревелѣ тогда было 8 кораблей, но четыре не готовы, и Сенявинъ, 15 мая, вышелъ съ слѣдующею эскадрою:

Корабли	}	52 п. Портсмуть	Кап. Н. Сенявинъ
		52 - Девонширъ	— — Зотовъ
		52 - Ягудіиль	— — Шапизо
		52 - Уріиль	— — Деляпъ
Шнява		18 - Наталія.	

24-го того-жь мѣсяца, находясь между Езеля и Готланда, въ полночь, Сенявинъ увидѣлъ непріятельскую эскадру, состоявшую изъ 4 корабля, 1 фрегата и 1 бригантины, пустился за нею на всѣхъ парусахъ, и на разсвѣтѣ, двумя своими кораблями, атаковалъ непріятельскій корабль. Битва продолжалась *четыре* часа—съ 5-го до 9-го. У Сенявина были сбиты всѣ паруса, и сражавшійся съ нимъ корабль сталъ уходить отъ него, между тѣмъ какъ съ другой стороны, атаковали его фрегатъ и бригантина; но поворотясь къ этимъ послѣднимъ бортомъ, онъ принудилъ ихъ, залпомъ картечь, спустить флаги, а удалявшійся корабль, предоставилъ погони двумъ другимъ кораблямъ своей эскадры. Въ началѣ 12-го, корабли Ягудіиль и Уріиль догнали этотъ корабль, сбили стеньги и принудили къ сдачѣ. Взятые суда были: корабль 52 п. Вахмейстеръ, фрегатъ 32 п. Карлусъ-Кронваненъ и бригантина 12 п. Беригардусъ. На нихъ 11 офицеровъ, въ томъ числѣ капитанъ-командоръ Врангель, и 376 рядовыхъ. Побѣда далась намъ «безъ великой утраты людей,» говоритъ побѣдитель; однакожь мы имѣли убитыми: поручика, комиссара, гардемарина и 6 нижнихъ чиновъ; да ранены. сержантъ и 8 нижнихъ чиновъ. Мачты и вооруженіе были очень повреждены. У непріятеля нашли 14 раненыхъ,

въ томъ числѣ самъ Врангель, и, по ихъ словамъ, было 50 убитыхъ. <sup>27</sup>

Государь праздновалъ эту побѣду трикратною пальбою со всѣхъ крѣпостей и судовъ бывшихъ въ С. Петербургѣ, благодарилъ побѣдителя, «за добрый починъ Россійскаго флота,» собственноручнымъ письмомъ, пожаловалъ его въ капитанъ-командоры, а прочихъ капитановъ произвелъ въ слѣдующіе чины, роздалъ имъ золотыя медали и призовыхъ денегъ 11,000 рублей. Медаль, выбитая въ память этой битвы, имѣетъ надпись, разъ уже употреблявшуюся въ подобномъ случаѣ: *Прилежаніе и вѣрность превосходитъ сильно.* <sup>28</sup> #

Между тѣмъ, въ Кронштатѣ и Петербургѣ, дѣятельно готовились къ выходу въ море корабельный и галерный флоты.

Приготовленный къ походу Кронштатскій корабельный флотъ, состоялъ изъ слѣдующихъ судовъ:

<i>Авангардъ.</i>	<i>Кордебаталия.</i>	<i>Арриергардъ.</i>
92 п. Гангутъ.	60 п. Ингерманландъ	64 п. Москва
64 - Марбурхъ.	90 - Лѣсной	52 - Лондонъ
48 - Арондель.	70 - Александръ	44 - Британія
60 - Екатерина.	74 - Нептунъ	70 - Ревель.
	64 - Шлиссельбургъ	

И нѣсколько мелкихъ.—23 мая случилось странное крушеніе съ однимъ изъ этихъ кораблей: корабль «Лѣсной,» ночью нанесло на свой якорь, *проломилло*, и повалило на бокъ, такъ что у него сломились всѣ мачты. <sup>29</sup>

1 іюля, Государь поднялъ свой вице-адмиральскій флагъ на кораблѣ Ингерманландѣ, Шаутбенахтъ Сиверсъ на Гангутѣ, и Шаутбенахтъ Гордонъ на Москвѣ. На другой день пришелъ сюда, изъ С. Петербурга, галерный флотъ, въ числѣ 57 галеръ, подъ начальствомъ генераль-адмирала графа Апраксина. Задерживаемый противнымъ вѣтромъ, Государь между тѣмъ извѣстился о приходѣ въ Балтійское море Англійской

эскадры, и, подозрѣвая въ ней враждебныя замыслы, послалъ для спроса ея своего офицера. 9-го, послѣ полудни, снялись съ якоря, и корабельный флотъ пошелъ къ Ревелю, а галерный въ Финляндію.

Корабельный флотъ, по проходѣ за Гогландъ, на другой день встрѣтилъ противный вѣтеръ и пасмурную погоду; цѣлый день лавировалъ, потомъ отстаивался за островомъ, и въ Ревель пришелъ только 17 числа. Галерный, прибылъ къ Гангзудду 21-го.

Соединенный съ судами въ Ревелѣ находившимися, корабельный флотъ теперь составлялъ слѣдующую линію:

<i>Авангардъ.</i>	<i>Кордебаталія.</i>	<i>Аррьергардъ.</i>
60 п. Екатерина.	52 п. Рафаиль.	50 п. Рандолфъ
84 - Арондель	48 - Перло	52 - Портсмуть
52 - Уриль	74 - Нептунъ	44 - Британія
92 - Гангутъ	60 - Ингерманландъ	64 - Москва.
64 - Марбургъ	70 - Александръ	64 - Шлиссельбургъ
52 - Ягудиль	52 - Варахаиль	52 - Лондонъ.
52 - Девонширъ	52 - Селафаиль	70 - Ревель.

Получивъ, 21 числа, извѣщеніе генераль-адмирала о его прибытіи къ Гангзудду, Государь, въ тотъ же день намѣревался идти туда съ корабельнымъ флотомъ, но былъ задержанъ свѣжими противными вѣтрами. На другой день, Государь поѣхалъ въ Рогервикъ, для осмотра производившихся тамъ приуготовительныхъ работъ къ построенію порта, а флотъ прибылъ туда въ слѣдующій день. 24-го, Государь сѣлъ на свой корабль, Ингерманландъ, и 26-го, со всемъ флотомъ, прибылъ къ Гангзудду.

Галерный флотъ по соединеніи съ галерами, пребывавшими въ Финляндіи, состоялъ изъ 132 галеръ, со множествомъ лодокъ, бомбардирскихъ судами и прамами. Войска было до 26,000.<sup>30</sup>

28 іюня былъ держанъ совѣтъ о предстоящихъ дѣйствіяхъ,

и положено корабельному и галерному флотамъ идти къ Оландскимъ островамъ, до о. Ламеланда, и тамъ, разузнавъ о силѣ непріятели и шхерныхъ фарватерахъ, дѣйствовать по обстоятельствамъ: или овладѣть Стокгольмомъ, или ограничиться разореніемъ окрестныхъ селеній; но, во всякомъ случаѣ, «въ великой газардѣ не вдаваться.»<sup>52</sup> Къ Англійскому адмиралу, пребывавшему съ его эскадрою у Копенгагена, вторично посланъ нарочный офицеръ съ запросами о его намѣреніяхъ; первый посланный не засталъ его.

Галерный флотъ двинулся 29 іюня, а корабельный 1 іюля. Государь, по приключившейся ему внезапно болѣзни, остался на берегу, и на другой день, получивъ нѣкоторое облегченіе, послѣдовалъ съ остававшимися галерами, на галерѣ генерал-адмирала Апраксина. Къ Ламеланду, галеры пришли 6 іюля, а корабли 8-го. Государь, нетерпѣливо дожидавшійся прихода послѣднихъ, самъ выѣхалъ на встрѣчу къ нимъ, на шлюпкѣ, ночевалъ въ море, и привелъ ихъ, поднявъ свой вице-адмиральскій флагъ на кораблѣ Ингерманландѣ. Двѣ небольшія эскадры, капитанъ-командора Сенявина и капитана Лоція, въ тотъ-же день были посланы для обозрѣнія къ Шведскимъ берегамъ.

Переговоры возобновились дѣятельно: министры съ обѣихъ сторонъ, бывшіе на Аландѣ, пріѣхали на Ламеландъ; изъ Швеціи пріѣзжалъ особый посланникъ, и въ Швецію посланъ нашъ полномочный посоль. Но, не дожидаясь окончанія переговоровъ, 10-го того-жъ мѣсяца, галерный и корабельной флоты, по сдѣланному наканунѣ консилиуму, отправлены къ Шведскимъ берегамъ.

Корабельный флотъ, задержанный въ началѣ безвѣтріемъ, а потомъ затрудненный противнымъ вѣтромъ и тѣсною фарватера—два корабля, Девонширъ и Эспернансъ, уже стояли на камняхъ—не могъ сопровождать галернаго въ его пути шхерами; а какъ возвратившіеся изъ крейсерства засвидѣтельствовали, что непріятельскаго флота въ настоящее время не видно

у здѣшнихъ береговъ, то предоставя галерному флоту совершать назначенное ему, корабельный—возвратили къ Ламеланду. Оставлена въ крейсертвѣ только эскадра изъ 7 кораблей, подъ начальствомъ кап. командора Сенявина. Подходя къ Ламеланду, Государевъ корабль, Ингерманландъ, сталъ на камень, и простоялъ на немъ два часа.

Галерный флотъ, предводительствуемый генераль-адмираломъ графомъ Апраксинымъ, 12 іюля, пришелъ за 10 миль отъ Стокгольма, къ урочищу Капельшеръ. Отправивъ отрядъ изъ 21 галеры, подъ начальствомъ генераль-маіора Ласси къ сѣверу, самъ Апраксинъ, съ остальными галерами, пошелъ ближе къ Стокгольму.

Опустошенія, произведенныя Апраксинымъ и Ласси въ окрестностяхъ Стокгольма и сѣвернѣе, до города Гевеля, были ужасны! Деревни, замки, заводы, анбары, суда—все было предаваемо огню и разрушаемо! Зарево пожаровъ освѣтило столицу. Народъ бѣжалъ, войска оставляли свой посты, наши казаки подѣзжали къ самой столицѣ.

Истребивъ до 20000 (!) дворовъ, нѣсколько заводовъ, замковъ, судовъ и пр., нагрузивъ свои и захваченныя суда добычею, Апраксинъ стянулъ всѣ свои силы передъ столицею и ожидалъ рѣшительнаго указа идти на нее. . .

Но тогда, королева Швеціи стала просить о прекращеніи военныхъ дѣйствій, обѣщая скорѣйшее заключеніе міра. Время наступало позднее; нашъ корабельный флотъ не могъ подойти на содѣйствіе; Англійская эскадра у Капенгагена, пока пребывавшая въ нейтралитетѣ, могла соединиться съ Шведами. По всему этому Государь, сдѣлавъ консиліумъ, 8 августа, повелѣлъ галерному флоту возвратиться къ Ламеланду. Однакожь, прежде возвращенія, было приказано хорошенько осмотрѣть проходы и крѣпости у столицы, чтобы въ будущемъ году «уже ни зачѣмъ не стоять.»<sup>3 2</sup> Для этого, 13 августа, были посланы: на



фарватеры контръ-адмиралъ Змаевичъ, а на берегъ полковники князь Борятинскій и Стрекаловъ, каждый съ тремя батальонами. Борятинскій имѣлъ жестокую битву, въ 1¼ мили отъ Стокгольма, съ непріателемъ вдвое его многочисленнымъ, котораго совершенно разбилъ, потерявъ 104 человекъ убитыми и 328 ранеными.

Галерный флотъ возвратился къ Ламеланду 16-19 августа. Государь, во все это время пребывавшій у Ламеланда, на своемъ кораблѣ Ингерманландѣ, разсылалъ во всѣ стороны крейсеровъ, лично дѣлалъ промѣры, строилъ укрѣпленіе на островѣ, велъ переговоры и зорко слѣдовалъ за всѣми движеніями. Только 21 числа, Государь спустилъ свой вице-адмиральскій флагъ, и вмѣстѣ съ генераль-адмираломъ графомъ Апраксинымъ, отправился, на 5 галерахъ, въ С. Петербургъ. Корабельный и галерный флоты, тогда-же пошли къ Ревелю. Армія оставлена на зимовку въ Финляндіи.

Вскорѣ потомъ было получено извѣстіе, что Англія рѣшительно приняла сторону Швеціи, и Англійскій флотъ соединился со Шведскимъ. Наши крейсера еще долго оставались въ море, и въ Ревелѣ флотъ неразружался. Въ половинѣ сентября, однакожь, большая часть Ревельскихъ кораблей, вѣроятно по недостатку мѣста въ гавани, были переведены въ Кронштатъ, и два изъ нихъ, «Портсмуть» и «Лондонъ», на пути сюда, въ исходѣ этого мѣсяца, сѣли на мель и разбились.<sup>35</sup> Сознавая недостатокъ хорошей гавани, Государь, тогда-же повелѣлъ укрѣплять Гельсингфорсъ «такъ, чтобъ въ будущую зиму, тамъ со всѣмъ флотомъ зимовать было можно,» и вмѣстѣ съ тѣмъ приказалъ, какъ можно тщательнѣе продолжать промѣръ по Финскому заливу.<sup>34</sup>

Была еще одна значительная посылка въ эту осень: капитанъ Вильбоа, съ 2 шнявами, 2 гукерами и 1 пинкомъ, посланъ къ Данцигу, чтобы невыпускать оттуда купеческихъ судовъ съ хлѣбомъ, отправляемыхъ въ Швецію. Тамъ было до

ста такихъ судовъ, Англійскихъ и Голландскихъ, которые не хотѣли его слушать, и вскорѣ пришли еще четыре Шведскія военныя судна, намѣревавшіяся его атаковать. Городъ, по націи союзный намъ, отказался ему содѣйствовать. Положеніе было очень трудное! Вильбоа, въ случаѣ нападенія, рѣшился затопить свои суда, но не отдаваться. Нападенія однакожь не было, и онъ прозимовалъ въ Данцигѣ.<sup>56</sup>

Соединеніе Англии со Швецію, увлекшее въ коалицію противъ насъ всѣхъ нашихъ прежнихъ союзниковъ, заставило Государя опасаться за свои берега. Особенно остерегались Англійскаго флота. Къ началу 1720 года, войска на берегахъ Эстляндіи и Финляндіи были усилены, а порта, Ревель, Гельзингфорсъ и Кронштатъ, дѣятельно обстроиваемы и укрѣпляемы: выводили новыя укрѣпленія, усиливали артиллерію, ставили бовы и готовили суда къ затопленію на проходахъ; для своевременнаго извѣщанія о приходѣ непріятельскаго флота, были разставлены, по всему южному берегу залива и на о. Голландѣ, большіе костры, и съ тою-же цѣлію, со вскрытіемъ водъ, поставлены по заливу восемь судовъ. Флоты были вооружены очень рано—Ревельскій въ концѣ марта, Кронштатскій въ концѣ апрѣля, но не выходили, и суда, посылаемыя въ крейсерство, имѣли приказаніе немедленно возвращаться къ своимъ портамъ, какъ скоро увидятъ непріятельскій флотъ. Война принимала характеръ оборонительный. Важнѣе всего былъ Кронштатъ: «Оборону флота и сего мѣста—писалъ Государь шаутбенахту Сиверсу—имѣть до послѣдней силы живота, яко наиглавнѣйшее дѣло.» Опасались еще за Архангельскъ, и тамъ было приказано принимать нужныя мѣры предосторожности.<sup>56</sup>

Не рѣшаясь дѣйствовать наступательно всѣми силами, Государь однакожь приказалъ, полагая что Англійскій флотъ придетъ на помощь Шведамъ не очень рано, сдѣлать, съ открытіемъ навигаціи, нападеніе на Шведскіе берега галернымъ фло-

томъ, со стороны Вазы и Аланда, только съ величайшею осторожностію: «Нынѣшнія конъюнкторы—писалъ Государь графу Апраксину—двухъ дѣлъ требуютъ: чтобъ какой возможно убытокъ неприятелю учинить, дабы тѣмъ обнадеживаніе Англійское отвергнуть; другой, азардовать недопускать, дабы ежели проиграемъ (отъ чего Боже сохрани), болѣе неприятелей самимъ на себя не подвигнуть.»<sup>57</sup>

Согласно этому повелѣнію, начальствовавшій въ Финляндіи, генералъ князь Голицынъ, выступилъ изъ Або, со всеѣмъ галернымъ флотомъ, въ половинѣ апрѣля, и, отправивъ въ Ботнической заливъ, противъ Умео, отрядъ изъ 35 галеръ и 30 лодокъ, съ 500 войска, подъ начальствомъ бригадира Фанъ-Менгдена, самъ, съ остальными 70 галерами, 80 лодками и 3 бригаantinaми, пошелъ къ Аланду. Встрѣтивъ какія-то затрудненія для высадки—кажется подходъ Англійскаго флота—Голицынъ, вскорѣ потомъ воротился, и, согласно данному Государемъ повелѣнію, войско свое поставилъ между Гельзингфорса и Або (у Поэ-Кирхе). Но Менгденъ, поднявшись по шхерамъ до Вазы, перешелъ оттуда на противу-лежащій Шведскій берегъ, и, не встрѣчая сопротивленія, раззорилъ городъ Умео и его окрестности миль на пять кругомъ.<sup>58</sup> Это разрушеніе, въ сущности неважное, было сдѣлано очень кетати, ибо послужило къ отозванію подошедшаго, въ это время, къ нашимъ берегамъ Англійско-Шведскаго флота.

Англійско-Шведскій флотъ, въ числѣ 33 кораблей, пришелъ на видъ Ревеля 30 мая, и остановился у Суропа, кажется для промѣренія фарватеровъ. Ревельскій комендантъ послалъ къ командовавшему этимъ флотомъ, адмиралу Норрису, заранее подготовленное письмо отъ имени адмирала Апраксина, съ просьбою объясниться о причинѣ прибытія. Норрисъ отвѣчалъ, что онъ посланъ своимъ правительствомъ для посредничества въ нашей войнѣ со Швеціею—и, даже не дождавшись от-

вѣта, 2 іюня, поспѣшно снялся со всемъ флотомъ и пошелъ къ Шведскимъ берегамъ! Причиною этого отхода, Государь полагалъ, дѣланныя тогда Менгденомъ опустошенія на Шведскомъ берегу, сильно перепугавшія ихъ правительство!<sup>3 9</sup> Памятью пребыванія этого огромнаго флота у нашихъ береговъ, были только: сожженныя на островѣ Наргэнѣ изба и баня.

Далѣе, время тянулось въ ожиданіяхъ и переговорахъ. Англійскій флотъ не дѣлалъ Швеціи ни какого существеннаго вспомошествованія, отказываясь *начинать* съ нами войну, и ни со Шведской ни съ нашей стороны, не было предпринимаемо ничего значительнаго. Уже 1 іюля, Государь писалъ графу Апраксину, что «сія кампанія кажется что безъ дѣйствія пройдетъ,» приказывая заблаговременно готовиться къ будущей.<sup>4 0</sup> Но въ заключеніе, мы еще одержали одну знаменитую побѣду на море, при Грэнгамѣ. Эта побѣда, не связанная съ общимъ планомъ военныхъ дѣйствій—набѣгъ—потому остававшаяся безъ вліянія на цѣлость кампаніи, съ нею и кончившейся, имѣла, однакожь, какъ одна изъ отважнѣйшихъ и блестящихъ побѣдъ, великое нравственное значеніе въ настоящей войнѣ, и доставила Царю самое искреннее удовольствіе.

Посыланные въ развѣздъ, отъ пребывавшаго въ Финляндіи галернаго флота, наши три лодки, 28 іюня, встрѣтивъ у Ламеланда, въ Оландскихъ шхерахъ, три непріятельскія галеры, воротились назадъ, и при этомъ потеряли одну изъ своихъ лодокъ, ставшую на мель. По этому случаю, очень огорчившему Государя, Голицыну было приказано послать кого нибудь, къ мѣсту, гдѣ такимъ образомъ появились непріатели, и сдѣлать надъ ними «поискъ.» Голицынъ, узнавшій между тѣмъ, что на томъ мѣстѣ силы непріятеля довольно значительны, рѣшился самъ идти на него, съ войскомъ на 61 галерѣ и 29 лодкахъ. 24 іюля, подойдя къ Абовскому фарватеру, онъ послалъ по немъ, для развѣдываній, 9 галеръ и 15 лодокъ, подъ началь-

ствомъ полковника Стрекалова, а съ остальными направился къ Ламеланду. На другой день, подходя къ этому острову, увидѣлъ, у островка Ризаранъ, сторожевую непріятельскую галеру, и остановясь здѣсь, вскорѣ увѣдомился, что неподалеку, за о. Фрисбергомъ, стоитъ непріятельскій флотъ изъ 4 корабля, 4 фрегатовъ, 1 шнявы, 1 гальота, 3 галеръ, 1 бригантини и 3 шхербетовъ. Желаніе сразиться было съ обѣихъ сторонъ. Намъ былъ противный вѣтеръ, и генераль князь Голицынъ, по сдѣланному консиліуму, 27 числа, вошелъ въ проливъ у о. Грангама, противъ непріятеля, съ тѣмъ, чтобы когда стихнетъ, атаковать его. Непріятель, въ тоже время вытянулся изъ пролива въ которомъ стоялъ, и увеличенный въ силѣ подошедшими къ нему новыми судами, подъ флагомъ вице-адмирала Шеблата, пошелъ на нашъ флотъ на всѣхъ парусахъ. Голицынъ сперва отступалъ, потому что погода неблагопріятствовала для галерной битвы; но наконецъ, когда непріятель, съ горяча зашелъ въ самую глушь шхеръ, между мелей и камней, рѣшился атаковать его: два непріятельскіе фрегата, у которыхъ нашими выстрѣлами были перебиты снасти, стали на мель и взяты галерами на абордажъ; другіе два, обратившіеся было въ бѣгство, достигнуты и тоже взяты на абордажъ; корабль, на которомъ находился начальникъ отряда, и остальные, мелкія суда, успѣли уйти, хотя съ большими поврежденіями. Взятые фрегаты были:

34 пуш.	Сторфеникъ	Кап.	Штроле.
30 —	Венкоръ	—	Фалкенгрень.
22 —	Слскенъ	—	Штоудень
18 —	Данскъ-эрнъ	—	Колве.

На нихъ убито 103, взято 407 человекъ. У насъ, въ этой битвѣ: убито 2 офицера и 80 рядовыхъ, ранено 7 офицеровъ и 196 рядовыхъ, да опалены огнемъ 1 офицеръ и 42 рядовыхъ; всего, убитыхъ 82, раненыхъ 246.

Эта побѣда, совершенная въ годовщину Гангэудской побѣды, почтена Государемъ почти такими же почестями, какъ и Гангэудская: взятые фрегаты также были введены въ столицу съ триумфомъ, 8 сентября, и побѣда изображена на гравюрѣ; суда эти также было повелѣно хранить вѣчно, и модель одного изъ нихъ, Данскъ-эрна, слѣланная въ 1737 году, понынѣ хранится въ нашемъ Адмиралтействѣ; на память этой побѣды также выбита медаль, изображающая битву, съ надписью подобною Гангэудской медали: *Прилежаніе и храбрость превосходитъ силу*; и наконецъ, церковь, по завѣщанію Петра Великаго, по нынѣ совершаетъ въ этотъ день благодарственное молебствіе за обѣ эти битвы. Государь благодарилъ побѣдителей письмомъ, на имя начальника, генерала князя Голицына; ему пожаловалъ шпагу и трость, осыпанныя брилліантами, и всѣмъ участвовавшимъ медали—офцерамъ золотыя, нижнимъ чинамъ серебряныя; за взятые суда выдано призовыхъ денегъ 8,960 рублей. Увѣдомляя объ этой побѣдѣ своихъ любимцевъ, губернаторовъ и пословъ при иностранныхъ дворахъ, Государь говорилъ въ письмѣ князю Меншикову: «Правда, не малая викторія можетъ почестся, потому что при очахъ господъ Англичанъ, которые равно Шведовъ оборонили, какъ ихъ земли такъ и флотъ.»<sup>41</sup>

Князь Голицынъ воротился съ своими галерами въ Финляндію, и кампанія кончилась. Только эскадра капитана Фанъ-Гофта оставалась въ крейсерствѣ, въ устьяхъ Финскаго залива, да переходили изъ порта въ портъ транспорты.

Этотъ очеркъ кампаніи настоящаго года, надобно дополнить еще нѣкоторыми частными случаями: капитанъ Вильбоа, зазимовавшій, какъ мы говорили выше, на этотъ годъ въ Данцигѣ, въ обстоятельствахъ крайнѣ неблагопріятныхъ, вышелъ съ отличнѣмъ достоинствомъ: въ началѣ апрѣля, пришла сюда довольно значительная Шведская эскадра (4 корабля, 2 фрегата, 1 шнява и 5 грузовыхъ судовъ), и какъ Пруссія въ ту пору

мирилась со Швеціею, то была ввпущена въ гавань. Вильбоа приготовился къ отчаянной защитѣ, и уstraшенный этимъ, Шведскій адмиралъ сдѣлалъ ему предложеніе выдти безъ препятствія, въ теченіи 24 часовъ; но Вильбоа потребовалъ выгоднѣйшихъ условій, и вышелъ дождавшись способнаго вѣтра, съ тѣмъ чтобы за нимъ не предпринимали погони ранѣе 48 часовъ. Онъ оставилъ Либгау 9 апрѣля и благополучно достигъ Риги.<sup>42</sup> Въ поискъ за притѣснявшей Вильбоа Шведской эскадрой, тогда же (14 апрѣля) была отправлена къ ос. Готланду наша Ревельская эскадра изъ 7 кораблей и 1 фрегата, подъ начальствомъ капитана Фанъ-Гофта, но не нашла ее, и капитанъ Фанъ-Гофтъ продолжалъ крейсерство въ устьяхъ Финскаго залива<sup>43</sup>. Тою-же весною, именно 13 апрѣля, былъ посланъ въ Копенгагенъ, съ фрегатомъ Ландсдоу, капитанъ Бенсъ, для каперства въ той сторонѣ, вмѣстѣ съ другимъ, нанятымъ судномъ. Онъ воротился въ сентябрѣ.<sup>44</sup> Государь, въ Юлѣ мѣсяцѣ, ходилъ моремъ до Выборга, пробуя новопостроенныя суда, и воротился въ Кронштатъ черезъ двѣ недѣли, 4 августа.<sup>45</sup> Въ теченіи этого года, въ С. Петербургѣ спущено 4 корабля (Фридрихштатъ, Сѣверный Орель, Св. Петръ и Астрахань), и еще три были заказаны въ Голландіи.<sup>46</sup>

Дипломатическія отношенія, побѣды и твердая рѣшимость Петра Великаго продолжать войну, снова склонили обезсиленную Швецію къ исканію мира, и въ началѣ 1721 года—это былъ послѣдній годъ двадцати-одно-лѣтней войны—учрежденъ конгрессъ въ Ништатѣ. Нетерпѣливо желая окончить войну, ничего не уступаая изъ требуемаго, и не полагаясь на добровольныя уступки упрямаго врага, Государь дѣлалъ огромныя приготовления къ предстоящей кампаніи, о чемъ даже писали въ газетахъ. Швеція тоже вооружалась, собирая свои послѣднія силы. Англія, въ прошломъ году не оказывавшая дѣйствительнаго вспомошествованія Швеціи, теперь, казалось, тѣснѣе сое-

динилась съ нею—нашъ посланникъ былъ высланъ изъ Лондона—и снова угрожала намъ своимъ флотомъ.

Не сознавая въ себѣ довольно силъ, чтобы бороться на морѣ съ двумя соединенными флотами, превосходящими нашъ флотъ численно и, конечно, гораздо болѣе нашего опытными, Петръ Великій рассчитывалъ на выигрышъ времени, полагая, какъ и прошлаго года, что успеетъ сдѣлать впаденіе въ Швецію ранѣе прихода Англійскаго флота. Готовились съ крайнимъ поспѣшеніемъ: три новые корабля въ С. Петербургѣ (Св. Андрей, Фридемакеръ и Св. Екатерина) были спущены еще до вскрытія водъ, въ сдѣланныя во льду проруби; флоты вооружались въ зимнее время. Въ половинѣ апрѣля, Государь, пребывавшій тогда въ Ригѣ, извѣстился, что изъ Англійи поспѣшно отправляется въ Балтійское море, флотъ изъ 24 линейныхъ кораблей, а Шведскій флотъ уже и вышелъ въ море, въ числѣ 11 кораблей. Такая ранняя готовность непріятелей измѣнила нашъ планъ: увидѣвъ теперь, что «таковой кампаніи быть нельзя какой намѣрили,» и что «прямо идти къ Капельшерамъ (Аланду), за чаяніемъ Англичашъ опасно,» Государь предложилъ ограничиться посылкою только части галернаго флота, въ Ботнической заливъ, подобно прошлогоднему, между Гевеля и Умео, прикрывая ихъ переходъ, и то только до прибытія Англичанъ, одною Ревельскою эскадрою, а въ остальномъ—главная высадка, у Стокгольма—дѣйствовать по обстоятельствамъ: «Ежели Англійскій флотъ замешкается, то время еще будетъ и большимъ дѣйствомъ,»—писалъ Государь графу Апраксину, прибавляя потомъ, что хочетъ съ нимъ видѣться въ Гангэудѣ, чтобы «опредѣлить что дѣлать. . . авось что тѣмъ временемъ отмѣнится, понеже пишутъ что скудость въ деньгахъ превеликая въ Англійи, такъ что и занять не могутъ; также пишутъ что Гишпанцы сильный флотъ вооружаютъ; можетъ быть то приведетъ ихъ къ иной мысли. . .»



О Кронштатскомъ флотѣ, готовившемся къ походу въ Ревель, Государь сперва (15 апрѣля) писалъ князю Меншикову, что «флоту идти конечно надобно, понеже, ежелибъ такого приготовления славнаго, чего куранты (газеты) вездѣ полны, то бы правда не хуже не ходить, а когда таки разгласивъ да не поидемъ, еще хуже, понеже поставятъ что и слуху испужались,» и что онъ не полагаетъ, чтобы Англійскій флотъ пошелъ къ Ревелю, «а хотябъ и пошедь, отъ сильнаго ретироваться стыда нѣтъ;» но потомъ (3 мая) приказалъ графу Апраксину «исповолю отмѣну учинить,» пославъ къ Ревелю лишь нѣсколько меньшихъ кораблей, «въ томъ лицѣ (видѣ) будто бы и весь флотъ имъ слѣдовать будетъ, да еще не готовъ; а я тогда по малу вѣдомостями отмѣню и ихъ по времени возвращу. . .»<sup>47</sup>

Отправленный изъ Финляндіи къ Шведскимъ берегамъ генералъ Ласси, на 30 галерахъ и 30 лодкахъ, съ 5000 пѣхоты и 450 козаковъ, прибылъ къ Гевелю 17 мая. Поворотясь отсюда къ сѣверу, онъ слѣдовалъ потомъ, въ теченіи около двухъ мѣсяцовъ—до 8 іюля—подлѣ непріятельскаго берега, до города Умео, и почти каждый день приставая къ берегу, раззорялъ и сожигалъ все встрѣчавшееся ему. Устрашенные жители разбѣгались; войско, котораго тутъ было собрано довольно много, едва осмѣливалось показываться, и при первыхъ выстрѣлахъ тоже обращалось въ бѣгство. Сожжено 4 мѣстечка, 19 кирхшилей, 509 (!) деревень, 79 мызь, 334 анбара, оружейный заводъ, 33 судна и множество лодокъ. У насъ было только 3 убитыхъ и 8 раненыхъ; непріятелей положено до 100 человекъ и 47 взято въ плѣнъ.<sup>48</sup>

Между тѣмъ какъ генералъ Ласси опустошалъ непріятельскій берегъ, въ концѣ мая мѣсяца прибылъ въ Балтійское море Англійскій флотъ и остановился у Борнгольма. Бывшая здѣсь въ крейсерствѣ наша Ревельская эскадра, въ числѣ 7 ко-

раблей и нѣсколькихъ мелкихъ судовъ, подъ начальствомъ капитанъ-командора Фанъ-Гофта, согласно данному ей повелѣнiю, тотчасъ-же воротилась въ Ревель. Государь прѣхалъ сюда 25 мая, за три дня до возвращенiя этой эскадры, и вмѣстѣ съ тревожною вѣдомостiю о приходѣ Англичанъ, получилъ отрадное увѣдомленiе съ конгресса въ Ништатѣ, что «Шведскiе министры (можетъ быть утрашенные движенiями Ласси) гораздо сходнѣе стали, нежели передъ тѣми были, и между прочимъ просили, чтобъ отъ воинскихъ дѣйствъ удержаться.»—Это было очень кстати для оправданiя уже положенной отмѣны похода всемъ флотомъ, и Государь приказалъ, разгласивъ эту причину, даже напечатать о ней въ газетахъ.<sup>49</sup>

Изъ Кронштата, былъ посланъ въ Ревель только отрядъ изъ 6 кораблей и нѣсколькихъ мелкихъ судовъ, подъ начальствомъ шутбенахта Гордона. Этотъ отрядъ пришелъ въ Ревель 7 iюня. Государь, въ тотъ-же самый день, поднявъ свой вице-адмиральскiй флагъ на кораблѣ Ингерманландѣ, пошелъ со всемъ флотомъ къ Рогервику. Оставя флотъ подъ парусами передъ заливомъ, самъ Государь, съ кораблемъ Ингерманландомъ, вошелъ въ заливъ, и сдѣлавъ здѣсь окончательныя распоряженiя о постройкѣ порта, на третiй день вышелъ отсюда, а 11-го со всемъ флотомъ прибылъ къ Ревелю. Всего, здѣсь было теперь 13 кораблей, 5 фрегатовъ, 3 шнявы, 4 гукера и 2 прама—и того 27 вымпеловъ. 15-го оставивъ при Ревелѣ эскадру кап. командора Фанъ-Гофта, Государь, на кораблѣ Ингерманландѣ, съ остальными судами пошелъ къ Кронштату, куда прибылъ на другой день.

Кронштатская эскадра теперь состояла изъ слѣдующихъ, все почти новыхъ и большихъ ранговъ кораблей:

96 п. Фридрихштатъ

Кап. Брантъ.

(К. А. Ки. Меншиковъ)

92	— Гангутъ	Кап.	Розенгофъ ( <i>К. А. Сиверсъ</i> )
90	— Лѣсной	—	Кни
88	— Св. Петръ	Ком.	Сандерсъ
88	— Св. Андрей	—	Н. Сенявинъ
88	— Фредемакеръ	Кап.	И. Сенявинъ
80	— Сѣверный-Орель	—	Эрмитажъ ( <i>К. А. Гордонъ</i> )
72	— Нептунусъ	—	Бредадь
70	— Св. Александръ	—	Гэй
68	— Ревель	—	Вессель.
66	— Исаакъ Викторія	—	Гр. А. Апраксинъ.
66	— Астраханъ	—	Мухановъ.
66	— Екатерина	—	. . . . .
66	— Ингерманландъ	—	Госселеръ. ( <i>В. А. Петръ Михайловъ</i> )
64	— Москва	—	Шмитъ.
64	— Шлиссельбургъ	—	Бенсъ
64	— Выборгъ	—	Фалкенбергъ.
60	— Марбургъ	—	Берингъ.

И 18 судовъ меньшихъ ранговъ.<sup>5°</sup>

Оставя свой вице-адмиральскій флагъ на корабль Ингерманландъ, Государь, 18 июня отъѣхалъ въ С. Петербургъ. Потомъ онъ пріѣзжалъ на флотъ еще два раза: 14-15 іюля и 1-4 августа, осматривалъ корабли, выводилъ ихъ недалеко въ море, давалъ примѣрную битву и отъѣзжая опять высылалъ ихъ отрядами въ море. 21 августа спущень его вице-адмиральскій флагъ, но флотъ еще оставался на рейдѣ и отряды его выслались въ крейсерство, до сентября.

Мирные переговоры шли между тѣмъ успѣшно, и пришедшій на помощь Швеціи Англійскій флотъ, оставался въ без-

дѣйствию. 30 іюля, встревоженный какими-то оговорками переговоровивающихся, Государь приказалъ было генералу князю Голицыну двинуться изъ Финляндіи къ Аландскимъ островамъ, о вскорѣ за тѣмъ отмѣнилъ это приказаніе. 3-го сентября, получено извѣстіе о заключеніи, 30 августа, Ништатскаго мира.

Этимъ миромъ, заключившимъ двадцати-одно-лѣтнюю войну, мы приобрѣли—главнѣйшее изъ всѣхъ нашихъ приобретений—вершину Финскаго залива и весь Рижскій, съ Эстляндіею, Лифляндіею, Ингерманландіею, (нынѣшняя С. Петербургская губернія), частію Финляндіи, включая Выборгъ, съ портами: Ригю, Ревелемъ, Нарвою и другими, и со всѣми прилежащими къ этимъ берегамъ островами.—Только содѣйствіемъ флота все это могло быть приобретено, и только флотомъ отнынѣ могло быть удерживаемо.

Обрадованный столь выгоднымъ и такъ давно желаннымъ миромъ, Государь самъ возвѣстилъ о немъ столицѣ, вѣхавъ въ Неву, отъ станціи Дубки, на бригантинѣ, съ пальбою и музыкою, и приставъ у Троицкой церкви, гдѣ было принесено благодарственное молебствіе.

Личный участникъ этой, въ послѣдніе годы чисто морской войны, Государь принялъ въ награду за нее чинъ *Адмирала*, предложенный ему всѣми флагманами и сенаторами; генералъ-адмиралъ графъ Апраксинъ, получилъ *кейзеръ-флагъ*, т. е. утвержденъ въ чинѣ, доселѣ носимомъ или неопредѣлительно; вице-адмиралъ Крюкъ пожалованъ въ Адмиралы; контръ-адмиралы князь Меншиковъ, Сиверсъ и Гордонъ въ Вице-Адмиралы; капитанъ-командоры Н. Сенявинъ, Сандеръ и Фанъ-Гофъ въ Контръ-Адмиралы; капитаны Госслеръ, Бредаль и И. Сенявинъ въ Капитанъ-Командоры, и за тѣмъ повышены чинами многіе низшіе офицеры.—Дѣятельно приступивъ теперь, тою же осенью, къ построенію Балтійскаго порта, которымъ полагалъ окончательно утвердить наше господство на Балтій-

скомъ морѣ, Государь сталъ готовиться въ новый походъ, «низовой», для завоеванія береговъ Каспійскаго моря.

**Ал. Соколовъ.**

### ПРИМѢЧАНІЯ.

- 1 Голиковъ, VI, 24.
- 2 Письма I, 314, и слѣд.; Жизнеоп. Адмирал. III, 252; и Журналь, II, 3.
- 3 Письма, I, 323 и II, 543.
- 4 Списокъ судовъ и флагмановъ, по рукописному журналу Сенявина; число орудій по разнымъ другимъ источникамъ. Корабли «Ингерманландъ», «Нарва», и «Шлиссельбургъ»—новопостроенные, въ С. Петербургѣ; «Миханлъ», изъ прибывшихъ въ прошломъ году изъ Архангельска; всѣ другія суда—несчитая мелкихъ—были въ прошлогодней кампаніи, и показаны въ списокѣ предшествующей статьи (М. Сб. Т. IV, 490).
- 5 Объ этомъ только у Шишкова, въ Спискѣ кораблей, стр. 117, и намекъ въ Письмахъ, II, 349.—Другой корабль «Британія», былъ у насъ съ 1713 года.
- 6 Всѣ эти интересныя подробности, заимствованы изъ рукописнаго журнала Сенявина, но слѣдуетъ слѣдующая поправка по журналу Петра Великаго: о приѣздѣ къ Государю, въ день его прибытія, Англійскаго и Голандскаго адмираловъ, у Сенявина ничего не сказано; но какъ весьма невѣроятно, чтобы Государь первымъ постигъ этихъ иностранныхъ адмираловъ, и какъ притомъ, слѣдующія за тѣмъ посѣщенія Англійскаго адмирала Апраксинимъ и Государемъ, описаны безъ показанія числа, и за 24 числомъ, слѣдуетъ 27, то намъ показалось вѣроятнымъ, этотъ пропускъ пополнить свѣденіями, сохраненными въ журналѣ Петра Великаго, въ другихъ подробностяхъ, впрочемъ, уступающаго журналу Сенявина.—Изъ тѣхъ же источниковъ, взяты и слѣдующія свѣденія.
- 7 Объ этихъ купеческихъ судахъ противурѣчіе у Голикова, съ Журналомъ Петра Великаго: первый не справедливо говорить (VI

40), будто эти суда тогда пошли къ С. Петербургу. Трехъ-недѣльное пребываніе Англійской и Голландской эскадръ въ Ревелѣ, только тѣмъ и объясняется, что они дожидались своихъ судовъ изъ С. Петербурга. Финскій заливъ былъ уже безопасенъ отъ неприятеля.

8 Письма, I, 334-38, II, 365, 68, 75 и 79; Жизнеопис. Адмир. II, 85-90, III, 253-8 и рукописный журналъ Сенявина. «Оксфордъ,» впоследствии былъ проданъ тамъ, за негодностію.

9 Журналъ Петра Великаго II, 10.

10 Жизнеоп. Адмир. I, 270 и Письма, II, 377, 81, 83, 89-91.

11 Письма, III, 4, 5, 7, 28, 38 и слѣд. IV, 22, 26, 29, 31—39, слѣд.

12 Тамъ-же, IV, 8-11, 21, 27, 55, 40 и 41.

13 Жизнеоп. Адмир. II, 9 и слѣд. III, 302-5; Письма, III, 30, 33, 36, 38, 44; IV, 42-45 и 50; Журналъ, II, 26.

14 Жизнеоп. Адм. I, 246. Суда Ревельской эскадры, въ ея начальномъ видѣ, помѣчены звѣздочками. Антоній, Св. Николай и шнявы: Лизета, Принцесса, Діана, тоже пришли изъ Ревеля, послѣднія вмѣстѣ съ Шельтингомъ. Всѣ другія—Архангельскія, купленные и возвратившіяся съ Бредалемъ. Не находимъ только С. Павла, эскадры Бредаля, въ прошломъ году повредившагося, и болѣе непоказываемаго въ спискахъ. Викторія, бывший корабль, вѣроятно обращенный въ грузовое судно. Мы еще исправили противъ оригинала имя командира корабля Девоширъ, которымъ, какъ намъ извѣстно изъ другихъ источниковъ, въ маѣ мѣсяцѣ, командовалъ Н. Сенявинъ, переставивъ на Штрафортъ—это уже не угадъ—Зотова.

15 Имена Русскихъ, Англійскихъ и Датскихъ военныхъ судовъ, безъ означенія ранговъ, въ Журналѣ, II, 31, и въ Письмахъ Петра В. къ Апраксинымъ, изд. 1811 г., II, табл. У Голикова, VI, 135, числа ошибочны.—Касательно Голландскаго флота, въ Журналѣ сказано, что было линейныхъ 25 кораблей. Тоже повторяетъ и Голиковъ. Но съ одной стороны, пропуски имянъ ихъ, между тѣмъ, какъ всѣ другіе поименованы, и даже изображены, кружками, въ линіи; съ другой, умалчиваніе въ журналахъ про Голландскую эскадру, тогда какъ очень часто говорится про Англійскую и Датскую, склонили насъ на свидѣтельство Берха (Жизнеоп. адмир. I, 247), что Голландскихъ было только два корабля.—Изъ Русскихъ судовъ, въ этомъ походѣ были, по вышеприведенному списку, всѣ кромѣ слѣдующихъ: корабли—Порсмуть, Штрафортъ и Антоній; мелкія суда—Петръ Юпитеръ, Викторія, Николай и Ласоссеръ.

16. Письма, III, 43.

17. Журналь, II, 29.

18. Письма, IV, 103.

19. Письма, III, 82 и IV, 85.

20. Письма, III, 98, 99, 120, 122, 136; IV, 124, 130, 134—140.—  
Списокъ судовъ по документу архива, письма къ гр. Апраксину.

21. Письма, III, 66 и 113; IV, 83, 89, 89—91, 91, 98, 108,  
129—30. Жизнеоп. Адмир. I, Паддонъ и Сандерсъ, II, Гордонъ.

22. Журналь, II, 64.

23. Рукопись, хранящаяся въ архивѣ Гидрогр. Департамента, на которую мы уже ссылались. Она заключаетъ въ себѣ журналы съ 1705 по 1718 годъ включительно, съ нѣкоторыми пропусками, писанные вообще кратко, частью на черно, перемѣшанные съ разными счетами и письмами. Настоящій журналъ, послѣдній въ ней, полнѣе всѣхъ другихъ. Собственно шханечные журналы, въ нашемъ морскомъ архивѣ, сохранились только съ 1719 года, и то, за этотъ годъ лишь одного корабля, Гангутъ. За 1720 годъ имѣемъ журналы четырехъ кораблей; за 1721 уже почти всѣхъ.

24. Списокъ Берха (Жизнеоп. Адм. I, 145), разнится съ подобнымъ спискомъ Шишкова (Списокъ кораблей, 171), въ распредѣленіи судовъ и частью въ именахъ командировъ; но какъ первый представляетъ суда, которыя *будутъ* въ кампаніи, а второй говорить о тѣхъ которыя *были*, то мы предпочитаемъ послѣдній, впрочемъ пополняя его относительно именъ, мѣстами, по первому.—Общее число судовъ и количество орудій на нихъ, по Письмамъ, IV, 149. Небольшая разница въ числѣ орудій на корабляхъ, здѣсь и вообще во всѣхъ спискахъ того времени проявляющаяся, объясняется тѣмъ, что въ ту пору, ранги судовъ не были довольно опредѣлительны, и считались буквально по числу поставляемыхъ орудій, въ чемъ бывали не рѣдкія измѣненія.

25. Журналь Сенявина, которому здѣсь преимущественно слѣдуемъ, пополняемъ нѣкоторыми подробностями, заимствуемыми изъ печатнаго Журнала Петра Великаго.

26. Подробности о немъ въ Морс. Сб. 1849 г. Т. II. № 6, статья «Первый яхтъ-клубъ въ Россіи.»

27. Журналь, II, 78—80, и Письма, IV, 184—6. Все это дополнено подлинными донесеніями Сенявина, хранящимися въ главномъ морскомъ архивѣ, въ дѣлахъ Гр. Апраксина.

28. Дѣянія VII, 264; Журналь, II, 80 и 84; Медали.

29. Объ этомъ, только у Шишкова, Списокъ кораблей 190. Голиковъ, VII, 441, упоминаетъ, но съ меньшею подробностію. Корабль, въ послѣдствіи былъ исправленъ. Корабли Лѣсной и Нептунъ были спущены на воду въ половинѣ прошлаго лѣта, а Гангутъ въ апрѣль мѣсяцъ настоящаго.

30. Письма, IV, 206; Дѣянія, VII, 269.

31. Мнѣніе Петра Великаго. Письма, IV, 194. Мнѣнія другихъ, тамъ-же, 189—207.

32. Журналъ, и Письма, III, 208—11.

33. Письма, III, 220 и 223. Имена кораблей по документамъ архива: письма къ гр. Апраксину Сиверса.

34. Письма, III, 221 и 222.

35. Журналъ II, 117, 121 и 122; Письма, III, 218—20, 225—28, IV, 229—30, 232—36, 240—42.

36. Письма, III, 231, 243, 249—56; IV, 243, 45, 47, 252—4; Списокъ кораблей, 238; Журналъ, II, 125.

37. Голиковъ, VIII, 45, Письма, III, 247.

38. Журналъ, II, 133; Голиковъ, VIII, 58 и 75; Письма, III, 256—8.

39. Журналъ, II, 130—32; Голиковъ, VIII, 73—75.

40. Письма, III, 259.

41. Письма, III, 261—4; IV, 264—6, 268—72; Журналъ, II, 133, 136—42; Голиковъ, VIII, 88—90 и 435; Медали; Историческое извѣстіе о Гренгамской битвѣ, *Берха*, въ Славянинѣ 1825 г. Кн. V. — Число орудій на взятыхъ судахъ, Берхъ опредѣляетъ нѣсколько иначе именно:

Венкоръ	48 пуш.
Сторфенксъ	30 —
Давскт-эрнъ	24 —
Киксенъ	22 —

но мы предпочитаемъ настоящее свидѣтельство, въ которомъ показаны даже калибры взятыхъ орудій.

42. Журналъ; II, 126, и Письма, IV, 249—51.

43. Голиковъ, VIII, 59; Письма, IV, 248.

44. Письма, III, 245, и IV, 248 и 278.

45. Журналъ, II, 135, и Голиковъ, VIII, 93.

46. Списокъ судовъ, и Письма, III, 223, 29 и 41.

47. Письма, III, 271—4, 276—82, 287—9.



48. Журналъ, II, 164—70; Голиковъ, VIII, 202.

49. Письма, III, 294.

50. По Берху, Жизнеоп. Адмир. I, 283 и 259, съ поправками по журналамъ.

## КРЕЙСЕРСТВО У ЗАПАДНЫХЪ БЕРЕГОВЪ АФРИКИ.

### ГЛАВА III. \*

*Бъглый взглядъ на французскую, англійскую и американскую эскадры, крейсерующія у западныхъ береговъ Африки.—Гонки.—Дурныя качества нашей мѣдной обшивки.—Число кораблекрушеній французскаго и англійскаго флотовъ съ 1830.—Сравнительная таблица жалованья офицеровъ трехъ флотовъ.—Повышенія въ чины.—Морское кадетское училище въ Гринвичъ.*

Франція, Англія и Соединенные Штаты—единственныя морскія державы содержащія эскадры, или, вѣрнѣе, отряды крейсеровъ у западныхъ береговъ Африки, для присмотра за своими коммерческими судами. Кромѣ сего Англія исходатайствовала себѣ право наблюдать и за португальскими и бразильскими судами, съ цѣлію преслѣдованія негроторговцевъ, которые, за недостаткомъ испанскихъ, португальскихъ и бразильскихъ крей-

\* Двѣ первыя главы этой статьи помѣщены въ предъидущемъ номерѣ Морск. Сборника.

соровъ, прикрывались, и до сихъ поръ еще прикрываются, флагами этихъ націй. Поэтому англійскій отрядъ постоянно состоитъ, по крайней мѣрѣ, изъ 20 крейсеровъ. Французскій отрядъ, достигавшій, при началѣ моего командованія имъ, до 14 судовъ, съ тѣхъ поръ уменьшенъ. Американскій же отрядъ, состоитъ только изъ 5 крейсеровъ, и изъ этого можно заключить, какъ трудно, если не невозможно, наблюдать имъ за своимъ коммерческимъ флагомъ, на протяженіи 800 миль берега, на которомъ производится торговля Неграми. Затрудненіе это тѣмъ болѣе ощутительно, что на всемъ огромномъ протяженіи берега, американскій отрядъ не имѣетъ центрального порта, въ которомъ могъ-бы устроить запасные магазины для провіанта и корабельныхъ матеріаловъ. Англичане, для этой цѣли, имѣютъ О-въ *Вознесенія*, лежащій въ виду Африканскаго берега; наши О-въ Габонъ (*Gabon*), положеніе котораго еще выгоднѣе острова *Вознесенія*, потому что крейсера наши весьма быстро могутъ достигать его съ станціи, когда провизія ихъ вышла. Кромѣ того, Габонскій рейдъ есть одинъ изъ обширнѣйшихъ и прекраснѣйшихъ, какими только владѣетъ Франція между тропиками.

Всѣ офицеры трехъ крейсующихъ отрядовъ часто посѣщаютъ другъ-друга, и тѣмъ съ большимъ радушіемъ, что каждый отрядъ, наблюдая за своимъ коммерческимъ флагомъ, поддерживаетъ національныя отношенія ихъ въ самомъ удовлетворительномъ положеніи. Отряды состоятъ изъ легкихъ парусныхъ судовъ, корветовъ или бриговъ, и нѣсколькихъ париходовъ, за исключеніемъ американскаго отряда, не имѣющаго ни одного парихода по недостатку складочнаго мѣста для угля. Англійскіе и французскіе париходы, находящіеся у береговъ Африки, вообще плохіе ходоки. *Центавръ*, неудачный англійскій париходъ фрегатъ въ 540 силъ, подъ брѣйдъ-вымпеломъ англійскаго коммодора; париходъ этотъ, равно какъ и *Циклонъ*, другой

англійскій крейсеръ, въ 320 силъ, вооружены только поворотными пушками огромнаго калибра, размѣщенными на верхней палубѣ. Правда, что орудія эти, поставленныя на носу и кормѣ, по причинѣ значительной высоты станка и возможности поворачивать его на штырѣ, обстрѣливаютъ обширное пространство, но зато представляютъ всё, неразлучныя съ этимъ родомъ артиллеріи, неудобства, и именно, своею значительною тяжестью обременяютъ бакъ и ютъ, и тѣмъ вредятъ ходу судна, и даже могутъ увеличить переломъ его. Орудія эти, стоя на поворотныхъ станкахъ, по необходимости высокихъ, возвышаются и сами, что вообще затрудняетъ дѣйствіе ими. Не смотря, однакожь, на всё эти неудобства, мы должны согласиться, что большой калиберъ пушекъ, дѣйствующихъ съ оконечностей судна и на большое разстояніе, болѣе прочихъ идетъ колеснымъ пароходамъ; напротивъ того, винтовые пароходы легко можно вооружить по всему борту огромными пушками; тогда линейный парусный корабль, какъ военная плавающая машина, превратится въ пароходъ-корабль съ рядами смертоносныхъ орудій, вѣнчающихъ огнедышащій и клокочущій кратеръ, и придающихъ судну жизнь и движеніе. Мы уже близки къ этой эпохѣ.

Пароходы французскаго отряда тоже не лучше англійскихъ, а орудія ихъ еще менѣе удобны, для дѣйствія по длинѣ судна. Пароходы эти называются: *Эспадонъ*, *Ажеронъ*, и *Кайманъ*; послѣдній лучше всѣхъ.

Итакъ одни только парусные крейсера прибрежнаго африканскаго отряда представляютъ образцы для изученія; первое мѣсто между ними занимаютъ англійскіе бриги: *Фламнгъ-Фишъ* и *Бритомаръ*, весьма замѣчательные по отличному ходу; но *Дюпти-Туаръ*, нашъ бригъ-авизо, назначенный мною для гонки съ ними, напоследокъ обогналъ *Бритомара*. Впрочемъ, надо сознаться, что капитанъ Протэ достигнулъ этого преимущества не однократною перегрузкою и частымъ измѣненіемъ

дифферента, однимъ словомъ, отыскалъ лучшій ходъ своего судна. *Рюзе*, другой нашъ бригъ-авизо, построенный по новому чертежу, прибывъ поздно къ отряду, не могъ принять участія въ гонкахъ; между тѣмъ я испытывалъ его въ дѣйствиіи ретирадными и погонными орудіями, состоявшими изъ 4-хъ бомбовыхъ пушекъ 30 ф. калибра, которыя, по представленію и убѣдительному ходатайству моему введены были въ употребленіе, и составляютъ нынѣ штатное вооруженіе бриговъ-авизо. Постановка этихъ орудій весьма удобна и дѣйствовать ими можно безъ затрудненія подъ парусами, и почти по направленію кила, какъ изъ погонныхъ, такъ и ретирадныхъ портовъ. Весьма понятно, что, бросая ядра большаго калибра, можно, ни на минуту не измѣняя курса, атаковать слабѣйшее судно, бѣгущее въ недалеомъ разстояніи, или защищаться противъ преслѣдующаго непріятеля съ сильнѣйшею артиллеріей. Не въ этомъ-ли заключается рѣшеніе задачи о вооруженіи крейсеровъ-авизо? *Аргусъ* и *Ажилъ*, прибывшіе изъ Тулона уже съ заслуженною извѣстностію отличныхъ ходоковъ, были побѣждены не только *Дюпти-Туаромъ*, но и *Пенелопю*, при всѣхъ невыгодахъ гонки тяжелаго фрегата съ бригомъ-авизо, въ короткій промежутокъ времени. Правда, эти два брига, въ отношеніи числа орудій, непохожи на *Дюпти-Туаръ*, ибо, вмѣсто четырехъ 30 ф. бомбовыхъ пушекъ, они имѣютъ на палубѣ большое число орудій малаго калибра, подобно тому какъ нынѣ въ Тулонѣ вооружаютъ новые корабли.

Ходъ *Пенелопы* превосходный. Обгоняемый бригомъ *Дюпти-Туаръ* въ самый тихій вѣтръ, фрегатъ опереживалъ его, какъ только вѣтръ свѣжѣлъ до того, что нужно было крѣпить бомбрамсели. Я уже говорилъ, что *Дюпти-Туаръ* побѣдилъ лучшихъ англійскихъ ходоковъ. Какъ всѣ 46 пушечные фрегаты новѣйшаго чертежа, *Пенелопа*, дѣлавшая первую кампанію, имѣла превосходныя ватеръ-линіи прежнихъ фрегативъ знаменитаго строителя, г-на

Сане. И такъ удивительно ли услышать, что она ходитъ 10 и даже  $10\frac{1}{2}$  узловъ въ бейдевиндъ, подъ брамселями, при свѣжемъ вѣтрѣ, но безъ волненія; при попутномъ же вѣтрѣ, ходъ ея не такъ замѣчательнъ, хотя и достигаетъ  $11\frac{1}{2}$  узловъ, съ двумя рифами у марселей и фокомъ, и съ закрѣпленными крѣйселемъ и гротомъ.

Чтожь касается до американскаго отряда, то онъ, за исключеніемъ корвета *Портсмутъ*, почти весь состоитъ изъ старыхъ и мало замѣчательныхъ судовъ. Общій выводъ тотъ, что, разсматривая силы иностранныхъ военныхъ судовъ, находящихся на станціяхъ или приходящихъ къ западнымъ берегамъ Африки, я нахожу, что нашъ отрядъ вовсе не столь малозначущъ, какъ кажется. Нѣтъ сомнѣнія, что у насъ не всегда можно видѣть удачное расположеніе пушечныхъ портовъ въ отношеніи къ помѣщенію якорей и русленей; но расположеніе интрьума, крѣйтъ-и бродъ-камеръ, парусныхъ каютъ, погребовъ для провизіи, и наконецъ множество самыхъ существенныхъ усовершенствованій, введенныхъ первоначально на нашемъ флотѣ, какъ на примѣръ: наши палы у шпиля для цѣпей, наши Барботеневскіе шпиль, наши винты вмѣсто талреповъ, наши ударники и пр. дѣлаютъ честь офицерамъ-изобрѣтателямъ и офицерамъ-практикамъ, принявшимъ и одобряющимъ эти усовершенствованія. Остается желать одного, чтобы наши командиры болѣе изучали всѣ части своихъ судовъ, съ цѣлю ихъ измѣненія и усовершенствованія, будетъ-ли это покрой парусовъ, расположеніе балласта, оснастки и пр. и пр.—словомъ все, что можно измѣнять и пробовать для улучшенія, не нарушая штатныхъ положеній, и что между тѣмъ даетъ иногда драгоцѣнные выводы.

Такъ какъ мы здѣсь коснулись до вооруженія и постройки судна, то кстати указать теперь, мимоходомъ, на дурныя качества мѣдной обшивки нашихъ военныхъ судовъ, которая

чрезвычайно скоро покрывается морскою травою и даже ракушками. Напротивъ, кто изъ насъ не любовался прекрасною мѣдною обшивкою, всегда блестящею, какъ латы, на тѣхъ коммерческихъ иноземныхъ и даже французскихъ судахъ, которыя случалось встрѣчать намъ въ морѣ? Наша же обшивка имѣетъ до того дурныя свойства, что военное судно, не желая терять въ ходу, необходимо должно чистить ее и даже *скоблить*, такъ часто, что иногда опасаясь за шляпки обшивныхъ гвоздей.

Но скажутъ: мѣдь эта, прежде употребленія въ дѣло, испытывается комиссией, которая, химическимъ изслѣдованіемъ, удостоверяется, что составъ ея согласенъ съ условіями контракта заготовки: это доказываетъ только то, что химическій анализъ не удостоверяетъ вполнѣ, имѣетъ ли испытуемая мѣдь тѣ качества, которыя необходимы въ мореплаваніи; это мнѣніе подтвердилъ одинъ извѣстный корабельный инженеръ, завѣдующій работами Лоріанскаго порта. И такъ, должно прибѣгнуть къ другому средству испытанія качества мѣди, назначенной для обшивки.

Въ теченіе послѣднихъ двухъ лѣтъ, ни одно судно изъ крейсерующихъ отрядовъ у западнаго берега Африки не подверглось никакому несчастію, хотя, какъ плаваніе, такъ и якорныя стоянки производились въ весьма близкомъ разстояніи отъ берега. Вы припомните конечно, что когда-то во Франціи вошло почти въ моду восклицать о безпрестанныхъ крушеніяхъ нашего флота. Но оппозиція, для которой эти крушенія были любимою темою, не хотѣла видѣть, что происходитъ у нашего соотѣда въ отношеніи несчастій этого рода, а между тѣмъ вотъ сравнительная вѣдомость крушеній, составленная мною даже изъ показаній самихъ англійскихъ офицеровъ, средній выводъ которой оставляетъ преимущество на сторонѣ Франціи. Судите сами.

Съ 1830 погибло среднимъ числомъ: въ Англии одно судно

изъ 103, во Франціи одно изъ 111. Впрочемъ нѣтъ ничего труднѣе, какъ точное исчисленіе вѣроятности потери судовъ обоихъ флотовъ отъ непредвидѣнныхъ случаевъ; такъ, если съ 1830 по 1836, потери съ обѣихъ сторонъ были относительно почти равныя, то съ 1836 по 1840 ихъ было вдвое болѣе въ англійскомъ флотѣ; съ 1840 по 1846 отношеніе это измѣнялось; въ 1846 и 47 крушенія чаще повторялись на нашей сторонѣ; и такъ общій выводъ согласуется съ приведеннымъ выше. Но, по справедливости, заслуживаютъ ли мореплаватели того упрека публики, съ какимъ преслѣдуютъ ихъ за кораблекрушенія? И не должно ли опасаться, что этотъ упрекъ приведетъ ихъ на путь еще болѣе горестный, на путь боязливой осторожности?

Не всѣ знаютъ слѣдующее замѣчаніе Нельсона, заключающееся въ письмѣ его къ британскому адмиралтейству: «Кто боится подходить близко къ берегу, для того трудно отважное предпріятіе—особенно, на маломъ суднѣ; въ гибели судна можно утѣшиться по потеря храбраго офицера есть, по моему мнѣнію, потеря государственная, и, позвольте сказать вамъ милорды, еслибы меня порицали каждый разъ, когда я подвергалъ опасности мой корабль или эскадру, то я давно былъ-бы исключенъ изъ флота и не состоялъ бы въ палатѣ перовъ.»

Такими то внушеніями пріобрѣтаются предприимчивые офицеры и образовывается ихъ взглядъ на свою обязанность. Я же своимъ слабымъ голосомъ хочу только заглушить тѣ порицанія, которыми преслѣдуютъ офицеровъ не столько виновныхъ, сколько смѣлыхъ или несчастныхъ.

Въ самомъ дѣлѣ, кто укажетъ мнѣ на капитана, который могъ бы уничтожить вліяніе случаевъ, измѣняющихъ выводы самага вѣрнаго расчета? Что до меня касается, то я сознаюсь откровенно, что три или четыре раза былъ обязанъ, единственно только моей счастливой звѣздѣ, спасеніемъ пяти бриговъ, корветовъ или фрегатовъ, какъ паровыхъ, такъ и парус-

ныхъ, находившихся послѣдовательно подъ моею командою въ продолженіе 13 лѣтъ.

Наши сношенія съ иностранными морскими силами доставили мнѣ еще одинъ предметъ наблюденія, касающійся собственно до моряковъ. Я считаю обязанностію передать здѣсь тѣ изъ моихъ свѣдѣній, которыя наименѣе извѣстны во Франціи.

Никто изъ насъ не знаетъ точно огромнаго числа офицеровъ англійскаго флота; скажу только, что въ англійскихъ морскихъ кадрахъ находится столько генералитета, сколько у насъ штабъ-офицеровъ; столько корабельныхъ капитановъ, сколько у насъ лейтенантовъ и т. д. Чтожь касается до гражданскихъ чиновниковъ морскаго вѣдомства, стоящихъ нашему правительству весьма дорого, то въ Англіи число ихъ очень не значительно. Эти господа, пользуясь неурядицей, господствующей въ нашемъ законодательствѣ, только размножаются и поддерживаютъ тотъ духъ недовѣрія, на которомъ основаны всѣ наши морскія постановленія относительно правилъ отчетности.

Въ Англіи же всего чаще употребляютъ противоположную систему: офицеры всего морскаго вѣдомства пользуются безпредѣльнымъ довѣріемъ, подъ страхомъ строжайшаго наказанія, кто употребитъ во зло эту довѣренность. Желаете ли знать, напримѣръ, какое средство употребляется для удовлетворенія офицеровъ жалованьемъ самымъ исправнѣйшимъ образомъ и безъ всякой формальности? Не забудьте при этомъ, что множество англійскихъ офицеровъ пользуются правомъ жить, гдѣ имъ угодно, во всей Великобританіи и ея колоніяхъ. Вотъ это средство: ежегодно въ морскихъ спискахъ публикуется штатъ жалованья для каждаго чина; по этому каждый офицеръ легко можетъ разчислить сколько ему причитается содержанія, которое онъ немедленно и получаетъ, хотя бы находился въ самомъ отдаленномъ мѣстѣ внутри государства. Слѣдующая записка, за подписью офицера, засвидѣтельствованною мѣстнымъ



начальствомъ, есть единственный актъ, по которому получается жалованье: «Я нижеподписавшійся законно и чистосердечно свидѣтельствую, что имѣю право на такую то сумму жалованья, по чину такому то, и что съ такого то, по такой то день не занималъ никакой гражданской или военной должности за денежное возмездіе, и не служилъ никакому правительству, кромѣ Великобританскаго.» Вотъ, какъ мнѣ кажется, самый простѣйшій способъ дѣлопроизводства по этой части.

Коснувшись *жалованья*, привожу слѣдующую сравнительную таблицу денежнаго содержанія офицеровъ во французскомъ, англійскомъ и американскомъ флотахъ. Таблица эта (приложенная въ концѣ статьи) болѣе всякихъ фразъ говорить о недостаточномъ содержаніи офицеровъ французскаго флота, сравнительно съ морскими офицерами Англій и въ особенности Соединенныхъ-Штатовъ. Но офицеры наши никогда на это не жаловались, напротивъ, они умѣютъ съ достоинствомъ скрыть свое горе нищеты, въ нѣдрахъ многочисленнаго семейства, которымъ обременена большая часть изъ нихъ. Не мѣшало бы впрочемъ объ этомъ знать въ центрѣ Франціи, въ Парижѣ, которому чужды потребности, лишенія и образъ жизни морскаго сословія.

Обративъ вниманіе на сравнительное денежное содержаніе офицеровъ нашего флота, рассмотримъ теперь тѣ ограниченныя выгоды отъ повышенія, которыя ожидаютъ большую часть изъ нихъ. Выгоды эти будутъ еще ничтожнѣе потому, что національное собраніе, по предложенію людей совершенно незнакомыхъ съ трудной и опасной обязанностію моряка, приступило къ рѣшенію вопроса объ уменьшеніи морскихъ кадръ. Напомнимъ при этомъ, что увольненіе въ отставку изъ флота, точно также какъ и въ арміи, допускается только тогда, когда офицеръ достигнетъ опредѣленнаго законами числа лѣтъ; слѣдовательно возрастъ каждаго офицера будетъ извѣстенъ, и потому легко опредѣлить среднее число ваканцій, ежегодно откры-

вающихся на каждый чинъ. Сдѣлавъ разчисленіе, оказывается, что съ 1850 по 1860, среднимъ числомъ, откроется  $21\frac{1}{2}$  ваканція на каждый чинъ ежегодно; почти столько же приходилось и въ предшествовавшіе годы, ибо подобное же разчисленіе удостовѣряетъ насъ, что съ 1845 по 1849 производилось среднимъ числомъ по 20 человѣкъ ежегодно.

Принявъ это въ расчетъ, увидимъ, что, напр: съ 15 апрѣля 1845 послѣдній лейтенантъ, въ теченіе четырехъ лѣтъ, т. е. до 15 апрѣля 1849 года, повысился на 224 человѣка, ибо въ теченіе сего времени 79 чел. произведены въ слѣдующій чинъ по очереди, а 40 по причинѣ увеличенія кадровъ; остальные 105 умерли или вышли въ отставку, что раздѣливъ на четыре получимъ 26 ваканцій на каждый изъ годовъ. Но мы уже видѣли, что ежегодно въ слѣдствіе очереднаго производства, открывается  $21\frac{1}{2}$  ваканція на чинъ; слѣдовательно, чтобы видѣть на сколько человѣкъ повысился такой то лейтенантъ *безъ увеличенія кадры*, умножимъ на 10 лѣтъ  $21\frac{1}{2}$  очередную ваканцію и 26 ваканцій, произшедшихъ отъ смертности и отставки, получимъ  $215\frac{1}{2}$ —260 т. е. 475 ваканцій; но этого мало, чтобы стать первымъ въ спискѣ, должно прослужить еще 5 лѣтъ лейтенантомъ; и такимъ образомъ черезъ 15 лѣтъ, онъ пройдетъ 712 ваканцій. А такъ какъ всѣхъ лейтенантовъ 650, то онъ будетъ произведенъ въ капитаны фрегата со старшинствомъ, если только младшіе его офицеры будутъ произведены за отличіе не болѣе, какъ въ числѣ 60 человѣкъ.

Но скажутъ: увѣренность быть штабъ-офицеромъ черезъ 15 лѣтъ лейтенантства можетъ успокоить честолюбіе, потому что въ отдѣльныхъ корпусахъ, напр: въ корпусѣ инженеровъ, почти столько же лѣтъ служатъ въ чинѣ капитана. Но вы забыли, что инженерный капитанъ почти въ началѣ своей службы получаетъ этотъ чинъ, тогда какъ морской офицеръ служитъ мичманомъ около десятка лѣтъ.

Итакъ, изъ этого видно, что большая часть морскихъ офицеровъ можетъ надѣяться достигнуть, по линіи, штабъ-офицерскаго чина не ранѣе, какъ прослуживъ 15 лѣтъ лейтенантомъ и 10 мичманомъ; прибавивъ къ этому, по крайней мѣрѣ, 5 лѣтъ кадетства или гардемаринства, получимъ 30 лѣтъ *дѣйствительной службы* т. е. болѣе числа лѣтъ, назначенныхъ закономъ. Вотъ, блистательная награда за самую тяжелую службу, какая только есть въ отечествѣ! И, странное дѣло—морскіе офицеры обижены не только въ сравненіи съ другими отдѣльными корпусами, но даже и противъ остальныхъ второстепенныхъ чиновъ морскаго вѣдомства! Выходитъ, что спутники планетъ имѣютъ большее значеніе, чѣмъ самыя планеты.

И если теперь подобная перспектива будущности не привлекательна, то что будетъ тогда, когда уменьшать кадры? Можно предсказать впередъ, что подобное уменьшеніе повергнетъ большую часть молодыхъ офицеровъ, будущую опору флота, въ сильное уныніе.

Въ заключеніе этой главы сообщу нѣсколько собранных мною свѣдѣній о морскомъ англійскомъ училищѣ. Свѣдѣнія эти мнѣ кажутся, весьма современны и полезны по возникшему у насъ вопросу о преобразованіи морскаго училища на кораблѣ *Борда* (Borda).

Англійское морское училище помѣщается въ Гринвичѣ; въ него поступаютъ кандидаты двухъ родовъ.

1) Сто кандидатовъ изъ дѣтей линейныхъ флотскихъ офицеровъ и офицеровъ морскихъ полковъ (*troupes de la marine*).

2) Триста кандидатовъ изъ дѣтей морскихъ офицеровъ всѣхъ ранговъ, матросовъ и морскихъ солдатъ, а равно изъ дѣтей чиновниковъ и матросовъ коммерческаго флота.

Эти 400 воспитанниковъ или кадетъ содержатся безъ всякаго различія въ пищѣ, одеждѣ, образованіи, дисциплинѣ и будущемъ назначеніи. Кандидатъ долженъ имѣть, при вступленіи

въ училище, отъ 10 до 11 лѣтъ, и не имѣть никакихъ физическихъ или умственныхъ недостатковъ.

Вступая въ училище, онъ долженъ умѣть правильно читать, хорошо писать и знать первыя три правила ариметики.

Предметы образованія въ училищѣ состоятъ изъ математики, навигаціи, съ необходимымъ познаніемъ закона Божія. Кромѣ того, воспитанниковъ обучаютъ черченію плановъ и картъ по правиламъ геометріи. При вступленіи воспитанника, должно быть внесено 312 р. 50 к. сер., родителями его, или двумя извѣстными гражданами, въ знакъ ручательства, что воспитанникъ не оставитъ училища, и также въ уплату за испорченныя и потерянные книги, вещи и платье.

Итакъ вы видите, что въ Англіи морское образованіе воспитанниковъ начинается съ дѣтскаго возраста, именно съ 10 или 11 лѣтъ. На 13 или 14 году воспитанники начинаютъ ходить въ кампанію, и такимъ образомъ съизмала привыкаютъ смотрѣть на корабль, какъ на обыкновенное свое жилище. Всѣ корабли и фрегаты британскаго флота составляютъ школу для кадетъ, ибо ихъ тамъ обучаютъ и упражняютъ въ практическихъ занятіяхъ въ теченіе похода, и потомъ лучшихъ производятъ въ мичмана. Впрочемъ, нѣтъ никакого сравненія между программю наукъ этого училища и нашей школы на кораблѣ *Борда*. Наши воспитанники гораздо ученѣе, или должны быть ученѣе.

Въ Гринвичѣ есть еще второкласное морское училище, назначенное преимущественно для воспитанія дѣтей унтеръ-офицеровъ и матросовъ. Оно имѣетъ нѣкоторыя сходство съ нашею школою юнговъ.

---

## СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

денежнаго содержанія офицеровъ Англійскаго, Американскаго и Французскаго флотовъ.

(къ стр. 323, V тома, М. Сб.)

ЧИНЫ.	Жалованье въ морѣ со включеніемъ столовыхъ.			Жалованье на берегу и на службѣ въ портахъ.			Пансіонъ.		
	Англ.	Амер.	Франц.	Англ.	Амер.	Франц.	Англ.	Амер.	Франц.
Генералъ-Адмиралъ . . . . .	руб. с. 20,250	»	руб. с. 13,000	руб. с. »	»	руб. с. 7,500	руб. с. 4,800	»	руб. с. »
Адмиралъ . . . . .	18,250	»	9,000	»	»	7,200	»	»	»
Вице-Адмиралъ . . . . .	16,000	»	8,000	»	»	4,125	3,700	»	2,000
Контръ-Адмиралъ . . . . .	13,750	»	7,000	»	»	2,800	2,875	»	1,500
Коммодоръ 1 го класса . . . . .	13,750	»	6,250	»	»	»	»	»	»
Коммодоръ 2 класса . . . . .	6,500	5,000	4,250	»	»	»	»	»	»
Капитанъ корабля, командующій кораблемъ . . . . .	5,800	»	»	»	»	»	»	»	»
Капитанъ корабля, командующій кораблемъ при портахъ ( <i>Vaisseau garde-côte</i> ) . . . . .	4,375	»	3,500	»	»	1,490	1,650	»	990
Капитанъ корабля, командующій адмиральскимъ кораблемъ . . . . .	3,750	»	3,350	»	»	1,365	»	»	»
Капитанъ корабля, командующій какимъ либо другимъ судномъ . . . . .	3,125	4,375	2,000	4,375	»	»	1,425	3,125	925
Капитанъ фрегата, командиръ . . . . .	3,125	»	1,800	»	»	»	1,200	»	»
Капитанъ фрегата, не командиръ . . . . .	2,500	»	»	»	»	»	»	»	»
Лейтенантъ корабля, командиръ . . . . .	1,937 $\frac{1}{2}$	3,125	2,400	»	»	»	1,142 $\frac{1}{2}$	»	»
Лейтенантъ корабля, не командиръ . . . . .	1,250	»	1,050	»	2,625	1,050	950	2,250	617 $\frac{1}{2}$
Старшій лейтенантъ военнаго судна . . . . .	1,250	2,250	1,650	»	»	»	817 $\frac{1}{2}$	»	»
Лейтенантъ корабля . . . . .	1,125	1,875 $\frac{1}{2}$	750*	»	»	715	682 $\frac{1}{2}$	»	500
Мичманъ . . . . .	1,125	1,875 $\frac{1}{2}$	600*	»	1,875	590	570	1,300	425
Старшій гардемаринъ . . . . .	375	937 $\frac{1}{2}$	450*	»	»	435	»	»	310
Младшій гардемаринъ . . . . .	187 $\frac{1}{2}$	500	250**	»	937 $\frac{1}{2}$	»	»	750	»
		»	150**	»	437 $\frac{1}{2}$	»	»	375	»

\* Сюда должно прибавить столовыхъ отъ 200 до 300 р. с. } смотря по мѣсту, гдѣ  
 \*\* ————— 90 до 135 р. с. } находится судно.

## ГЛАВА IV.

*Возращеніе во Францію.—Изслѣдованіе относительно провизіи, одежды и раздѣленія вольныхъ матросовъ на округи.—Допросъ 220 человекъ одъ этомъ предметѣ.—Ихъ отвѣты.—Инспекторскій смотръ въ Лоріанѣ.—Доказательство превосходнаго здоровья экипажа.—Незначительность потери въ людяхъ во время кампаніи.—Разруженіе.—Будущая ревизія постановленій объ отчетности, обнаруженныхъ 1846.—Окончательныя размышленія.*

19 мая 1850, сообщивъ моему преемнику самыя подробныя свѣдѣнія о судахъ, поступившихъ подъ его начальство, я, на фрегатѣ *Пенелопы*, направилъ путь къ берегамъ Франціи, и черезъ 21 день бросилъ якорь на Лоріанскомъ рейдѣ; со времени выхода изъ этого порта, фрегатъ, въ 20 мѣсячную кампанію, сдѣлалъ 6,790 морс. миль, я между тѣмъ возвратился въ весьма добромъ состояніи.

Несмотря на столь быстрый переходъ, я успѣлъ во время его, окончить весьма важное изслѣдованіе, начатое мною въ кампаніи, и имѣвшее цѣлю сдѣлать самихъ матросовъ участниками въ рѣшеніи вопросовъ, касающихся до ихъ пищи, обмундировки, и до тѣхъ постановленій, по которымъ производится внесеніе въ списокъ (*inscription*), и раздѣленіе этихъ записныхъ или вольныхъ матросовъ на морскіе кварталы (*quartiers maritimes*).<sup>\*</sup> — Учрежденная мною на сей предметъ

---

<sup>\*</sup> Со временъ царствованія Людовика XIV, Морская Франція раздѣляется на округи и подъ-округи (*arrondissements et Sous-arrondissements*). Каждый округъ и подъ-округъ подраздѣляется на

комиссія, находилась подъ моимъ личнымъ предсѣдательствомъ и состояла изъ фрегатскихъ офицеровъ; а экипажъ былъ приглашенъ отвѣчать, безъ малѣйшей боязни и откровенно, на вопросы, предложенные мною въ слѣдующемъ порядкѣ.

1) Довольны ли вы морскою порціей?

2) Довольны ли вы нынѣшнею обмундировкой?

3) Принадлежите ли вы къ вольнымъ матросамъ или конскриптованнымъ? Этотъ и всѣ послѣдующіе вопросы до 9-го, касаются только до вольныхъ матросовъ.

квартилы (quartiers) и подквартилы (Sous-quartiers), которые въ свою очередь также раздробляются на Синдикаты. Каждый округъ состоитъ подъ начальствомъ морскаго префекта; каждый под-округъ управляется старшимъ офицеромъ, подъ начальствомъ префекта, а кварталы и Синдикаты—управляются комиссарами и Синдиками. Морскихъ округовъ, въ настоящее время пять, под-округовъ восемь; а кварталовъ 53.

Всѣ моряки; по достиженіи 18-ти лѣтняго возраста, обязаны записываться въ управленіи (bureau des classes) своего квартала, и послѣ того они подлежатъ набору до 50-ти лѣтняго возраста. Въ этомъ званіи они пользуются особенными правами и выгодами. Моряки, записавшіеся въ кварталы, подраздѣляются на четыре *класса*: 1) холостыхъ, 2) бездѣтныхъ вдовцевъ, 3) женатыхъ, не имѣющихъ дѣтей, и 4) женатыхъ, имѣющихъ дѣтей. Второй *классъ* призывается на службу по очередному списку тогда, когда уже не остается на лицо ни одного матроза изъ перваго класса; то же правило соблюдается относительно 3-го и 4-го классовъ. Эти классификованные или записные моряки (marins classés ou inscrits), составляющіе такъ сказать вольныхъ матросовъ называются *моряками морской записи* (marins de l'inscription maritime).

Недостатокъ записныхъ моряковъ для военнаго флота побудилъ правительство, во времена бывшей Имперіи, прибѣгнуть къ конскрипціи. Конскриптованные матросы составили линейные экипажи существующіе и до нынѣ. Конскрипція доставляетъ въ на-

4) Не предпочитаете-ли вы службу на коммерческих или рыболовных судах, службѣ на военномъ флотѣ?

5) Почему?

6) Не имѣете ли вы, или не имѣль-ли кто либо причины жаловаться на комиссаровъ или синдиковъ квартала, къ которому вы принадлежите, относительно порядка рекрутскаго набора, денежныхъ выдачъ семействамъ, или относительно управленія рыбными промыслами въ опредѣленной для васъ мѣстности?

7) Не находите ли вы управленія кварталами слишкомъ строгимъ?

8) Довольны-ли вы тою пенсією, которую въ послѣдствіи получите, и тѣмъ пособіемъ, которое назначено вашимъ семействомъ послѣ васъ?

9) (Относится до конскриптованныхъ, какъ и 10). Какого рода изберете вы занятіе, когда выслужите законное число лѣтъ? Поступите ли снова на военные суда или на коммерческія?

10) По истеченіи вашей службы, не будете ли вы сожалѣть, что служили матросами, а не солдатами, и на военныхъ судахъ, а не въ полку?

Протоколъ, въ который внесены показанія каждаго матроса состоитъ, по крайней-мѣрѣ изъ 90 страницъ, и, слѣдовательно, не можетъ войти въ этотъ краткій отчетъ. Но я постараюсь, въ самомъ сжатомъ очеркѣ, передать эти отвѣты, отобранные отъ 220 человекъ унтеръ-офицеровъ и матросовъ, допрошенныхъ въ

стоящее время на военный флотъ четвертую часть всѣхъ матросовъ.

Срокъ службы конскриптованнымъ и записнымъ матросамъ полагается въ линейныхъ экипажахъ семи-лѣтній. Моряки этого рода называются *вербованными* или *конскриптованными* (*marins de recrutement*). (Code maritime, par A. Beaussant, 1840).

Прим. ред.



залѣ комиссіи, въ продолженіе десяти засѣданій ея. Для объясненія наличности 220 человекъ, я долженъ сказать, что офицеры, гардемарины, деньщики, нестроевые и юнги не входили въ число допрашиваемыхъ.

*1-й Вопросъ. Довольны-ли вы морскою порціей?*

Коммиссаріатъ морскаго министерства, я думаю, будетъ очень доволенъ отвѣтомъ на этотъ вопросъ; особенно потому, что этотъ единодушный и положительный отвѣтъ передаетъ ему тотъ отрядный командиръ, который часто былъ весьма взыскателенъ, въ своихъ требованіяхъ, по предмету снабженія эскадры его провизіей. Изъ 220 человекъ унт. оф. и матросовъ, ни одинъ не подалъ голоса противъ доброты морской провизіи. Впрочемъ, корабельные содержатели почитали при семъ случаѣ обязанностію замѣтить, что 20 фр. (5 р. с.) порціонныхъ (*Supplement mensuel*), получаемыхъ въ мѣсяцъ, недостаточны для покрытія издержекъ на столъ; и если суммы этой довольно въ Европѣ, то недостаточно въ отдаленныхъ странахъ, такъ что они вынуждены прибавлять еще 10 фр. (2 р. 50 к. с.) изъ ежемѣсячнаго жалованья и безъ того уже незначительнаго, послѣ удѣленія нѣкоторой части его для содержанія своихъ семействъ.

*2-й Вопросъ. Довольны-ли вы нынѣшнюю обмундировкой?*

192 унтеръ офицера и матроса отвѣчали утвердительно; 28 другихъ присовокупили, что, находя нынѣшнюю обмундировку вполнѣ хорошею и дешевою, позволяютъ себѣ сдѣлать нѣкоторыя замѣчанія (которыя я и привожу здѣсь), а именно: 6 человекъ не были довольны башмаками, которыя они называли «*кожаными губками*;» 5 другихъ находили, что шерстяныя рубахи очень рѣдки (неплотны); трое говорили, что эти же самыя рубахи весьма коротки; наконецъ, 14 остальныхъ жаловались, что платье ихъ худо сшито и худо прѣтнано, и сожалѣли объ уничтоженіи заднихъ швовъ на рукавахъ; ибо

нынѣшній ихъ фасонъ стѣсняетъ свободу рукъ и движенія вообще. Я нахожу эти замѣчанія весьма основательными, за исключеніемъ мнѣнія о короткости шерстяныхъ рубахъ.

*3-й Вопросъ. Принадлежите ли вы къ вольнымъ матросамъ или къ конскриптованнымъ?*

Изъ полученныхъ мною отвѣтовъ оказалось, что изъ 220 человѣкъ вопрошаемыхъ, 166 принадлежали къ различнымъ кварталамъ нашей морской записи, и, слѣдовательно къ такъ-называемымъ «*матросамъ по рожденію и по ремеслу*»; 54 конскриптованныхъ, т. е. поступившихъ въ службу по жребію, чему подвергаются всѣ Французы безъ изъятія. Въ этомъ числѣ 16 матросовъ, которые, выслуживъ положенные 7 лѣтъ, поступили на вторую службу.

Дѣлая это перечисленіе, я съ удовольствіемъ замѣтилъ, что вопросы мои будутъ относиться къ матросамъ, родившимся въ различныхъ мѣстахъ Франціи, хотя большая часть экипажа состояла изъ Бретонцевъ; а именно изъ 220 человѣкъ вопрошаемыхъ, 152 объявили себя урожденцами Бретани, 32—Нормандіи, 23 внутреннихъ провинцій и 13 южныхъ береговъ Франціи.

*4-й Вопросъ. Не предпочитаете-ли вы службу на коммерческихъ и рыболовныхъ судахъ, службъ въ военномъ флотѣ и 5-й Вопросъ. Почему?*

Эти вопросы разумѣется касались только 166 человѣкъ, матросовъ по рожденію и по ремеслу. Изъ нихъ 84 записались на службу въ военныхъ портахъ, и 71 человѣкъ объявили, что желаютъ служить на военныхъ судахъ всю свою жизнь; остальные 10 отвѣчали, что, получивъ отставку, они желали бы плавать на коммерческихъ или рыбопромышленныхъ судахъ. Другіе 85 человѣкъ причислялись къ кварталамъ коммерческихъ портовъ; изъ нихъ 72 объявили желаніе возвратиться на коммерческія суда послѣ отставки, а 13 служить въ военномъ фло-

тѣ. Тѣ, которые предпочитали коммерческія суда, въ оправданіе свое приводили, что служба у купцовъ свободнѣе и прибыльнѣе, и что при этомъ еще они могутъ чаще бывать на родинѣ и видѣться съ родными. Тѣ же, которые предпочитали званіе военнаго матроса, причиной тому приводили также родственныя связи, ибо большая часть изъ нихъ родились въ военныхъ портахъ, а что еще болѣе удерживаетъ ихъ въ государственной службѣ—это привычка къ военному образу жизни, которую они ведутъ съ-измала, удобства которыми они пользуются на судахъ и надежда на значительный пансіонъ, обеспечивающій ихъ преклонные годы, если прослужатъ государству 25 лѣтъ сряду.

Я сказалъ, что изъ 85 матросовъ, записанныхъ въ коммерческіе порты, 43 объявили желаніе продолжать службу на военныхъ судахъ и не возвращаться на купеческія. На изъявленное мною по сему случаю удивленіе, они отвѣчали, что надежда на сказанный пансіонъ и удобства жизни на военныхъ корабляхъ, для нихъ важнѣе той свободы, которою они могутъ пользоваться на купеческихъ судахъ.

*6-й Вопросъ. Не имѣете-ли вы, или не имѣетъ-ли кто-либо причины жаловаться на комиссаровъ или синдиковъ квартала, къ которому вы принадлежите, относительно порядка рекрутскаго набора, денежныхъ выдачъ семействамъ, или относительно управленія рыбными промыслами въ определенной для васъ мѣстности?*

За исключеніемъ шести унтеръ-офицеровъ и матросовъ, всѣ прочіе вольные матросы отвѣчали, что они не имѣютъ никакой претензіи подобнаго рода. Показаніе ихъ выражено слѣдующими словами: «Достигнувъ 20 лѣтняго возраста, мы были записаны въ военные матросы въ первый разъ; впрочемъ, многіе изъ насъ сами предупредили этотъ наборъ и поступили на службу едва достигнувъ означенныхъ лѣтъ, побуждаясь къ тому роди-

телями, которые смотрѣли на дисциплину военного судна, какъ на лучшее средство сдѣлать изъ насъ *людей* проворныхъ и порядочныхъ. Послѣ двухъ или трехъ лѣтней службы, мы были уволены, и плавали на судахъ по нашему произволу, года три или четыре; потомъ насъ вторично потребовали на военныя суда, гдѣ, прослуживъ сряду отъ 4 до 5 лѣтъ, мы могли снова наниматься на купеческія или рыбопромышленныя суда и уже на всю остальную жизнь свободны отъ службы. *Старики*, провожая насъ на службу, говорили о ней много худаго, чего намъ не привелось видѣть; но и то—сказать: тогда было время, а теперь другое!»

Что касается до показаній шести человѣкъ, обнаружившихъ нѣкоторыя злоупотребленія, то я привожу ихъ единственно только для полноты собранныхъ мною свѣденій.

Одинъ урядникъ объявилъ, что знаетъ трехъ человѣкъ изъ своего квартала, которые не были, подобно другимъ, записаны въ военные матросы, а по какой причинѣ—неизвѣстно.

Одинъ квартирмейстеръ и одинъ матросъ показали то же; матросъ объявилъ, что кромѣ того, подобный же случай былъ и въ его кварталѣ, но что съ назначеніемъ новаго синдика (старшины) такіе пропуски прекратились.

Еще урядникъ объявилъ, что въ его кварталѣ люди отпускались въ поденщики на рыболовныя суда, и эти поденщики, даже послѣ трехъ и четырехъ лововъ, не были внесены въ списокъ и потому не сданы въ военные матросы.

Наконецъ, еще урядникъ объявилъ, что знаетъ нѣкоторыхъ рыбопромышленниковъ, которые *никогда* не были набираемы въ военную службу.

Я только передаю показанія въ томъ видѣ, въ какомъ онѣ были отобраны, нисколько не ручаясь за ихъ достовѣрность. Однакожъ не худо бы было сообщить кварталамъ, что даже на судахъ извѣстно кое—что изъ происходящаго тамъ, хотя показанія прочихъ 160 человѣкъ и доказываютъ, недовѣрчивымъ, совершенно правильный ходъ тамошняго дѣлопроизводства.

*7-й Вопросъ. Не находите-ли вы управленія кварталами слишкомъ строгимъ?*

*8 Вопросъ. Довольны-ли вы тѣмъ пансіономъ, который въ послѣдствіи получите, и тѣмъ пособіемъ, которое назначено вашимъ семействамъ послѣ васъ?*

Пять матросовъ жаловались на строгость закона о разрядахъ; четыре отвѣчали, что претензіи ихъ были удовлетворены нѣкоторыми выгодами; всѣ прочіе 157 унт. оф. и матросовъ отвѣчали, что не только не находятъ закона этого строгимъ, но что увѣренность въ кускъ хлѣба подѣ старость, избавляющемъ отъ необходимости просить подаенія, вознаграждаетъ ихъ за всѣ лишенія, и заставляетъ предпочитать настоящій законъ всѣмъ прочимъ; что постановленіе о разрядахъ и большой пансіонъ (*la grande tontine*), служащій ему основаціемъ, предупреждаетъ врожденную въ матросѣ безпечность, по которой онъ не можетъ знать навѣрное соберетъ ли что-либо для будущаго, если бы правительство не взяло эту заботу на себя. Короче, отмѣненіе закона объ инвалидныхъ кассахъ въ высшей степени не понравилось-бы морскому сословию. Замѣьте это, господа преобразователи, налагающіе руку на великое зданіе Кольберта!

Квартирмейстеры жаловались на ту печальную участь, которая ожидаетъ ихъ послѣ разруженія военныхъ судовъ, когда они еще не выслужили пансіона при отставкѣ, но слишкомъ стары и утомлены для того, чтобы идти на купеческія суда, а тѣмъ болѣе приниматься за соху. Справедливость подобной жалобы признаетъ каждый морской офицеръ, и нѣтъ сомнѣнія, что ревизіонная комиссія разсмотритъ ее внимательно.

*9-й Вопросъ. Какого рода изберете вы занятіе, когда выслужите законное число лѣтъ: поступите ли снова на военныя суда, или на купеческія?*

*10-й Вопросъ. По истеченіи срока вашей службы,*

*не будете-ли вы сожалѣть что служили, матросами, а не солдатами, и на военныхъ судахъ, а не въ полку?*

Эти два вопроса относятся до конскриптованныхъ матросовъ. Ихъ было, какъ я сказалъ уже, 54 человекъ; изъ нихъ 8 объявили, что они, по выслугѣ лѣтъ, оставить морскую службу, а 19 отвѣчали, что еще не сдѣлали выбора, хотя и чувствуютъ большую склонность къ продолженію морской жизни; остальные 27 желали на всегда остаться въ военномъ флотѣ, исключая одного, который объявилъ желаніе сдѣлаться рыболовомъ послѣ отставки.

На десятый же вопросъ, предложенный наудачу нѣкоторымъ матросамъ, во время самыхъ трудныхъ работъ, посреди лишений и опасности, — всѣ въ одинъ голосъ, и даже съ одушевленіемъ, отвѣчали, что не только не имѣютъ причинъ завидовать солдатамъ, но что, напротивъ, они считаютъ за счастье это назначеніе; такъ отозвались даже и тѣ 8 человекъ, которые имѣли намѣреніе, по выходѣ въ отставку, заняться хлѣбопашествомъ. Этотъ единодушный отзывъ, лучше всего доказываетъ склонность нашихъ рекрутъ, изъ внутреннихъ провинцій, если не къ замысловатымъ работамъ оснастки, то, по крайней мѣрѣ, къ корабельной жизни, въ томъ видѣ, какъ ее допускаютъ военно-морскія постановленія и обычаи. Можетъ быть придетъ время, когда Франція прибѣгнетъ къ этимъ людямъ для укомплектованія своего флота, и тогда пріятно будетъ убѣдиться въ ихъ готовности явиться на призывъ отечества, не только по необходимости, но даже съ нѣкоторымъ пристрастіемъ къ морской службѣ.

Въ такихъ-то занятіяхъ прошла большая часть времени при обратномъ переходѣ, и я думаю, что время это употреблено было наилучшимъ образомъ.

Спустя нѣсколько дней по прибытіи *Пенелопы* на Лоріанскій рейдъ, главный командиръ, въ сопровожденіи частныхъ портовыхъ начальниковъ, посѣтилъ фрегатъ и произвелъ ин-

спекторскій смотръ, какъ людямъ, такъ и всѣмъ фрегатскимъ принадлежностямъ.

Я съ своей стороны былъ очень радъ этому смотру, потому болѣе, что при этомъ обнаружилось прекрасное физическое состояніе экипажа, на зло тѣмъ слухамъ, которые распространялись во время нашего отсутствія и возмущали спокойствіе нашихъ семействъ. Морское и медицинское начальство порта вполне удостовѣрилось въ несправедливости этихъ слуховъ, при видѣ такихъ здоровыхъ, хотя и загорѣлыхъ подъ солнцемъ Африки, молодцовъ матросовъ, какъ-будто бы они сей часъ только пришли изъ Средиземнаго моря, гдѣ плаваніе бываетъ непродолжительно, а якорная стоянка сущее раздолье. Впрочемъ, не одна *Пенелоп* можетъ гордиться здоровьемъ своего экипажа; тоже можно видѣть на судахъ: *Дюпти-Туаръ*, *Прюдантъ*, и *Решершъ*, возвратившихся на Брестскій рейдъ. Короче сказать, независимо отъ этого очевиднаго свидѣтельства, медицинскому начальству были представлены оффиціальныя документы, доказывающіе, что ужасное крейсерство у береговъ Африки, такъ пугающее наши семейства, вовсе не ужасно, ибо между всѣми экипажами отряда, смертность составляла среднимъ числомъ только  $\frac{6}{10}$  процента.

Прибавлю къ этому, что различныя экзерциціи, которыми занималась команда *Пенелопы*, въ теченіе 6-ти часовъ, въ присутствіи главнаго командира, заслужили въ такой степени его одобреніе, что онъ исходатайствовалъ у министра новыя награды раненымъ. Я упоминаю объ этомъ только для доказательства, что крейсерство на отдаленныхъ станціяхъ, есть лучшая школа для обученія экипажей морскому дѣлу и сраженію—двойной главнѣйшей цѣли военнаго флота. Впрочемъ, достойный товарищъ мой, капитанъ корабля г. Шарль Пено (*Charles Renaud*) достаточно доказалъ это, обучивъ блестящимъ образомъ экипажъ фрегата *Шартъ* во время плаванія въ южныхъ моряхъ.

Дойдя до ввода фрегата въ гавань, разруженія и сдачи его, на основаніи правилъ отчетности, установленныхъ циркуляромъ 15 генваря 1846, мнѣ остается только откровенно выразить свое мнѣніе объ этихъ правилахъ. Конечно, мнѣніе мое не принесетъ уже никакой пользы, ибо я увѣренъ, что въ скоромъ времени сказанныя правила будутъ пересмотрѣны съ цѣлю *упростить* формы отчетности, сколько возможно, и сдѣлать ихъ общими для всѣхъ портовъ. Подобный трудъ не легокъ, и если онъ принесетъ честь тому, кто его исполнитъ, то и мнѣ дастъ новый случай повторить сказанное мною выше, а именно: чрезмѣрная сложность отчетности нашего флота есть слѣдствіе обязанностей, придуманныхъ самими же представителями Палатами и возложенныхъ ими на морское вѣдомство.

Здѣсь кончается мой отчетъ, безъ сомнѣнія весьма длинный, несмотря на стараніе соединить сколько можно тѣснѣе дѣла и событія относящіяся къ лицамъ, нашъ флотъ составляющимъ и къ его матеріальному устройству. Уже двадцать пять лѣтъ хожу я по морямъ всего свѣта, и какихъ успѣховъ, какого усовершенствованія, не былъ я свидѣтелемъ, въ этотъ промежутокъ времени! Говорять, что геній французскаго народа враждебенъ мореплаванію, потому что, изволите видѣть, въ насъ нѣтъ соображенія и предусмотрительности—двухъ качествъ, необходимыхъ для моряка. Но на это можно отвѣчать, что флотъ нашъ, подобно древнему философу, передъ которымъ утверждали, что нѣтъ движенія—всталъ и пошолъ!

Считаю еще обязанностію сообщить всѣмъ, кого интересуется нашъ флотъ, что отечество можетъ удостоить своихъ отдаленныхъ крейсеровъ, такую-же довѣренностію, какою пользуется превосходная во всѣхъ отношеніяхъ эскадра Средиземнаго моря; въ наше время всѣ военныя суда наши, близко-ли они или далеко, должны быть видимы насквозь, какъ домъ мудреца; это лучшее средство дать о нихъ вѣрное понятіе правительству



и націи. Надѣюсь, что я могу причислить себя къ тѣмъ, которые менѣе всѣхъ способствуютъ къ исполненію мысли о совершенномъ измѣненіи нашихъ морскихъ постановленій. Здѣсь, да позволено будетъ мнѣ одно замѣчаніе: морской бюджетъ не долженъ быть мячикомъ періодическихъ революцій Франціи. При возстановленіи прочнаго правительства, легко поймутъ, что флотъ есть необходимое орудіе политики, коммерціи и военной обороны государства. Но правительство потрясается революціей и бѣдный морской бюджетъ обрѣзываютъ до-нельзя со всѣхъ концовъ, какъ будто-бы онъ виновникъ всѣхъ смуть! Такъ было послѣ 1815, послѣ 1830 и, наконецъ, послѣ революціи 1848 года. Пусть же ревизіонная комиссія устроитъ этотъ бюджетъ такимъ образомъ, чтобы онъ не измѣнялся при каждомъ политическомъ потрясеніи.

*Перевелъ В. Мельницкій.*

## Нѣсколько словъ о турецкомъ флотѣ.

*(Изъ письма морскаго офицера).*

Извѣстно, что всѣ морскія силы Турціи сосредоточены въ Константинополѣ. Въ этомъ же портѣ и близъ его, на берегахъ Мраморнаго моря, производится главное кораблестроеніе.

Прекрасная гавань Царьградская образуется вершиною глубоко-вдавашагося залива *Золотоу Рогоу*, отдѣляющаго высокіе берега Галаты и Перы отъ Стамбула. Оттоманскій флотъ, возвратившійся изъ двухъ-мѣсячнаго крейсерства въ Архипелагъ, стоялъ въ этой гавани, въ октябрѣ 1850 года, въ полномъ еще вооруженіи, въ линіи параллельной берегу, на которомъ располо-

жено адмиралтейство. Большое разстояніе между первыми двумя кораблями отъ входа, указывало еще на мѣсто, на которомъ стоялъ взлетѣвшій на воздухъ несчастный *Неври-Шефхетъ*. Флотъ этотъ составляли слѣдующія суда: 110 - ти пуш. корабль одинъ, 84-хъ пушечныхъ три (эти двухдечные корабли имѣють, каждый, до 100 орудій), 74-хъ пуш. фрегатъ одинъ, 56-ти пуш. фрегатовъ 5, 21 пуш. паровой фрегатъ съ винтомъ одинъ; 12-ти пуш. бриговъ 3, тендеровъ 2; пароходъ фрегатъ въ 400 силъ одинъ, среднихъ пароходовъ 3 и малыхъ также 3.

Кромѣ этихъ судовъ, вооружались и отдѣльвались: 120-ти пуш. корабль, 74-хъ пуш. корабль, бригъ, шкуна, 400-сильный парох.-фрег. и малый пароходъ. Тимберовались: 84 хъ пуш. корабль и фрегатъ. Находились въ откомандировкахъ: два фрегата, бригъ, и два большіе парохода. Изъ фрегатовъ одинъ былъ посланъ въ Америку, другой въ Англію.

Поэтому *весь турецкій военный флотъ*, состоитъ изъ слѣдующаго числа судовъ:

120-ти пуш. кор.	— — 1.	21-пуш. паров. фрег.	1.
110-ти — — —	— — — 1.	Бриговъ — — —	5.
84-хъ — — —	— — — 4.	Шкуна. — — —	1.
74-хъ — — —	— — — 1.	Тендеровъ — — —	2.
74-хъ — фрег.	— — 1.	Больш. пароходовъ,	4. )
56-ти — — —	— — — 5.	Среднихъ — — —	3. } (?)
44-хъ — — —	— — — 3.	Малыхъ — — —	4. )

О числѣ и величинѣ пароходовъ трудно было узнать что-либо положительное, потому что часть ихъ была въ откомандировкахъ. Но вообще паровой турецкій флотъ быстро увеличивается и въ настоящее время въ Англіи заказано нѣсколько большихъ машинъ.

Десять старыхъ кораблей, стоящихъ вдоль берега, безъ

мачтъ, столь по видимому ветхи, что ни на плавучія батареи, ни на блокшпфы, употреблены быть не могутъ.

*Наружный видъ* турецкихъ судовъ, можно сказать, столь же исправенъ, какъ и судовъ всякаго другаго военнаго флота: рангоутъ выправленъ, такелажъ обтянутъ, и корпуса чисто выкрашены. По вооруженію можно замѣтить слѣдующее: ватеръ-вуленги на всѣхъ судахъ цѣпные, какъ на американскомъ флотѣ; фока-штаги проведены весьма странно: не имѣя на бушпритѣ краговъ, штаги продѣты по сторонамъ его въ особые бисы, подобные бисамъ форъ-стенгъ-штаговъ; послѣ чего, взятые подъ бушпритомъ накрестъ, идутъ къ скуламъ судна, гдѣ и тянутся. Швиць-сарвень-стропы обыкновенныя, безъ бугеля или цѣпи на мачтѣ. Сто-пушечный корабль имѣлъ, вмѣсто гика, одинъ выстрѣлъ, который обращался на шарнирѣ, утвержденномъ на серединѣ гака-борта. Постоянныхъ громоотводовъ на флотѣ нѣтъ, а по словамъ офицеровъ, навѣшиваются цѣпные. Корпуса судовъ—хотя новѣйшія и построены по послѣднимъ чертежамъ—представляютъ, въ натурѣ, исторію чертежей послѣдняго полувѣка: между ними имѣются отъ самыхъ круглобокихъ у ватерлиніи, до красивыхъ прямостѣнныхъ. Носы и кормы вообще тяжелы, причемъ видъ первыхъ еще много портятъ большихъ размѣровъ статуи, представляющія растянувшагося по шеку льва. Нижніе порты вообще высоки; такъ, на вновь спущенномъ *Махмудіе*, они около  $7\frac{1}{2}$  футовъ надъ водою; но погонные и отступные порты расположены не хорошо, кромѣ того же корабля, на которомъ число ихъ больше. На этомъ же одномъ кораблѣ нѣтъ шкафутныхъ орудій.

*Внутренность* турецкихъ судовъ—отъ шканецъ до самаго трюма—отличается большою чистотою; но нельзя сказать, чтобъ онѣ щеголяли отдѣлкою; такъ что на иныхъ судахъ кажется будто и столяръ работалъ топоромъ. Внутреннее расположение соответствуетъ назначенію плаванія турецкихъ кораб-

лей, которое едва ли скоро выйдет за предѣлы Архипелага.\* Навѣсный кубрикъ почти сплошной и, идя черезъ весь ахтерълюкъ, оставляетъ открытымъ только мѣсто надъ спстернами, отъ которыхъ отдѣляется легкими перилами. Этотъ второй кубрикъ тоже занятъ каютами и только отчасти запасами. Всѣ 4 каната дѣшныя. Артиллерія разнокалиберная и, исключая не многихъ батарей, вся старыхъ чертежей. Въ послѣднее время Турки всѣ почти свои мѣдныя орудія перемѣнили на чугунныя, которыя выписываютъ изъ Англіи. Нижнія батареи вооружены 32-хъ фунтовыми длинными пушками; 74-хъ пуш. фрегатъ имѣлъ по одной бомбовой пушкѣ на сторонѣ, бомбы которыхъ снабжены мѣдными трубками турецкой работы. Замки орудій—кремневые, а потому въ употребленіи и фитиль и рогъ. Кокора кожаные, банниковъ два рода: небольшіе шерстяные, кажется верблюжьи, употребляемые только во время примѣрныхъ учений, и щетинные—при заряданіи съ порохомъ. Станки обыкновенные, но имѣютъ по большому и малому клину, форма которыхъ не соответствуетъ однако ихъ назначенію. Подколесныхъ клиньевъ нѣтъ. Порты нижняго дека 120-ти пуш. корабля *Махмудіе* (на которомъ не были еще поставлены орудія), необыкновенно велики: въ ширину около 3 ф. 10 д., въ высоту 3 ф. 7 д. Прислуга орудій больше чѣмъ на какомъ-либо другомъ флотѣ; такъ, 32-хъ ф. длин. пушки имѣли, по росписанію, по 17-ти чел., а короткія по 15-ти. По словамъ видѣвшихъ примѣрное дѣйствіе орудіями, артиллерійское ученіе передано на турецкій флотъ со всѣми послѣдними улучшеніями, и исполняется, на многихъ судахъ, съ большою быстротою и точнымъ соблюденіемъ всего требуемаго ихъ учителями, Англичанами; и это ученіе есть одно изъ занятій, на которое Турки наибольшее

---

\* Отрядъ Турецкаго флота посылается теперь въ Адриатическое море, какъ это было и прошлаго лѣта.

обращаютъ вниманіе. Особеннаго артиллерійскаго корпуса на флотѣ нѣтъ. Штурманскіе офицеры имѣются. Одна десятая часть настоящаго числа офицеровъ выпущена уже изъ морской академіи. Это заведеніе предполагается раздѣлить на два отдѣленія: теоретическое и практическое; послѣднее изъ нихъ устроивается на одномъ изъ Принцевыхъ острововъ. Срокъ службы матросовъ—10 лѣтъ, и сверхъ этого они 5 лѣтъ находятся безсрочными; поэтому старое лицо между ними рѣдкость.

Флотъ Порты увеличился недавно винтовымъ фрегатомъ *Шерки*, подареннымъ Султану Египететскимъ Пашею. Фрегатъ выстроенъ и вооруженъ въ Александріи, послѣ чего отправленъ въ Англию, гдѣ на него поставлена машина въ 550 силъ и винтъ. Вооруженъ фрегатъ двадцатью 24-хъ фунт. длинными пушками и одною 2-хъ пуд. бомбовою на вращательномъ станкѣ, которую еще ожидали изъ Англійи и предполагали поставить на ютѣ. Машина *Шерки*, работы Равенгиля и Миллера, состоитъ изъ двухъ горизонтальныхъ цилиндровъ, расположенныхъ на правой сторонѣ, поперекъ судна; поршни ихъ, дѣйствуя на ось большаго маховаго колеса, находящагося на лѣвой сторонѣ, вращаютъ колесо, которое, задѣвая зубцами своими за шестерню на оси винта, обращаетъ послѣдній. Котлы помѣщены значительно впереди гротъ-мачты, около шести футъ ниже ватерлиніи. Подробности, относящіяся до дѣйствія машины не у кого было узнать, потому что при двукратномъ моемъ посѣщеніи этого фрегата, капитанъ и машинистъ были на берегу, а помощники ихъ разногласили. Гротъ-ванты пеньковые, а штагъ, взятый серединою кругомъ топа и служащій, чрезъ это, почти какъ ординарный—цѣпной.

Небольшое константинопольское адмиралтейство было занято отдѣлкою корабля *Махмудіе*, одного 74-хъ пуш. корабля, брига, шкуны и двухъ пароходовъ, и тимберовкою корабля и

фрегата. Последній, почти оконченный, не имѣлъ ни одного стараго шпангоута. Изъ запасовъ, самые обильные—лѣсные; по словамъ Турокъ, при константинопольскомъ портѣ лѣсу на 12 кораблей, доставленнаго уже 5 и 6 лѣтъ тому назадъ. Остальные запасы, кажется весьма недостаточны для настоящаго числа судовъ. Парусина русская и англійская, и тюки послѣдней имѣютъ турецкій гербъ; такое меркантильное вниманіе со стороны нашихъ торговцовъ упущено. При такелажной есть сарай для образцовыхъ вещей. Кузница въ 35 горновъ. Станочная, судя по беспорядку въ ней, врядъ ли отработываетъ свои вещи съ точностію. Въ числѣ имѣвшихся на берегу запасныхъ якорей, нѣкоторые были системы Паркера.

Пароходные заводы въ предмѣстьѣ С. Стефанъ, приходившіе уже къ окончанію, и которые, по словамъ посѣщавшихъ ихъ, предназначены для самыхъ большихъ машинъ, мнѣ, въ пяти дневное пребываніе въ Босфорѣ, не удалось посѣтить. Турки полагаютъ, что черезъ пять лѣтъ заводы ихъ и мастерскія будутъ на такой ногѣ, что Турція, для флота, ничего болѣе не будетъ выписывать изъ за границы. Изъ этого, конечно, видно одно ихъ желаніе достичь самостоятельности; но сравнивая настоящее состояніе матеріальной части турецкаго флота съ состояніемъ не болѣе какъ за 15 лѣтъ, извѣстнымъ изъ описаній и доказываемымъ старыми ихъ судами, нельзя не видѣть, что по части этой, въ короткое время сдѣлано весьма много. Вообще Турецкій флотъ, въ настоящемъ его положеніи, заслуживаетъ полнаго вниманія. Онъ быстро улучшается, какъ собственными стараніями Турокъ, такъ и ревностію ихъ учителей, иностранцевъ. — Зная, однако, ближайшее назначеніе своего флота, защищать Босфоръ, Турки преимущественно пекутся объ артиллерійской и пароходной частяхъ.

Вообще ясно видно, что вѣра въ предопредѣленіе оставляетъ европейскихъ магометанъ; отказавшись отъ празднои бездѣй-

ственности, они дѣятельно развиваютъ силы свои, какъ на берегу такъ и на тѣсныхъ своихъ водахъ.

### С М Ъ С Ъ.

*Обшиваніе судовъ цинкомъ вмѣсто мѣди.* Первое употребленіе цинка, для обшиванія судовъ, сдѣлано въ Голландіи, тому болѣе тридцати лѣтъ, и, несмотря на дурное качество цинка, добываемаго въ то время, новые опыты безпрестанно подтверждали выгоду такого употребленія. Это приложеніе осторожныхъ и бережливыхъ Голландцевъ, введено вскорѣ и въ другихъ земляхъ; особенно во Франціи, корабельные мастера и владѣльцы судовъ, получивъ свѣденіе объ отличномъ качествѣ цинка, изъ рудниковъ и литейной, принадлежащихъ компаніи Старой-Горы (*Vielle Montagne*), стали тотчасъ употреблять этотъ металлъ, который по упругости и тягучести своей, несравненно превосходитъ употреблявшася дотолѣ цинка.

И въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки встрѣчаются суда обшитыя цинкомъ, хотя не въ такомъ числѣ какого бы можно ожидать, по многообразнымъ выгодамъ этого способа. Это обстоятельство отчасти можетъ быть объясняемо тѣмъ, что нѣсколько лѣтъ тому назадъ, изъ Англіи былъ отправленъ туда нехорошаго качества цинкъ, и что листы, употребленные для обшиванія судовъ, были слишкомъ тонки, именно № № 9, 10 и 11, вмѣсто выгоднѣйшихъ для того № № 15, 16 и 17. Случалось даже, что, отступая отъ общепринятой величины обшивныхъ листовъ, употребляли листы изъ весьма тонкаго цинка, шириною въ 3 фута, а длиною въ 7 футовъ.

Доказательствомъ, сколько обшиваніе цинкомъ выиграло въ послѣднее время въ общемъ мнѣніи, можетъ служить то, что въ портахъ: Нантъ, С-тъ Мало и Гранвиль, нѣсколько лѣтъ тому назадъ, считалось 203 судна, обшитыхъ мѣдью, и только 45 обшитыхъ цинкомъ, тогда какъ теперь въ нихъ состоитъ 104 только обшитыхъ мѣдью, а 81 цинкомъ. Это показываетъ, что не только новыя, но и старыя суда, имѣвшія мѣдную обшивку, обшиваются теперь преимущественно цинкомъ. Въ спискѣ судовъ французскаго Лойда, находится до 1800 судовъ, разныхъ націй, обшитыхъ цинкомъ, и въ Гамбургѣ уже нѣсколько судовъ получили такую обшивку.

Опытъ доказалъ, что мѣдная обшивка, толщины обыкновенно употребляемой на купеческихъ судахъ, служить не болѣе 4-хъ лѣтъ, а обшивка изъ желтой мѣди не болѣе 3-хъ лѣтъ, тогда какъ средняя продолжительность служенія цинковой обшивки, изъ рудниковъ Старой-Горы—шесть лѣтъ; во многихъ случаяхъ, этотъ цинкъ служилъ 8 и 9 лѣтъ. Обшивка цинкомъ стоитъ менѣе третьей части мѣдной обшивки.

Извѣстно, что при мѣдной обшивкѣ, всѣ болты должны быть мѣдные же. Желѣзо и мѣдь, взаимно разрушаются отъ прикосновенія въ водѣ. Напротивъ того, цинкъ охраняетъ желѣзные болты, а потому, вмѣстѣ съ введеніемъ цинковой обшивки, должно вводить и желѣзные болты для крѣпленія судовъ. Такіе болты гораздо дешевле мѣдныхъ и крѣпче; а потому цинковая обшивка и въ этомъ отношеніи доставляетъ судохозяевамъ и мореходцамъ значительную выгоду. Прочность судна увеличивается, а стоимость въ то же время уменьшается.

Суда, имѣющія мѣдное крѣпленіе, также можно обшивать цинкомъ. Единственная при этомъ предосторожность состоитъ въ томъ, чтобъ обить сначала корпусъ судна подъ цинкъ бумагой, напитанной составомъ изъ шеллака, распущеннаго въ маслѣ, извлекаемомъ изъ дегтя; бумага должна быть прикрѣ-



плена къ судну малыми цинковыми гвоздями. Этими способомъ мѣдные болты и крѣпленія изолируются и гальваническій токъ между обоими металлами прерывается.

Въ тропическихъ моряхъ, болѣе чѣмъ въ другихъ, къ мѣдной и цинковой обшивкѣ, крѣпко прилипаютъ черви и ракушки; этому пособляютъ, очищая иногда подводную часть. После такого очищенія, цинковая обшивка, сохраняемая образовавшеюся на поверхности ея твердою окисью, оказывается въ совершенной цѣлости, тогда—какъ мѣдная обшивка показываетъ совершенно противное. Окись мѣди, при каждомъ очищеніи дна, отдѣляется вмѣстѣ съ наростами и ракушками, прилипшими къ ней; а потому каждый разъ уменьшается толщина мѣдныхъ листовъ. Тоже дѣйствіе происходитъ, когда суда придутъ въ прѣсную воду; тогда черви и ракушки сами собою отпадаютъ, не отрывая съ собою никакихъ частицъ цинковой окиси, и напротивъ, отдѣляя всю окись мѣди.

Цинковые листы, приготовляемые на литейномъ заводѣ «Старой-Горы» имѣютъ обыкновенныя размѣренія мѣдныхъ обшивныхъ листовъ, то есть 14 дюймовъ ширины и 48 дюймовъ длины. Толщина по бельгійской пробѣ № 15, 16 и 17, вѣсомъ отъ 24, 26 и до 30 унцій въ квадратномъ футѣ. Для обшиванія, подобно какъ при мѣдныхъ листахъ, механическими способами продавливаются дырѣя въ цинковыхъ листахъ, и прибаваются они цинковыми же гвоздями съ утопленными шляпками, длиною  $1\frac{1}{4}$  и  $1\frac{3}{8}$  дюйма, по 150 и до 100 штукъ на футъ.

По точному исчисленію издержекъ на килеваніе, очищеніе, оконпаченіе и т. п. въ теченіе шести лѣтъ, тѣхъ судовъ, которыя не обшиваются мѣдью, явствуетъ, что экономія отъ необшиванія судовъ, въ сравненіи съ обшиваніемъ цинкомъ, столь малозначаща, что лучшее сбереженіе деревянной обшивки и бѣлая скорость судна съ излишествомъ вознаграждаютъ за

небольшую издержку. На сихъ фактахъ основаны слѣдующія заключенія:

1.) Отъ употребленія цинка, вмѣсто мѣди, для обшиванія судовъ, сберегается значительная сумма при первоначальномъ приобрѣтеніи матеріала, какъ въ отношеніи обшивки, такъ и въ отношеніи цѣнности болтовъ, при крѣпленіи судна употребляемыхъ.

2.) Приобрѣтается болѣе крѣпость, отъ употребленія желѣзныхъ болтовъ вмѣсто мѣдныхъ, и отъ обшиванія судна болѣе толстыми цинковыми листами, которые не становятся безпрерывно тоньше, какъ это бываетъ съ мѣдными.

3.) Цинковая обшивка, дѣлаясь негодною, оставляетъ болѣе стараго металла, чѣмъ мѣдная.

Можно съ выгодою употреблять цинкъ и для другихъ судовыхъ потребностей, какъ напримѣръ, для пороховыхъ ящиковъ, для обиванія провизіонныхъ помѣщеній, для храненія льда, для водяныхъ ящиковъ, стекольныхъ рамъ и обиванія половъ. Пробитый дырами цинкъ, есть лучшій матеріалъ для шкафовъ, назначенныхъ хранить свѣжее мясо, а также для обивки отдѣленій трюма, гдѣ предназначено помѣщать соленый грузъ или хлѣбъ въ зернахъ, чтобы сохранить эти отдѣленія отъ крысъ и мышей; вообще цинкъ годится для многообразнаго употребленія, и капитаны, владѣльцы и строители судовъ вскорѣ и во многихъ отношеніяхъ отдадутъ ему преимущество предъ красною и зеленою мѣдью, свинцомъ и жестью.

Крѣпленіе судовъ цинковыми болтами могло быть введено только въ новѣйшее время, потому что прежде не умѣли производить цинкъ въ такой чистотѣ, плотности, упругости и тягучести, чтобъ изъ него дѣлать болты, которые были бы достаточно прочны и могли бы быть заклепаны. Теперь же, когда качества цинка, производимаго на заводѣ общества Старой-Горы, совершенно удовлетворяютъ всеѣмъ этимъ требованіямъ, сдѣланные опыты подтвердили ожидаемую отъ цинковыхъ бол-

товъ пользу, и можно надѣяться, что употребленіе этого металла въ видѣ крѣпительныхъ болтовъ будетъ ежедневно увеличиваться, и вѣроятно, со временемъ, вытѣснить всѣ другіе металлы.

Цинковымъ болтамъ, посредствомъ особаго пропусканія ихъ между катками, придается достаточная твердость, и они по отличныимъ своимъ качествамъ, въ тоже время нехрупки. Заказы всѣхъ цинковыхъ издѣлій принимаютъ въ Гамбургѣ агенты общества Старой-Горы, г.г. Шульте и Шемманъ (*Schulte und Scheman*).

=

*Два прусскіе военные парохода.* Извѣстные англійскіе инженеры г.г. Робинсонъ и Руссель, построили недавно, для Прусскаго правительства, два желѣзные военные парохода: *Саламандра* и *Никсъ*, равныхъ размѣреній: длина 186 ф., ширина 26 ф., и глубина  $11\frac{1}{2}$  футовъ; водоизмѣщеніе 560 тоновъ; машины по 160 силъ; цилиндры, качающіеся, 48 д. въ діаметрѣ, а ходъ поршня  $4\frac{1}{2}$  фута. Въ совершенно полномъ грузу, т. е. съ артиллерією, (4 пушки 68 ф. и 4 пушки 32 ф.) вооруженіемъ, запасами и углемъ, (котораго берутъ на 10 дней) углубляются только на 6 ф. 9 д. и не болѣе 7 футъ. Имѣютъ двѣ мачты безъ реевъ. Первый изъ этихъ пароходовъ отведенъ въ Пруссію прошлою осенью, а послѣдній только теперь.

Г.г. Робинсонъ и Руссель взяли привиллегію на особый способъ вооруженія колесныхъ пароходовъ артиллерією, которая состоитъ изъ четырехъ большаго калибра орудій, на поворотныхъ платформахъ, поставленныхъ на крѣпкихъ *спонсонахъ* (*sponsons*) или площадкахъ у кожуховъ, по одному на каждой сторонѣ кожуха, и слѣдовательно около середины судна. Орудія приспособлены такъ, что онѣ весьма удобно могутъ дѣйство-

вать подь угломъ съ линією киля и параллельно къ ней. Во время опыта, *Саламандра* стрѣлялъ изъ своихъ орудій 8-ми дюймоваго калибра, наводя ихъ впередъ, такъ что выстрѣлы его пересѣкались передъ носомъ, на разстояніи отъ него 175 сажень. Суда, устроенныя такимъ образомъ, могутъ весьма удобно дѣйствовать съ носу, представляя непріятелю сравнительно меньшую и не легко повредимую цѣль.

Навѣсныя площадки или *спонсоны* устроены такъ, что представляютъ весьма незначительное сопротивленіе на большомъ волненіи; бока судна скрѣплены съ внутренней стороны, и для предупрежденія сотрясеній, связаны нѣсколькими вертикальными желѣзными листами. На судахъ этихъ устроены рули на форъ и ахтеръ-штевняхъ, и такъ-какъ носъ и корма отвѣсныя, совершенно одинаковы, то можно съ равною удобностію дѣйствовать по непріятелю съ обѣихъ оконечностей и отступать въ любомъ направленіи безъ поворота, а слѣдовательно не подставляя борты свой непріятелю. Этимъ усовершенствованіемъ достигается та важная цѣль, что судно, имѣя весь тяжелый свой грузъ и орудія около середины, получаетъ качества легкаго и хорошаго морскаго судна.

Оба парохода раздѣлены на 13 отдѣленій 12-ю перегородками, непроницаемыми для воды. Они имѣютъ двѣ пары котловъ: одна спереди, а другая сзади машинъ и потому на нихъ по двѣ трубы; котлы эти въ особыхъ отдѣленіяхъ, и окружены слоемъ угля, толщиною въ 4 фута, лежащимъ въ угольныхъ ящикахъ, которые составляютъ вмѣстѣ съ тѣмъ и отдѣленія по длинѣ судна, непроницаемыя для воды; кромѣ-того котлы обшиты досками изъ тика, толщиною въ 8 дюймовъ.

Машинная рама устроена также особенно, по способу, впервые введенному г.г. Робинсонъ, въ Мэнчестерѣ; она, будучи вся изъ кованаго желѣза, упирается въ борты судна и про-

ходить по всему его дну, къ которому и привинчивается, что придаетъ большую крѣпость корпусу судна и машинамъ.

Средняя скорость этихъ пароходовъ, выведенная изъ шести рейсовъ по вымѣренной мили, оказалась  $13\frac{1}{2}$  узловъ; машины дѣлали отъ 36 до 38 оборотовъ въ минуту.

(Изъ Англ. журналовъ, болѣе изъ журнала *the Artizan*, за мартъ 1851 г.)

=

*Нѣтъ болѣе пожаровъ на морѣ.* Подъ такимъ заглавіемъ напечатана въ англійской газетѣ *Nautical Standard* (№ 6, 1851) статья, которая если не пуфъ, то достойна замѣчанія; извлекаемъ изъ нее все фактическое, къ сожалѣнію сообщенное очень коротко. Въ началѣ января нынѣшняго года, произведенъ въ Блэкваллѣ, близъ Лондона, публичный опытъ надъ приборомъ тушенія пожара, при обстоятельствахъ, каковыхъ едва ли можно ожидать въ морѣ. Для этого опыта избрали судно, около 150 тоновъ; трюмъ его наполнили самыми удобо-сгараемыми веществами, въ такомъ количествѣ и соединеніи, въ какомъ онѣ врядъ-ли встрѣтились бы въ грузѣ какого бы то ни было корабля. Тутъ были бочки изъ подъ сахарнаго песка, скипидара и дегтя, мѣшки изъ подъ сѣры, всѣ наполненны щепками, пропитанными самыми горючими веществами, каковы скипидаръ и смола; и, въ довершеніе всего, въ трюмъ бросали множество смоленыхъ щепокъ. Закрывъ плотно люкъ, зажгли всѣ эти вещества и дали имъ горѣть въ продолженіе нѣсколькихъ минутъ, доказывая тѣмъ, что сильный огонь можетъ разгорѣться и при маломъ количествѣ воздуха. По снятіи люка, пламя бросилось изъ трюма, представляя страшное зрѣлище. Давъ огню свирѣпствовать нѣсколько минутъ, поднесли къ нему два прибора, весьма небольшіе и не тяжелые; эти при-

боры испустили изъ себя на пламя и въ трюмъ, сквозь люкъ, такое количество паровъ, которое въ нѣсколько секундъ прекратило пламя и освободило трюмъ отъ дыма. Другіе опыты, производимые надъ тѣми же горючими веществами въ деревянныхъ строеніяхъ на берегу, увѣнчались также полнымъ успѣхомъ. Вещества, употребляемая для прекращенія пожаровъ, изобрѣтателемъ этого способа, г-мъ Филлипсомъ, состоятъ изъ угля селитры и гипса, соединенныхъ вмѣстѣ въ видѣ кирпича; въ срединѣ кирпича поставлена склянка, содержащая въ себѣ смѣсь изъ хлорноватокислаго кали съ сахаромъ, надъ которою находится стеклянный шарикъ съ сѣрною кислотою. Шарикъ и склянка, будучи разбиты въ одно время, производятъ воспламенѣніе, отъ котораго загорается упомянутый составъ. Отдѣляющіеся при этомъ газы, смѣшиваются съ образующимся парами воды, заключенной въ особомъ отдѣленіи прибора, и вылетаютъ съ необычайною быстротою изъ трубообразнаго отверстія, почти такимъ же образомъ, какъ вода изъ пожарныхъ трубъ. Одна изъ главныхъ выгодъ этого изобрѣтенія состоитъ въ томъ, что производимые такимъ образомъ и направляемые на огонь пары, могутъ быть вдыхаемы людьми совершенно безвредно; до того даже, что можно спуститься въ трюмъ корабля или войти въ каюту, немедленно по затушеніи пожара. Для моряковъ такое изобрѣтеніе почти неоцѣнимо. За нѣсколько фунтовъ стерлинговъ судно становится безопаснымъ отъ огня; три, четыре такихъ прибора, да на нѣсколько шиллинговъ потребныхъ матеріаловъ, доставятъ ему противъ пожирающей стихіи защиту, доселѣ невѣдомую. Мы не сомнѣваемся въ томъ, что отнынѣ ни одинъ судовладелецъ не отпуститъ своего корабля въ море, не снабдивъ его напередъ этимъ изобрѣтеніемъ.

*Модели спасительныхъ лодокъ.* Въ короткое время, говорятъ, доставлено въ Англійское Адмиралтейство, со всѣхъ концовъ Великобританіи и Ирландіи, около 200 моделей спасительныхъ лодокъ, для состязанія на премію во сто гиней (около 670 руб. сер.) предлагаемую контръ-адмираломъ Герцогомъ Нортумберландскимъ, за наилучшую модель спасительной лодки. Герцогъ предлагаетъ еще прибавочную премію во сто же гиней, за лодку, построенную по модели, которая удостоится преміи. Онъ, сказываютъ, ведетъ переписку съ Королевскимъ-національнымъ институтомъ для предупрежденія кораблекрушеній, состоящимъ въ Лондонѣ, и общается сообщить ему результаты своихъ изысканій. Такъ и слѣдуетъ, потому что общество, составляющее этотъ институтъ, и издержавшее въ разное время до 6000 фунтовъ стерлинговъ (почти 38000 руб. сер.) на спасительныя лодки, печется неуспѣшно объ увеличеніи числа своихъ заведеній съ такими лодками, на берегахъ Великобританіи и Ирландіи, гдѣ ежегодно разбивается множество судовъ. Изъ отчета одного Ливерпульскаго заведенія спасительныхъ лодокъ (*Liverpool Life Boat Establishment*) видно, что съ 1840 по 1850 г. включительно, спасено 1128 человекъ съ 269-ти судовъ, потерпѣвшихъ крушеніе.



*Дѣятельность Нью-Йоркскаго адмиралтейства и предстоящая гонка кораблей-клипперовъ.* Военное адмиралтейство и арсеналь Нью-іорка, находятся возлѣ этого порта, на особомъ островѣ; оно называется *Брукляйнскимъ* (*Brooklyn Dockyard*), и возрасло также быстро, какъ и все въ этой удивительной странѣ. Недавно окончень тамъ сухой докъ, длиною 316 ф., шириною 103 фута. Это огромное сооруженіе, одно изъ первыхъ въ свѣтѣ, особенно замѣчательно тѣмъ, что

основаніе его сдѣлано въ сыпучемъ пескѣ. Въ Брукляйнѣ строится всегда много военныхъ судовъ; одно изъ нихъ, 44-хъ пуш. фрегатъ *Забрина*, по разнымъ обстоятельствамъ, стоитъ на стапелѣ 27 лѣтъ.—Достоинъ особаго замѣчанія, превосходный 20 пушечный корветъ *Германтаунъ*, имѣющій восемнадцать 32-хъ фунт. пушекъ, каждая по 145 пудъ, и четыре пушки 8-ми дюймоваго калибра, на поворотныхъ платформахъ, по 195 пудъ каждая.—Два парохода-близнецы *Саранакъ* и *Санъ-Яцинто* отличаются красотою формъ; первый съ колесами, второй съ винтомъ; вмѣстительность каждаго 1500 тоновъ, число силъ 720, длина 233 ф., ширина 38 футъ. Артиллерія перваго огромная: 16 пушекъ 8-ми дюйм. калибра, по бортамъ, вѣсомъ 177 п. каждая, и двѣ пушки, такого же калибра, на поворотныхъ платформахъ, но до 330 пудовъ вѣсомъ каждая. Батарея его на 12 ф. выше ватерлиніи. Экипажъ этого парохода 250 чел.; каменнаго угля беретъ онъ 400 тоновъ, слѣдоват. на 16 дней, считая расходъ топлива, при полномъ ходѣ, по 25 тоновъ въ сутки; но съ отсѣчкою паровъ, сохраняя однакожь скорость до 10 узловъ, ему достаточно будетъ угля на 30 дней. Въ настоящее время въ Ньюіоркѣ строится много славныхъ *кораблей-клипперовъ*, величиною отъ 1000 до 2500 тоновъ, для перевоза грузовъ въ Калифорнію, Китай и Лондонъ. Изъ этого же рода судовъ, строится тутъ *колоссальная яхта*, для состязанія съ равною ей англійскою. Объ этомъ спорѣ соперниковъ кораблестроителей Великобританіи и Сѣв. Америки, упоминали мы въ предъидущемъ номерѣ М. Сб. (Т. V. стр. 265), теперь можемъ еще прибавить, что г. Томасъ Тукеръ, строитель ливерпульскій, объявилъ, что онъ готовъ на борьбу, если только найдетъ значительную опору въ англійскихъ капиталистахъ, съ тѣмъ условіемъ, чтобы оба судна имѣли то же число тоновъ водоизмѣщенія; чтобы, мачты и реи на обѣихъ судахъ были



одинаковой длины; чтобы произведены были предварительные опыты для узнавiя качества хода судовъ; чтобы наконецъ, если отправленiе на гонку опредѣлено будетъ изъ одного изъ портовъ Англiи, то назначить, для приуготовительныхъ опытовъ, англiйскому судну дополнительную отсрочку, временемъ равную переходу американскаго судна чрезъ Атлантическiй океанъ.

Нѣтъ сомнѣнiя, что англiйскiе капиталисты примутъ на свой счетъ издержки, и будутъ помогать своему соотечественнику. Ньюйоркскiе негоцианты подали уже имъ примѣръ, собравъ по подпискѣ, въ нѣсколько часовъ, 90.000 долларовъ (122 т. р. с.), которые пойдутъ на постройку судна. Англiйская публика вѣроятно не отстанетъ, и есть надежда думать, что менѣе чѣмъ черезъ годъ, мы увидимъ эту замѣчательную борьбу, въ которой можетъ быть приметъ участiе и Францiя.

Извѣстный французскiй морской литераторъ Эдуардъ Корбье, желая чтобы и Францiя участвовала въ этой гонкѣ, написалъ въ гаврскую газету письмо, которымъ вызываетъ составить капиталъ въ 800,000 франковъ (подпискою по 5 фр. за билетъ). Сумму эту считаетъ онъ необходимою на постройку судна въ 1600 тоновъ, подобнаго тѣмъ, которыя построятъ въ Ньюйоркѣ и Ливерпулѣ. Любопытно знать, какъ примется предложенiе это во Францiи.

=

— *Анекдотъ о Поля Джонсѣ.* Фрегатъ Соединенныхъ Штатовъ *Св. Лаврентiй*, на которомъ будутъ привезены въ Лондонъ произведенiя сѣверо-американской промышленности на всемирную выставку, отвезетъ въ Америку прахъ командора Поля Джонса, который умеръ въ 1792 г. и погребенъ въ Парижѣ. По этому случаю, рассказываютъ объ этомъ Дюгэ-

Труэиѣ Новаго-Свѣта анекдотъ, случившійся въ 1779 году, во время войны за независимость. Благодаря удачнымъ и смѣлымъ своимъ маневрамъ и превосходству хода своего фрегата, Поль Джонсъ благополучно вошелъ въ Брестъ. Онъ ускользнулъ отъ англійскихъ крейсеровъ, бороздившихъ Ирузъ (*Iroise*), и горѣвшихъ мщеніемъ противъ смѣлаго моряка, наносившаго жестокіе удары, какъ ихъ военному, такъ и купеческому флоту.

Поль Джонсъ былъ принятъ въ первомъ французскомъ военномъ портѣ съ уваженіемъ, приличнымъ его сану и наиболѣе высокой репутаци, пріобрѣтенной имъ блистательными подвигами корсара и послѣ военнаго моряка.

Когда порученіе его, состоявшее въ сношеніяхъ съ морскимъ начальствомъ, было окончено, онъ назначилъ день своего отплытія. Наканунѣ этого дня, вечеромъ, отправился онъ въ кофейную *комеди*, въ которой собирались тогда обыкновенно морскіе офицеры. Всѣ удивлялись храброму американскому капитану; нѣкоторые изъ нихъ ему завидовали.

Установился общій разговоръ; говорили объ опасностяхъ, которымъ подвергался Поль Джонсъ, избѣгая во второй разъ отъ превосходныхъ силъ непріятеля, почитавшаго его уже своею вѣрною добычею.

Одинъ молодой корабельный лейтенантъ, гордившійся своимъ высокимъ именемъ, казалось, старался затронуть его намеками, правда темными, но подстрекаемыми холоднымъ достоинствомъ, съ которымъ принималъ ихъ Поль Джонсъ; такъ—что вскорѣ эти намеки обратились въ положительный вызовъ.

Американскій герой не терялъ своего хладнокровія, составлявшаго одну изъ главныхъ чертъ его прекраснаго характера.

«Г. лейтенантъ! сказалъ онъ своему противнику, спокойнымъ и твердымъ голосомъ, у дѣтей моего отечества не много рукъ. Я долженъ проливать мою кровь за отечество, а не за пустую ссору, почему и не могу имѣть чести рѣзаться съ вами.»

При этомъ неожиданномъ объявленіи, ропотъ неудовольствія пробѣжалъ между присутствовавшими офицерами. Поль Джонсъ опять началъ говорить, бросивъ вокругъ себя гордый взглядъ и остановивъ его на своемъ противникѣ.

«Милостивый государь, сказалъ онъ ему, вы меня обидѣли! я требую отъ васъ удовлетворенія!»

Лейтенантъ поклонился. «Итакъ, продолжалъ Поль Джонсъ, не угодно ли вамъ за мной слѣдовать? Я надѣюсь, что мнѣ позволятъ взять васъ съ собою. Завтра съ разсвѣтомъ я снимаюсь и вѣрно буду атакованъ превосходнѣйшими силами: это неизбежно, и, клянусь вамъ, я буду сражаться. Вы будете возлѣ меня. Мы увидимъ, кто изъ насъ двухъ побѣдитъ первымъ. Хотите ли мнѣ сдѣлать эту честь?»

Всѣ офицеры, свидѣтели этой странной сцены, перешли отъ неудовольствія къ удивленію, и потомъ къ восхищенію.

Приведенный въ смущеніе лейтенантъ, попробовалъ было пробормотать отвѣтъ, но вдругъ покоряясь, великодушному влеченію, приблизился къ Полю Джонсу съ распростертыми руками.

«Капитанъ! сказалъ онъ съ живостію, я признаю свою несправедливость! Простите мнѣ мою ошибку и почтите меня вашей дружбой!....Вѣрьте.....

«Довольно, довольно, храбрый молодой человѣкъ! прервалъ американскій герой, принимая руку лейтенанта, которую онъ пожалъ сильно, по англійскому обычаю. Будемъ друзьями!...



*Пароходныя сообщенія въ Россіи въ 1851 году.* Здѣсь постараемся мы указать на всѣ мѣста, между которыми учреждены у насъ сообщенія этого рода и часто ли онѣ отправляются. Петербургъ, конечно, болѣе всѣхъ мѣстъ въ Россіи имѣеть этихъ сообщеній, изъ него постоянно отправляются пароходы въ слѣдующія мѣста:

1) Въ *Штетинъ* почтовые пароходы отходятъ каждую субботу, также и изъ *Штетина*.

2) Въ *Любекъ*, Любекіе пароходы, каждую среду и оттуда въ тотъ же день.

3) Въ *Лондонъ* и въ *Гулль* отправляются Англійскіе пароходы, черезъ двѣ недѣли въ каждой портъ; но иногда сроки отправленій ихъ измѣняются, по числу пароходовъ назначаемыхъ на эти линіи. Сообщенія съ *Гуллемъ* однако всегда почти чаще, чѣмъ съ *Лондономъ*, отъ того что изъ *Гулля* посылаютъ къ намъ свои пароходы двѣ компаніи, слѣдовательно есть конкуренція. Какъ *Лондонскіе*, такъ и *Гулльскіе* пароходы каждой разъ заходятъ въ *Копенгагенъ*.

4) Въ *Дюнкирхенъ* пароходное сообщеніе каждыя двѣ недѣли, если останутся на эту навигацію два Французскіе парохода, какъ было прежде, когда ходили они кромѣ *Дюнкирхена* и въ *Гавръ*. Теперь нѣтъ еще положительныхъ извѣстій объ этомъ пароходствѣ.

5) Финляндскіе пароходы содержатъ слѣдующія сообщенія:

а) Въ *Выборгъ*, *Фридрихсгамъ*, и *Гельсингфорсъ*, еженедѣльно.

б) Въ *Ревель*, *Гельсингфорсъ* и *Або*, еженедѣльно. Изъ *Або* есть пароходное сообщеніе въ *Стокгольмъ*.

в) Въ *Ловизу*, *Гельсингфорсъ*, *Экнесъ* и *Або*, преимущественно съ грузомъ, въ двѣ недѣли разъ.

6) Въ *Ригу* каждую среду, заходя въ *Ревель* и *Монъ-Зундъ*. Въ *Ригѣ* есть пароходы въ окрестныя мѣста, какъ въ *Болдераа* и *Добельнъ*, но кромѣ того и за границу:

а) Въ *Штетинъ*, въ двѣ недѣли разъ и

б) Въ *Гулль* (вновь учреждено съ настоящей навигаціи, по 33½ руб. сер. за первое мѣсто) ежемѣсячно.

7) Въ *Кронштадтъ* и *Петергофъ* ежедневно по нѣсколь-  
ку разъ; въ послѣдній, въ лѣтніе мѣсяцы, 12 разъ въ день,

а въ первой не болѣе трехъ; весною же и осенью, по два раза въ сутки. Изъ Кронштадта въ Ораніенбаумъ пароходъ нѣсколько разъ въ день. Изъ Кронштадта въ Петергофъ неопредѣленно.

8) Въ *Шлиссельбургъ* ежедневно, туда и назадъ. (Отъ лѣтняго сада въ 9<sup>ч</sup> утра и изъ Шлиссельбурга въ 4<sup>ч</sup> дня). Изъ Шлиссельбурга есть пароходы:

а) Въ *Сердоболь*, по Ладожскому озеру, заходя въ *Коневецъ* и *Валаамъ*,—еженедѣльно.

б) Въ *Новую Ладугу*, въ недѣлю три раза.

9) Сверхъ того предложено учредить правильное пароходство въ Петербургъ изъ *Ростока*, *Киля* и *Стокгольма*; последнее будетъ чрезъ Готскій каналъ и продолжится до Гулля.

Такимъ образомъ Петербургъ, въ теченіе полугодовой навигаціи своей, имѣетъ частыя пароходныя сообщенія со многими портами Балтики и съ нѣкоторыми въ Нѣмецкомъ морѣ. Но Балтійскому пароходству нашему не уступаетъ въ дѣятельности Черноморское, гдѣ центромъ соединенія пароходныхъ линій служить *Одесса*, откуда пароходы отправляются:

1) Въ *Константинополь*, ходятъ пароходъ—фрегаты, въ мѣсяць три раза: 10-го, 20-го и 30-го чисель, а приходитъ въ Одессу положено имъ 6-го, 16-го и 26-го чисель.

2) Въ *Дунайскіе порты*: *Измаилъ* (останавливаясь въ *Сулинѣ* на  $\frac{1}{4}$  часа), *Рени* и *Галацъ*, каждая двѣ недѣли. Изъ Галаца ходятъ австрійскіе пароходы въ Вѣну. Нынѣ учреждено тутъ одинъ разъ въ мѣсяць, *ускоренное* пароходство: съ пассажирами изъ Вѣны въ Галацъ въ пятой день, а съ товарами въ десятой.

3) Въ *Херсонъ* еженедѣльно, по вторникамъ, съ остановкою на  $\frac{1}{4}$  часа у *Очакова*.

4) Въ *Николаевъ* еженедѣльно, по пятницамъ, съ тою же остановкою.

5) Въ *Крымскіе порты*: *Евпаторію*, *Севастополь*, *Ялту*,

*Оеодосію*, и *Керчь*, каждыя двѣ недѣли; обратно черезъ тѣже мѣста.

6) Въ *Севастополь*, *Ялту*, *Оеодосію*, *Керчь*, *Сухумъ-Кале* и *Редутъ-Кале*, ежемѣсячно. Въ послѣднемъ портѣ пароходъ остается пять дней.

Всѣ эти шесть линій пароходства идутъ изъ *Одессы*.

7) Въ *Днѣстровскомъ* лиманѣ пароходное сообщеніе между *Овидіополемъ* и *Аккерманомъ*.

8) Изъ *Керчи* въ *Азовскіе порты*: *Бердянскъ*, *Маріуполь*, *Ейскъ* и *Таганрогъ*, каждыя двѣ недѣли; обратно чрезъ эти же мѣста въ *Керчь*.

9) Между *Таганрогомъ* и *Ростовомъ* пароходъ дѣлаетъ отъ 4-хъ до 6-ти рейсовъ въ недѣлю.

10) Между *Керчью* и *Таманью* ежедневно.

11) Изъ *Керчи* по сѣверовосточному берегу *Чернаго моря*, въ слѣд. мѣста: *Анапа*, *Новороссійскъ*, *Геленджикъ*; укрѣпленія: *Новотроицкое*, *Тенгинское*, *Вельяминовское*, *Лазаревское*, *Головинское*, *Навагинское* и *Св. Духа*, *Гагры*, *Пицунда*, *Бомборы* и *Сухумъ-Кале*. Свѣденіе объ этомъ послѣднемъ сообщеніи заимствовано изъ *Новороссійскаго календаря* на 1850 годъ. Подробности о пароходахъ плавающихъ изъ *Одессы* печатаются въ *Одесскомъ Вѣстникѣ* и помещены были въ № 10 *Херсонскихъ Губ. Вѣдомостей* нынѣшняго года.

Пароходство на *Черномъ морѣ* дѣйствуетъ около осьми мѣсяцовъ; съ исхода марта до начала ноября, въ *Константинополь* же пароходы ходятъ въ теченіе цѣлаго года, прекращая иногда рейсы свои на самое короткое время зимою.

На *Каспійскомъ морѣ* почтовые пароходы отправляются изъ *Астрахани* 1-го и 15-го чиселъ каждаго мѣсяца и заходятъ въ слѣд. мѣста: на *Бирючью косу*, въ *Петровское укрѣпленіе*, (или *Тарки*), въ *Дебентъ*, *Баку*, на ос. *Сару*, въ *Энзели* и *Астрабатъ*. Пробывъ въ семъ послѣднемъ портѣ

почти двое сутокъ, отправляются обратно чрезъ тѣже мѣста и возвращаются въ Астрахань, въ 25-й день по отплытіи. Все это исполняется, конечно, при благопріятныхъ обстоятельствахъ. Кроме упомянутой стоянки въ Астрабадѣ, пароходы эти останавливаются на сутки въ Баку, на полсутокъ въ Энзели и по нѣскольку часовъ въ прочихъ мѣстахъ. Такимъ образомъ съ 1-го апрѣля, въ продолженіе всей навигаціи, совершаютъ они 13 полныхъ рейсовъ, отъ Астрахани по западному и южному берегамъ Каспія до Астрабада и назадъ. Подробности этого пароходства напечатаны въ № 9 Астрах. Губ. Вѣд., 1851 г. и помѣщаются въ Кавказскомъ календарѣ.

Кромѣ того ходитъ изъ Астрахани пароходъ ежемѣсячно (въ 1850 году, отправлялся 10-го числа) въ *Ново-Петровское укрѣпленіе*, что въ Тюкь-Караганскомъ Заливѣ, и въ *Гурьевъ-Городокъ*, къ устью Урала.

Сверхъ поименованныхъ, большею частію, морскихъ, пароходныхъ сообщеній въ Россіи, есть еще нѣкоторые на внутреннихъ ея водахъ, какъ то: по р. эмбаху, озерамъ Чудскому и Псковскому и р. Великой—между Дерптомъ и Псковомъ—еженедѣльно; по р. Волхову, изъ Новгорода до Соснинской пристани, ежедневно; на Волгѣ между Рыбинскомъ и Астраханью. Главная цѣль Волжскаго пароходства есть буксировка судовъ, съ хлѣбомъ вверхъ и съ кладью внизъ рѣки, но тутъ берутся и пассажиры. Пароходныя сообщенія съ Волги развиваются въ Оку и Каму. Также есть буксирные пароходы на Онежскомъ озерѣ, на оз. Селигерѣ, по Днѣпру (?), въ Архангельскѣ, на Оби (?), на Байкалѣ и наконецъ два малые парохода въ Ситхѣ. Повторимъ, что послѣдніе пароходы, начиная съ Волжскихъ, болѣе буксирные, а не *пассажирные*, о которыхъ собственно хотѣли мы сообщить въ этой статьѣ, чтобы знать гдѣ можно пользоваться пароходами въ Россіи и какъ часто.

## БИБЛИОГРАФІЯ

### I.

*Каталогъ атласовъ, картъ и книгъ, продающихся отъ Гидрографическаго Департамента Морскаго Министерства. 1851 г. Въ 8 д. 11 стр.*

Это книгамъ книга, указатель книгъ, впрочемъ только продающихся, которыхъ тутъ до семидесяти, также атласовъ и картъ, изданныхъ здѣшнимъ Гидрографическимъ управленіемъ. Атласы и карты здѣсь почти все, какія были издаваемы въ С. Петербургѣ съ 1752 года—старѣе не имѣется—и если ихъ пополнить изданными отъ Черноморскаго Гидрографическаго управленія—каталогъ которымъ мы также имѣемъ—то будемъ имѣть очень полную и, надо прибавить, очень объемистую коллекцію Русскихъ Гидрографическихъ картъ. Но куда дѣваются морскія книги? Отчего ихъ здѣсь только *семьдесятъ*, тогда какъ въ критическомъ каталогѣ, напечатанномъ въ послѣднихъ четырехъ частяхъ записокъ Гидрографическаго Департамента, перечислено ихъ и то лишь до начала настоящаго царствованія,—*сто шестьдесятъ*, и, вѣроятно, въ одно настоящее царствованіе, наберется еще столько же? Конечно, не все морскія книги были издаваемы отъ Гидрографическаго управленія (нынѣ Департаментъ, прежде Депо, заступившія мѣсто, вмѣстѣ съ Ученымъ Комитетомъ, съ 1827 г., Адмиралтейскаго Департамента) и не все экземпляры ихъ удерживаемы казною; многія книги были издаваемы другими присутственными мѣстами, нѣкоторыя частными средствами или особыми распоряженіями Правительства, безраздѣльно въ пользу авторовъ. Но отчего же мы не встрѣчаемъ другихъ объявленій о продажѣ такихъ книгъ? Отчего и совсѣмъ не находимъ въ продажѣ ихъ, развѣ случайно, гдѣ нибудь у букинистовъ? Отчего на



всѣ эти книги такая неопредѣлительная цѣна, что за иную просятъ безмѣрно дорого, другую отдають за безцѣнокъ? Отчего могло случиться, это недавно еще, что одинъ книгопродавецъ, объявляя о продающихся у него разныхъ книгахъ, въ томъ числѣ нѣсколькихъ морскихъ, по цѣнѣ *вдвое уменьшенной*, назначилъ послѣднимъ такую цѣну, которая была *вдвое выше*, въ тоже время объявлявшейся Гидрографическимъ Департаментомъ?—Неужели все это оттого происходитъ, что мало читають морскихъ книгъ и еще менѣе покупають ихъ, или «спрашиваютъ,» какъ выражаются книгопродавцы? И экземпляры неудержанные казною, но отданные авторамъ, неужели гниють гдѣ-нибудь въ кладовыхъ или пущены на макалатуру?—Нельзя рѣшительно опредѣлить, но, признаюсь, новый каталогъ продающихся отъ Гидрографическаго Департамента книгъ—третій по нашему счету, съ 1837 года—и сравненіе его съ выше упомянутымъ критическимъ каталогомъ, въ Зап. Гидр. Департамента, наводитъ на мысли не весьма утѣшительныя! Занимательнѣйшая изъ морскихъ книгъ, «Описаніе кораблекрушеній» соч. *Дункена*, переведенная и дополненная крушеніями Русскихъ судовъ *Головнинымъ*, была издана въ 1822 году, только въ 600 экземплярахъ, и половина ихъ, удержанная казною, продается теперь еще... Вся цѣна имъ, за 4 толстыя книги, 1 р. 50 к.!—Въ томъ же числѣ экземпляровъ изданныя путешествія *Головина*, на шлюпѣ *Дианъ* и на шлюпѣ *Камчаткѣ*, тоже имѣются въ продажѣ! Не разошлись еще изданія—незнаемъ какъ были велики они, но едвали болѣе завода, т. е. 1200 экземпляровъ, вѣроятно вполнину менѣе—«Трехъязычнаго Морскаго словаря» *Шишкова*, изданнаго въ 1795 году, доселѣ единственнаго руководства къ пониманію морскихъ англійскихъ и французскихъ книгъ. Не разошлась «Всеобщая исторія о мореходствѣ,» изданная въ 1801—26 г.г.—книга, правда, довольно тяжелая, но пока не замѣняемая въ своемъ родѣ. Не разошлись: Путешествіе *Литке* къ

Новой Землѣ, Письма Петра Великаго, Путешествія Ванкувера, Биллингса, Скорезби, Хвостова и Давыдова, и мн. др. книги, можетъ быть не столь занимательныя и общедоступныя. Остановимся еще на одномъ, много-знаменательномъ фактѣ; Записки Адмиралтейскаго Департамента — этотъ интереснѣйшій сборникъ морскихъ статей, такъ уважаемый всѣми моряками и даже не моряками, заключающій въ себѣ столько полезнаго и занимательнаго, даже въ настоящее время—эти Записки, издававшіяся съ 1807 по 1826 годъ, показаны продающимися, кромѣ 3-й 4-й частей. Но вотъ какія интересныя библиографическія подробности объ этомъ изданіи, мы находимъ въ VIII ч. зап. Гидр. Деп. «Не знаемъ, въ какомъ числѣ экземпляровъ печатались первыя двѣ части, которыхъ теперь имѣется въ продажѣ до 120 экземпляровъ; 3-й и 4-й было по 300 оттисковъ, и въ продажѣ ихъ не имѣется; остальные части печатались въ числѣ 400 экземпляровъ, и остаются нераспроданными, по частямъ, отъ 26 до 115 экземпляровъ. По 60 экземпляровъ каждой части было разсылаемо безденежно.»—Расходилось слѣдовательно, только по 250; да и тутъ, надо учесть экземпляры вполнѣдствіи разсылавшіеся Адм. Департаментомъ, отпущавшіеся на корабли, утраченные, и пр. Не великъ сбытъ!—На ряду съ этимъ изданіемъ, показываются въ продажѣ первыя шесть частей записокъ Морскаго Ученаго Комитета, которыхъ было издано всего шестнадцать. Не разошлись-же, конечно, остальные части, если продаются еще первыя!—А гдѣ купить остальные? Одного рода книги, безспорно хорошо расходятся у насъ—это учебныя; напр. Теорія и Практика Гамалѣя, съ 1806—8 по 1840—41 г. имѣла *четыре* изданія, а его Высшая Теорія, два (1801—4 и 1810—13 г). Но тутъ, конечно, дѣйствуетъ таже причина, какою объяснялъ Крыловъ большой расход его басень: ихъ даютъ читать дѣтямъ, а дѣти любятъ рвать книги.—Вотъ еще одна странность: въ числѣ

продающихся книгъ показано *Сочиненіе Ломоносова* «Краткое описаніе разныхъ путешествій по сѣвернымъ морямъ,» изданное Гидр. Департаментомъ въ 1847 году. Сочиненіе это не есть специально-морское, но обще-литературное, одинъ изъ важнѣйшихъ ученыхъ трудовъ знаменитаго писателя, замѣчательный и самъ по себѣ и особенно потому предпріятію, которое было вызвано имъ (экспедиція Чичагова), сочиненіе, доселѣ остававшееся вовсе неизвѣстнымъ, и изданное книжечкой, въ форматѣ другихъ сочиненій, Ломоносова и прочихъ авторовъ, издаваемыхъ Смирдинымъ... и чтожь? Между тѣмъ, какъ все Смирдинское изданіе Ломоносова, сдѣланное конечно не въ одномъ заводѣ, давно разошлось и уже общано новое изданіе, эта книжечка—мало того что продается, изданная, вѣроятно, не болѣе какъ въ одномъ заводѣ—но едвали и раскупается, съ самаго начала ея появленія. Знаемъ по крайней мѣрѣ навѣрное, что многіе любители литературы даже не слыхали объ этой находкѣ, и что въ самыхъ недавнихъ обзорахъ дѣятельности Ломоносова, объ этомъ его трудѣ даже не упоминается. При появленіи этой книги, два-три журнала сдѣлали о ней глухіе отзывы, не съумѣвъ даже опредѣлить ея историческое значеніе, а всѣ остальные и не упомянули... Чего же ждать сбыта морскихъ, специальныхъ книгъ, когда и такія не расходятся? Недавно, одинъ нашъ литературный журналъ, не шутя проповѣдовалъ, что о хорошей книгѣ, для пользы самой публикѣ, надобно больше *кричать* (не помню точнаго выраженія), и что безъ этого, у насъ не пойдетъ ни какая книга, и публика не узнаетъ о ней. Хорошо положеніе! Хвала тому кто перекричитъ!

Замѣтимъ въ заключеніе что умѣренные цѣны, продающихся отъ Гидр. Департамента картъ и книгъ, дѣлаютъ ихъ весьма доступными. Относительно картъ, назначая общую цѣну, какъ старымъ такъ и новымъ, по 60 коп. съ листа, Гидр. Департаментъ, кажется, согласуется въ этомъ съ обще-установившеюся, въ Европѣ

и въ Америкѣ, цѣнностію морскихъ картъ, издаваемыхъ Правительствомъ, обыкновенно ограничивающаюся матеріальною стоимостью бумаги и печатанія, безъ всякихъ для себя выгодъ. Польза мореходства — обильнѣйшее вознагражденіе за всѣ издержки, и съемки и гравированія.

Читатель.

## II.

*Каталогъ атласамъ, картамъ, чертежамъ, книгамъ, эстампамъ и астрономическимъ, геодезическимъ, математическимъ и физическимъ инструментамъ, продающимъся при Черноморскомъ Гидрографическомъ депо.* Николаевъ. 1850. 13 стр., въ 8-ю д. л.

Въ предъидущей статьѣ упомянуто было объ этомъ каталогѣ, онъ заключаетъ въ себѣ 18 номеровъ атласовъ и картъ; 15 плановъ портовъ, лимановъ и пр.; 76 книгъ; 19 номеровъ чертежей, портретовъ и эстамповъ, и наконецъ 45 номеровъ инструментовъ.

Въ началѣ каталога стоитъ *Атласъ Чернаго моря*, капитана Манганари, 1841 года. Его составляютъ 25 картъ и 17 листовъ видовъ береговъ; изданіе атласа прекрасно до роскоши; онъ составленъ съ описей, произведенныхъ съ 1825-го по 1836 г., капитаномъ 1-го ранга *Е. П. Манганари*, и теперь употребляется на флотѣ.

Изъ 76-ти книгъ приведенныхъ въ этомъ каталогѣ, только пятая часть *не морскаго* содержанія, но и тѣ имѣли, или и теперь еще имѣютъ, интересъ временной или мѣстной; какъ на примѣръ: «Замѣчанія о чумѣ» и «Средства отъ прилипчивости» и т. п. Собственно же морскія книги этого каталога, всѣ давно изданы и довольно извѣстны, чтобы объ нихъ говорить, развѣ упомянуть только о двухъ, которыя по новости и рѣдкости еще мало извѣстны:

1) *Правила о выдѣлкѣ якорей и цѣпныхъ канатовъ. Николаевъ 1849. Въ 1/2 листа 64 стр. и 11 листовъ чертежей.* Книга эта начинается объясненіемъ техническихъ терминовъ частей якоря и замѣчаніями о достоинствѣ желѣза употребляемаго для выдѣлки якорей. Откуда видно, что въ Англіи для обработки желѣза употребляютъ каменную уголь и коксъ содержащіе нѣсколько сѣры и фосфора, которые соединившись съ желѣзомъ, много вредятъ его качествамъ. У насъ же употребляется для этого древесной уголь и дрова, а потому наше желѣзо, при одинаковой обработкѣ, лучше англійскаго.

Содержаніе самой книги составляютъ слѣдующія статьи: объ опредѣленіи вѣса якорей; о толщинѣ канатовъ, пеньковыхъ и цѣпныхъ; о фигурѣ якорей вообще; о выковкѣ якорей по старому способу; о якоряхъ Перинга, Паркера, Портера и Роджера; на стр. 13 говорится о паровомъ молотѣ Насмита; далѣе о пробѣ якорей, и наконецъ о цѣпныхъ канатахъ. Послѣ того помѣщены необходимыя таблицы и подробныя чертежи разнаго рода якорей и цѣпныхъ канатовъ, въ масштабѣ дюймъ за футъ.

Здѣсь кстати указать на статью г-на Поручика Котляревскаго: *Описаніе способа выдѣлки якорей на Воткинскомъ заводѣ по системамъ Перинга, Броуна и Ленкса, Паркера и Портера.* Статья эта напечатана въ №№ 3 и 4 Горнаго Журнала 1850 года. Она во многомъ можетъ послужить дополненіемъ рассматриваемой книги, преимущественно же трактуетъ о заводскомъ дѣлѣ якорнаго производства.

2) *Размѣренія рангоутовъ на судахъ Черноморскаго флота* (года не означено, вышла сколько извѣстно въ 1849 г.), заключаетъ подробныя размѣренія этого рода на всѣхъ военныхъ судахъ отъ 10-ти пуш. тендера до 120-ти пуш. корабля включительно; также на пароходахъ и транспортахъ. Особенно замѣчательны чертежи парусовъ, приложенные къ этой

книжкѣ, они показываютъ сравнительную величину прямыхъ парусовъ, а именно: на первомъ чертежѣ находятся марсели, брамсели и бомъ-брамсели, на каждой мачтѣ, съ означеніемъ обводовъ этихъ парусовъ на 15-ти корабляхъ, восьми фрегатахъ и семи корветахъ. Другой чертежъ представляетъ такіе же паруса, для одиннадцати бриговъ и особо для столькихъ же транспортовъ. Общія примѣчанія приложенныя въ концѣ этой книжки нѣсколько пространнѣе тѣхъ, которыя находятся (на 252 страницѣ) въ штатѣ настоящаго вооруженія военныхъ судовъ нашихъ 1840 года.

Подобно этимъ сравнительнымъ чертежамъ парусовъ, въ разсматриваемомъ нами каталогѣ есть сравнительный чертежъ миделеваго сѣченія судовъ Черноморскаго флота, построенныхъ съ 1833 по 1841 годъ, и нѣкоторыхъ англійскихъ.

Такіе сравнительные чертежи весьма полезны для многихъ соображеній и чрезвычайно наглядны.

### III.

Въ послѣднее время явилось нѣсколько книгъ и статей, на которыя долгомъ считаемъ указать нашимъ читателямъ:

1) *Лефортъ и потьхи Петра Великаго до 1689 года*, отрывокъ изъ перваго тома исторіи царствованія этого Государя, сочиненіе академика и професора *Н. Г. Устрялова*. Напечатанъ въ Ж. М. Н. Пр. № 1, 1851 г.

2) *Александръ Семеновичъ Шишковъ въ его литературной дѣятельности*, въ томъ же журналѣ №№ 1 и 3.

3) *О градусномъ измѣреніи дугъ меридіана въ Индіи, произведенныхъ на иждивеніи Остъ-Индской компаніи*—статья Профессора *А. Н. Савича*, въ мартовской книжкѣ журнала М. Н. Пр.

4) *Геологъ путеводитель по Финляндскимъ берегамъ*,

*Ладожскаго озера и Финскаго залива*, соч. Профессора С. С. Куторга, въ № 2 Библиотеки для чтенія 1851 г.

5) Въ V-й книжкѣ Императорскаго Русскаго Географическаго Общества, вообще весьма интересной, отмѣчаемъ только слѣдующія статьи: а) *Описаніе Аральскаго моря*, Генер. Штаба штабсъ-кап. *Макшеева*, участвовавшаго въ экспедиціи капитанъ лейтенанта Бутакова, для излѣдованія этого моря, въ 1848 и 1849 годахъ; б) *Описаніе Хивинскаго ханства*, Генер. Шт. полк. *Данилевскаго*, посѣтившаго Хиву въ 1843 г. с) *Пояснительная записка къ картѣ Аральскаго моря и Хивинскаго ханства, съ ихъ окрестностями*, составленная *Я. В. Ханьковымъ*; д) *Обзоръ тригонометрическихъ работъ въ Россіи*, Корпуса Топографовъ капитана *Максимова*.

6) *Математическая географія и первыя начала Космографіи*, составилъ Проф. *А. Н. Савичъ*, какъ руководство для военно-учебныхъ заведеній; это была цѣль сочиненія, по въ исполненіи оно вышло гораздо суріознѣе и можетъ съ пользою послужить и для взрослыхъ. Книга эта напеч. въ тип. В. Уч. Зав., 1850 г.; въ 8-ю д. л., IV п 210 стр. и 6 листовъ чертежей.

#### РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

— Въ иностранныхъ газетахъ пишутъ изъ Триеста, что 22 марта Его Величество Императоръ Австрійскій, въ сопровожденіи многочисленной свиты, посѣтилъ Русскій военный бригъ *Эней*, состоящій подъ командою флигель адъютанта Его Императорскаго Величества, Капитанъ-Лейтенанта Уньковскаго. Произведенными на бригъ въ присутствіи Императора маневрами, Его Величество изволимъ остаться совершенно доволенъ. Послѣ того, Его Величество былъ на Австрійскомъ фрегатѣ *Венера*,

который готовится къ отплытію въ морѣ съ братомъ Императора, Эрцгерцогомъ Фердинандомъ, посвящающимъ себя морской службѣ.

— Въ Венеціи съ 27 марта нов. ст. опять порто-франко. Тамъ положено построить два 60 пуш. фрегата.

— Апрѣля 2 н. ст. изъ Дюнкерка вышло 93 судна, отправившіяся для рыбной ловли къ острову Исландіи; готовятся еще 14 судовъ. Для соблюденія порядка обыкновенно отряжается туда одно военное судно; теперь назначенъ тендеръ *Фавори*, подъ командою лейтенанта Мартино.

— Датскій флотъ составляютъ теперь слѣд. суда: 5 кораблей, изъ нихъ три 84 пуш., одинъ 80-ти и одинъ 66-ти пуш.; 7 фрегатъ отъ 40 до 50 пуш. и одинъ фрегатъ 44 пуш. строится; 4 брига отъ 12 до 16 пуш.; 6 мелкихъ судовъ; 86 лодокъ и іоль; 6 пароходовъ по 160 силъ и одинъ пароходъ съ винтомъ, въ 260 силъ съ 12-ю орудіями. — Въ Даніи одинъ вице-адмиралъ, три контръ адмирала, 7 командоровъ (наши капитаны 1-го ранга), 17 капитанъ-командоровъ (капитаны 2-го ранга), 17 капитановъ (наши капитанъ-лейтенанты), 27 лейтенантовъ и 41 лейт. втораго класса. Кромѣ того 35 лейтенантовъ состоящихъ временно на службѣ, на мѣсячномъ жалованьи; кадетъ 30 и состоящихъ по флоту 3 кап. ком. и 40 капитановъ и лейтенантовъ.

— Въ Константинополѣ, именно въ Галатѣ, образовалось въ мартѣ мѣсяцѣ, общество для учрежденія съ будущаго года правильнаго пароходнаго сообщенія между столицею Порты, Гавръ-де-Грасомъ и Антверпеномъ. Пять директоровъ избраны акціонерами Турками и одинъ директоръ изъ Европейцевъ.

— Французскій паровой корветъ *Шанталь*, съ винтомъ, назначенный для отвоза контръ-адмирала Романъ де Фоссе изъ Бреста въ Пирей, вышелъ изъ перваго порта, по исправленіи поврежденій (см. М. Сб. Т V стр. 268), но минуя Ос. Узсанъ, у него снова открылась течь въ машинѣ; густой туманъ



препятствовалъ ему возвратиться въ Брестъ, почему адмиралъ и рѣшилъ, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, идти подъ парусами, безъ помощи машины и пришелъ благополучно въ Кадиксъ; откуда по окончаніи исправленій продолжалъ свое плаваніе, и 26 марта н. ст. прибылъ въ Пирей (гавань у Аѳинъ).

— Пишутъ изъ Стокгольма, отъ 4 апрѣля, что тамъ образовалось общество для учрежденія правильнаго пароходнаго сообщенія съ С. Петербургомъ и Гуллемъ, чрезъ Готскій каналъ. Будетъ 8 желѣзныхъ пароходовъ съ винтами, въ 70 силъ и въ 40 тоновъ каждый; они будутъ останавливаться въ Стокгольмѣ и Готенборгѣ, въ Швеціи, и въ Христианіи или въ Христианзандѣ, въ Норвегіи.

— На всемірной выставкѣ будетъ, говорятъ, машина для спуска тросовъ, сдѣланная еще въ 1799 году, знаменитымъ Фультономъ.

— Пишутъ (*la Marine* № 39), что англійское адмиралтейство положило не посылать болѣе экспедицій, на свой счетъ, для отысканія Франклина.

=

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ,  
Предсѣдатель Адмиралъ Рикордь.