

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ
ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



№ 7.

Содержаніе:

	стр.		стр.
Замѣчанія объ адмираль- скихъ и капитанскихъ ка- терахъ Балтійскаго флота. <i>К. А. Фонъ-Шаница</i> . . .	1	Некрологъ адмирала Михаи- ла Петровича Лазарева. .	53
О снаряженіи и употребле- ніи брандеровъ <i>Р. Ска- ловскаго</i>	35	Жизнеописаніе Василія Ми- хайловича Головинна, съ портретомъ <i>Н. И. Греча</i> . .	66
		Разныя извѣстія.	101

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННАЯ ПРОГРАММА ЖУРНАЛА

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ.

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

Выходитъ 15 числа cadaго мѣсяца.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

Томъ VI.

№ 7.

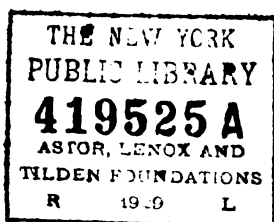
ЮЛЬ.

NEW YORK
PUBLIC
LIBRARY

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

1851.



ROY W. B.
CLUB
Y. A. B.

ЗАМѢЧАНІЯ ОБЪ АДМИРАЛЬСКИХЪ И КАПИТАНСКИХЪ КАТЕРАХЪ БАЛТІЙСКАГО ФЛОТА.

(Статья контръ-адмирала И. И. Фонъ-Шанца, съ примѣчаніями къ ней контръ-адмирала П. О. Анжу. *)

Адмиральскіе и капитанскіе катера имѣютъ вообще длину отъ 32 до 35 футовъ; ширину отъ 8-ми до 9-ти, и глубину около 3-хъ футовъ.

Вооруженіе ихъ состоитъ изъ трехъ рейковыхъ парусовъ и кливера; иные съ топселями, другіе безъ оныхъ. Часто вооружаются катера треугольными парусами, съ двумя или тремя мачтами: у двухъ-мачтовыхъ, гротъ съ длиннымъ гикомъ; у трехъ-мачтовыхъ, бизань тоже треугольная.

Разсматривая подробно чертежи этихъ катеровъ, невольно видишь, что они должны имѣть посредственную ходкость подъ веслами, и едва ли лучшую подъ парусами. Этому препятствуетъ валкость—порокъ, которому стараются повозможности противодействовать несоразмѣрно-большимъ количествомъ баласта, доходящимъ у лучшихъ холоковъ, смотря по ихъ парусности, иногда до 40 и 50 пудовъ (¹).

* Примѣчанія К. А. Анжу означены цифрами, въ скобкахъ.

Весьма посредственная ходкость этих катеровъ подъ веслами происходитъ, мнѣ кажется, отъ сходства обводовъ ихъ съ обводами мелкихъ парусныхъ судовъ, какъ напримѣръ: со шкунами или люгерами.

Разсматривая катера съ боку, возьмемъ какой нибудь батоксъ, положимъ на одной трети ширины; тогда увидимъ:

1) Что линія эта, подобно какъ въ шкунахъ, идетъ съ носу до кормы непрерывною дугою, съ большею или меньшею кривизною, смотря по длинѣ катера.

2) Что мидель-шпангоутъ находится много впереди середины, и имѣетъ образованіе треугольника съ большею по верху шириною, точно какъ и у шкуны.

3) Что бортъ идетъ, отъ транца до носоваго шпунта, по направленію такой же непрерывной дуги, образуя по верху, отъ носовыхъ уключинъ до форъ-штевня, въ родѣ треугольника, иногда даже съ отрывистымъ переломомъ, совершенно по шкунскому.

4) Что ватерлиніи, идущія отъ миделя къ кормѣ, совершенно сходятся съ этими же линіями у мелкихъ парусныхъ судовъ, и что онѣ, подобно шкунскимъ, имѣютъ большую впасть; или, другими словами, что онѣ вогнуты.

Отъ подобнаго образованія батоксовъ, ватеръ-линіи и миделя и отъ большой ширины послѣдняго по верху, а также и отъ дугообразнаго вида борта, должно необходимо воспослѣдовать:

1) Несоразмѣрное углубленіе, и оттого тяжелый ходъ подъ веслами ⁽²⁾.

2) Гибельное качество зарываться носомъ ⁽³⁾.

3) Возможность быть залитымъ съ кормы отъ крутаго волненія ⁽⁴⁾.

4) Не малый дрейфъ и недостаточная остойчивость ⁽⁵⁾.
Потребное поѣтому чрезмѣрное количество баласта, погружая катеръ слишкомъ глубоко для гребли, не въ состояніи совер-

именно уменьшить порожъ валкости подъ парусами; и наконецъ,

5.) Невозможность въ носовой части съ пользою дѣйствовать веслами ⁽⁶⁾.

О водоизмѣщеніи и о положеніи центра тяжести этихъ катеровъ, надобно еще сказать, что первое, впереди среднимъ длины грузовой ватерлинии, вообще больше, чѣмъ позади оной; и потому центръ величины находится также значительно впереди середины; то есть, совершенно согласно съ правилами образованія старинныхъ мелкихъ парусныхъ судовъ; отъ чего конечно ожидать можно только умѣренной ходкости подъ веслами; именно отъ большаго напора воды, пока она у миделя не успѣетъ, поднявшись изъ подъ кормы, выступить, куда ей слѣдуетъ.

Страннымъ мнѣ кажется убѣжденіе сочинителей чертежей подобныхъ катеровъ, что суда безъ такого образованія кормовыхъ ватерлиній, не могутъ слушать руля, и что большая ширина по верху у миделя есть главное условіе для достиженія надлежащей остойчивости ⁽⁷⁾.

Безъ этого убѣжденія, катера давно получили бы обводы, болѣе удовлетворяющія ихъ назначенію.

Прибавимъ ко всему этому еще и дифферентъ, существующій почти у всѣхъ катеровъ по спускѣ ихъ на воду, то удостовѣрится, наконецъ, въ совершенномъ сходствѣ подводныхъ частей этихъ судовъ съ посредственными мелкими шкунами, выстроенными по старинной системѣ. Но такъ-какъ главный элементъ свойственный шкунамъ, то есть углубленіе, невозможно сохранить въ неизмѣняемой пропорціи въ гребныхъ катерахъ, то въ слѣдствіе этого и остойчивость, пренесходящая въ шкунахъ отъ достаточной ихъ глубины, значительно въ катерахъ теряется, когда, при умѣренномъ или надлежащемъ количествѣ баласта, придется форсировать парусами; тогда по необходимости принужденны бываемъ носить баластъ уже въ видѣ груза ⁽⁸⁾.

Грузовая ватерлинія на этихъ катерахъ, не имѣетъ, даже

по всей ея длине, трех еутаго направленія, параллельного казенному шпунту, что также на ходких мелких шкунах нынѣ стараются соблюсти. Отъ грузовой ватерлинии вверхъ, рибины на материалахъ ныбютъ, подобно борту и грузовой линіи, не прерывныя, дугообразныя погнби, что снать однако, противно обводамъ хорошихъ шкунъ; и поэтому, когда отъ носера вѣтра, катера клонятся на бокъ, то они не ныбютъ, отъ кили и до уключинъ, ни какой значительной площади, которая была бы въ состояніи, не отнимая ходу, настоящимъ образомъ противодѣйствовать крену.

Изъ этого видна невыгода придерживанія образованія подводныхъ частей шкунъ, безъ возможности удержатъ соразмѣрную ихъ глубину, и невыгода въ необходимости отступать отъ образованія, принятаго въ надводныхъ обводахъ мелкихъ парусныхъ судовъ; ибо у послѣднихъ, форспруя парусами, ватервейсъ находится нерѣдко почти въ водѣ, и больше этого; глубина ихъ и верхніе обводы, не дозволяютъ имъ, безъ большихъ усилій, крениться, тогда какъ катера съ дугообразными своими обводами, при уиѣренныхъ порывахъ, необходимо должны безпрестанно придерживанія къ вѣтру, чтобы не опрокинуться.

Чѣмъ же пособить недостаточной остойчивости подобныхъ катеровъ? (*) Развѣ увеличеніемъ ихъ глубины еще еута на два или болѣе, и прибавленіемъ еще большаго количества баласта? Но послѣ этого, мнѣ кажется, еще менѣе можно было бы ожидать ходкости подъ веслами, и, притомъ, подобная надстройка придала бы слишкомъ много вѣсу катерамъ, которые и теперь, по справедливости, нельзя назвать легкими; и это остается по сіе время однимъ изъ весьма значительныхъ пороковъ катеровъ, подъемъ конхъ на шкафутъ, не рѣдко занимаетъ половину корабельной команды.

Поэтому, кажется, не свойственно называть такіе катера

гребцами, ибо, употребивъ на нихъ весла какой угодно длины и какого угодно вѣса, для увеличенія движущей силы, и посадивъ даже по два человека на каждое весло, что ширина и дозволить, все-таки, безъ чрезвычайныхъ усилій, они не приобретутъ достаточной ходкости на тихой водѣ, а противъ крутаго волненія выгребать и подавно не въ состояніи; это видно ежедневно на опытѣ ⁽¹⁰⁾.

Я говорилъ — посадить у каждого весла по два гребца, но это невозможно; потому что, невзирая на огромные элементы катеровъ, то есть большую длину, чрезмѣрную ширину миделя по верху, и значительную глубину, все-таки водонизмѣщенія для сего недостаточно. Что же можно предпринять съ такими катерами при экстренной надобности, во время свѣжаго противнаго вѣтра, какъ напримѣръ, въ чужомъ портѣ, въ которомъ безъ большихъ издержекъ невозможно достать пароходъ для отвоза капитана съ берега на корабль или обратно? Или, что дѣлать даже на Кронштатскомъ, Ревельскомъ или Рижскомъ рейдахъ съ такими катерами капитану, которому, не всегда возможно достать себѣ пароходъ? Возьмемъ, для рѣшенія этого, одинъ примѣръ.

Корабль стоитъ по диспозиціи, какъ часто случается, не подалеку отъ Толбухина маяка, куда капитану необходимо вѣхать изъ Кронштадта — положимъ, при свѣжемъ западномъ вѣтрѣ и въ холодный сентябрскій вечеръ. Для сего начинаетъ онъ выгребать въ проходъ кроншлотскій, или вѣроятнѣе всего къ югу отъ этой крѣпости, ибо лавировать между нумеческими судами при такихъ обстоятельствахъ уже невыгодно. Пока онъ поравняется съ Кроншлотомъ, пройдетъ уже довольно времени, и гребцы будутъ значительно утомлены; притомъ же съ наветренной стороны, въ особенности съ носу, они будутъ мокры отъ брызговъ волненія; тогда-то становится ясно, что съ такими таковыми веслами и находимъ катеромъ — до Толбухина маяка

выгнать невозможно, ибо на это не доставить человеческих силъ; а потому, приставши къ подветренной сторонѣ креншота, начнется вооруженіе катера, чтобы противъ свѣжаго вѣтра и волненія, попробовать вылавировать туда, куда подъ веслами, на такъ называемомъ гребномъ катерѣ, попасть невозможно.

Приготовивъ катеръ съ зарифленными тремя рейковыми парусами и кливеромъ—вооруженіемъ, состоящимъ въ этомъ случаѣ изъ восьми только рангоутныхъ штукъ, и, согласно со штатомъ—одинадцатью вантами, совокупно съ бакштагами отъ утлегаря—положимъ, что лавировка началась удачно. Не трудно вычислить, сколько верстъ предстоитъ этому катеру переплыть до Тодбухина, если вѣтеръ, какъ полагали, прямо съ носу, и въ особенности если рейдъ устья судовъ, принуждающими его часто поворачивать, спускаться или подниматься, для избѣжанія томбуевъ, канатовъ и гребныхъ судовъ, на бакштовахъ находящихся; и если примѣрный ходъ его извѣстенъ, то и время для сего потребное опредѣлить не трудно.

Надобно однако подумать и о томъ, въ какомъ состояніи, во время лавировки, находятся гребцы, которые до постановленія мачтъ были уже нѣсколько промочены; нѣтъ сомнѣнія, что они пріѣдутъ на корабль совершенно мокрыми, и часто въ этомъ состояніи, въ особенности послѣ раздачи на кораблѣ коекъ и потушенія въ камбузѣ огня, принуждены бываютъ лечь спать.

Это относится собственно только до нашего рейда, на которомъ вѣтры еще не такъ страшны, и направленіе теченій и шкваловъ всѣмъ намъ уже извѣстны, а потому я не стану разбирать—пріятнѣ ли въ такую погоду вылавировать до своего корабля или доѣхать до него подъ веслами; но скажу только, что удовольствіе, которое въ молодыхъ лѣтахъ мы чувствуемъ, сѣдя на рулѣ и лавируя къ кораблю подъ форсированными парусами на катерѣ, лежащемъ на боку, съ большею частію пока мокраго

насквозь отъ брызговъ, въ особенности когда еще товарищи съ другихъ судовъ слѣдятъ за нашими движеніями — этого рода удовольствіе перестаетъ быть удовольствіемъ для каждаго, прослужившаго нѣсколько лѣтъ въ старшихъ чинахъ; притомъ же, оно не можетъ уже возражаться вновь: по крайней мѣрѣ я такъ думаю. И въ бурную погоду и въ холодное время года, я предпочелъ бы спокойно доѣхать до мѣста подъ веслами, чѣмъ вылавливать, даже на лучшемъ ходѣ, и имѣя всѣхъ гребцовъ въ теплое и сухое состояніи; не говоря уже о послѣдующей трудной работѣ у борта, въ темнотѣ, при большомъ волненіи — разружать подобный катеръ, и вынимать изъ него сорокъ пудовъ баласту, если погода, напримѣръ, принудила бы поднять его на шкафутъ.

Но не въ томъ дѣло, и именно потому, что приведенный здѣсь въ примѣръ случай, относится до знакомаго намъ рейда, плаван по которому можно еще настаивать и утверждать, какъ другіе и дѣлаютъ, что рѣшительно все равно, ходятъ ли эти катера подъ веслами или нѣтъ, ибо въ послѣднемъ случаѣ имѣются для сего паруса; но рассмотримъ этотъ недостатокъ, свойственный почти всѣмъ катерамъ, съ другой стороны. Кто бывалъ за границую, тотъ непремѣнно сознается, что на чужомъ рейдѣ, на который пришли въ первый разъ, мы не можемъ имѣть такого спокойствія на счетъ теченія, господствующихъ вѣтровъ, шкваловъ и проч. какъ у себя, на Кронштадскомъ рейдѣ; и при противномъ вѣтрѣ, какъ напримѣръ, на рейдахъ Спитгедскомъ, Гибралтарскомъ, или въ какихъ нибудь рѣкахъ и заливахъ, въ которыхъ господствуютъ сильныя приливы и отливы, непростительно было бы, въ первое время, отправить катеръ подъ парусами, въ особенности для лавировки; при такихъ обстоятельствахъ, приходилось бы капитану, съ подобнымъ катеромъ, или ночевать на берегу, или сидѣть на кораблѣ, къ большей потерѣ можетъ статься и для службы.

Но подобныхъ примѣровъ нечего искать въ такой дали отъ Россіи; достаточныя доказательства неудобства подобныхъ катеровъ, мы находимъ даже и при употребленіи ихъ у самыхъ веротъ Балтійскаго моря, какъ напримѣръ, на рейдахъ Копенгагенскомъ и Гельсингёрскомъ.

Кто изъ насъ тамъ не бывалъ? Кто изъ капитановъ не чувствовалъ безпокойства во время отсутствія своихъ катеровъ при свѣжестъ вѣтрѣ, на этихъ рейдахъ? И много ли было когда либо катеровъ адмиральскихъ или капитанскихъ, которые при довольно свѣжестъ вѣтрѣ, были въ состояніи, безъ большихъ усилій, поддерживать сообщеніе съ берегомъ? А какую роль разыгрывали наши гребныя суда, по этой же системѣ выстроенныя, во время послѣдней блокады Дарданеллъ — о томъ многіе еще могутъ свидѣтельствовать; не легко забыть сколько важныхъ неудобствъ было ощущаемо отъ невозможности поддерживать сообщеніе между кораблями, во время свѣжихъ сѣверныхъ вѣтровъ ⁽¹¹⁾.

Прежде чѣмъ начнемъ разсуждать о катерахъ, строящихся нынѣ по другой системѣ, или уже построенныхъ, не излишнимъ мнѣ кажется, здѣсь помѣстить нѣкоторыя замѣчанія принца Жуанвилскаго, сдѣланныя въ 1842 году лейтенанту Монтеньяку, при составленіи этимъ офицеромъ записки о гребныхъ судахъ французскаго флота.

«Задача», говоритъ принцъ, «объ удачной постройкѣ и удобномъ снаряженіи для флота гребныхъ судовъ, не можетъ не казаться важнымъ вопросомъ всякому, имѣющему необходимыя свѣденія, чтобы разсуждать о подобныхъ предметахъ.

«Дѣльно организованная система барказовъ, катеровъ и проч., для всѣхъ ранговъ судовъ, необходима для безопаснаго взаимнаго ихъ сообщенія, или между ними и берегомъ; точно такъ же какъ, во многихъ случаяхъ, и для удачнаго успѣха

какой либо экспедиции, или сохранения экипажей въ опасных предпріятіяхъ.

«Въ прошедшей войнѣ Англичане, неоднократно удачами въ отважныхъ попыткахъ противъ нашихъ судовъ, стоявшихъ на якорѣ, исключительно обязаны были хорошимъ маневрамъ гребныхъ судовъ своихъ; между тѣмъ какъ, при подобныхъ же обстоятельствахъ, намъ, по причинѣ тяжелой и неудобной конструкціи нашихъ катеровъ, въ особенности большихъ, совершенно невозможно было и подумать о какихъ либо подобныхъ предпріятіяхъ.

«На успѣхи гидрографическихъ экспедицій, качества гребныхъ судовъ неоспоримо имѣютъ также большое влияние. Лаперузъ не потерялъ бы въ портѣ де-Франсъ два катера съ ихъ экипажами, и еще двѣ шлюпки на островѣ Мауна, если бы его гребные суда были хотя изрядной конструкціи.

«Въ экспедиціи капитана Бодена, къ странамъ южнаго полюса, весьма дурныя качества гребныхъ судовъ, были причиною несльдательной потери двухъ изъ нихъ, подвергнувъ притѣмъ, при обоихъ этихъ несчастныхъ случаяхъ, самый корабль большой опасности, при тщетныхъ стараніяхъ спасти гребные суда.»

Теперь рассмотримъ нѣчто совершенно противоположное жалкимъ этимъ примѣрамъ, довольно частымъ во французскомъ флотѣ, и укажемъ на капитана Блей, совершившаго въ океанѣ, на открытой шлюпкѣ, плаваніе около 1200 миль.

Англичанинъ Басстъ, изслѣдовавъ на шести-весельномъ вельботѣ проливъ между Новою-Голландіею и Вандименовой землей, который и понынѣ носятъ его имя; такой важный подвигъ, невозможно было бы совершить съ дурными гребными судами, каковы, напримѣръ, французскія, или какими снабжались наши экспедиціи для географическихъ изслѣдованій.

О катерах по другой системѣ, проектированныхъ для балтійскаго флота.

Необходимыя качества въ подобныхъ катерахъ, или вообще гребныхъ судахъ, считая слѣдующія:

1) Большую ходкость подъ веслами, съ наименьшимъ напряженіемъ для гребцовъ, какъ на тихой водѣ, такъ и противъ волненія.

2) Хорошую ходкость подъ парусами, при убрѣнной парусности, состоящей изъ наименьшаго числа парусовъ и рангоутныхъ деревъ: это удобно для управленія, легче для гребцовъ и притомъ представляетъ большаго экономію противъ всякаго рода другихъ вооруженій.

3) Большую остойчивость, при наименьшемъ углубленіи, требующую баласту, при всѣхъ почти обстоятельствахъ подъ парусами, не болѣе, чѣмъ для удобной гребли, какъ напримѣръ, около 26-ти пудовъ для самыхъ большихъ размѣровъ.

4) Способность носить большой грузъ, по крайней мѣрѣ болѣе старыхъ катеровъ; и наконецъ,

5) Спокойныя движенія, боковыя и килевыя, на большомъ волненіи, подъ веслами и подъ парусами.

Основываясь на опытѣ, я постараюсь доказать, что эти качества соединены по возможности въ гребныхъ судахъ, предлагаемой мною системы, по которой уже выстроено, ниже показанное число катеровъ:

1. 1845 года, въ Кронштатѣ построенъ былъ 14 весельный капитанскій катеръ для корабля Императрица *Александра*, который, по спускѣ на воду, углубился, считая отъ шпунта, на семь дюймовъ. Длина его 34 фута, ширина 7 фута. 8 дюйм., глубина 3 фута.

Командиру этого корабля обязанъ я слѣдующимъ письмен-

написанъ отъ насъ объ этомъ катерѣ, который считаю необходимымъ здѣсь помѣстить:

«Катеръ этотъ, есть самое превосходное гребное судно, какъ кого только желать можно; въ немъ соединены всѣ необходимыя качества: остойчивость, скорый ходъ, крѣпость, вѣстительность, и легкость. Парусность самая соразмѣрная, несложная, и весьма удобная для скорой уборки и постановки.

«Добрыя качества этого катера въ особенности были замѣтны при неоднократномъ его испытаніи въ сравненіи съ другими катерами, какъ корабля Императрица *Александра*, такъ и вообще съ катерами второй дивизіи, у которыхъ онъ всегда выигрываетъ и ходъ и вѣтеръ, какъ при волненіи, такъ и въ тихую погоду.

«На кораблѣ поднимается онъ на боканцы, и потому длина его можетъ быть еще увеличена до 3-хъ футовъ противъ настоящей, не обременяя боканцевъ и ничему не мѣшая. Вѣсъ катера 64 пуда.»

II. Въ маѣ 1847 года, спущенъ былъ въ Кронштатѣ 16-ти весельный катеръ, построенный для начальника штаба этого порта. Длина катера 38 футовъ; ширина 8 ф., глубина 3 фута. Имѣя баласту 26 пудъ, рангоуть, паруса и 19 человекъ, онъ погружался, считая отъ пилота, на $16\frac{1}{2}$ дюймовъ, а въ порожнемъ состояніи, углубился на $7\frac{1}{2}$ дюймовъ. При углубленіи же на 8 дюймовъ, водоизмѣщеніе его равняется 42, 30 кубическихъ футамъ, что составитъ 74 пуда 11 фунтовъ.

Сожалѣю, что не могу приложить письменной аттестаціи этому катеру отъ постороннихъ лицъ; и потому принужденъ, въ защиту своей системы, выставить нѣкоторые факты, въ справедливости коихъ могутъ свидѣтельствовать всѣ офицеры парохода-фрегата *Жамчаики*, и даже многіе безпристрастные постороннія лица.

а.) 1847 года, іюня 4-го, при свѣжестъ восточномъ вѣтрѣ, катеръ этотъ гнался подъ вѣслами съ восьми-весельнымъ вель-

ботомъ, длиною 35 футовъ, принадлежавшихъ къ яхтѣ *Королева Викторія*, отъ котораго, на разстояніи полу-версты, осталась на стояно, что нужно было гребнуть еще семь разъ, чтобы достигнуть его. (12) Сидящими конструкторами вальбета, для гребли, едвали можно придумать: въ томъ же, зная его, нагрѣе согласится.

В.) Юня 8-го, замѣченъ былъ, шедшій изъ Кронштата въ Ораніенбаумъ, 14-ти весельный адмиральскій катеръ, длиною около 35 футовъ, который, когда я отвалилъ отъ парохода *Камчатки*, стоявшаго противъ почтовыхъ воротъ, находился около одной трети разстоянія между обоими берегами.

Не переѣхавши много за половину дороги, подошелъ я, ровную греблю, къ этому катеру. Поровнявшись же съ нимъ, убравъ четыре весла, и объѣхалъ его потомъ передъ носомъ. Вѣтеръ былъ самый тихій, восточный.

С.) Юня 9-го, подобный же маневръ былъ сдѣланъ съ шести-весельною гичкою, извѣстной ходкости; съ тою однако разницею, что на катерѣ, поровнявшемся съ нею для гонки, убрана была только пара весель.

Д.) Августа 31, при весьма свѣжемъ южномъ вѣтрѣ, отъ борта парохода *Камчатки* отвалилъ лейтенантъ Баженовъ, съ двумя товарищами, для слѣдованія за 16-ти весельнымъ адмиральскимъ катеромъ, шедшимъ изъ Кронштата въ Ораніенбаумъ, и находившимся въ то время не менѣе трети дороги отъ Кронштата. Поровнявшись съ нимъ, лейтенантъ Баженовъ, объѣхалъ вокругъ его передъ носомъ, и воротился на пароходъ съ весьма мало утомленными гребцами.

Е.) 1847 года, юня 7, въ присутствіи начальника штаба Кронштатскаго порта, состоялась гонка, подъ веслами, съ катеромъ главного командира. Лейтенантъ Баженовъ, обогнавъ этотъ катеръ, остался съ поднятыми изъ воды веслами, нарочно по-

зали; обогналъ потомъ его опять, и повторилъ тоже самое три раза, менѣе нежели въ четверть часа.

f.) Июня 40-го, вечеромъ, при весьма сильномъ сѣверномъ вѣтрѣ и большомъ волненіи, лейтенантъ Баженовъ выгребъ на этомъ катерѣ отъ яковлевской пристани до пролома, въ 1 часъ 12 минутъ. Расстояніе это, если не ошибаюсь, равняется 5 верст. 400 саженимъ, и слѣдовательно ходъ илиюки равнялся 2,82 узламъ.

g.) На слѣдующее утро, при гораздо слабѣшемъ сѣверномъ же вѣтрѣ, адмиральскій катеръ, длиною 38 футовъ, а шириною болѣе 9-ти, форсиря нерифленными парусами, выдвигалъ отъ воротъ ораніенбаумской гавани до почтовыхъ—въ 1 часъ и 41½ минуту. Расстояніе это 5 верстъ 400 сажень; изъ чего видно, что катеръ этотъ, который едвали-бы могъ при такомъ вѣтрѣ, дойти подъ веслами до почтовыхъ воротъ, употребилъ на переходъ подъ парусами—29½ минутъ времени болѣе, чѣмъ надобно было катеру, по моей системѣ построенному, пройти разстояніе въ 5 верстъ 400 сажень, и притомъ при гораздо большемъ вѣтрѣ и волненіи, какое было на канунѣ, во время гребли на немъ отъ яковлевской пристани къ пролomu.

h.) Июня 41-го, въ средней гавани, по предложенію главнаго командира, я имѣлъ честь гоняться съ его катеромъ, на которомъ Его Высочайшее Превосходительство бѣжалъ къ пролomu.

Мы отвалили отъ адмиральскихъ рундуковъ, мнѣ надобно было выѣзжать изъ среднихъ воротъ, и хотя я находился къ сѣверу отъ своего соперника, но несмотря на то, обогналъ его прежде несомнѣнно, не удаляясь для сего къ осту болѣе, сколько нужно было, чтобы обойти купеческія суда.

i.) Августа 28-го, Его Императорское Высочество генералъ-адмиралъ былъ свидѣтелемъ слѣдующей гонки:

Близъ Ораніенбаума.

У парохода *Александрія*, на которомъ находились Его Императорское Высочество, былъ взятъ съ малаго рейда на бакштаговъ восьми-весельный вельботъ, длиною 35 футовъ, выстроенный въ Кроингтатъ по вельботу киты *Коралеса Виктори*.

Я отвалилъ на носѣ катеръ отъ парохода *Нелчамака*, когда *Александрія* была отъ меня уже на значительномъ разстояніи. — Вѣтеръ былъ самый тихій отъ 8-да.

Подойдя къ мелководью, на траверзъ яковлевской пристани, *Александрія* бросила вельботъ, который отиралился подлѣ веслаи къ упомянутой пристани, куда намѣревался ѣхать и я. Вскорѣ послѣ сего налетѣлъ отъ SW шквалъ съ дождемъ: между тѣмъ началась между вельботомъ и катеромъ тонка, которая окончилась тѣмъ, что я присталъ къ яковлевской пристани полтора минутами позже. Надобно однако сказать, что у меня, при этомъ случаѣ, гребли 18 веслаи; но не должно также упустить изъ виду и того, что катеръ мой шелъ подлѣ веслаи съ малаго рейда, а вельботъ только небольшое разстояніе, по мелководью (13).

Должно замѣтить, что вельботъ, по прекрасной его конструкціи, не имѣетъ въ балтійскомъ елотѣ себѣ равнаго подлѣ веслаи на тихой водѣ, и что постройка его выполнена не хуже англійской.

Теперь остается упомянуть о качествахъ катера подлѣ парусани.

Вооруженіе его состоитъ изъ трехъ парусовъ: фюка, рейкового, съ прямымъ, летучимъ надъ нимъ топсеаеи, который поднимается отдѣльно, и который можно носить при двухъ и даже трехъ рифахъ у фюка, и изъ шпринтованной бизани. Площадь всей парусности 520 кв. футовъ.

При ровномъ свѣжѣи, половѣи вѣтрѣ, подлѣ вѣтри парусани, катеръ употребляетъ на переходъ между ораніенбаумской пристанью и стѣнкою средней гавани, отъ 19-ти до 17 минутъ времени, что показываетъ ходъ его около 8-ми узловъ.

1.) Августа 18-го, была гонка съ первымъ крошштатскимъ паруснымъ ходокомъ, имѣющимъ въ длину 38, а въ ширину около $9\frac{1}{2}$ ф., баласту 50 пудовъ, и парусности 840 квадратныхъ футовъ.

Вѣтеръ дулъ довольно свѣжій отъ N, но весьма непостоянно. Гонка назначена была отъ парохода *Камчатка*, стоявшаго на восточномъ рейдѣ, до корпуснаго адмиральскаго фрегата на Петергофскомъ рейдѣ, и обратно.

Идучи къ О-ту, свѣжій вѣтеръ дулъ сначала ровно, и едва позволялъ нести топсель надъ фокомъ, безъ рывковъ, т. е. парусности 520 кв. футовъ, съ 26 пудами баласту; въ это время другой катеръ неслъ топсели, имѣя парусности, какъ уже сказано, 840 кв. футовъ, то есть 320-ю футами болѣе перваго.

Пока вѣтеръ дулъ постоянно свѣжій, или со свѣжими порывами, катеръ мой былъ впереди; но по мѣрѣ уменьшавшейся силы этихъ неровныхъ порывовъ, другой катеръ началъ меня догонять, и, на половинѣ дороги до адмиральскаго фрегата, обогналъ.

Сравнивая между собою моменты инерціи, увидимъ ясно, что при подобныхъ обстоятельствахъ это всегда возможно, но несколько не выказываетъ хорошихъ качествъ судна.

Въ самомъ дѣлѣ, моментъ инерціи

$$\text{одного} = [(38 \times 9.5 \times 3.) + 50] \times 840 = 951720$$

$$\text{другого} = [(38 \times 8 \times 3.) + 26] \times 520 = 487760.$$

$$\text{Разница} = 463960.$$

Изъ этого видно, что моменты эти содержатся почти какъ 2: 1. А потому, если промежутки между порывами не слишкомъ велики, то разница эта должна дать тяжелому катеру возможность сохранить до слѣдующаго порыва равномерный свой начальный ходъ, и что эта же разница между моментами, т. е.

Вѣсъ перваго катера также значительно больше втораго.

463960, ясно показывает невозможность сохранить прежнюю скорость легкому катеру. (14)

Подойдя довольно близко къ назначенному мѣсту, катера повернули: тяжелый катеръ оверъ-штагъ, а другой чрезъ фор-девиндъ; на обратномъ пути, вышепоказанная разница въ моментахъ, стала дѣйствовать еще чувствительнѣе въ пользу тяжелого катера, ибо вѣтеръ, во все это время, поминутно, то стихалъ, то свѣжѣлъ, но все-таки, не смотря на всѣ эти неблагоприятныя обстоятельства для легкаго катера, результатъ гонки вышелъ слѣдующій: легкій катеръ прошелъ подъ кормомъ парохода *Камчатка* двумя минутами 13 секундами позже паруснаго ходока изъ всѣхъ гребныхъ катеровъ балтійскаго флота.

Изъ этого можно кажется заключить о дѣйствіяхъ подъ парусами катеровъ, по моей системѣ выстроенныхъ, даже при значительно-малой парусности и съ уютнымъ рангоутомъ, въ сравненіи съ другими. Что таковыя гребныя суда могутъ безопасно носить гораздо больше парусности, то это доказываетъ слѣдующій опытъ:

Вокорѣ послѣ упомянутой гонки, катеръ этотъ былъ вооруженъ двумя треугольными парусами и кливеромъ, составлявшими парусность въ 820 кв. футовъ, или 300 ф. болѣе первой, и подъ которыми онъ ходилъ неоднократно при разныхъ обстоятельствахъ; но многосложный приборъ и болѣе долгое время, необходимое для вооруженія и разруженія, невольно заставляютъ избѣгать такихъ парусовъ, о неудобствахъ которыхъ будетъ упомянуто далѣе.

Гонка подъ веслами съ упомянутымъ адмиральскимъ катеромъ, никогда не состоялась, будучи объявлена со стороны адмиральскаго катера, невозможною и напрасною.

III. 1847 года, въ началѣ октября, по желанію г. начальника главнаго морскаго штаба, въ Кронштатѣ заложенъ былъ 18-ти

весельный катеръ для Его Свѣтлости: длина его $41\frac{1}{2}$ футовъ, ширина 8, и глубина 3 фута. Онъ долженъ былъ углубиться, при 20-ти пудахъ баласту и съ полнымъ комплектомъ гребцовъ, около $16\frac{1}{2}$ дюймовъ, и имѣть весла около $14\frac{1}{2}$ футовъ въ длину.*

Причину постройки этого катера считаю полезнымъ объяснить:

При посѣщеніи Карлскронскаго порта, въ лѣтѣ 1847 года, Его Свѣтлости понравились прекрасные обводы 18-ти весельнаго катера шведскаго адмирала, представлявшіе большую разность съ обводами катеровъ нашего отряда; разность эта была до такой степени ощутительна, что даже съ перваго взгляда, нельзя было сомнѣваться въ преимуществѣ таковыхъ пропорцій противъ нашихъ, относительно ихъ ширины къ длинѣ; эти пропорціи, существуютъ впрочемъ теперь въ гребныхъ судахъ и многихъ другихъ флотовъ, какъ напримѣръ въ американскомъ, французскомъ, сардинскомъ и неаполитанскомъ. Кто изъ насъ въ послѣдней экспедиціи въ Средиземномъ морѣ не восхищался красивыми катерами въ Генуѣ, или королевскими баржами въ Неаполѣ, гдѣ мѣстность требуетъ отъ гребныхъ судовъ отменно хорошихъ морскихъ качествъ.

IV. 1847 года, въ октябрѣ, заложенъ въ Кронштатѣ, 16-ти весельный катеръ для Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала: длина его 38 футовъ, ширина 8, и глубина 2 фута 10 дюймовъ.

Въ маѣ 1848 года, заложенъ въ Кронштатѣ, по этому же чертежу, катеръ для командира корабля Лейпцигъ, а въ Петербургѣ, для гвардейскаго экипажа, два катера, изъ которыхъ одинъ для начальника главнаго морскаго штаба.

О поводѣ къ этой постройкѣ нельзя умолчать, ибо онъ, какъ

* Смотри прибавленіе II-е.

основанный на фактахъ, служить доказательствомъ справедливости моего взгляда на различныя системы.

Зимомъ, въ 1847 году, выстроенъ былъ въ Кронштатѣ, для фрегата *Паллада*, по присланному чертежу, 14 весельный катеръ, длиною 32 фута и шириною 8 футовъ, который потомъ употреблялся на этомъ фрегатѣ, во время плаванія его въ Англію. Въ отличныхъ его качествахъ многіе были совершенно убѣждены еще во время постройки; на дѣлѣ однако оказалось, какъ утверждаютъ, совершенно противное; катеръ, несмотря на искусно-сдѣланныя въ Англіи, прекрасныхъ пропорцій, ясные весла, удобство въ греблѣ и силу отличныхъ и выбранныхъ гребцовъ, отставалъ, подъ веслами, отъ простаго штатнаго полубарказа, вовсе не имѣвшаго замѣчательной ходкости.

Паруса были шиты съ тщательностію и стояли какъ нельзя лучше; а объ управленіи катеромъ, старыми опытными офицерами, нельзя было и сомнѣваться; но не взирая на это, онъ и теперь ходитъ весьма посредственно, и имѣетъ притомъ неисправимый и опаснѣйшій порокъ, т. е. чрезмѣрную валкость, не позволяющую предпринимать подъ парусами смѣлую поѣздки; слѣдствія этого порока могутъ быть такъ быстры и неожиданны, что требуютъ весьма большаго искусства, чтобы не подвергнуться мгновенно явной гибели.

Всякому, слѣдившему за работами вновь строящихся въ Кронштатѣ гребныхъ судовъ, было бы непроситительно утверждать, или даже думать, что все это происходитъ отъ невѣрности постройки или разбивки противъ чертежа; вѣрность, соблюдаемая въ разбивкѣ, акуратность въ постройкѣ, и отличная отдѣлка всѣхъ частей—превосходятъ, можно сказать безъ всякаго хвастовства, все, что ни предпринимается въ другихъ націяхъ для постройки гребныхъ судовъ, по какому нибудь данному чертежу.

Почему же этотъ катеръ худо ходитъ подъ веслами, а подъ

парусами только посредственно? Почему онъ одаренъ такою несчастною валкостью? Это объясняется довольно удовлетворительно для всякаго, удостоившаго хотя малѣйшимъ вниманіемъ, общія мои разсужденія въ началѣ этой статьи объ обводахъ, которыхъ придерживались, при составленіи чертежей штатныхъ гребныхъ катеровъ балтійскаго флота.*

По моей системѣ построены нынѣ въ С. Петербургѣ, для вновь спущеннаго корабля *Красный*, капитанскій катеръ, длиною 36 футовъ, шириною 7 ф. 8 дюймовъ и глубиною 3 фута, а на Охтѣ, для директора морскаго кадетскаго корпуса вице-адмирала Римскаго-Корсакова, 16 весельный катеръ, двумя футами длиннѣе перваго.

Для главнаго командира Кронштадтскаго порта, выстроенъ въ семь портѣ, 16-ти весельный катеръ, подобныхъ размѣреній, какъ и катеръ начальника его штаба.**

О качествахъ, которыя считаю необходимыми въ подобныхъ катерахъ, выше уже упомянуто; факты же о двухъ первыхъ, могутъ дать поводъ судить, о качествахъ послѣднихъ; скажу только, что катеръ начальника штаба Кронштадтскаго порта, построенъ былъ съ предположеніемъ обогнать катеръ корабля Императрица *Александра*; это предположеніе онъ оправдалъ на дѣлѣ, и, при гонкѣ подъ веслами и парусами, обогналъ его въ нѣсколько минутъ, такъ-что командиръ корабля, въ короткое время убѣдившись въ превосходствѣ качествъ новаго катера, счелъ бесполезнымъ продолжать гонку. Факты же, относящіеся до катера корабля Императрица *Александра*, приложены выше.

Катеръ начальника главнаго морскаго штаба, полагаю, дол-

* Смотри прибавленіе I-е.

** Катеръ спущенъ на воду въ исходѣ мая 1848 г.

женъ ходить лучше катера начальника штаба Кронштатскаго порта, и лучше всѣхъ остальныхъ. *

Катеръ Генералъ-Адмирала, полагаю, не будетъ отставать отъ послѣдняго катера (начальника штаба Кронштатскаго порта), и ожидаю даже, отъ его кормовыхъ обводовъ и образованія миделя, что онъ будетъ въ состояніи его обогнать. **

Капитанскій катеръ корабля *Красный*, будетъ ходить лучше катера корабля Императрица *Александра*, но хуже всѣхъ упомянутыхъ.

О катерахъ главнаго командира и директора морскаго кадетскаго корпуса говорить нечего; ибо если они вѣрно выстроены, то должны имѣть равно хорошія качества съ катеромъ начальника штаба Кронштатскаго порта, по чертежу котораго строчены.

Чтобы соединить въ этихъ катерахъ всѣ упомянутыя качества, считаю необходимымъ соблюсти, при составленіи чертежей, слѣдующія условія:

Мидель-шпангоутъ расположить около середины длины, или даже позади ея, что во многихъ отношеніяхъ, должно предпочесть старому расположенію. Дать ему большую площадь и образованіе, способствующее остойчивости, и представляющее возможность, безъ неправильныхъ погибовъ, доставить флортиб-берсамъ форму, необходимую для сохраненія большой плавучести.

Грузовой ватеръ-линіи дать, по возможности, обширный обмѣръ, съ большею площадью позади середины длины.

Водоизмѣщеніе. Дать кормовому водоизмѣщенію, позади середины длины, значительно большее содержаніе, нежели переднему.

Ватерлиніи. Избѣгать всѣхъ вогнутыхъ ватерлиній въ кор-

* Смотри прибавленіе II-е.

** Смотри прибавленіе I-е.

мовой части, итѣя нижнія, въ носовой, весьма острыми, и даже вогнутыми.

Флортимберсы. Отъ середины длины къ носу и кормѣ, считая въ совокупности, сохранить, на пространствѣ не менѣе полу-длины катера, такое образованіе въ флортимберсахъ, которое въ состояніи придать ему наибольшую плавучесть.

Бокамъ, надъ водою, дать образованіе наиболѣе противодѣйствующее дрейфу и крену.

Батоксы и рыбыны. Въ кормовой части образовывать ихъ наиболѣе способствующими плавному подъему волненіемъ, не заставляя ударяться транцемъ; а въ носовой части дать этимъ же линіямъ образованіе, позволяющее волненію поднимать катеръ отнюдь не менѣе, какъ на одну четверть длины его, считая отъ форъ-штевня.

Линія крена. Стараться дать каждой половинѣ той грузовой ватерлиніи, которая обозначается извѣстнымъ креномъ, такое образованіе, которое, при наибольшей скорости, оставляло бы воду передъ штевнемъ и до нѣкотораго разстоянія отъ онаго, на примѣръ до $\frac{11}{32}$ длины катера, въ совершенно спокойномъ положеніи; и чтобы, въ этомъ только мѣстѣ, образовалось первое видимое дѣйствіе сопротивленія воды, которое у хорошихъ ходокъ обыкновенно показывается въ родѣ фонтана, играющаго перпендикулярно, иногда даже наровнѣ съ подвѣтреннымъ бортомъ, въ особенности, при ровной или гладкой поверхности моря.

Центры величины и парусности. При упомянутомъ образованіи, точки эти подвинуты также гораздо больше назадъ, нежели при образованіи обводовъ по прежнимъ правиламъ. На катерѣ начальника штаба Кронштатскаго порта, первый центръ находится совершенно посрединѣ длины, а второй на 2 фута 4 дюйма позади середины.

Уключины. Размѣстить ихъ между собою просторно, и не менѣе 3-хъ ф. 3 д., относя носовыя около 8. ф. отъ шпунта.

Весла. Дать имъ длину повозможности такую, чтобы достигнуть наибольшей скорости *частою греблею*, не утомляя много гребцовъ; и стараться дать весламъ такой вѣсъ, чтобы, гребя противъ вѣтра, легко было заносить ихъ къ носу и не терять чрезъ то необходимый размѣръ самой гребли. На катерѣ, длиною въ 38 футовъ и шириною 8 фут.: при свѣжемъ вѣтрѣ и большомъ волненіи, испытаны были неоднократно два комплекта веселъ, и найдено, что, при длинѣ ихъ 14 футъ 8 дюйм., скорость была наибольшая, и гребля самая легкая.

Заключеніе. Составить чертежъ, соединяющій всѣ эти условія, не требуетъ большихъ теоретическихъ познаній. Опытъ и морской взглядъ для этого достаточны, и убѣждаютъ положительнѣе всякой теоріи въ томъ, что, не соблюдая вышеупомянутыхъ условій, едва ли возможно составить чертежъ гребному катеру удовлетворительныхъ качествъ; по крайней мѣрѣ позволительно въ этомъ сомнѣваться до той поры, пока на опытѣ не будетъ доказано противное.

И въ самомъ дѣлѣ, можетъ ли даже и самая глубокая теорія ученыхъ, въ особенности не знакомыхъ съ морскимъ дѣломъ, содѣйствовать хотя къ малѣйшему усовершенствованію качествъ гребнаго катера? По какимъ бы законамъ вода не сопротивлялась ходу гребнаго судна, или какія бы объ этомъ предметѣ не составлялись новыя теоріи, все-таки я почитаю невозможнымъ, не придерживаясь довольно близко къ вышепоказаннымъ условіямъ, дойти до удовлетворительнаго результата, въ особенности при составленіи чертежей такихъ гребныхъ судовъ, какія необходимы для военнаго флота, и которыя, съ рѣдкимъ исключеніемъ, отнюдь не могутъ быть предназначаемы для какой нибудь особенной мѣстности, а должны быть годными къ

употребленію, съ большею или меньшею удобностью, для всѣхъ мѣстъ земнаго шара.

О парусности 16-ти весельнаго катера въ 38 футовъ, построеннаго для начальника штаба Кронштатскаго порта.

Выше было сказано, что парусность этого катера состоитъ изъ фока, бизани и рейковаго топселя, въ совокупности 520 квадр. футовъ.

1). Рейковый фокъ имѣетъ три рифа; галсъ его крѣпится у навітренной стороны борта, и, по мѣрѣ усиливанія вѣтра, при взятіи рифовъ переносится постепенно назадъ, въ особенные для сего бухи, соединенные между собою, отъ одного борта до другого, тонкою цѣпью, такъ что, смотря по надобности, весьма легко перемѣнять мѣсто галса относительно середины судна, сообразно съ направлениемъ и силою вѣтра.

2). Кливеръ хотя и былъ сдѣланъ, но на дѣлѣ оказался совершенно лишнимъ; слѣдовательно, бушпритъ съ его вооружениемъ, какъ весьма неудобный въ отношеніи уборки его, при приставаніи и отваливаніи катера отъ борта судна, особенно когда на бакѣ находится орудіе—вовсе не нуженъ.

3). При шквалистомъ вѣтрѣ, во избѣжаніе частой отдачи рифовъ и опять новаго зарифливанія, имѣется топсель; стеньга топселя, съ прoderнутымъ всегда фаломъ, соединяется съ мачтою обыкновеннымъ образомъ, на шарнирѣ, и поднимается весьма легко и несложно, вмѣстѣ съ фока-реемъ. Для постановки топселя надобно приспустить фокъ, такъ чтобы можно было стропку въ галсовомъ углу надѣть на нокъ фока-рея, а шкотовой уголь привязать ревантомъ; изготовивъ все такимъ образомъ, фокъ поднимается съ топселемъ, висящимъ у него подъ вѣтромъ, на галсовомъ и шкотовомъ своихъ углахъ. Безъ сомнѣ-

нія, топсель такого вооруженія, имѣя не маловажное вліяніе на скорость судна, представляетъ большія выгоды, по удобству постановки и уборки его, и быстрому увеличиванію парусности въ промежуткахъ между шквалами.

4). Фокъ-мачта держится съ навітра только фока-фаломъ и однимъ переноснымъ бакштагомъ, взятымъ за топъ, точно такъ же, какъ на гичкахъ.

5). Мачта шпринтовой бизани, становится впереди первой банки; парусъ, вышиною своею, соотвѣтствуя остальной парусности, убирается весьма легко гитовомъ, а по постановкѣ мачтъ, будучи удаленъ отъ гака-борта, не мѣшаетъ править рулемъ и оставляетъ въ покоѣ сидящихъ въ кормовой части. Три загребныхъ матроса, безъ помощи прочихъ гребцовъ, свободно и скоро ставятъ и убираютъ этотъ парусъ.

6). Флагъ поднимается на тоненькомъ рейкѣ, одинъ конецъ котораго прихваченъ къ парусу, а середина къ шпринтову.

7). Вообще испытанія въ кампаніи 1847 года, въ теченіе пяти мѣсяцевъ, доказали преимущество такого вооруженія катеровъ предъ другими, въ особенности по скорой и легкой постановкѣ и уборокѣ мачтъ съ парусами, такъ что, приставая къ борту какого-либо судна подъ всѣми парусами—съ подходомъ кормовой части къ трапу, катеръ уже бываетъ совсѣмъ разруженъ.

8). Вооруженіе такого рода, не стѣсняя переѣзжающихъ на катерѣ, предоставляетъ полную свободу греблѣ, ибо въ ростерахъ лежитъ только одна мачта, прижатая къ банкамъ штертомъ отъ рыма, нарочно для сего вбитаго въ кильсонъ.* Сдѣлавъ же заспинную доску полукруглою, и перенеся ее ближе къ гака-борту, такъ чтобы управляющій рулемъ могъ пе-

* Чтобы согнуть мачту согласно сдѣлности катерныхъ боковъ.

реходить съ одной стороны на другую, выиграется еще болѣе мѣста въ кормовой части, какъ это и сдѣлано на катерѣ, построенномъ для Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Константина Николаевича.

9). Вооруженіе такого рода также нисколько не затрудняетъ дѣйствовать баковыми орудіями, при курсѣ въ бейдевиндъ или поднымъ вѣтромъ, даже во время поворотовъ оверъ-штагъ.

Примѣчаніе. Правда, что съ этимъ вооруженіемъ нельзя лавировать въ узкости съ такимъ же удобствомъ, какъ съ рейковыми парусами, у которыхъ галсы находятся у мачтъ, или какъ съ треугольными парусами, въ особенности съ рейковымъ топселемъ; но это неудобство, въ сравненіи съ упомянутыми выгодами, совершенно ничтожно, особливо на катерахъ у адмираловъ и капитановъ, которые въ узкости вѣроятно не будутъ напрасно терять времени лавировкою, для того чтобы добраться къ назначенному мѣсту; но, пользуясь скорою уборкою рангоута и большою ходкостью катера, гораздо скорѣе пройдутъ узкость подъ веслами.

Что-же касается до вооруженія военныхъ гребныхъ судовъ вообще такою парусностью, замѣчу, что повороты оверъ-штагъ можно совершать точно съ такою же скоростію, какъ и со штатнымъ вооруженіемъ, состоящимъ изъ трехъ рейковыхъ парусовъ, съ галсами, взятыми къ навѣтренному борту.

Сравнивать же съ болѣею подробностію первое, простое вооруженіе, съ большимъ числомъ рангоутныхъ деревъ, парусовъ, вантъ, бакштаговъ, бѣручихъ снастей, блоковъ, гаковъ и проч., составляющихъ штатное вооруженіе большихъ гребныхъ судовъ, или распространяться о неудобствѣ дѣйствовать, при этомъ послѣднемъ вооруженіи, орудіями, расположенными, напримѣръ, на бакѣ—считаю совершенно излишнимъ.

ПРИБАВЛЕНІЕ 1-е.

Катеръ Его Императорскаго Высочества, спущенный на воду апрѣля 28-го, 1848 года.

Проба плавучести. У порожняго катера ахтеръ-штев. углубился на 8 д., форъ-штев. на $7\frac{1}{2}$ д., а середина на $7\frac{1}{2}$ д. Погрузивъ баласту $23\frac{1}{2}$ пуда, онъ сѣлъ 9 дюймовъ. На бакъ поставили мѣдный единорогъ, со станкомъ, вѣсомъ 9 п. 26 ф., посадили 16 человекъ гребцовъ и 9 человекъ въ корму, всего 25 человекъ, положили рангоутъ, паруса, весла, и еще 8 пудовъ баласту (всего $34\frac{1}{2}$ пудъ); при этомъ катеръ углубился, безъ дифферента, на $15\frac{1}{8}$ дюйма.

Грузовая его ватерлинія обозначена отъ шпунта на 17 дюймовъ.

Проба остойчивости. Когда въ катеръ имѣлось баласту $23\frac{1}{2}$ пуда, тогда, чтобы накренивъ его бортомъ до 2-хъ дюймовъ отъ воды, потребовалось посадить на бортъ 19 человекъ гвардейскаго экипажа, или 95 пудовъ вѣса. Въ присутствіи г. адмирала Беллинсгаузена сдѣлана была проба надъ остойчивостію катера капитана надъ портомъ, шириною 15 дюйм. больше перваго, причемъ оказалось, что хотя на немъ было баласту 30 пудовъ, но отъ 15-ти человекъ, сѣвшихъ на бортъ онъ черпнулъ бортомъ. (¹⁵)

Проба ходкости. Въ присутствіи г. главнаго командира произведена была гонка между этимъ катеромъ и катеромъ начальника штаба Кронштатскаго порта, о которомъ выше было упомянуто. На первомъ были гребцы изъ гвардейскаго экипажа, а на второмъ изъ флота. Отъ адмиральскихъ рундуковъ и до новаго дока, первый катеръ обогналъ катеръ начальника штаба Кронштадскаго порта, и прошелъ у него передъ носомъ. Идя назадъ къ рундукамъ, онъ сдѣлалъ то же.

Послѣ этого переѣхали гребцовъ, но результатъ вышелъ тотъ-же, съ небольшою разницею въ разстояніи.

Парусность для такой остойчивости весьма умѣренная, и всего 420 квадр. футовъ*; она состоитъ изъ стакселя, взятаго къ форъ-штевню; рейкового фока, съ треугольнымъ надъ нимъ топселемъ, и рейковой бизани.

ПРИБАВЛЕНІЕ II-е.

Катеръ Его Свѣтлости и. начальника главнаго морскаго штаба, спущенный на воду 17 мая, 1848 года.

Плаучесть. Грузовая ватерлинія обозначена на 18 д. отъ шпунта.

Въ порожнемъ видѣ катеръ сѣлъ отъ шпунта: ахтеръ-штевень	8 д. 0.	} 7 д. 0.
Форъ-штевень	6 — 0.	

Водоизмѣщеніе при этомъ углубленіи показываетъ весь кузова около 78 пудовъ.

Посадивъ 18 гребцовъ и одного рулеваго, ахтеръ-штевень углубился на.	11 д. 0.	} 10 д. 9.
Форъ-штевень на.	10 — 7.	

Остойчивость. Въ порожнемъ видѣ, отъ 19 человекъ, на одномъ бортѣ вплоть посаженныхъ, верхняя кромка привального бруса отстояла на 2 дюйма отъ воды.

Положили баласту 25 пудовъ 25 фунт. и весла, тогда ахтеръ-штевень сѣлъ.	13. д.	} 11. д.
Форъ-штевень.	9.	

Положили рангоутъ, паруса, и 3 человека сѣли въ корму, всего 21 человекъ, тогда ахтеръ-штевень сѣлъ.	15 ¹ / ₂ д.
Форъ-штевень.	10.

Среднее 12³/₄ д.

* Это сдѣлано нарочно.

Когда при этих обстоятельствах съѣли на одинъ бортъ 21 челов., то верхняя кромка привального бруса отстояла отъ воды еще на 7 дюймовъ.

Ходъ. Гонка подъ веслами произведена въ присутствіи г. главного командира, капитана надъ портомъ, вице-адмирала Лазарева, капитановъ: Нордмана и Бровцына; для сравненія назначенъ былъ первый ходокъ—катеръ начальника штаба Кронштатскаго порта, о которомъ говорено выше.

Гонка съ катеромъ начальника штаба Кронштатскаго порта. Катера отвалили отъ адмиральскихъ рундуковъ. На разстояніи отъ этого мѣста до мокраго дока, катеръ Его Свѣтлости быстро обогналъ другой и обошелъ подъ носомъ. Идя назадъ, поворотилъ почти вдругъ съ катеромъ начальника штаба Кронштатскаго порта и снова обогналъ его, пройдя также подъ носомъ. Скорость новаго катера была такова, что г. главный командиръ сказалъ: *гребцами не стоитъ уже и мѣнять-ся, потому что новый катеръ слишкомъ уходитъ впередъ.*

Гонка съ гичкою въ 30 футовъ. Въ слѣдъ за симъ была гонка съ 30 футовою 6-ти весельною гичкою съ корабля *Лейпцигъ*; но она не долго продолжалась, ибо съ 20-ти гребковъ, гичка далеко отстала отъ катера.

Гонка съ вельботомъ въ 28 футовъ. Того же числа, въ 7 ч. вечера, катеръ этотъ обогналъ вельботъ вице-адмирала Лазарева, на которомъ сидѣлъ адъютантъ его, г. лейтенантъ Колзаковъ. Но объ этомъ не стоитъ и говорить, потому что я неоднократно былъ свидѣтелемъ совершенной неспособности его ходить какъ подъ парусами, такъ и подъ веслами.

ПРИБАВЛЕНІЕ III-е.

Катеръ для корабля *Красный*, построенъ въ С. Петербургѣ. Безъ всякой надобности, онъ сдѣланъ чрезвычайно тяжелъ,

и наружный видъ его подаетъ поводъ думать, что разбивка сдѣлана не совсѣмъ вѣрно. Катеръ приведенъ въ Кронштатъ въ маѣ 1848 года.

Несмотря на это, капитанъ Котельниковъ сообщилъ мнѣ (въ январѣ, 1849 г.), что катеромъ ѣздилъ онъ весьма доволенъ, и что онъ во всѣхъ отношеніяхъ превосходитъ всѣ его суда, а также и суда его дивизіи.

Прибавленіе IV-е.

Копія съ письма капитана 2 ранга Глазенапа къ К. А. Фонъ-Шанцу.

Воспользовавшись съ согласія Вашего Превосходительства и съ разрѣшенія высшаго начальства чертежами, составленными Вами для гребныхъ судовъ комплекта 84-хъ корабля, я считаю пріятнымъ долгомъ сообщить Вашему Превосходительству нѣкоторыя замѣчанія о достоинствѣ сихъ судовъ, превосходящихъ, по мнѣнію моему, всѣ, доселѣ во флотѣ употребляемыя гребныя суда.

Барказъ, длиною 40 ф. 2 $\frac{1}{2}$ д., шириною 10 ф. 4 д., глубиною 4 ф., выстроенъ по системѣ наборной, т. е. обшивныя доски положены кромка на кромку, на заклепкахъ; доски для этого употреблены сосновыя, толщиною въ верхней кромкѣ въ 1 д., а въ нижней $\frac{3}{4}$ д.; въ пазахъ положена голландская нитка, безъ замазки; для предохраненія тонкихъ этихъ досокъ отъ поврежденія, могущаго произойти при погрузкѣ въ него тяжестей опытною командою, сдѣланы по всему барказу решетчатые люки; несмотря на то, что барказъ простоялъ, для окончательной отделки, нѣсколько недѣль на берегу въ самое жаркое время лѣта, на солнцѣ, но, по спускѣ его на воду, ни малѣйшей течи въ немъ не оказалось, что приписываю собственно системѣ

его постройки, гдѣ заклепки никогда не допускать двумъ кромкамъ досокъ разойтись, что, напротивъ, въ гладкой системѣ было бы неизбѣжно, и сырыя доски, просохнувъ на солнцѣ, непременно разошлись бы въ пазахъ, и едва ли можно бы было новый барказъ спустить на воду безъ вторичной конопатки.

При подъемѣ этого корабельнаго барказа на фрегатъ за рымы безъ строповъ, онъ казался такъ легокъ, что никакой нѣтъ надобности топить реи и закладывать перевей-топенанты, вмѣсто которыхъ я употреблялъ обыкновенные рей-тали, и вообще въ подъемѣ его не дѣлалъ ни какой разницы съ обыкновеннымъ катеромъ. Относительно его качествъ подъ парусами, сшитыми согласно съ желаніемъ Вашего Превосходительства, я могу сказать, что для гребнаго судна лучшаго я ничего не желаю; лавируя на волненіи, онъ не претерпѣваетъ вовсе ударовъ въ носъ, и не зарывается; что приписываю какъ образованію его носовой части, такъ и системѣ парусовъ, гдѣ ни съ носу ни съ кормы, ни одного аршина парусины за бортъ не выходитъ, и тѣмъ избавляетъ отъ сильнаго давленія на эти оконечности; не говоря уже объ удобствѣ приставанія къ борту, гдѣ не нужно заботиться о вдвиганіи бушприта. Барказъ этотъ, какъ двойка, можетъ быть подъ парусами управляемъ двумя людьми. При составленіи парусности вообще всѣхъ гребныхъ судовъ, я придерживался правилу уравнивать общую площадь парусности произведенію квадрата ширины на число 8.

На веслахъ, барказъ ходить превосходно. Не могу умолчать о случаѣ, доказывающемъ вѣстительность и остойчивость его: стоя на большомъ рейдѣ около форта Императора Петра I, при западномъ вѣтрѣ, я отправлялъ команду въ баню, и желая отпустить вдругъ цѣлую вахту, переправилъ ее на цитадельскую пристань на двухъ гребныхъ судахъ, посадивъ на барказъ 120 человекъ, а на рабочій катеръ 60; присутствуя самъ

при отправленіи, я наблюдалъ лично за безопасностію, и видѣлъ, что для барказа это значительное число людей вовсе не обременительно, и онъ пошелъ въ такомъ видѣ подъ парусами. Однимъ словомъ, при такомъ барказѣ, капитанъ можетъ быть спокоенъ, и знаетъ, что во всякое время команда его воротится безъ затрудненія, еслибы и засвѣжѣлъ вѣтеръ. — Не могу еще умолчать и о томъ, что барказъ на рейдѣ, стоя на бакштовѣ близъ оконъ моей каюты, былъ всегда предметомъ восхищенія всѣхъ посѣщавшихъ меня морскихъ офицеровъ.

Капитанскій катеръ есть самое красивое, удивляющее своими размѣреніями, гребное судно. Длина его 36 ф. $\frac{1}{2}$ д., шир. 7 ф. $\frac{9}{2}$ д., глуб. 3 ф. 1 д. Увидѣвъ его, многіе не удерживались отъ замѣчанія, что это гичка! но эта гичка позволяетъ капитану, при 16-ти гребцахъ, взять съ собою 8 чел. офицеровъ весьма удобно; эта гичка обгоняетъ на веслахъ всякую гичку, а когда поставить свои паруса съ огромнымъ топселемъ, то обгоняетъ всѣ капитанскіе катера другой постройки; даже и въ бейдевиндѣ идетъ отлично хорошо; но для лавировки, катеръ могъ бы имѣть другой комплектъ парусовъ, который былъ бы удобнѣе, или вовсе не переносился; касательно остойчивости его сдѣлано испытаніе въ гавани, посадивъ, безъ баласта, 23 челов. на бортъ одной стороны; не смотря на этотъ вѣсъ, кромка привального бруса не дошла на $1\frac{1}{2}$ д. до воды; подъ парусами, хотя онъ и ложится вдругъ на бокъ, но, дойдя до извѣстнаго уклона, дѣлается чрезвычайно остойчивымъ, такъ что, идучи румбовъ 6-ть отъ вѣтра, имѣя фокъ въ одинъ рифъ, и лежа на боку, причемъ подвѣтренный бортъ временно доходилъ до воды, я поставилъ топсель и тѣмъ ни сколько не увеличилъ крена, но замѣтилъ только, что катеръ сталъ въ своихъ движеніяхъ менѣе спокойнымъ, изъ чего заключаю, что излишняя парусность въ свѣжій вѣтеръ ему безполезна. (16)

ПРИМѢЧАНІЯ ВЪ СТАТЬѢ Г. КОНТРЪ АДМИРАЛА ФОНЪ-ШАНЦА ОБЪ АДМИРАЛЬСКИХЪ И КАПИТАНСКИХЪ КАТЕРАХЪ БАЛТИЙСКАГО ФЛОТА.

(1). Штатные корабельные катера, выстроенные по принятымъ у насъ чертежамъ, дѣйствительно требуютъ баласта отъ 40 до 50 пудовъ, но тогда они значительно остойчивѣе катеровъ по прозекту контръ-адмирала Фонъ-Шанца; слѣдовательно, сравнительно съ ними, не имѣютъ порока валкости, и въ свѣжій вѣтеръ можно нести паруса на нихъ надежнѣе, нежели на катерахъ по чертежу г. Фонъ-Шанца.

(2). Углубленіе, большее чѣмъ на судахъ по чертежамъ г. Фонъ-Шанца, не есть несоразмѣрное, а напротивъ для должной остойчивости подъ парусами необходимое и, слѣдовательно, пропорціональное.

(3). Нельзя согласиться, что-бы наши гребные суда имѣли въ большой степени этотъ недостатокъ.

(4). Случай возможный, но нашимъ судамъ недостатокъ этотъ въ особенности не принадлежитъ, и трудно привести примѣры гибели отъ залигтія съ кормы, кромѣ развѣ отъ онлошности управлявшихъ судами.

(5). На штатныхъ гребныхъ судахъ, при должномъ углубленіи, оба эти качества достаточно хороши.

(6). Возможно, но съ меньшею силою, чѣмъ при развалистомъ бакѣ, по чертежу г. Фонъ-Шанца.

(7). Сочинители чертежей даютъ катерамъ образованіе кормовыхъ ватерлиній острѣе носовыхъ не по убѣжденію, что безъ этого катера не будутъ слушать руля, а вообще для полученія лучшихъ качествъ, какъ подъ веслами, такъ и подъ парусами. Также ширину у миделя даютъ соразмѣрно исчисленію площади грузовой ватерлинии, отъ величины которой зависитъ остой-

чивость судна, и потому тѣмъ судамъ, которыми предполагается чаще быть подъ парусами, чѣмъ подъ веслами, даютъ большую остойчивость и дѣлаютъ ширину большую, чѣмъ для судовъ, предполагаемыхъ быть чаще подъ веслами, какъ то гичкамъ и вельботамъ, которыми даютъ ширину противъ длины, сравнительно съ другими судами, весьма малую. Контръ-адмиралъ Фонъ-Шанцъ принялъ систему постройки сихъ послѣднихъ судовъ для всѣхъ гребныхъ судовъ, кромѣ барказа.

(8). Штатные наши катера, нагруженные надлежащимъ количествомъ баласта, при форсированныхъ парусахъ, надежнѣе судовъ по чертежамъ г. Фонъ-Шанца, а на ходу, въ особенности подъ веслами, далеко имъ уступать.

(9). Выше уже упомянуто, что эти катера остойчивѣе катеровъ по чертежамъ г. Фонъ-Шанца.

(10). На Кронштатскомъ рейдѣ подобныя случаи весьма рѣдки.

(11). Чертежи нашихъ гребныхъ судовъ подходятъ близко къ чертежамъ англійскихъ гребныхъ судовъ, а нѣкоторые изъ нихъ прямо взяты отъ Англичанъ.

(12). Довольно сказать, что превосходныхъ качествъ 8-ми весельный вельботъ яхты *Королевы Викторіа* обогналъ 16 весельный катеръ (гичечной постройки); а сколько разъ нужно было катеру гребнуть, чтобы догнать вельботъ—будетъ дѣло спорное.

(13). Да и разница въ приложенной силѣ порядочная: на катерѣ 18, а на вельботѣ было 8 гребцовъ.

(14). Вѣрнѣе этихъ выкладокъ можно положить, что катеръ шириною $9\frac{1}{2}$ ф., съ 50 п. баласта и съ парусностію въ 840 ф., будучи остойчивѣе катера той же длины, шириною въ 8 ф.,

при 26 п. баласта, съ парусностію въ 520 ф, въ свѣжій ровный вѣтеръ также обгонитъ, какъ то было и при порывахъ вѣтра, ибо при каждомъ порывѣ, менѣе остойчивый катеръ необходимо долженъ былъ такъ много придерживаться къ вѣтру, чтобы паруса его мало стояли, иначе его опрокинуло бы; вѣроятно и при ровномъ свѣжемъ вѣтрѣ невозможно было бы ему держать съ должною полнотою паруса, какія несъ бы остойчивый катеръ.

Изъ этого кажется заключить можно, что для судовъ, построенныхъ по чертежамъ контръ-адмирала Фонъ-Шанца, парусность должна быть значительно малая въ сравненіи съ другими судами.

Касательно ходкости подъ веслами, катера г. Фонъ-Шанца, безспорно превосходятъ всѣ прочіе катера, и потому по этимъ чертежамъ весьма полезно строить капитанскіе.

(15). Для пробы остойчивости, на катерѣ капитана надъ портомъ, было баласту 30 пудовъ, тогда какъ на немъ надобно имѣть 50 пудовъ, при чемъ онъ конечно былъ бы остойчивѣе каждаго катера, построеннаго по чертежу г. Фонъ-Шанца.

(16). При постройкѣ барказа на пароходъ *Архимедъ*, положенная въ пазахъ обшивныхъ досокъ голландская нитка подвергнется скорой гнилости, которую сообщить и доскамъ обшивки.

Приведенный примѣръ вмѣстительности и остойчивости здѣсь имѣетъ кажется ни къ чему не служить, потому что тутъ нѣтъ сравненія съ штатнымъ корабельнымъ барказомъ, который, имѣя большія размѣренія въ ширину и глубину, конечно вмѣстилъ бы не меньшее число людей и, вѣроятно, былъ бы не менѣе остойчивъ сего барказа.

О СНАРЯЖЕНІИ И УПОТРЕБЛЕНІИ БРАНДЕРОВЪ.

(Статья эта есть извлечение изъ болѣе обширной статьи, написанной мною нѣсколько времени тому назадъ, по порученію покойнаго адмирала Михаила Петровича Лазарева, когда онъ занятъ былъ обсуживаніемъ разныхъ способовъ защиты военныхъ портовъ. Незабвенный адмиралъ во многихъ мѣстахъ собственноручно исправлялъ статью мою, и тѣмъ оставилъ мнѣ драгоценный памятникъ многосторонней дѣятельности его на пользу той службы, которой былъ онъ опорою и славою. *Кап. лейт. Скаловскій.*)

Брандеръ (нѣм. Brander, фр. brûlot, англ. fire-ship), есть парусное судно небольшой величины, наполненное разными горючими снарядами, и назначенное для зажиганія и взрыва непріятельскихъ судовъ. Употребленіе брандера принадлежитъ къ самымъ отдаленнымъ временамъ военныхъ дѣйствій на морѣ, и г. Леви приписываетъ изобрѣтеніе ихъ Родосцамъ. Котлы съ горючими и зажигательными веществами, повѣшены были снаружи передней части судовъ этихъ, такъ что ни одно непріятельское судно не осмѣливалось приблизиться къ нимъ, между тѣмъ какъ сами онѣ нападали на галеры противниковъ, вонзались въ нихъ шпиронами и немедленно зажигали. Такого рода брандеры находились при римскомъ флотѣ, во время войны съ Сирійцами, въ 190 г. до Р. X.

Греки, Римляне и Карфагенцы, равно употребляли зажигательныя средства для истребленія флотовъ непріятельскихъ, и греческій огонь, не потухавшій даже подъ водою, служилъ однимъ изъ грозныхъ орудій въ морской войнѣ. Римскій флотъ, подъ начальствомъ Марцеллуса, истребленъ былъ зажигатель-

ными стеклами Архимеда, при осадѣ Сиракузъ; но нѣкоторые полагаютъ, что это были не что иное, какъ брандеры.

Позднѣйшая исторія представляетъ намъ нѣсколько замѣчательныхъ примѣровъ разрушительнаго дѣйствія брандеровъ; и первый случай, заслуживающій особеннаго вниманія относится къ 1587 г., когда взрывочное судно употреблено было для уничтоженія моста, на р. Шельдѣ, наведеннаго принцемъ пармскимъ при осадѣ Антверпена. Оно устроено было Ф. Джаннелли, и имѣло въ трюмѣ мину, длиною 40 фут., шириною 5, и $3\frac{1}{2}$ фут. въ вышину; стѣны ея составлены были изъ огромныхъ кусковъ плиты, и она вмѣщала въ себѣ 60 центнеровъ лучшаго пороха, собственнаго изготовленія, покрытаго сверху плотно большими плитами и мельничными каменьями, которыхъ наложено было столько, сколько судно могло поднять. Сверхъ того, изъ такихъ же камней устроена еще была остроконечная крыша, возвышавшаяся сверхъ борта судна на 6 фут., и пустота ея наполнялась цѣпами, крючьями, металлическими и мраморными ядрами, гвоздями, пилами, ножами, и разными другими орудіями, наносящими вредъ. Въ остальную часть трюма, не занятую главной миной, положены были также камни разной величины, и все пространство покрыто досками. Въ стѣнахъ главной мины находилось нѣсколько отверстій, для фитилей, которыми мина должна была зажечься. Кромѣ того были еще устроены часы, поставленные на извѣстное время, и которые, по наступленіи того времени, высѣкали огонь, такъ что если бы даже фитили и измѣнили, мина была бы зажжена. Для отвлеченія вниманія непріятеля, на каменной крышѣ брандера устроенъ былъ костеръ изъ смолы, сѣры и пеньки, горѣвшій около часа до настоящаго взрыва; огонь этимъ намѣренъ были обмануть непріятеля, и заставить его полагать, что приближающійся брандеръ есть не что иное, какъ простое судно съ огнемъ, подобное прежде пущеннымъ небольшими лодкамъ,

которые Джанибелли нарочно посылалъ на мостъ, числомъ до тридцати, дабы обмануть непріятеля и не заставить его полагать чего нибудь особеннаго въ этомъ намѣреніи.

Брандеръ этотъ разорвалъ въ мелкія части и уничтожилъ мостъ. Произведенное имъ опустошеніе неимоверно. Не говоря о множествѣ убитыхъ и раненыхъ, о вопляхъ, стовахъ и моленіяхъ о помощи—сцена, въ другихъ отношеніяхъ, была не мѣлѣе ужасна: Шельда (шир. коей 2400 фут.) раздѣлилась на двое, выступила изъ береговъ, разлилась на значительное разстояніе, и на нѣсколько футовъ затопила бывшія по берегамъ ея испанскія укрѣпленія, такъ что всѣ снаряды и оружіе были подмочены. На три нѣмецкія мили, по обѣ стороны рѣки, земля потряслась и получила трещины, различныя части моста и самые тяжелые камни брандера, отброшены были на тысячу шаговъ и вдавились въ землю до того, что съ трудомъ надлежало ихъ откапывать. Даже, говорятъ, нѣкоторые люди переброшены были съ одного берега на другой и сдѣлали въ воздушномъ путешествіи этотъ до 3000 футовъ.

При бомбардированіи С. Мало въ 1693 г., употребленъ былъ большой брандеръ, названный *адскою машиною*. Для этого избрали новый галіотъ въ 300 тон., и на днѣ трюма поставили около 100 боченковъ пушечнаго пороха, покрытыхъ гарпіусомъ, смолой, сѣрой, пенькой, соломой и пучками сухаго хвороста; сверхъ всего этого сдѣланъ былъ помостъ изъ толстыхъ досокъ и бимсовъ, съ просверленными дырами, сквозь которые огонь долженъ былъ сообщиться минѣ. На помостъ стояло 340 брандскугелей, или ящиковъ, наполненныхъ гранатами, ядрами, огнестрѣльнымъ оружіемъ, заряженнымъ пулями, желѣзными цѣпами, большими металлическими кусками, обернутыми въ смоленные брезенты, и другими горючими веществами. Ящики эти въ шести мѣстахъ имѣли отверстія, на подобіе шести ртовъ для изверженія пламени, которое было столь сильно,

что уничтожало твердѣйшія вещества, и могло быть только погашено горячей водой, какъ оказалось изъ опыта. Брандеръ намѣревались прикрѣпить къ городской стѣнѣ, и не было сомнѣнія, что при удачномъ исполненіи, городъ скоро обратился бы въ кучу развалинъ. Онъ пущенъ былъ по вѣтру, и почти находился уже близъ того мѣста гдѣ надлежало ему взорваться, какъ неожиданный порывъ вѣтра съ противной стороны, отбросилъ его на камень и онъ проломился. Инженеръ, видя, что судно должно погибнуть, зажегъ его, и вскорѣ послѣ того какъ самъ удался, брандеръ взорвался; ящики, которые должны были произвести главнѣйшее дѣйствіе, будучи подмочены соленой водою, не загорѣлись; но, при всемъ томъ, ударъ былъ столь силенъ, хотя и произошелъ въ нѣкоторомъ уже разстояніи отъ городской стѣны, что опрокинулъ часть ея, потрясъ всѣ дома въ городѣ, и сорвалъ крыши съ трехъ сотъ ближайшихъ. Шпиль судна этого, вѣсившій около одного тона, переброшенъ былъ черезъ стѣну, на крышу дома, и пробилъ ее.

Въ 1588 году, для истребленія испанской непобѣдимой армады, англійскій адмиралъ лордъ Говардъ избралъ восемь самыхъ дурныхъ кораблей изъ флота своего, и наполнивши ихъ соломой, гарпіусомъ, сѣрой, и другими горючими веществами, пустился по вѣтру, въ темную ночь, на испанскіе корабли, гдѣ они произвели ужасное опустошеніе и замѣшательство. Говорятъ, что этотъ самый случай послужилъ началомъ употребленія брандеровъ въ морскомъ сраженіи, и различныхъ усовершенствованій въ ихъ снаряженіи. Въ послѣдствіи, брандеры составляли одну изъ необходимыхъ принадлежностей при флотахъ и изготовлялись въ большомъ количествѣ. На нихъ рассчитывали важную часть успѣха. Такъ, наприм., въ сраженіяхъ Англичанъ съ Голландцами въ 1667 г., флотъ принца Роберта и генерала Мока, состоявшій почти изъ ста кораблей, имѣлъ при себѣ до 20 брандеровъ, а флотъ знаменитыхъ Рюйтера и

Тромпа, изъ 87 кораблей, сопровождался 19-ю брандерами. Французскій флотъ, подъ начальствомъ адмирала Турвилля, въ 1691 году, имѣлъ при себѣ 21 брандеръ. Однако успѣхъ этихъ плавающихъ минъ былъ по большой части весьма не полонъ, и не много можно привести такихъ случаевъ, гдѣ онѣ достигали своего назначенія.

Истребленіе турецкаго флота въ Чесменской бухтѣ, въ ночи на 26 іюня 1770 г., есть одно изъ самыхъ удачныхъ дѣйствій брандерами, когда либо случившихся. Четыре русскіе брандера—изъ коихъ впрочемъ одинъ только надлежащимъ образомъ сдѣялся съ неприятельскимъ кораблемъ—произвели страшное опустошеніе. 15 неприятельскихъ кораблей, 6 фрегатовъ и множество мелкихъ судовъ, въ короткое время сдѣлались жертвою пламени, чему способствовала тѣснота бухты, въ которой находились Турки.

Въ англійскомъ флотѣ послѣднее дѣйствіе брандерами было 4 апрѣля 1809 г., при нападеніи эскадры адмирала Гамбьера на французскій флотъ, находившійся въ Рошфорѣ, и для сожженія коего составленъ былъ отрядъ брандеровъ подъ главнымъ распоряженіемъ лорда Кокрэна. Въ *Lives of the British admirals*, сказано объ этомъ слѣдующее: «Въ день нападенія, вѣтеръ, хотя совершенно попутный, былъ однакоже столь крѣпокъ, что не позволилъ исполнить одной части плана нападенія, т. е. чтобы связать между собою брандеры по четыре вмѣстѣ, и пустить ихъ четырьмя дивизіонами. Поэтому, каждому брандеру предоставлено было дѣйствовать независимо; и около половины восьмаго, въ необыкновенно темную ночь и при вѣтрѣ еще свѣжѣе прежняго, съ теченіемъ по два узла въ часъ, брандерный фрегатъ *Медіаторъ* и другіе брандеры, лежавшіе вокругъ его на якорѣ, обрубали канаты и вступили подъ паруса. Въ то же самое время два взрывочныя судна, одно изъ коихъ велъ самъ лордъ Кокрэнъ, съ помощію лейтенанта и четырехъ

матросовъ, отправились къ рейду острова Э. Кажется предположено было, зажечь взрывочныя суда эти въ разстояніи менѣе трехъ четвертей мили отъ французской линіи; но какъ близко отъ нее взорвались онѣ и какое произвели дѣйствіе—надобно спросить Французовъ. Что же относится до дѣйствій, ожидавшихся отъ брандеровъ, то о нихъ можно сдѣлать заключеніе уже изъ того, что судно лорда Кокрэна, одно шло въ себѣ 1500 боченковъ пушечнаго пороху, которые поставлены были въ большія бочки, обращенныя отверстіями вверхъ, туго связанныя между собою и вокругъ обвязанныя перлинями. Кромѣ того, для доставленія бочкамъ бѣльшей твердости, между ними заключены были деревянные клинья, и всѣ промежутки забиты сыроватымъ пескомъ, такъ что все это, отъ носа до кормы, составляло одну массу и усиливало сопротивленіе; на верху пороховой мины, лежало отъ 300 до 400 бомбъ, заряженныхъ и съ трубками, и почти столько же тысячъ ручныхъ гранатъ. Многіе брандеры были зажжены и оставлены гораздо прежде, нежели поровнялись съ двумя судами, стоявшими на якорѣ, по обѣимъ сторонамъ фарватера, въ видѣ знаковъ; напротивъ же того, другіе зажжены были превосходно, въ особенности фрегатъ *Медіаторъ*, самый большой и главный изъ всѣхъ. Судно это, огромною тяжестію своею и съ помощію силы вѣтра и теченія, прорвало бонъ и такимъ образомъ открыло проходъ прочимъ брандерамъ.

Послѣднее удачное дѣйствіе брандеровъ было во время войны Грековъ съ Турками. Въ іюнь мѣсяцѣ 1822 г. турецкій флотъ стоялъ на якорѣ у острова Хіуса; на разсвѣтѣ, храбрый греческій капитанъ Канарисъ, при тихой погодѣ и попутномъ вѣтрѣ, вышелъ на бригѣ изъ за Спальмидоровыхъ острововъ, и, не подозрѣваемый никѣмъ на флотѣ въ намѣреніи своемъ, прямо подошелъ къ кораблю капитана-пашы, сѣдѣлся съ нимъ, зажегъ свой брандеръ и успѣлъ благополучно удалиться на

шлюпокъ. Черезъ короткое время, корабль взлетѣлъ на воздухъ, и изъ 900 находившихся на немъ, спаслось только 80 человекъ. Тоже самое повторилъ Канарисъ въ ноябрѣ того же года и съ равнымъ успѣхомъ. Міаулисъ, другой греческій капитанъ, былъ также знаменитъ въ эту войну по произведеннымъ имъ неоднократно морскимъ пожарамъ: въ августѣ 1824 года, близъ острова Самоса, и въ маѣ 1825 года, въ Модонской гавани, и у Патраса—сжегъ онъ брандерами множество турецкихъ линейныхъ кораблей и другихъ судовъ.

Но, какъ замѣчено было выше, употребленіе брандеровъ гораздо чаще сопровождалось неудачами—и при флотахъ, въ открытомъ морѣ, и въ гавани. Военному судну не только всегда удобно избѣгнуть, но даже залпомъ своихъ орудій потопить брандеръ, состоящій, большею частію, изъ стараго судна, дурно вооруженнаго и имѣющаго мало команды. Такъ, напримѣръ, въ сраженіи съ Французами при Гогѣ, въ маѣ 1692 года, Англичане, пользуясь попутнымъ теченіемъ, пустили на *Soleil-Royal*, корабль адмирала Турвилля, пять брандеровъ, которые не имѣли никакого успѣха. Въ 1758 году, была неудачная и, можно сказать, послѣдняя въ этомъ родѣ попытка Французовъ при осадѣ Квебека, когда пустили они три брандера по р. Св. Лаврентія, въ надеждѣ истребить англійскую эскадру, подъ начальствомъ адмирала Чарлса Сондерса; но адмиралъ, увидѣвъ брандеры, пущенные по вѣтру и теченію, немедленно послалъ гребныя суда отвести ихъ и провести мимо эскадры, такъ что они взорвались будучи уже на милю ниже по рѣкѣ.

Въ 1828 году, 8 октября турецко-египетскій флотъ имѣлъ въ Наваринской бухтѣ 5 брандеровъ, и хотя всѣ они были пушены, но, не взирая на тѣсноту мѣста, не нанесли вреда. Одинъ изъ нихъ висѣлъ уже на бушпритѣ французскаго корабля *Сципионъ*; прочіе наваливали: на французскій фрегатъ *Сирену*, на англійскій фрегатъ *Дартмутъ* и на другія суда въ той же

линіи; но для надзора за непріятельскими брандерами и отвода ихъ, соединенный флотъ имѣлъ особый отрядъ, составленный изъ фрегата, корветовъ и бриговъ, которые успѣвали ихъ отбуксировывать, прорубать и затапливать.

Для брандеровъ употребляютъ старыя суда, купеческія или военныя, обыкновенной постройки, и съ прямыми парусами — преимущественно бриги или корветы; выгоднѣе употреблять суда, построенныя изъ сосны. Брандеры бываютъ двухъ разрядовъ: постоянные, нарочно изготовленные въ портѣ; и временные, снаряженные для неожиданно предстоявшей надобности. При изготовленіи первыхъ, пользуются всѣми разнообразными средствами морскаго арсенала; изготовленіе же послѣднихъ иногда производится средствами, какія могутъ имѣться на отдѣльномъ флотѣ, находящемся вдалекѣ отъ портовъ своихъ.

Въ англійскомъ флотѣ избранъ слѣдующій способъ изготовленія постоянного брандера. Внутренность судна распредѣляется такимъ образомъ, чтобы огонь могъ распространиться по всѣмъ частямъ его; между палубами устрояютъ, такъ называемую, зажигательную какюту или главную мину, занимающую большую часть длины судна и раздѣленную на нѣсколько отдѣленій или клѣтокъ, состоящихъ, равно какъ и стѣны самой мины, изъ деревянныхъ переборокъ, которыя пересѣкаются между собою, и скрѣплены крестообразными связями и стойками. Мина наполняется разными горючими веществами и всѣ ея отдѣленія сообщены между собою вертикальными и продольными желобами, имѣющими на оконечностяхъ зажигательныя трубки. Перегородки и желоба покрываются смолою или распущеннымъ гарпіусомъ. Пространство въ кормѣ, позади зажигательной каюты, служить помѣщеніемъ для командира и его помощниковъ. На каждой сторонѣ судна дѣлаютъ не менѣе шести или семи широкихъ портовъ, у которыхъ ставни должны открываться наружу и къ низу, и поддерживаться цѣпами, чтобы не могли

открыться болѣе двухъ третей полного отверстія, и чрезъ это огонь не могъ-бы загаситься отъ всплесковъ воды, и чтобы пламя горючихъ веществъ направлено было къ верху. Въ кормовой части, въ стѣнѣ судна, съ каждой стороны, прорубается широкое отверстіе, называемое спасительнымъ портомъ, изъ котораго находящіеся на брандерѣ, по заженіи его, вылезаютъ для спасенія себя на шлюпкѣ. Изъ предосторожности отъ ружейныхъ выстрѣловъ, выгидѣ имѣть румпель въ каютѣ.

Для заряженія брандера приняты слѣдующія принадлежности:

1.) Желѣзные камеры или мортиры; ихъ ставятъ противъ каждого порта, и однимъ концомъ утверждаютъ въ неподвижный брусъ, укрѣпленный на палубѣ. Онѣ наполняются порохомъ и имѣютъ пробки, которыя, при заженіи судна, выбиваютъ ставни у портовъ и тѣмъ открываютъ пути для пламени. Порты, трубы, и небольшія отверстія или люки, нарочно прорубленные въ разныхъ мѣстахъ палубы, служатъ какъ для сообщенія пламени верхнимъ частямъ судна, такъ и для того, чтобы воздухъ изъ главной мины могъ свободно выходить и отъ внезапнаго расширенія своего, не разорвалъ бы преждевременно палубы.

2.) Зажигательные боченки, наполненные каркаснымъ составомъ, и имѣющіе нѣсколько отверстій или дыръ, плотно закрытыхъ парусиной, прибитой гвоздями. Верхнее отверстіе наполняется составомъ бомбовыхъ трубокъ, и на него кладутъ скорогорящій фитиль, который проведенъ также и къ боковымъ отверстіямъ; все это покрыто сверху парусиной, для предохраненія. Зажигательные боченки размѣщаются на бакѣ, въ кормѣ, подъ шканцами, въ палубѣ, на каждомъ марсѣ, гдѣ прислонены къ топамъ мачтъ и у вантъ, для сообщенія огня вишащимъ надъ ними занавѣсамъ.

3.) Бавинсы, или пучки сухаго терновника, или другаго подобнаго дерева, довольно твердаго и легко воспламеняющагося;

они обмакнуты въ составъ изъ гарпіуса, сѣры, смолы, сала и пороховой мякоти.

4.) Палительныя свѣчи, состоящія изъ бумажныхъ трубокъ, начиненныхъ составомъ, изъ нетертаго пороха, сѣры и селитры, имѣющимъ свойство воспламеняться скоро, горѣть ясно, и не погасать даже подъ водою, подобно фалшфейерному составу; онѣ обыкновенно горятъ около 12 минутъ, и каждую минуту сгораютъ на одинъ дюймъ.

5.) Воспламеняющійся составъ, которымъ обливають разные вещи. Нѣкоторыя части судна также обливаются составомъ, незадолго до того, когда намѣрены зажечь брандеръ.

6.) Скорогорящій фитиль или стопинъ раскладывается по всему пространству зажигательной каюты, на тростникъ и къ запаламъ зажигательныхъ боченковъ и мортиръ; его привязываютъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ онъ можетъ свалиться. Сильные проводники изъ фитиля, сложенные въ четыре или пять разъ, направлены отъ тростниковъ къ спасительному порту и расположены такъ, чтобы огонь могъ сообщиться всей минѣ вдругъ.

7.) Длинный и короткій тростникъ, приготовляемый пучками, въ окружности около фута, ровно обрѣзанный съ обѣихъ сторонъ и обмакнутый въ составъ. Тростникъ и бавинсы составляютъ первыя зажигательныя вещества, коимъ сообщается огонь при заженіи брандера; они укладываются въ корридорахъ и желобахъ, по всеѣмъ угламъ каждой кѣтки въ зажигательной каютѣ, вокругъ зажигательныхъ боченковъ, и проч.

8.) Занавѣсы, состоящія изъ кусковъ шерстяной матеріи, обмакнутыхъ въ составъ и посыпанныхъ сѣрою. Для бавинсовъ, тростника и занавѣсовъ, употребляютъ одинъ и тотъ же составъ. Занавѣсы приколачиваются гвоздями къ бимсамъ, въ равномъ разстояніи, по всему пространству зажигательной каюты; онѣ развѣшиваются также на вантахъ для сообщенія огня за-

жигательнымъ ведрамъ, по обѣимъ сторонамъ реевъ, и подъ штагами.

9.) Разныя гранаты.

10.) Зажигательныя ведра, для воспламененія судна снару-
жи; онѣ наполнены каркаснымъ составомъ и вѣшаются на
крамбалахъ, подъ бушпритомъ, на особыхъ выстрѣлахъ за кор-
мою, на нокахъ нижнихъ реевъ, на марсахъ и на половинѣ
высоты мачты; ставятся также у люковъ, прорубленныхъ надъ
главной миной. Зажигательныя ведра привѣшиваются на цѣпяхъ
или прибиваются желѣзными скобами; ко всѣмъ имъ проведены
стопины, такъ что и находящіяся на ряяхъ будутъ зажжены
въ одно время.

11.) Зажигательныя воронки, или деревянныя трубки, на-
битыя составомъ, привязываются подъ вантами, для сообщенія
пламени вантамъ, снастямъ и парусамъ. Палуба судна, по-
крывается распушеннымъ гарпіусомъ.

Для сцѣпленія съ непріятельскимъ судномъ, къ бушприту и
къ нокамъ реевъ брандера, прикрѣпляютъ особые зазубренные
крючья, цѣпляющіеся за снасти. Дреки, или привязываются къ
нокамъ реевъ или забрасываются отъ руки, и имѣютъ цѣпи,
прикрѣпляющія брандеръ къ судну и не позволяющія имъ разой-
тись. Вообще надобно употреблять всѣ средства къ вѣрному
сцѣпленію съ предметомъ истребленія, и потому, для поддер-
жанія реевъ, имѣющихъ на себѣ столь много зажигательныхъ
веществъ, надобно употреблять цѣпи.

Всѣ снаряды и горючія вещества не оставляются на верх-
ней палубѣ, или вообще не въ защищенномъ мѣстѣ, когда бран-
деръ держится подъ парусами при флотѣ, и проч., чтобы не
подвергнуть ихъ порчѣ отъ брызгъ соленой воды или отъ влія-
нія сырой погоды; но ставятся на мѣсто тогда только, когда
приказано будетъ брандеръ изготовить.

Главные стопины, зажигаемые въ то время, когда люди го-

товятся оставить брандери, бывают размѣщены различно, смотря по обстоятельствамъ. Если желательно сообщить огонь всему судну разомъ, то сквозь заднюю перегородку зажигательной каюты проводятъ нѣсколько желобовъ, которые соединяются съ вышеупомянутыми такими же желобами внутри каюты и съ тростникомъ; главные же выѣшніе желобы достигаютъ спасительныхъ портовъ и сообщены между собою такъ, что коль скоро желобъ зажженъ на одной сторонѣ судна, огонь немедленно переходитъ и на противоположную сторону. Вообще проводники (стопины) укладываются или въ желобы или въ рукава изъ крашеной парусины, нарочно для этого приготовленные. Если желательно зажечь одну только часть судна и дымомъ прикрыть приближеніе, а остальную часть зажечь въ минуту оставленія его, то зажигательныя ведра и мортіры зажигаютъ отдѣльными стопинами, или же палительными свѣчами; и по опыту найдено, что два человѣка, помощію зажженныхъ палительныхъ свѣчей, могутъ сообщить огонь всѣмъ проводникамъ на палубѣ, бушпритѣ, крамболахъ, выстрѣлахъ, и проч. менѣе нежели въ минуту, чрезъ что устраняется рискъ, коему подвержена вѣрность зажиганія мины, если будетъ одинъ только главный проводникъ. Наконецъ, если понадобится зажечь сначала одну сторону судна, то стопины должны имѣть двѣ разныя линіи; онѣ также должны идти по палубѣ къ кормѣ, или въ каюту, смотря потому какъ потребуютъ обстоятельства. Стопины, ведущіе къ нижнему ряду зажигательныхъ боченковъ въ зажигательной минѣ, прихвачиваются скобами къ бимсамъ; на верхней палубѣ, стопины прихвачиваются къ бортамъ на каждой сторонѣ и вѣтви отъ нихъ проведены къ портамъ и зажигательнымъ боченкамъ.

Изготовленіе временныхъ брандеровъ для флота, находящагося вдалекѣ отъ своихъ ресурсовъ, весьма много облегчится, если на каждомъ кораблѣ, идущемъ на заграничную станцію,

будутъ находиться, въ числѣ его артиллерійскихъ снарядовъ, нѣсколько бочекъ каркаснаго или брандернаго состава, скорогорящаго фитиля, и нѣсколько дюжинъ палительныхъ свѣчей. Если же надобно будетъ довольствоваться одними тѣми средствами, которыя имѣются вообще на корабляхъ, то употребляють бочки изъ подъ смолы, наполненныя хворостомъ, стружками, днами и клепками отъ смоленныхъ бочекъ и проч., размѣщая ихъ въ палубѣ брандера, подъ его вантами и по бортамъ, гдѣ они прикрѣпляются желѣзными скобками; брандсугельный составъ кладутъ на дно бочекъ, и также въ желѣзныхъ коробкахъ вѣшаютъ на нокахъ реевъ; сухарные мѣшки, напитанные жидкою смолою и обсыпанные пороховою мякотью, служатъ вмѣсто занавѣсовъ; скорогорящій фитиль для стопина, можно дѣлать изъ хлопчатой бумаги, изъ шерстяной пряжи, или изъ бѣлаго троса, растрепаннаго на каболки.

Во французскомъ флотѣ употреблялись для брандеровъ также занавѣсы изъ парусины, напитанной селитрой; бавинсы, приготовленные изъ виноградныхъ лозъ и прутьевъ смолистаго дерева; длинныя сосновыя стружки, нарочно наръзанныя и покрытыя составомъ изъ сѣры, селитры, дегтя, скипидара и пороха; клочки пеньки, обмакнутые въ составъ; трубки, бросающія пламя на большое разстояніе, и зажигательныя бочки и ведра, внутри коихъ клались гранаты и заряженныя бомбы.

Въ 1829 году, во время турецкой войны, при черноморскомъ флотѣ находились два постоянные брандера, обращенные изъ призовыхъ купеческихъ судовъ около 100 тон. каждое; они имѣли 2 мачты безъ марсовъ; команда состояла изъ 26 матросовъ и канонировъ, одного флотскаго офицера, командовавшаго брандеромъ, 1 артиллерійскаго офицера и штурманскаго кондуктора; на нихъ была особаго рода провизія, названная брандерною. Средину судна занимала зажигательная каюта или мина; въ кормовой части находилось помѣщеніе для офицеровъ,

а въ носовой для нижнихъ чиновъ. Горючія вещества были слѣдующія: а) рогожаные кули со стружками, варенными въ смолѣ и сѣрѣ: они клались въ зажигательной каютѣ по бортамъ; б) крапцы изъ смоленой ворсы и фитиля, обмакнутые и необмакнутые въ сѣру: прикрѣплялись подъ бимсами и по бортамъ; в) пучки большой и малой величины лучинъ, обмакнутые въ сѣру и покрытые мякотью, размѣщались возлѣ желобовъ со стопинами, подъ бимсами и проч; д) кадки съ брандскугельнымъ составомъ; они ставились около мачтъ, возлѣ кулей со стружками, въ каютахъ и на палубѣ; е) фитиль, варенный въ сѣрѣ и селитрѣ, которымъ, предъ спускомъ брандера, должно было въ нѣсколькихъ мѣстахъ обмотать ванты и штаги; ф) парусинные мѣшки, набитые брандскугельнымъ составомъ, для раскладыванія въ палубахъ, въ каютахъ, по ступенькамъ траповъ и проч; нѣсколько такихъ мѣшковъ, съ ушками изъ юзена, должны были прикрѣпиться каболками, къ нокамъ реевъ и по бушприту, для того, чтобы падали на непріятельское судно, когда обгорятъ ушки; г) желѣзные котлы съ брандскугельнымъ составомъ, для подвѣшиванія, на цѣпяхъ, на нокахъ реевъ и по бушприту; h) деревянные ящики, окованные желѣзомъ и наполненные заряженными гранатами, залитыми брандскугельнымъ составомъ; они ставятся на палубу между мачтами; i) нѣсколько трехъ пудовыхъ заряженныхъ бомбъ, которыя предполагалось развѣсить на цѣпяхъ, по реямъ и бушприту. Для открытія портовъ служили деревянные мортиры со штоками, заряженные порохомъ. Главный стопинъ, ведущій къ зажигательной каютѣ, положенъ былъ въ парусинный рукавъ и потомъ въ другой такой же рукавъ высмоленный, послѣ чего укладывался въ желобъ, обмотанный сверху скорогорящимъ фитилемъ, и все это закрыто было деревянной крышкой; съ нимъ соединялись боковые стопины, также въ парусинныхъ рукавахъ, и проходившіе ко всѣмъ ящикамъ, кадкамъ и проч. Другой

главный стопинъ, въ такомъ же желобѣ, помѣщенъ былъ на верхней палубѣ по обоимъ бортамъ, и имѣлъ боковыя вѣтви. Концы обоихъ стопиновъ проведены были къ спасительнымъ портамъ въ кормѣ, и къ нимъ присоединялись деревянные трубки, набитыя составомъ, рассчитаннымъ на двухъ минутное горѣніе, или нѣсколько болѣе; трубки должны были помѣститься столь низко, чтобы человѣкъ со шлюпки могъ зажечь ихъ.

Въ англійскомъ флотѣ дана была слѣдующая инструкція, при употребленіи брандеровъ:

«Когда начальствующій флотомъ сдѣлаетъ сигналъ приготовиться къ сраженію, брандеры прикрѣпляютъ зазубренные крючья свои, и изготовляютъ дреки для употребленія. По началіи сраженія они немедленно начинаютъ заряжать составомъ и готовить зажигательные снаряды. Изготовившись совершенно для сдѣленія, извѣщаютъ о томъ адмирала особымъ сигналомъ.

«Находящійся на суднѣ излишній пушечный порохъ, надобно свезти, или бросить за бортъ, чтобы сильный взрывъ не ослабилъ пламени. Всѣ двери и люки зажигательной каюты должны быть отворены, и паруса, находящіеся не въ употребленіи, приготовлены къ отдачѣ и развѣшиванію ихъ, для усиленія пламени.

«Вообще надобно заботиться, чтобы огонь брандера направленъ былъ не столько на кузовъ непріятельскаго судна, сколько на его рангоутъ и паруса. Опытъ показалъ, что лучшая масса, которою начиняется брандеръ, будетъ горѣть нѣсколько часовъ между палубами и стѣнами его, прежде нежели онъ прогоритъ насквозь; а потому должно обратить вниманіе, чтобы огонь усиленъ былъ по верху какъ можно болѣе. Лучше, если всѣ снаряды, находящіеся на палубѣ, мачтахъ и реяхъ, зажжены будутъ помощію палительныхъ свѣчей, составляющихъ болѣе вѣрное средство, нежели зажженіе одними стопинами. Въ этомъ случаѣ предпріятіи, для исполненія послѣдней обязанности, на палубѣ не должно оставаться болѣе двухъ человѣкъ и командира,

и всего благоразумиѣ, чтобы сколько можно болѣе гребцовъ находилось внѣ судна, т. е. на шлюпкѣ, дабы тѣмъ обезпечить сѣзздъ съ брандера, который долженъ производиться чрезъ спасительный портъ, нарочно для того увеличенный.

«Командиръ брандера долженъ также взять предосторожность, чтобы гребное судно, на которомъ онъ намѣренъ спастись, было на бакштовѣ на двухъ веревкахъ, изъ коихъ одна прикрѣплена къ спасительному порту съ правой стороны, а другая съ лѣвой, дабы шлюпка не могла быть истреблена непріятельскимъ кораблемъ, и дабы можно было притянуть ее къ каждому спасительному порту по востребованію, и такимъ образомъ доставить матросамъ болѣе удобства къ спасенію себя, когда они готовы будутъ оставить брандеръ.

«Командиръ брандера долженъ самъ озаботиться, чтобы всѣ вышесказанныя наставленія были въ точности исполнены, и реи были бы такъ обрасоплены, что когда свалится онъ съ кораблемъ, предназначеннымъ для истребленія, то крюки и дреки, прикрѣпленные къ нокамъ реевъ и проч., непремѣнно зацѣпились бы за снасти непріятеля. Должно стараться произвести общій пожаръ на непріятельскомъ кораблѣ; потому что замѣшательство, сдѣланное на немъ, когда въ одно время объаты пламенемъ многія части его вооруженія, и затрудненіе погасить ихъ, содѣлываетъ истребленіе судна болѣе вѣрнымъ. Командиръ есть послѣднее лицо, оставляющее брандеръ, и репутація его должна много зависѣть отъ успѣшнаго исполненія такого предпріятія, потому что всякая необходимая помощь и средства, находясь въ его распоряженіи.

«Для избѣжанія поврежденій отъ непріятельскихъ выстрѣловъ, во время генеральнаго сраженія, брандеры держатся на достаточномъ разстояніи отъ своей линіи-баталіи, на вѣтрѣ у нея или подъ вѣтромъ. Они повозможности должны стараться не находиться противъ интерваловъ въ линіи, гдѣ прямо могутъ

быть подвержены непріятельскому огню, отъ коего защищаютъ себя, находясь у кораблей своихъ со стороны противоположной той, которая обращена къ непріятелю. Они должны быть внимательны къ сигналамъ адмирала, или вторыхъ по немъ флагмановъ, дабы немедленно привести въ исполненіе ихъ намѣренія.

«Хотя бы ни одинъ изъ линейныхъ кораблей не былъ предварительно назначенъ для прикрытія и вспомошествованія брандеру, исключая нѣсколькихъ мелкихъ судовъ, особо для этого назначенныхъ, однако корабль, впереди котораго проходитъ онъ, съ намѣреніемъ сѣлится съ непріятелемъ, долженъ проводить его туда и послать на помощь вооруженную шлюпку, или подать то пособіе, какое надобно ему будетъ въ тогдашнемъ положеніи.

«Если предметъ нападенія находится въ узкости, имѣющей теченіе; или находится въ такомъ положеніи, что къ нему нельзя приблизиться, не подвергаясь особенной опасности, и гдѣ по этому, людямъ необходимо оставить брандеры, прежде нежели свалятся они съ непріятелемъ, то лучше соединить два вмѣстѣ, чтобы болѣе обезпечить вѣрность удачи. Для такого соединенія судовъ, удобнѣе употреблять травяную веревку, столь обыкновенную въ Средиземномъ морѣ, и которая, будучи легка на водѣ, не столько станетъ замедлять ходъ, какъ обыкновенный кабельтовъ. Когда брандеры пущены будутъ такимъ образомъ, то не предстоитъ особенной надобности посредствомъ стопиновъ зажигать горячія вещества внизу и на палубѣ, но только находящіеся на верху, на рангоутѣ.»

Все выше сказанное относилось до парусныхъ судовъ, обращенныхъ въ брандеры; но теперь суда другаго рода могутъ сдѣлаться чрезвычайно опасными: это брандеры пароходные, которые въ состояніи истребить самыя большіе корабли, между тѣмъ какъ эти послѣдніе не всегда будутъ имѣть возможность уклониться отъ нихъ. Что бы составить себѣ понятіе о томъ

ужасномъ дѣйствіи, какого отъ нихъ ожидать можно, мы приведемъ разсказъ (въ 1840 году) англійскаго гражданскаго инженера Томаса Дона.

«Въ вуличскомъ адмиралтействѣ готовится теперь нѣсколько сильныхъ машинъ для военныхъ пароходовъ; но самыя замѣчательныя изъ нихъ, во первыхъ, машины на *Инfernаль*, который можетъ бросать струю огня на такое же дальнее разстояніе, какъ самыя сильныя гидравлическія помпы бросаютъ струю воды; и потомъ, машины для паровыхъ брандеровъ.

«Брандеры эти состоятъ изъ двухъ досчатыхъ коническихъ чурбановъ, скрѣпленныхъ обручами на подобіе боченковъ. Къ конусамъ прикрѣплено сосновое бревно, длиною отъ восьмидесяти до девяноста футовъ, такъ-что все вмѣстѣ образуетъ родъ плота, на которомъ поставлена старая паровая машина, силою отъ шести до пятнадцати лошадей, и на передней оконечности находится одна пексанова пушка, заряженная по самое дуло. Машину эту предназначается пустить ночью, со всею скоростію, направивъ въ бока непріятельскихъ судовъ; острое желѣзо, вставленное въ оконечность сосноваго бревна, должно пробить стѣну корабля и отъ удара пушка должна выпалить и сдѣлать огромную пробоину въ подводной части, отъ которой корабль немедленно потонетъ. Особое достоинство подобныхъ брандеровъ заключается въ томъ, что если они не столкнутся съ судномъ, на которое пущены, то продолжаютъ идти далѣе по прямому направленію; пароходъ можетъ перехватить ихъ въ морѣ, за двѣ или за три мили отъ непріятеля, и, наполнивши печку новымъ топливомъ, опять пустить на непріятельскія суда, повторяя это до тѣхъ поръ, пока они не столкнутся.

«Сотня такихъ машинъ, прозванныхъ морскими піонерами, можетъ истребить сто непріятельскихъ линейныхъ кораблей или другихъ парусныхъ судовъ, которымъ весьма трудно будетъ избѣжать подобнаго нападенія; изготовленіе ихъ обходится отъ

400 до 500 фун. стерл.; поэтому, въ случаѣ надобности, ихъ легко можно будетъ умножать. Такимъ образомъ два купеческіе парохода, безъ всякаго другаго снаряженія или запасовъ, кромѣ угля, могутъ атаковать самый большой линейный корабль, ставши по обѣимъ сторонамъ его, и въ выстрѣловъ; и такъ-какъ теперь при всякой морской войнѣ, парамъ предстоитъ занять весьма важную роль, то быть можетъ морскія сраженія не рѣдко будутъ рѣшаться одними брандерами или пароходами, и слѣдовательно та сторона одержитъ перевѣсъ, у которой болѣе будетъ подобныхъ судовъ и средствъ къ ихъ снаряженію.»

Р. Скаловскій.

НЕКРОЛОГЪ

АДМИРАЛА МИХАИЛА ПЕТРОВИЧА ЛАЗАРЕВА.

Русскій флотъ понесъ въ настоящемъ году незапѣнимую потерю. 11-го апрѣля скончался въ Вѣнѣ, послѣ продолжительной и тяжелой болѣзни, главный командиръ черноморскаго флота и портовъ Михаилъ Петровичъ Лазаревъ, на 63-мъ году отъ рожденія.

Чтобы подробно изложить многообразныя и интересныя обстоятельства этой богатой поучительными для всякаго Морскаго офицера событіями, жизни, нужно имѣть матеріалы, которыми въ настоящую минуту мы располагать не можемъ и потому на этотъ разъ ограничимся только краткимъ некрологомъ покойнаго адмирала.

Михаилъ Петровичъ родился въ Владимирской губерніи 3-го ноября 1788 года, и, по опредѣленіи въ морской кадетскій корпусъ, въ 1803 году мая 23-го, произведенъ былъ въ гардемарины, и 27-го мая того же года отправленный, по распоряженію правительства, вмѣстѣ съ другими воспитанниками, въ числѣ 31, въ Англію волонтиромъ, для пріобрѣтенія познаній по морской части, онъ служилъ на разныхъ судахъ великобританскаго флота, находясь почти постоянно въ морѣ, плавалъ въ Атлантическомъ океанѣ и Западной Индіи, а 1805 года декабря 27-го произведенъ былъ въ мичманы, и въ 1808 году 27-го мая возвратился въ Россію.

Во время возгорѣвшейся въ томъ же году войны съ Англіею и Швеціею, служилъ подъ командою капитанъ-командора Быченскаго, въ эскадрѣ адмирала Ханыкова, и вызвавшись, въ числѣ охотниковъ, идти на помощь атакованному при Рогервикѣ, двумя англійскими кораблями, *Всеволоду*, былъ взятъ въ плѣнъ, когда русскій корабль, послѣ мужественнаго, но несоразѣрнаго боя съ непріятелемъ вдвое его сильнѣйшимъ, долженъ былъ спустить флагъ; скоро послѣ того возвращенъ изъ плѣна снова на эскадру адмирала Ханыкова, на которой служилъ до 26-го сентября.

Съ 16-го мая 1809-года по 11-е ноября находился въ разныхъ посылкахъ по Финскому заливу на люгерѣ *Ганимедѣ*, подъ командою лейтенанта Богданова 1-го, и въ 1810-мъ году съ 23-го мая по 1-е ноября въ крейсерствѣ, между Свеаборгомъ и Кронштадомъ, на бригѣ *Меркурій*, подъ командою того же Богданова 1-го. Въ 1811-мъ году произведенъ въ лейтенанты, и на бригѣ *Меркурій*, подъ командою лейтенанта Суцова, былъ въ крейсерствѣ отъ Кронштата до острова Курсало, съ 30-го мая по 28-е сентября того же года. Въ 1812-мъ году, съ 21-го іюня по 5-е ноября, на бригѣ *Фениксъ*, подъ командою лейтенанта Дохтурова, подъ флагомъ

англійскаго адмирала Мартина, плавалъ отъ Кронштата въ Ревель и Ригу, отсюда съ десантомъ къ Данцигу, и потомъ обратно въ Свеаборгъ. Въ 1813 году, съ 11-го мая по 1-е сентября, на томъ же бригѣ и подъ тою же командою, въ крейсерствѣ по Финскому заливу. 1-го сентября 1813 года принялъ въ командованіе, по предложенію російско-американской компаніи, принадлежавшее ей судно *Суворовъ*, и на немъ отправился въ Ситху. Путешествіе продолжалось 3 года, и было замѣчательно по процессу, выдержанному молодымъ лейтенантомъ противъ тогдашняго начальника колоній американской компаніи, коллежскаго совѣтника Баранова, самовластіе котораго заставило Михаила Петровича самовольно оставить Ситху, снарядя корабль, находившійся разруженнымъ подъ выстрѣлами батареи, въ продолженіе одной ночи, и на такое длинное плаваніе. Дирекція американской компаніи, вначалѣ протестовала противъ такого поступка, но потомъ, удостовѣрившись въ крайнемъ положеніи командира и офицеровъ корабля *Суворовъ*, окончила споръ удаленіемъ г. Баранова съ поста ему довѣреннаго. Трудности этого возвращенія—безъ медика и суперкарга—выказали рѣшительный, и твердый характеръ Михаила Петровича и глубокіе его познанія въ морскомъ дѣлѣ, которыя конечно содѣйствовали къ послѣдующему его возвышенію. 1-го сентября 1816-года *Суворовъ* возвратился благополучно въ Кронштатъ; сдавъ его американской компаніи, Михайль Петровичъ поступилъ опять въ разрядъ прочихъ офицеровъ; въ 1817 году, за выслугу на морѣ 18-ти шести-мѣсячныхъ компаній, награжденъ орденомъ св. Георгія 4-го класса; въ 1818 году плавалъ, съ 28 мая по 9 іюля, отъ Кронштата до Красной-Горки и обратно, на кораблѣ *Память Евстафія*, подъ командою капитанъ-командора Мура.—Въ 1819 году, по волѣ Императора Александра 1-го, снаряжена была изъ 2-хъ судовъ, съ ученою цѣлью, экспедиція вокругъ Свѣта, подъ начальствомъ

капитана Беллинсгаузена; одно изъ нихъ, шлюпъ *Мирный*, отдано въ командованіе Михаилу Петровичу. Путешествіе продолжалось 2 года и 2 мѣсяца. 16-го августа 1821-го года экспедиція возвратилась въ Кронштатъ; результатъ экспедиціи капитана Беллинсгаузена и лейтенанта Лазарева пользуется европейскою извѣстностью, и кто изъ любознательныхъ Русскихъ не знаетъ, что чрезъ нее русскія открытія были нѣкоторое время самыя близкія къ южному полюсу; въ томъ же 1821 году, въ уваженіе отличнаго усердія къ службѣ, и трудовъ, понесенныхъ во время путешествія вокругъ Свѣта и особенно къ южному полюсу, Михаилъ Петровичъ награжденъ чиномъ капитана 2 ранга съ ежегоднымъ прибавленіемъ, въ продолженіе службы, къ получаемому жалованью, еще такового же, по тому чину, въ какомъ возвратился, т. е. по чину лейтенанта. Въ 1822-мъ году іюля 24-го, сдѣланъ командиромъ фрегата *Крейсеръ* и отправился въ третье круго-свѣтное плаваніе, изъ котораго возвратился 24-го августа 1825 года. Это путешествіе, въ которомъ Михаилъ Петровичъ командовалъ военнымъ фрегатомъ, памятно тѣмъ, что исправному и щегольскому состоянію фрегата *Крейсеръ*, флотъ нашъ обязанъ образованіемъ нѣкоторыхъ сподвижниковъ Михаила Петровича, которые, въ послѣдствіи, столько содѣйствовали распространенію между флотскими офицерами этой страстной любви къ морскому дѣлу, составлявшей отличительную черту направленія, которое Михаилъ Петровичъ постоянно желалъ дать службѣ. Въ томъ же 1825-мъ году, 1-го сентября, за благополучное совершеніе путешествія вокругъ Свѣта, награжденъ орденомъ Св. Владимира 3-й степени и пожалованъ въ капитаны 1-го ранга, съ ежегоднымъ прибавленіемъ, въ продолженіе службы, къ получаемому жалованью, еще такового же, по тому чину, въ какомъ возвратился, т. е. капитана 2 ранга.

Въ 1826 году февраля 27-го, назначенъ командиромъ 12-го

флотского экипажа и вновь строившагося въ Архангельскѣ корабля *Азовъ*. Изготовивъ его къ плаванію, по собственному своему предначертанію такъ, что корабль *Азовъ* долгое время служилъ образцомъ для другихъ кораблей, онъ возвратился на немъ въ Кронштатъ 5-го октября того же года, начальствуя въ то же время отрядомъ судовъ, состоявшимъ изъ кораблей: *Азовъ*, *Иезекиль* и шлюпа *Смирный*. Въ 1827 году, съ 21-го мая по 8-е августа, былъ въ эскадрѣ подъ начальствомъ адмирала Сенивина, а съ 8-го августа 1827-го по 4-е апрѣля 1828 года командиромъ того же корабля и начальникомъ штаба отдѣльной эскадры, подъ флагомъ вице-адмирала графа Гейдена. Въ эту кампанію Михаилъ Петровичъ обнаружилъ не только дарованія свои, какъ отличнаго морскаго офицера, но и какъ безстрашнаго воина. Первый лавръ изъ побѣднаго вѣнка, сорванного русскою эскадрою въ Наваринѣ, принадлежитъ Михаилу Петровичу, по свидѣтельству самого адмирала, у котораго онъ былъ начальникомъ штаба; за отличную храбрость, оказанную имъ при этой битвѣ, онъ пожалованъ въ контръ-адмиралы, со старшинствомъ со дня наваринскаго сраженія, т. е. съ 8-го октября. Въ то же время награжденъ отъ Англійскаго Короля—орденомъ Бани, и отъ Французскаго—орденомъ Св. Лудовика. 1828 и 1829-й годы Михаилъ Петровичъ оставался на той же эскадрѣ начальникомъ штаба, плавая отъ Мальты къ Морейскимъ берегамъ и Архипелагу, и участвуя въ блокадѣ Дарданеллъ.

Въ декабрѣ 1829 года, когда по распоряженію правительства, командовавшій русскою эскадрою въ Средиземномъ морѣ, вице-адмиралъ графъ Гейденъ, долженъ былъ остаться въ Архипелагѣ, Михаилу Петровичу поручено было возвратиться въ Россію съ эскадрою, состоявшею изъ 4-хъ кораблей, 3-хъ фрегатовъ, 1-го корвета и 2-хъ бриговъ (корабли были: *Азовъ*, *Кн. Владиміръ*, *Царь Константинъ* и *Иезекиль*; фрегаты:

Александра, Константинъ и Ольга, корветъ *Наваринъ* и бриги: *Охта* и *Усердіе*), согласно Высочайшей волѣ, непременно къ 1-му мая, не заходя, по возможности, въ иностранные порты.

Преодолевъ всѣ препятствія, неизбежныя при снабженіи судовъ въ иноземномъ портѣ и совершеніи плаванія вокругъ Европы, въ столь бурное время года, Михаилъ Петровичъ достигъ Кронштата 12-го мая 1830-го года, приведя вѣренную ему эскадру въ полномъ составѣ и не заходя въ на пути ни въ одинъ портъ; и если опоздалъ къ назначенному сроку, то потому, что, по независѣвшимъ отъ него обстоятельствамъ, долженъ былъ оставить Мальту только 14-го марта, и что потомъ, въ Балтійскомъ морѣ, встрѣтилъ, на высотѣ острова Готланда, льды, не пустившіе его нѣсколько дней въ Финскій заливъ.

Съ 12-го мая по 29-е августа того же года, состоя въ эскадрѣ вице-адмирала Гамельтона, плавалъ по Финскому заливу, а съ 29-го августа по 29-е сентября, ходилъ командиромъ отдѣльнаго отряда военныхъ судовъ съ десантомъ отъ Кронштата до Свеаборга. Лѣтомъ 1831-го года плавалъ отъ Кронштата по Балтійскому морю и Ботническому заливу, до Торнео, начальникомъ отряда военныхъ судовъ, состоявшаго изъ фрегата *Марія*, одного брига и шкуны, и въ томъ же году получилъ Монаршее благоволеніе за предложеніе нѣкоторыхъ улучшеній во флотѣ, представленныхъ въ комитетъ, бывшій подъ предсѣдательствомъ адмирала Грейга, и признанныхъ Государемъ Императоромъ весьма полезными. Командуя въ 1832-мъ году 1-ю бригадою 2-й флотской дивизіи, по Высочайшему приказу отъ 17-го февраля, назначенъ былъ начальникомъ штаба черноморскаго флота и портовъ, и въ томъ же году, въ награду лично Государемъ Императоромъ усмотрѣнныхъ трудовъ его, по возложенному на состоявшую подъ предсѣдательствомъ его коммисію, для исправленія штата по вооруженію и запасу военныхъ

судовъ, повелѣно производить вмѣсто аренды, не въ примѣръ другимъ, изъ государственнаго казначейства, въ теченіи 12-ти лѣтъ, по 1000 р. сер. ежегодно. Въ томъ же году, по Высочайшему повелѣнію назначенъ командиромъ эскадры черноморскаго флота, для вспомошествованія союзной Турціи, и выйдя на рейдъ 14-го генваря 1833 года, съ ввѣренными ему судами, получилъ отъ 8-го февраля Высочайшее благоволеніе, за неутомимую дѣятельность и быстроту, съ коими вооружена была въ зимнее время эскадра въ Севастополѣ, не смотря на предстоявшія препятствія.

2-го февраля отправился въ море съ первымъ отрядомъ и 8-го числа того же мѣсяца прибылъ въ Босфоръ, гдѣ скорѣ присоединились къ нему 2-й и 3-й отряды военныхъ судовъ, подъ командою контръ-адмираловъ: Кумани и Стожеевскаго; 2-го апрѣля произведенъ въ вице-адмирала, а по возвращеніи изъ Константинополя, возведенъ въ званіе генераль-адъютанта, 1-го іюля того же года, съ оставленіемъ при прежней должности; въ то же время, отъ Турецкаго Султана, были пожалованы ему: золотая медаль, осыпанная алмазами, для ношенія въ пѣтлицѣ — въ воспоминаніе пребыванія въ Константинопольскомъ проливѣ вспомогательнаго російскаго отряда, и украшенный брилліантами портретъ Султана. Въ іюлѣ возвратился съ ввѣренною ему эскадрою въ Россію, а 2-го августа Михаилъ Петровичъ, указомъ Его Величества, назначенъ исправляющимъ должность главнаго командира черноморскаго флота и портовъ, вмѣсто адмирала А. С. Грейга, отозваннаго въ С. Петербургъ, и утвержденъ въ этой должности въ 1834-мъ году, по указу Его Императорскаго Величества, данному Правительствующему сенату 31-го декабря.

18-ть лѣтъ управляя черноморскимъ флотомъ, Михаилъ Петровичъ ввелъ въ немъ тѣ полезныя преобразованія и вселилъ тотъ духъ рвенія и любви къ своему дѣлу, за которыя

получалъ, столько разъ, выраженія признательности Августѣйшаго Монарха и которыми черноморскій флотъ заслужилъ справедливое удивленіе иностранцевъ.

1834 года 24-го апрѣля, получилъ, при лестномъ Высочайшемъ рескриптѣ, орд. Св. Владиміра 2-й ст. большаго креста, и въ 1835 году, вмѣсто пожалованныхъ ему въ 1832 году 1000 р. сер., повелѣно производить 2000 р. сер.; въ томъ же году, за блистательное участіе въ наваринской битвѣ, былъ награжденъ Греческимъ Королемъ командорскимъ крестомъ Спасителя. Въ 1837 году, при посѣщеніи Государемъ Императоромъ Николаевъ и Севастополя, за отличное устройство всѣхъ частей ввѣреннаго ему управленія, удостоился получить орденъ Св. Александра Невскаго.

Въ 1838, 1839 и 1840 годахъ Михаилъ Петровичъ лично предводительствовалъ эскадрою съ десантнымъ войскомъ, подъ начальствомъ генерала Раевского, имѣя флагъ свой на кораблѣ *Силистрія*, и облегчивъ распорядительностію при высадкѣ войскъ на Кавказскихъ берегахъ, занятіе пунктовъ при рѣчкахъ: Туапсе, Псезуапѣ, Субаши и Шапсухо, каждый разъ заслуживалъ Монаршее одобреніе, а въ 1840 году въ отношеніи военнаго министра было сообщено, что Государь Императоръ, въ уваженіе отлично полезнаго содѣйствія черноморскаго флота въ занятіи прибрежныхъ пунктовъ, на коихъ возведены укрѣпленія, Высочайше повелѣтъ соизволилъ: одно изъ нихъ (на р. Псезуапѣ:) назвать именемъ храбраго и распорядительнаго начальника, подъ предводительствомъ коего морскія силы, явивъ постоянно примѣрное усердіе, неутомимость на судахъ и въ сраженіяхъ съ горцами, благородное соревнованіе съ сухопутными войсками, значительно облегчили исполненіе предлежащихъ предпріятій. Въ слѣдствіе сей Монаршей воли, укрѣпленіе, устроенное при р. Псезуапѣ, названо фортомъ Лазаревымъ. Въ 1840 году, къ получаемымъ имъ, вмѣсто аренды,

2000 р. сер., Высочайшимъ указомъ повелѣно прибавить еще 4000 р. сер. и продолжать срокъ первоначальнаго пожалованія, т. е. 24-го іюля 1844 года, еще на 12-ть лѣтъ. Въ 1842 году получилъ брилліантовые знаки ордена св. Александра Невскаго, и въ томъ же году Его Величество изволилъ изъяснить волю, чтобы г. вице-адмиралъ Лазаревъ носилъ мундиръ 12-го флотскаго экипажа, коего онъ былъ командиромъ при наваринскомъ сраженіи. 1843 года октября 10, произведенъ за отличіе въ адмиралы.

Въ 1845 году Михаилъ Петровичъ получилъ новые знаки особеннаго Монаршаго благоволенія; при посѣщеніи Государемъ Императоромъ городовъ Николаева и Севастополя, Его Величество, замѣтивъ совершенно соотвѣтственное современнымъ требованіямъ отличное устройство по всѣмъ частямъ, ввѣреннымъ его управленію, изволилъ пожаловать ему орд. Св. Владимира 1-го класса.

Въ 1850 году, во время пребыванія Государя Наслѣдника въ Черномъ морѣ, по засвидѣтельствованіи Его Императорскимъ Высочествомъ Государю Императору о томъ примѣрномъ благоустройствѣ и порядкѣ, какія Его Высочество изволилъ найти при посѣщеніи своемъ Николаева и Севастополя, въ морскомъ и гражданскомъ отношеніяхъ, Его Величество пожаловалъ Михаилу Петровичу орд. Св. Апостола Андрея Первозваннаго.

Прежде нежели заключимъ обзоръ нашъ жизни покойнаго адмирала, бросимъ бѣглый взглядъ на совершенное имъ въ званіи главнаго командира черноморскаго флота и портовъ.

Въ его управленіе улучшено кораблестроеніе, сколько достиженіемъ наилучшихъ мореходныхъ качествъ въ судахъ, столько и изяществомъ ихъ наружнаго вида и внутренней отдѣлки.

Число линейныхъ судовъ доведено въ настоящемъ году до опредѣленнаго комплекта, и всѣ онѣ построены во время начальствованія его черноморскимъ флотомъ.

Усовершенствована на судахъ артиллерія, введеніемъ многихъ приспособленій и употребленіемъ въ настоящее время на всемъ флотѣ орудій новаго литья.

Устроено въ Николаевѣ адмиралтейство, со всѣми современными улучшеніями и совершенно соответственно цѣли постройки, вооруженія и снабженія судовъ въ томъ числѣ, какое необходимо нужно для поддержанія флота въ полномъ комплектѣ. Воздвигнуто адмиралтейство въ Новороссійскѣ и для вновь строящагося въ Севастополѣ, названнаго по Высочайшему повелѣнію, уже послѣ смерти его, «Лазаревскимъ,» приготовлена мѣстность, и планы окончены подъ его руководствомъ. Гидрографическое депо приведено въ то согласное требованіямъ вѣка состояніе, въ какомъ видимъ его теперь. Почти несуществовавшее въ 1833 году, въ настоящее время въ немъ награвировано много прекрасныхъ картъ, напечатано много правилъ, положеній, руководствъ, лоцій и другихъ книгъ, относящихся къ морскому искуству; изъ нихъ изданіе атласа Чернаго моря можно, по всей справедливости, назвать трудомъ совершеннымъ и изящнымъ, а штаты настоящаго вооруженія судовъ, отличаются своею полнотою и пояснительными рисунками. Построенная въ 1844 году и истребленная пожаромъ въ томъ же 1844 г. бібліотека морскихъ офицеровъ, вновь воздвигнута и открыта въ 1849 году, съ новыми улучшеніями, какъ по составу своего управленія, такъ и по наружной и внутренней отдѣлкѣ зданія. * Наконецъ, въ прошедшемъ году, приведены къ окончанію въ Севастополѣ громадныя работы доковъ и срытія горы для помѣщенія адмиралтейства. Не упоминаемъ здѣсь о тѣхъ гражданскихъ постройкахъ, какъ то: церкви Петра и Павла, дома собранія, дѣвичьяго училище и т. п., которыя въ послѣднее

* См. Морск. Сб. Т. III, стр. 207.

время преобразили Севастополь и придали ему наружный видъ, соотвѣтственный достоинству его, какъ одного изъ первыхъ портовъ на земномъ шарѣ; каждая изъ нихъ носить на себѣ, по наружному виду, или внутреннему устройству, отпечатокъ того строгаго и просвѣщеннаго вкуса, которымъ отличается все созданное покойнымъ адмираломъ.

Скажемъ въ заключеніе, что многостороннія свѣденія его и стремленіе къ просвѣщенію, побудили многія ученые, или съ другою, не менѣе важною для блага человѣчества цѣлію составившіяся общества, имѣть его своимъ членомъ.

Лестнымъ письмомъ отъ Его Высочества, Великаго Князя Константина Николаевича, онъ былъ приглашенъ въ почетные члены Императорскаго русскаго географическаго общества. Сверхъ сего былъ почетнымъ членомъ Морскаго Ученаго Комитета и Казанскаго Университета, и членомъ Одесскаго общества исторіи и древностей.

Вскорѣ, по отъѣздѣ Государи Наслѣдника, обнаружили въ немъ признаки той смертельной болѣзни, которой первоначальные припадки почувствовалъ онъ въ 1843 году, и которая преждевременно свела его въ могилу. Ставя выше всего долгъ службы и исполненіе предначертаній своего Монарха, Михаилъ Петровичъ мало заботился о своемъ здоровьѣ, почитая это всегда дѣломъ второстепеннымъ; не смотря на усиливающійся недугъ, онъ продолжалъ заниматься дѣлами, ни въ чемъ не измѣняя того строгаго порядка въ отправленіи ихъ и точности, какими всегда и вездѣ служилъ образцомъ своимъ сослуживцамъ и подчиненнымъ; въ январѣ 1851-го года, когда, по совѣту врачей, онъ долженъ былъ оставить г. Николаевъ и переселиться въ Одессу для пользованія, то не смотря на то, что уже болѣе 4-хъ мѣсяцовъ не принималъ почти никакой пищи, или принималъ ее въ ничтожномъ количествѣ и съ невѣроятными страданіями, Михаилъ Петровичъ не оставлялъ своихъ

не было втораго изданія. Между тѣмъ сочиненія эти были переведены на всѣ почти европейскіе языки, а въ Англіи, Франціи и Германіи имѣли нѣсколько изданій, и, въ сокращенномъ видѣ, вошли въ библіотеки для юношества, на ряду съ нѣкоторыми классическими твореніями. Нынѣ является у насъ второе изданіе оныхъ, украшенное портретомъ В. М. Головнина, превосходно гравированнымъ на стали, въ Англіи, и біографіею его, написанною даровитымъ перомъ Н. И. Греча, который находился въ самыхъ дружескихъ отношеніяхъ къ Василию Михайловичу.

Конечно каждому моряку будетъ пріятно прочесть, въ Морскомъ Сборникѣ жизнеописаніе знаменитаго адмирала, написанное знаменитымъ литераторомъ.

ЖИЗНЕОПИСАНІЕ

Василія Михайловича Головнина.

(Сост. Н. И. Гречъ).

Василій Михайловичъ Головнинъ родился Рязанской губерніи, Пронскаго уѣзда, въ родовомъ имѣніи своемъ, селѣ Гулынкахъ, 8-го апрѣля 1776 года. Онъ происходилъ изъ старинной дворянской фамиліи Рязанской губерніи. Девять поколѣній его предковъ постоянно служили дворянами въ дружинахъ Великихъ Князей и въ войскахъ Царей Московскихъ, и за походы противъ Литовцевъ, Поляковъ, Крымскихъ Татаръ, Турокъ и Ливонскихъ рыцарей, жалованы были помѣстьями и вотчинами. Два брата Головнины, Василій и Осипъ, были убиты подъ Смоленскомъ во время мужественной защиты онаго Боя-



Reclum

риномъ Шеннымъ. Отецъ Василія Михайловича Головинна и дѣдъ служили въ преображенскомъ полку. На шестомъ году отъ роду былъ онъ, по тогдашнему обычаю, записанъ въ гвардію, сержантомъ, въ тотъ же полкъ. Девяти лѣтъ лишился своихъ родителей. Родственники опредѣлили его въ 1788 году, на тринадцатомъ году отъ рожденія, въ морской кадетскій корпусъ. Бѣдный сирота очутился на чужбинѣ, одинъ, безъ родныхъ, безъ покровителей, безъ наставниковъ, не зная никого во флотѣ, не имѣя даже, какъ онъ самъ говоритъ въ своихъ запискахъ, мичмана своимъ покровителемъ. Что, можетъ быть, привело бы въ уныніе другаго и лишило бодрости на неизвѣстномъ пути, то ободрило отрока тихаго, прилежнаго, умнаго, разсудительнаго. Съ первыхъ дѣтскихъ лѣтъ началъ онъ размышлять о жизни, о цѣнѣ ея, о назначеніи человека, о величіи и прелести науки, о святости долга и службы, о славѣ, приобретаемой подвигами чести, особенно на томъ бурномъ поприщѣ, которое ему представлялось въ будущемъ. Товарищи его, въ праздничные и вакаціонные дни, разѣзжались по домамъ, бросались въ веселый и беззаботный кругъ друзей и родственниковъ, и, по истеченіи праздниковъ, возвращаясь въ корпусъ, неохотно принимались за работу. Головиннъ не зналъ этихъ развлеченій: трудъ, ученіе, размышленіе были его забавою и отрадою. Это одиночество дѣтскихъ лѣтъ, устранивъ его отъ свѣтскихъ удовольствій и суеты, придавало характеру его твердость, самостоятельность и какое-то отчужденіе отъ обществъ свѣтскихъ, которыя онъ во всю свою жизнь посѣщалъ только по долгу и необходимости. Въ 1790-мъ году, чрезъ два года по вступленіи въ корпусъ, произведенъ онъ былъ, за успѣхи въ наукахъ и благонравное поведеніе, въ гардемарины, и отправленъ въ море на корабль «Петронъ-Меня», подъ начальствомъ капитана Тревенина. 23-го и 24-го мая онъ находился на этомъ кораблѣ, въ эскадрѣ вице-адмирала Кру-

за, * въ сраженіи русскаго флота съ герцогомъ Эсдерманландскимъ, при островѣ Сескарѣ. Пораженные здѣсь Шведы удалились въ Выборгскій заливъ, гдѣ были заперты Чичаговымъ, ** Густавъ рѣшился пробиться, и 22-го іюня самъ повелъ свои корабли изъ залива подъ непрерывнымъ огнемъ русскаго флота. Головининъ находился, во время этого сраженія, на томъ же кораблѣ «Нетронъ-Меня,» который стоялъ тогда между мысомъ Крюсерортомъ и банкою Сальворомъ. Четырнадцатилѣтній гардемаринъ, за оказанную имъ въ трехъ сраженіяхъ храбрость, былъ награжденъ медалью. Въ 1791 году онъ былъ произведенъ въ капралы, а въ 1792-мъ въ сержанты. *** Въ этихъ годахъ онъ ходилъ въ море на корабляхъ: «Три-Святителя» (капитанъ Мосоловъ), «Изяславъ» (капитанъ Сиверсъ), и «Прохоръ» (капитанъ Скорбѣевъ). Въ 1792-мъ году слѣдовало ему быть выпущеннымъ изъ корпуса въ офицеры, но этому встрѣтилось препятствіе: онъ кончилъ на семнадцатомъ году курсъ наукъ, который положено оканчивать на осмнадцатомъ, и оставленъ былъ въ корпусѣ по малолѣтству. Сверстники, не имѣвшіе равнаго съ нимъ числа балловъ (онъ на экзаменѣ занялъ второе мѣсто изъ всѣхъ), надѣли офицерскіе мундиры, а онъ оставался въ кадетскомъ. Горькая участь для молодого, честолюбиваго человѣка! Но это непріятное происшествіе послужило ему въ существенную пользу. До того времени, онъ занимался исключительно изученіемъ главныхъ предметовъ знанія, необходимыхъ для морской службы — науками математическими. Теперь обратилъ онъ вниманіе свое на предметы

* Списокъ судамъ, составлявшимъ эту эскадру прилагается (прил. № 1).

** Списокъ судамъ эскадры Чичагова прилагается (прил. № II.)

*** Сержанты исполняли въ то время разныя служебныя обязанности въ корпусѣ и получали жалованье.

словесности и исторію, изучалъ собственнымъ трудомъ фланку и естественную исторію; съ жаднымъ любопытствомъ читалъ книги о морскихъ походахъ и битвахъ, о путешествіяхъ въ дальнія, неизвѣстныя страны, о великихъ географическихъ открытіяхъ. Цѣлый міръ славы и чести представлялся пламенному юношѣ. Чтеніе англійскихъ моралистовъ укрѣпило его нравственныя силы, познакомило съ достоинствомъ человѣка, научило познавать себя, владѣть собою, отличать истинную честь и славу отъ тщеславія и наружнаго блеска, а описанія морскихъ путешествій поселили въ немъ непреодолимую страсть путешествовать. Наступило вождѣленное время выпуска. Это было въ январѣ 1793 года. Головининъ, сдѣлавшись господиномъ своего времени, не тратилъ его на забавы и развлеченія: онъ воспользовался имъ для довершенія своего образованія; продолжалъ учиться англійскому и французскому языкамъ, читалъ книги, самъ задавалъ себѣ вопросы. Но вскорѣ обязанности службы отвлекли его отъ мирныхъ занятій кабинетныхъ. Родственники совѣтовали ему заняться устройствомъ своихъ домашнихъ дѣлъ, и для того посѣтить родовое свое имѣніе, которое было въ чужихъ рукахъ, и приходило съ году на годъ въ большее разстройство. Онъ не рѣшился на это, и хотѣлъ лучше потерять свое имущество, нежели упустить случай къ трудамъ, подвигамъ и отличію. Продолжая службу, онъ надѣялся имѣть возможность путешествовать.

Дѣйствительно, съ самаго начатія службы, онъ почти непрерывно находился въ походахъ и за границею. Въ 1793 и 1794-мъ годахъ на военномъ транспортѣ «Анна-Маргарита» (капитанъ Креницынъ) ходилъ онъ въ Стокгольмъ съ посломъ нашимъ, графомъ С. П. Румянцовымъ. Въ маѣ 1795 года Головининъ отправился въ море на кораблѣ «Рафаилъ» (сначала капитанъ Игнатевъ, а послѣ капитанъ Урликъ), въ вспомогательной эскадрѣ вице-адмирала Ханыкова, посланной въ Ан-

глію * въ то время, когда Императрица Екатерина, прекративъ сношенія съ Франціею и желая сблизиться съ Великобританіею, одобрила предложіе англійскаго Кабинета о заключеніи тройнаго союза противъ Франціи, изъ Россіи, Англіи и Австріи. На «Рафаилѣ» и на фрегатѣ «Нарва» (капитанъ Трескинъ) В. М. Головиннъ ходилъ нѣсколько разъ въ Англію и Норвегію, и въ октябрѣ 1796 года возвратился въ Кронштатъ. Въ 1797 году онъ былъ назначенъ на корабль «Константинъ» (капитанъ Гревенсъ), и затѣмъ флагъ-офицеромъ къ адмиралу Крузу, на корабль «Св. Николай» (капитанъ графъ Капелласъ), и находился въ эскадрѣ, состоявшей подъ личнымъ начальствомъ Императора Павла. Въ 1797 и 1798 годахъ ходилъ онъ въ Сѣверное море и въ Англію на корабляхъ: «Ретвизанъ» (капитанъ Грейгъ), «Елисавета» (капитанъ Шешуковъ) и «Сѣверный Орелъ» (капитанъ Свѣтинъ). Въ 1798-мъ году онъ опять отправился въ Англію на кораблѣ «Елисавета», въ должности флагъ-офицера и переводчика при главнокомандующемъ русскою вспомогательною эскадрою, вице-адмиралѣ Макаровѣ, ** и въ августѣ 1799 года участвовалъ въ высадкѣ десанта на берега Голландіи и нѣсколькихъ бывшихъ при томъ сраженіяхъ, которыя, не взирая на упорное сопротивленіе Голландцевъ, кончились въ пользу Русскихъ и Англичанъ.—Макаровъ, замѣтивъ необыкновенныя дарованія и отличную службу Головинина, возлагалъ на него важнѣйшія порученія. Въ 1799 году произведенъ онъ былъ, по представленію Макарова, за отличіе въ лейтенанты, а въ 1800 г. воротился въ Россію. Въ этомъ году и въ слѣдующемъ Головиннъ ходилъ въ море на корабляхъ: «Ростиславъ» (капитанъ Талакшеевъ) и «Всеволодъ» (капитанъ Гревенсъ).—Одно исчисленіе судовъ, на которыхъ онъ находился въ морѣ,

* Списокъ судамъ этой эскадры прилагается (прил. № III).

** Списокъ судовъ эскадры Макарова прилагается (прил. № IV).

доказываетъ, что онъ постоянно искалъ настоящей морской службы и старался проводить большую часть года подъ парусами, а не на берегу.

По вступленіи на престолъ Императора Александра, водворился общій миръ въ Европѣ, и нашей морской силѣ не представилось никакихъ новыхъ подвиговъ. Головинъ много приобрѣлъ знанія и опытности въ предшествовавшихъ походахъ, но чувствовалъ, что этого еще мало, особенно когда сравнивалъ себя въ образованіи съ англійскими морскими офицерами, которыхъ ему случалось видѣть. Вскорѣ представилась ему возможность дополнить свое морское образованіе. Въ 1801 году былъ онъ отправленъ на три года въ Англію, въ числѣ нѣсколькихъ волонтеровъ, * избранныхъ изъ лучшихъ морскихъ офицеровъ, для служенія на англійскомъ флотѣ. Бывшій тогда морской министръ, адмиралъ Н. С. Мордвиновъ, отправляя ихъ въ Англію, сказалъ имъ: «Вы должны знать, что васъ Государь посылаетъ служить въ англійскомъ флотѣ не на одинъ только тотъ конецъ, чтобъ вы тамъ учились корабельнымъ маневрамъ, но вы обязаны входить и узнавать внутреннее устройство и хозяйство всего морскаго департамента, и сверхъ того при случаѣ замѣчать и узнавать состояніе земледѣлія, мануфактуръ, торговли и пр., дабы быть въ состояніи употребить ваши свѣдѣнія на пользу отечества, въ служеніи коему вы можете занять современемъ значительныя мѣста.» Головинъ всегда помнилъ это наставленіе, и въ полной мѣрѣ воспользовался случаемъ для обогащенія себя полезными свѣдѣніями. По прибытіи въ Англію, занимался онъ неутомимо высшими науками по своей части, жилъ тихо, отказывалъ себѣ

* Офицеры эти были слѣдующіе: лейтенанты: М. Миницкій, Ф. Мендель, П. Рикордъ, Г. Коростовцевъ, Ф. Станицкій, А. Бу-таковъ; мичманы: Ф. Давыдовъ, Н. Шигоринъ, Л. Гагемейстеръ, А. Вистингаузенъ, А. Харламовъ, А. Поздѣвъ.

во всемъ, чтобъ только пользоваться уроками первостепенныхъ профессоровъ. Обогатившись теоретическими свѣдѣніями, поступилъ онъ на дѣйствительную службу на британскомъ флотѣ. Головининъ служилъ на разныхъ корабляхъ и въ разныхъ частяхъ Свѣта, подъ начальствомъ знаменитыхъ англійскихъ адмираловъ: Коривалиса, Нельсона, Колингвуда, обратилъ на себя ихъ вниманіе, и приобрѣлъ уваженіе всѣхъ своихъ сослуживцевъ. Онъ находился при блокадѣ Тулона (въ августѣ 1804 г.), а ночью съ 19-го на 20-е января 1805 г. участвовалъ въ весьма опасномъ сраженіи, въ заливѣ Сервера, у береговъ Испаніи. При abordажѣ греческаго пирата гребными судами, посланными съ англійскаго фрегата «Фисгардъ», Головининъ вызвался добровольно участвовать въ abordажѣ. Англичане потеряли въ этомъ дѣлѣ четвертую часть своихъ людей. Командиръ «Фисгарда», лордъ Маркерръ, съ величайшею похвалою отзывался о неустрашимости, оказанной въ этомъ дѣлѣ лейтенантомъ Головининымъ. *

Въ 1805 году кончился срокъ службы его въ Англіи, но желая побывать въ Вестъ-Индіи, испросилъ онъ позволеніе на то посла нашего, графа Семена Романовича Воронцова, и прослужилъ еще годъ въ англійскомъ флотѣ, на своемъ изживеніи.

* Головининъ служилъ въ англійскомъ флотѣ на слѣдующихъ судахъ: городъ Парижъ (ville de Paris), капитанъ Рикетсъ (Ricketts); Дредноутъ (Dreadnought), капитанъ Бресъ (Brace); Плантагенетъ (Plantagenet), капитанъ де-Курси (de Courcy); Фисгардъ (Fisgard), капитанъ лордъ Маркерръ (Lord Marckerr); Минотавръ (Minotaur), капитанъ Мансфильдъ (Mansfield); Сигорсъ (Seahorse), капитанъ Корбетъ (Corbett); Илдефонса (Ildefonza), капитанъ Вилліамъ (William.) Послѣдній корабль замѣчательнѣе тѣмъ, что онъ былъ вооруженъ только 24 фунт. пушками на обоихъ декахъ. Онъ былъ взятъ Англичанами въ трафальгарскомъ сраженіи.

Передъ отправленіемъ въ Вестъ-Индію онъ послалъ морскому министру Чичагову сравнительныя замѣчанія свои о состояніи русскаго и англійскаго флотовъ—плодъ основательнаго изученія службы и устройства того и другаго. Воавратясь изъ Вестъ-Индіи, онъ находился при блокадѣ Кадикса Коллингвудомъ, въ мартѣ 1806-го года, а въ августѣ того же года прибылъ въ Петербургъ, чрезъ Стокгольмъ и Финляндію, съ депешами отъ посланника нашего въ Лондонѣ, графа Строганова. Въ томъ же году, вскорѣ по прибытіи въ Россію, назначенъ онъ былъ командиромъ шлюпа «Діана», отправлявшагося въ кругосвѣтное путешествіе. * Шлюпъ долженъ былъ отправиться въ путь лѣтомъ 1807 года. Время, оставшееся отъ заботъ о вооруженіи шлюпа, Головиннъ употребилъ на составленіе, по новой системѣ, введенной тогда въ Англіи, книги: «Военные морскіе сигналы для дневнаго и ночнаго времени.» Эти сигналы были потомъ въ употребленіи на русскомъ флотѣ въ теченіе двадцати четырехъ лѣтъ. Главнымъ предметомъ экспедиціи шлюпа «Діана» были географическія открытія и описи въ сѣверной части Великаго океана, преимущественно въ предѣлахъ Россіи, и вмѣстѣ съ тѣмъ отвезеніе въ Охотскій портъ разныхъ морскихъ снарядовъ. — 25-го іюля «Діана» снялась съ якоря. Головиннъ пустился въ путешествіе, которое должноствовало быть для него такъ славно и такъ ужасно.

Экипажъ «Діаны» составленъ былъ изъ отборныхъ людей, и снабженъ всѣмъ нужнымъ для долговременнаго путешествія и для произведенія ученыхъ наблюденій. Первымъ помощникомъ

* Два судна Россійско-Американской компаніи, Надежда и Нева, совершили еще прежде того кругосвѣтное плаваніе подъ русскимъ флагомъ, но суда эти были куплены въ Англіи, а Діана была судномъ русскимъ, въ полномъ значеніи сего слова: въ постройкѣ, вооруженіи, приготовленіи и управленіи Діаны не участвовала ни одна иностранная рука.

спросилъ онъ себя перваго своего друга П. И. Рикорда. В. М. Головиннъ умѣлъ сочетать искренность дружества со всею строгостью, какой требуетъ служба, и служба флотская. Онъ былъ готовъ, при помощи усердныхъ и неустрашимыхъ товарищей своихъ, бороться со всеми препятствіями, какія только природа противопоставитъ его плаванію, готовъ былъ, въ случаѣ нужды, выдержать и неравный бой, но съ нимъ встрѣтились обстоятельства, которыхъ ни онъ и ни кто другой не могъ предвидѣть. За мѣсяцъ до отбытія его изъ Кронштата, заключенъ былъ миръ Россіи съ Франціею, въ Тильзитѣ, разутьется безъ согласія и противъ желанія Англіи, но отъ этого было еще далеко до дѣйствительнаго разрыва долговременной дружбы и союза ея съ Россіею. Между тѣмъ, по прибытіи къ берегамъ Даніи, Головиннъ узналъ о нападеніи Англичанъ на нейтральную Данію: Копенгагенъ былъ въ осадѣ съ моря и съ суши. Онъ хотѣлъ освѣдомиться о положеніи дѣлъ у нашей миссіи, а посланникъ, со всею дипломатическимъ корпусомъ, былъ въ Роскिल्дѣ. Нашъ мореплаватель, бывъ свидѣтелемъ бомбардированія Копенгагена англійскимъ флотомъ, рѣшился продолжать предписанный ему путь;* пришелъ въ Портсмутъ

• Въ описаніи путешествія шлюпа Діана содержатся нѣкоторыя подробности бомбардированія Копенгагена. Головиннъ насчиталъ до 22-хъ линейныхъ англійскихъ кораблей, которые осаждали городъ, много фрегатовъ, шлюповъ и другихъ мелкихъ судовъ и до 200 транспортовъ. Бомбардирскія суда начали дѣйствовать 8-го числа. Головиннъ, будучи отъ нихъ недалеко, видѣлъ, какъ нѣкоторыя бомбы разрывало на воздухъ, но какое дѣйствіе произвели тѣ изъ нихъ, которыя упали въ городъ, примѣтить не могъ. Датчане отвѣчали сильнымъ огнемъ съ батарей Трехъ-Коронной и Провистейнъ. Нѣсколько сотъ орудій рикошетными выстрѣлами подымали воду до невообразимой высоты. Тысячи фонтановъ вдругъ представились зрителямъ. Громъ артиллеріи придавалъ этому зрѣ-

6-го сентября, и принужденъ былъ пробыть тамъ два мѣсяца, чтобъ запастись многими необходимыми инструментами и другими вещами. Между тѣмъ слухи о войнѣ Англіи съ Россією становились громче и повсемѣстнѣе. Въ этихъ обстоятельствахъ Головинъ обратился къ нашему посольству съ просьбою исходатайствовать ему у Ангійскаго Правительства паспортъ, какіе даются судамъ, плавающимъ для открытій и съ ученою цѣлью. Правительство согласилось и выдало паспортъ на свободное и безопасное плаваніе шлюпа «Діана». Діана отправилась въ путь 1-го ноября, и останавливалась только у острова Св. Екатерины, при берегахъ Бразиліи, чтобъ запастись нужною провизією. Головинъ намѣренъ былъ достигнуть Камчатки Тихимъ океаномъ, обогнувъ мысъ-Горнъ. Встрѣченный тутъ жестокія бури, заставили его спуститься къ мысу Доброй-Надежды, съ тѣмъ, чтобъ исправься и освѣжась тамъ, плыть въ Камчатку уже вокругъ Новой-Голландіи. На мысъ, вмѣсто отдыха, ожидалъ его плѣнь. Выше было сказано, что ожиданіе разрыва между Россією и Англією, еще до отправления «Діаны» изъ Европы, побудило Головина взять на этотъ случай паспортъ отъ Ангійскаго Правительства. Но этотъ документъ, подписанный въ тотъ самый день, когда объявлена была между обѣими державами война, послужилъ къ тому только, что шлюпъ

лишу еще болѣе величія. Впрочемъ, ядра не могли доставать до англійскихъ кораблей. «Картина эта, говоритъ Головинъ, была весьма интересна для того, кто посвятилъ себя военной службѣ, особенно военной морской. Видѣть обширную приморскую столицу, атакуемую съ моря сильными флотами, а съ берега сухопутными силами, и которую гарнизонъ и жители рѣшились защищать «до послѣдней крайности, можетъ быть не удастся во всю жизнь: такіе примѣры не часто встрѣчаются въ исторіи народныхъ браней.»

не былъ въ то же время осужденъ, какъ законный призь, и что его задержали подѣ сомнѣніемъ, до полученія разрѣшенія изъ Англіи. Въ ожиданіи сего, Головиннъ приготавлилъ свое судно къ походу. Но чрезъ восемь мѣсяцевъ, по прибытіи изъ Англіи нѣкоторыхъ депешъ, въ которыхъ будто бы о Діанѣ не упоминалось, начальствовавшій Капскою станціею адмиралъ вынудилъ у Головинна письменное обязательство не уходить изъ залива безъ разрѣшенія, грозя, въ случаѣ несогласія его на это предложеніе, свезти экипажъ на берегъ какъ плѣнный, и держать шлюпъ подѣ англійскимъ карауломъ. Прошло еще нѣсколько мѣсяцевъ, безъ всякихъ будто бы извѣстій изъ Англіи. Молчаніе это могло быть изъяснено только расчетомъ, что Головиннъ, не находя наконецъ средствъ содержать и продовольствовать свою команду, долженъ будетъ согласиться на все. Съ этою же цѣлію, конечно, англійскій адмиралъ не только не оказывалъ ему ни въ чемъ ни малѣйшаго пособія, но еще дѣлалъ разныя притѣсненія, напримѣръ требуя, чтобы русскіе матросы были посылаемы работать на англійскія суда, въ чемъ однако Головиннъ прямо отказалъ ему. «Увѣрившись, говоритъ Головиннъ, что въ этомъ дѣлѣ, между Англичанами и мною, справедливость на моей сторонѣ, я рѣшился, не теряя перваго удобнаго случая извлечь порученную мнѣ команду изъ угрожающей намъ крайности—уйти изъ залива и плыть прямо въ Камчатку.»

«Чтобъ оцѣнить всю смѣлость этой мысли,» говоритъ вице-адмиралъ Врангель, въ своей біографіи В. М. Головина (смотри. Энци. Лекс.), «нужно замѣтить, что Діана была поставлена въ дальнѣйшемъ углу залива, возлѣ адмиральскаго корабля и окружена многими другими кораблями и фрегатами, мимо которыхъ непремѣнно должно было проходить, что всѣ паруса были на ней отвязаны, что сверхъ того ни офицеры, ни команда не имѣли ни куска свѣжей провизіи, а сухарей

«было очень мало. Для успешнаго преодоленія всѣхъ этихъ препятствій требовалось большой рѣшительности, и столько же благоразумія и предусмотрительности.»

Долго не было случая, благопріятствовавшаго исполненію намеренія Головина: когда вѣтръ способствовалъ, тогда на рейдѣ стояли фрегаты совсѣмъ готовые идти въ море, а когда съ этой стороны было безопасно, удерживалъ его вѣтеръ. Нѣсколько разъ днемъ, свѣжій вѣтеръ, попутный ему отъ NW или отъ W, начиналъ дуть, и Головинъ всегда приготовлялся въ такихъ случаяхъ къ походу, но къ ночи вѣтеръ или стихалъ или совсѣмъ перемѣнялся и дѣлался противнымъ.

«Я зналъ, говоритъ онъ, что во всѣхъ гаваняхъ и рейдахъ, лежащихъ при высокихъ гористыхъ берегахъ, вѣтры очень часто дуютъ не тѣ, какіе въ тоже время бываютъ въ открытомъ морѣ, а потому хотѣлъ точно узнать, какое здѣсь имѣютъ отношеніе прибрежныя вѣтры къ морскимъ; на сей конецъ я часто ѣзжалъ на шлюпкѣ въ Фалсъ-бай, бралъ съ собою компасъ, и замѣчалъ силу и направленіе вѣтра; на шлюпѣ дѣлалось въ тѣ же часы тоже. Послѣ многихъ опытовъ, я удостовѣрился, что когда въ Симанскомъ заливѣ вѣтеръ дуетъ NW или W, при ясной или при облачной, но сухой погодѣ, то въ морѣ будетъ онъ отъ SW или отъ S, а иногда и отъ SO; всегда, когда въ такія погоды я ѣзжалъ въ Фалсъ-бай, свѣжій порывистый вѣтеръ, отъ NW или W, много проносилъ шлюпку заливомъ, а на предѣлахъ Симанскаго залива и Фалсъ-бая она входила въ штилевую полосу сажень на пятьдесятъ или на сто, которую надобно было пройти на веслахъ; потомъ, лишь откроется море, тишина минуетъ и подхватитъ южный вѣтеръ болѣе или менѣе уклонившійся къ O или къ W, между тѣмъ какъ на шлюпѣ въ Симанскомъ заливѣ, по прежнему, продолжаетъ дуть свѣжо и безпрестанно, до самой ночи, тотъ же NW или W вѣтеръ; но когда сѣн вѣтры нач-

«нужь дуть крѣпкими шквалами, принесть облачную, мокрую
«погоду и дождливыя тучи, быстро по воздуху несущаяся къ SO,
«тогда можно смѣло быть увѣреннымъ, что и въ открытомъ
«морѣ тотъ же вѣтеръ дуетъ. NW вѣтры господствуютъ здѣсь
«въ зимніе мѣсяцы, а лѣтомъ они бываютъ чрезвычайно рѣдки;
«а потому—то мы ихъ ожидали очень долго; наконецъ, 16-го
«мая, случился крѣпкій вѣтеръ отъ NW; на вице-адмиральскомъ
«кораблѣ паруса не были привязаны, а другія военныя суда,
«превосходившія силою Диану, не были готовы идти въ море; и
«хотя, по сигналамъ съ горъ, мы знали, что къ SO видны бы-
«ли два судна, лавирующія въ заливъ, которыя могли быть
«военныя, и можетъ быть фрегаты, но такъ какъ имъ невоз-
«можно было приблизиться къ выходу прежде ночи, а положе-
«ніе наше оправдывало всякій рискъ, то, приготовясь къ похо-
«ду, и въ сумеркахъ привязавъ штормовыя стаксели, въ поле-
«звнѣ седьмого часа вечера, при нашедшемъ тогда сильномъ
«шквалѣ съ дождемъ и пасмурностью, я велѣлъ отрубить ка-
«наты, и, поворотясь на шпрингъ, пошелъ подъ штормовыя
«стаксели въ путь. Едва успѣли мы переменить мѣсто, какъ
«до стоявшаго недалеко отъ насъ судна тотчасъ въ рупоръ
«дали знать на вице-адмиральскій корабль о нашемъ вступле-
«ніи подъ паруса. Какія мѣры были приняты, чтобъ остано-
«вить насъ, мнѣ неизвѣстно. На шлюбѣ во все время была
«сохраняема глубокая тишина. Миновавъ всѣ суда, мы, спус-
«каясь въ проходъ, въ ту же минуту начали поднимать брань-
«стены и привязывать паруса. Офицеры, гардемарины, ун-
«теръ-офицеры и рядовые всѣ работали до одного на марсахъ
«и реяхъ. Съ величайшимъ удовольствіемъ вспоминаю, что въ
«два часа они успѣли, не смотря на крѣпкій вѣтеръ, дождь и
«на темноту ночи, привязать фокъ, гротъ-марсели и поставить
«ихъ; выстрѣлять брань-стены на мѣста, поднять брань-рен,
«и брансели поставить; поднять на свои мѣста ясель-спирты,

«продеть все лесенками снасти и изготовить лесла такъ, что еслибъ вѣтръ позволилъ, то мы могли бы вдругъ поставить все паруса. Въ десять часовъ вечера мы были въ открытомъ океанѣ; такимъ образомъ кончилось наше задержаніе, или, лучше сказать, нашъ арестъ на мысѣ Доброй-Надежды, продолжавшійся одинъ годъ и 25-ть дней.»

Намѣреніе Головнина было скорѣе удалиться къ югу, плыти въ большихъ широтахъ прямо къ востоку, и, обогнувъ Новую Голландію, не приходя на видъ береговъ оной, перейти между ею и Новою Зеландіею; идти по восточную сторону Ново-Гибридскаго архипелага и, пройдя между Ново-Филиппинскими, или Каролинскими островами, править прямо къ Камчаткѣ. Разстояніе было велико, время коротко, и главнаго провіанта, сухарей, не много, такъ что онъ принужденъ былъ производить команды менѣе двухъ третей регламентной порціи. Но планъ его удался во всемъ по его желанію. День и ночь Діана несла всевозможные паруса. Офицеры и нижніе чины были неутомимы. Головнинъ заходилъ только на островъ Тану, одинъ изъ Ново-Гибридскихъ, на которомъ со времени Кука не бывалъ никто изъ мореплавателей, и 23-го сентября благополучно прибылъ въ Камчатку.

«Камчатка,» говоритъ онъ въ описаніи своего путешествія, представляла намъ картину, какой мы еще никогда не видали: множество сопокъ и превысокихъ горъ, съ соединяющими ихъ хребтами, были покрыты снѣгомъ, а подъ ними чертались вдали лѣса и равнины. Нѣкоторыя изъ вершинъ горъ походили на башни, а другія имѣли видъ ужасной величины шатровъ, что подавало поводъ острякамъ изъ нашихъ матросовъ сказать, что тутъ чортъ лагерь расположился. Мысль эта была удачна, и въ самомъ дѣлѣ я думаю, что Мильтонъ въ своемъ poemѣ: «Потерянный рай» не могъ бы лучше уподобить военный станъ сатаны, когда онъ велъ войну противъ Ангеловъ,

«какъ если бы сравнить его съ Камчатскими горами въ осеннее время.»

За благополучное совершеніе многотруднаго путешествія Головиннѣ былъ награжденъ орденомъ св. Владимира 4-й ст., получивъ уже прежде того, 26-го ноября 1807 года (на тридцать первомъ году отъ рожденія), орденъ св. Георгія за осымнадцать морскихъ кампаній.

Путешествіе на Діанѣ описано В. М. Головниннымъ и напечатано въ 1819 г. Оно содержитъ въ себѣ разныя полезныя наставленія для мореходцевъ и, сверхъ того, въ немъ заключается весьма любопытное описаніе мыса Доброй Надежды въ 1808 и 1809 г., описаніе острова Таны, замѣчанія объ островѣ св. Екатерины и пр.

Двѣ зимы 1809—10 и 1810—11 годовъ В. М. Головнинъ провелъ въ Камчаткѣ. Въ это время онъ объѣхалъ весь полуостровъ, и собралъ множество любопытныхъ замѣчаній объ этомъ отдаленномъ краѣ. Замѣчанія сіи заключаются въ ненапечатанномъ сочиненіи его: «Двукратное зимованіе въ Камчаткѣ и плаваніе къ С. З. берегамъ Америки.» Въ маѣ 1810 года онъ вышелъ изъ Авачинской губы и отправился къ сѣверо-западнымъ берегамъ Америки для описи, и чтобъ отвезти значительное количество хлѣба въ колоніи Россійско-Американской компаніи, которыя, по имѣвшимся свѣдѣніямъ, должны были терпѣть большой недостатокъ въ хлѣбѣ. Голодъ, свирѣпствовавшій за нѣсколько времени передъ тѣмъ, имѣлъ даже слѣдствіемъ заговоръ нѣсколькихъ промышленниковъ, которые условились убить главнаго правителя г. Баранова, и, овладѣвъ однимъ изъ судовъ компаніи, отправиться на Сандвичевы острова. Къ счастью, Барановъ открылъ заговоръ и схватилъ виновныхъ. Головнинъ прибылъ въ Ново-Архангельскъ, когда еще этотъ замѣчательный человѣкъ управлялъ колоніями Россійско-Американской компаніи. Описывая бѣдственное положеніе колоній въ то время, В. М.

отдасть полную справедливость необыкновенному уму, твердости и деятельности г. Баранова. Барановъ, получивъ отъ русскаго генеральнаго консула въ Соединенныхъ Штатахъ, Дашкова, извѣстіе, что колоніямъ угрожаетъ нападеніе корсаровъ, просилъ В. М. Головинна остаться съ шлюпомъ въ Неве-Архангельскъ до сентября, и потому Діана возвратилась въ Камчатку только осенью 1810 года. Въ этомъ году В. М. произведенъ былъ въ капитанъ-лейтенанты.

Въ 1811 году возложено было на Головинна описать южные Курильскіе острова, Шантарскіе острова и Татарскій берегъ. Въ теченіе лѣта 1811 г., онъ занимался этимъ дѣломъ, пока не постигло его ужасное несчастіе—плѣнь въ Японію, который продолжался слишкомъ два года. Результаты упомянутыхъ трудовъ онъ напечаталъ въ 1819 г., подъ заглавіемъ: «Сокращенныя записки флота капитанъ-лейтенанта Головинна о плененіи его на шлюпъ Діана для описи Курильскихъ острововъ въ 1811 году.»

Во время этой описи остановился онъ у острова Кунашира, въ заливѣ, населенномъ Японцами, и намѣревался налиться свѣжей водой и заготовить дровами. Японцы были тогда озлоблены противъ Русскихъ за нападеніе на ихъ берега, сдѣланныя за нѣсколько лѣтъ до того командирами двухъ судовъ Россійско-Американской компаніи, Хвостовымъ и Давыдовымъ, безъ вѣдома нашего Правительства. Они сначала опасались подобныхъ поступковъ и отъ Головинна; но въ послѣдствіи, по-видимому успокоились и обходились съ нимъ пріятливо, пока не удалось имъ заманить Головинна въ самую крѣпость, гдѣ захватили его и бывшихъ съ нимъ на берегу мичмана Мура, штурмана Хлѣбникова и четырехъ матросовъ, связали ихъ по рукамъ и по ногамъ самымъ безчеловѣчнымъ образомъ, и, подъ сильнымъ карауломъ, влекли несчастныхъ плѣнниковъ четыре недѣли черезъ города и селенія до города Ханодаде; тамъ посадилъ ихъ въ

небольшія клітки, поставленныя въ тѣмномъ сараѣ, каждаго особо, и черезъ семь недѣль мучительнаго заключенія привели въ городъ Матсмай. Здѣсь положеніе ихъ нѣсколько улучшилось. Имъ оказывали состраданіе и заботились о ихъ здоровьѣ. Близость моря внушила плѣнникамъ мысль спастись бѣгствомъ. Зная трусость Японцевъ, они надѣялись овладѣть однимъ изъ стоявшихъ близъ берега или лежавшихъ на берегу судовъ, и на немъ достигнуть Камчатки. Всѣ, кромѣ Мура, согласились на это отчаянное предпріятіе, которое однако не увѣчалось успѣхомъ: на девятый день скитанія по верхамъ горъ и въ глубинахъ овраговъ, Японцы ихъ окружили, и привели обратно въ тюрьму. Послѣ этого неудачнаго покушенія, Японцы не отягчили однако же участи плѣнниковъ, и не переставали оказывать имъ состраданіе и заботливость, при усиленныхъ впрочемъ мѣрахъ осторожности. Между тѣмъ лейтенантъ Рикордъ, вступивъ въ командованіе шлюпомъ, принялъ самыя благоразумныя мѣры для освобожденія Русскихъ, вѣроломно захваченныхъ Японцами. Онъ посѣдѣвши опять въ Охотскъ, ѣздилъ въ Иркутскъ, и возвратился съ новыми полномочіями; въ слѣдующемъ 1812 году пришелъ къ Японскимъ берегамъ на двухъ судахъ, но не могъ вступить ни въ какіе переговоры; наконецъ, захвативъ въ плѣнъ именитаго купца Такатая-Кахи, возобновилъ въ 1813 году, при содѣйствіи этого умнаго и благороднаго Японца, дѣло освобожденія, и на этотъ разъ съ желаннымъ успѣхомъ: чрезъ двадцать шесть мѣсяцевъ и двадцать шесть дней заточенія, возвращенъ былъ Головинъ съ товарищами на Діану, въ заливъ Хакодаде, 1-го октября 1813 г.

Во время заключенія своего въ японской тюрьмѣ, В. М. Головинъ выказалъ всю твердость духа своего и благородство образа мыслей. Изъ тюрьмы писалъ онъ 12 апрѣля 1813 г. П. И. Рикорду: «Знайте, гдѣ честь Государа и польза отечества требуютъ, я тамъ жизнь мою въ копѣжку не ставлю; а

«потому и вы меня не должны падить въ такихъ случаяхъ.» Далѣе, ужасаясь представившейся ему мысли, что сослуживцы его, которые только стараются о его освобожденіи, могутъ быть сами взяты Японцами, онъ пишетъ: «Желалъ бы васъ увидѣть и обнять на Діанѣ, или въ Европѣ, но здѣсь—Боже оборони! хочу лучше умереть самою мучительною смертію, нежели видѣть кого нибудь изъ моихъ соотечественниковъ въ подобнойъ несчастіи, а не только друзей своихъ.»

Описаніе японскаго плѣна, составленное Головиннымъ, было напечатано въ 1816 году. Оно переведено на многіе европейскіе языки, и обратило на себя особенное вниманіе въ Англіи, гдѣ, равно какъ и во Франціи и въ Германіи, имѣло нѣсколько изданій, и, въ сокращеніи, вошло въ библіотеки для юмощества на ряду съ нѣкоторыми классическими сочиненіями.

22 іюля 1814 года, ровно чрезъ семь лѣтъ по отбытіи своемъ, Головинъ возвратился въ С. Петербургъ. Въ воздаяніе за труды свои и страданія онъ былъ произведенъ въ капитаны 2 ранга (27 іюля 1814 г.), и получилъ пожизненный пенсіонъ по 1500 руб. ассигн. въ годъ.

Въ 1816 году В. М. Головинъ избранъ былъ въ почетные члены государственнаго адмиралтейскаго департамента, а въ 1817 г., назначенъ начальникомъ новой кругосвѣтной экспедиціи. Цѣлю сего путешествія было: 1, доставить въ Камчатку разные морскіе и военные снаряды и другія нужныя вещи, которыя, по отдаленности, невозможно или крайне затруднительно перевезти сухимъ путемъ; 2, обозрѣть колоніи Россійско-Американской компаніи, и изслѣдовать поступки ея жителей въ отношеніи къ природнымъ жителямъ, и 3, опредѣлить географическое положеніе тѣхъ острововъ и мѣстъ русскіихъ владѣній, кои не были доселѣ опредѣлены астрономически, и описать сѣверо-западный берегъ Америки отъ широты 60° до широты 63°, къ коему, по причинѣ малководія, Куниъ

не могъ приблизиться.—В. М. Головинъ былъ тогда обрученъ съ дочерью тверскаго помѣщика, служившаго въ царствованіе Императрицы Екатерины поручикомъ въ преображенскомъ полку, С. В. Лутковскаго, дѣвицею Евдокією Степановною. Предпочитая исполненіе долга службы собственному счастью, онъ рѣшился отложить совершеніе брака до возвращенія, и только черезъ два года, и именно 15 октября 1819 года, вступилъ въ союзъ, въ которомъ нашелъ отраду и утѣшеніе. «Положеніе въ какомъ я находился во время разлуки съ невестой,» говоритъ онъ въ своихъ запискахъ, «можно легче себѣ представить, нежели описать.»

26-го августа 1817 года, онъ отправился въ путь, на шлюпкѣ Камчатка; * заходилъ въ Портсмутъ, Рио-Жанейро, и обошелъ, въ январѣ 1818 года, мысъ Горнъ, гдѣ терпѣлъ сильныя бури, заходилъ въ Лиму, и въ маѣ прибылъ въ Камчатку.

Здѣсь онъ нашелъ начальникомъ области—друга своего и сослуживца П. И. Рикорда. Онъ говоритъ объ этомъ въ описаніи своего путешествія: «Не могу умолчать о счастливой переменѣ, послѣдовавшей въ Камчаткѣ отъ новаго преобразования правленія оной и отъ опредѣленія въ начальники оной, одного изъ «самыхъ справедливейшихъ людей, который, живши здѣсь нѣскольکو лѣтъ, имѣлъ случай и способность выискнуть въ дѣлѣ «сей страны.»

Изъ Камчатки Головинъ отправился къ Беринговымъ и Алеутскимъ островамъ, приставалъ къ Кадьяку, заходилъ въ портъ Ново-Архангельскъ, къ крѣпости Россъ, въ порты Монтерей и Румянцова, къ Сандвичевымъ островамъ, Маріанскимъ и въ Манилу.

Въ 1819 году онъ заходилъ на островъ Св. Елены, кото-

* Камчатка равнялась величиною посредственному фрегату, вмѣщающа до 900 тоннъ груза, и имѣла батареи для 32 орудій.

рый служилъ въ то время мѣстомъ заточенія знаменитому узнику, на острова Азорскіе, въ Англію, и 5-го сентября прибылъ въ Кронштатъ, совершивъ путешествіе вокругъ Свѣта въ 2 года и 10 дней, притомъ столь благополучно, что въ продолженіе этого времени «Камчатка» не потеряла ни одного каната, ни якоря, ни верпа, ни мачты, ни стеньги, и даже никогда не изорвало на ней ни одного значительнаго паруса.

Описаніе путешествія на Камчаткѣ издано В. М. въ 1822 году, въ двухъ частяхъ, изъ коихъ вторая посвящена преимущественно мореходцамъ, и содержитъ въ себѣ замѣчанія, до морскаго дѣла относящіяся. Въ первой части особенно любопытны замѣчанія его о Ріо-Жанейро, Лимѣ, Кадыакѣ и Калифорніи, также описаніе Сандвичевыхъ острововъ и Маниллы и очеркъ острова Св. Елены, съ подробнымъ описаніемъ предосторожностей, которыя принимались тогда Англичанами, чтобъ содѣлать невозможнымъ освобожденіе ихъ плѣнника. Въ примѣчаніяхъ къ путешествію любопытно опроверженіе донесенія комитета, составленнаго Американскимъ Конгрессомъ относительно русскихъ сѣверо-американскихъ колоній.

Въ 1819 году, былъ онъ произведенъ въ капитаны 1-го ранга, а въ 1821 году, съ производствомъ въ капитанъ-командоры, былъ назначенъ помощникомъ директора морскаго кадетскаго корпуса. Вникая въ средства къ образованію морскихъ офицеровъ, онъ перевелъ съ англійскаго и напечаталъ исторію кораблекрушеній Дункена, въ трехъ томахъ, съ разными поясненіями и замѣчаніями, и съ прибавленіемъ четвертаго тома о замѣчательныхъ кораблекрушеніяхъ, случившихся въ руссійскомъ флотѣ. Въ то же время, на основаніи разныхъ иностранныхъ сочиненій и собственной долговременной опытности, онъ написалъ два сочиненія: «Тактика военныхъ флотовъ, составленная по новой системѣ и примѣрамъ лучшихъ европейскихъ флотовъ,» и «Искусство описывать приморскіе берега и

«моря, съ изъясненіемъ употребленія всѣхъ новѣйшихъ способовъ и инструментовъ.» Сверхъ того привелъ онъ тогда же въ порядокъ замѣчанія, составленныя имъ въ продолженіе всей своей службы, которыя намѣренъ былъ издать подъ заглавіемъ: «Воспоминанія о моихъ путешествіяхъ.» Рукопись эта утратилась: по смерти автора нигдѣ не могли отыскать ея. Онъ готовился приступить къ печатанію этихъ твореній, но вдругъ перенесенъ былъ на другое поприще дѣятельности, занявшее все его время и силы.

25 апрѣля 1823 года, назначенъ онъ былъ флота генералъ-интендантомъ.* Чтобъ понять важность и затруднительность этой должности, надлежитъ знать, что въ вѣдѣніи генералъ-интенданта находятся всѣ корабельныя постройки и береговыя зданія адмиралтейскаго вѣдомства—отъ Риги до Камчатки, за исключеніемъ только черноморскихъ портовъ. Черезъ полтора года по вступленіи его въ эту должность, случилось ужасное наводненіе (7-го ноября 1824 г.), причинившее страшный вредъ въ Петербургѣ, и вообще по берегамъ Финскаго залива. Генералъ-интенданту предстояло много трудовъ и заботъ, чтобъ исправить поврежденія, причиненныя наводненіемъ въ мѣстахъ подлежащихъ его вѣдѣнію. За успешныя дѣйствія свои пожалованъ онъ былъ, въ сентябрѣ 1825 года, орденомъ Св. Владимира 2 ст.

Со вступленіемъ на престолъ нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора, началась для русскаго флота, новая эра. Во всѣхъ адмиралтействахъ Россіи появилась невиданная дотогѣ дѣятельность, такъ напримѣръ: линейные корабли строились въ Петербургѣ по три въ годъ, въ Архангельскѣ по два. Не говоримъ уже о фрегатахъ и другихъ судахъ. Кромѣ

* Въ томъ же году, января 25, назначенъ онъ былъ непремѣннымъ членомъ государственнаго адмиралтейскаго департамента.

ностройки, надлежало заботиться о вооруженіи ихъ и снабженіи припасами. Головиннѣ неунынно и усердно отправлялъ многотрудную свою должность, сопряженную со строгою ответственностью. Зная морскую службу во всѣхъ ея подробностяхъ, генералъ-интендантъ могъ слѣдить за всѣми исполнителями его предписаній: замѣчать, исправлялъ всякую ошибку, взыскивалъ за неисправность, неумолимо преслѣдовалъ злоупотребленія. Строгій къ самому себѣ, недоступный корыстолюбію, гнушавшійся пользоваться случаемъ, онъ шелъ прямою дорогою, не оглядываясь въ стороны: долгъ службы, честь и правда были его закономъ и щитомъ. На печати его вырѣзанъ былъ стихъ Жуковского: «за правыхъ Провидѣнье.»

Въ 1826 году былъ онъ переименованъ изъ капитанъ-командоровъ въ генералъ-маіоры, а въ 1827 году, при новомъ образованіи морскаго министерства, поступилъ подъ его начальство, по званію генералъ-интенданта, департаменты: кораблестроительный, комиссаріатскій и артиллерійскій. Съ сѣю новою должностію увеличился до чрезвычайности трудъ и ответственность. Съ упованіемъ на Бога и Государя, онъ не робѣлъ и не унывалъ, но продолжалъ службу по прежнему, по присягѣ, по совѣсти и по крайнему разумнію. Въ 1827 году былъ онъ назначенъ членомъ комитетовъ: образованія флота и устройства управленія корабельныхъ лѣсовъ, съ оставленіемъ при прежнихъ должностяхъ, и получилъ орденъ Св. Анны 1 ст.; въ 1830 году тотъ же орденъ съ Императорскою короною, и въ томъ же году, произведенъ въ вице-адмиралы. Въ управленіе Головинна интендантскою частью, съ 25 апрѣля 1823 г. по 30-е іюня 1831 года, построены были на Балтійскихъ верфяхъ и въ Архангельскѣ: линейныхъ кораблей 26, фрегатовъ 24, шлюповъ 2, бриговъ 24, люгеровъ 3, шкутъ 8, яхтъ 3, пароходовъ 10; транспортовъ 12, канонирскихъ лодокъ 53, іоловъ 10, ботовъ 35, кромѣ разныхъ другихъ су-

довъ, и для вооруженія ихъ заготовлено соразиѣрное количество снарядовъ и припасовъ.* Флотъ, вышедшій въ море въ 1830 году, состоялъ уже изъ 25 линейныхъ кораблей, 17 фрегатовъ, 32 бриговъ и шлюповъ, 34 мелкихъ судовъ и 5 пароходовъ, и имѣлъ 3343 пушки.

Головинъ былъ тогда въ полной силѣ мужества, въ той порѣ, въ которой человекъ, искушенный и укрѣпленный опытомъ и разсудкомъ, но еще не обезсиленный недугами и дряхлостью, можетъ быть истинно полезенъ Государю и отечеству своею службою, семейству своему примѣромъ и подпорой. Еще долгіе годы благородныхъ подвиговъ общала намъ эта жизнь, и вдругъ она прекратилась отъ дуновенія тлетворной язвы. Въ іюнь 1834 г. разразилась въ С. Петербургѣ губительная холера. Почувствовавъ первые приступы, Головинъ счелъ ихъ обыкновеннымъ припадкомъ разстройства въ желудкѣ, и принялъ домашнія средства, но болѣзнь вдругъ усилилась. Послали за врачемъ. Медицинскія пособія оказались тщетными. Болѣзнь дѣйствовала съ ужасающею силою, и чрезъ нѣсколько часовъ его не стало (30 іюня). Тѣло его предано было землѣ на холерномъ кладбищѣ (нынѣшнемъ Митрофаніевскомъ). Двадцать лѣтъ прошло съ того времени, и я не могу написать этихъ словъ безъ чувства глубочайшаго унынія.

Выше сего было сказано о разныхъ сочиненіяхъ Василія Михайловича. Онъ учился русскому языку въ то время, когда примѣръ, поданный Карамзинымъ, еще не дѣйствовалъ на книжный языкъ. Слогъ его не во всемъ подходилъ къ нынѣшнему, но онъ правиленъ, простъ, ясенъ и выразителенъ. Нѣтъ ни фразъ, ни восклицаній. Вездѣ мысль, дѣло, правда и откровенность.

* Именная таблица этимъ судамъ прилагается (прилож. № V.)

Кромѣ званій по флоту, В. М. былъ членомъ совѣта россійско-американской компаніи, учрежденнаго при правленіи этой компаніи, корреспондентомъ Императорской академіи наукъ, членомъ вольнаго экономическаго общества, вольнаго общества любителей словесности, наукъ, и художествъ, и почетнымъ членомъ харьковскаго университета. Именемъ его названы слѣдующія мѣста: *заливъ Головнина*, въ Беринговомъ проливѣ, на Американскомъ берегу, по югозападную сторону мыса Дербина, открытъ капитаномъ Хромченко въ 1821 г.; *проливъ Головнина*, между Курильскими островами Райкоке и Матуа; капитанъ Рикордъ проходилъ здѣсь въ 1812 году; *мысъ Головнина*, близъ мыса Лисбурна, оконечность Русской Америки; и *гора Головнина*, на Новой Землѣ, къ востоку отъ Маточкина шара, подъ 71° шир.

В. М. Головинъ былъ роста средняго; глаза его блистали умомъ и добродушіемъ; на устахъ играла улыбка, насмѣшливая когда онъ говорилъ о дурачествахъ, слабостяхъ и порокахъ людей, но вообще выраженіе лица его было серьезное и строгое. Въ обращеніи былъ онъ до крайности скромнѣе, убѣгалъ спорить; никогда не возглашалъ своего мнѣнія исключительно; никогда не говорилъ о своей службѣ и подвигахъ. За то и уваженіе къ нему было искреннее и глубокое. Добросовѣстность въ исполненіи своихъ обязанностей, неутомимая дѣятельность, дивная неустрашимость среди опасностей, присутствіе духа при самыхъ ужасныхъ и непредвидѣнныхъ бѣдствіяхъ, твердость и терпѣніе въ перенесеніи страданій, быстрота въ соображеніи средствъ и рѣшительность въ исполненіи ихъ, и сверхъ всего этого строжайшая справедливость къ подчиненнымъ, честность и благородство души, самоотверженіе въ пользу ближняго, все это внушало искреннее къ нему почтеніе и безпредѣльную довѣренность. На военномъ суднѣ, одно слово его, одинъ взглядъ — приводили всѣхъ въ движеніе. Ему повиновались безропотно и

безпрекословне. Въ бытность его флагъ-офицеромъ вице-адмирала Макарова, на 22 году отъ рожденія, онъ уже пользовался особеннымъ уваженіемъ старыхъ заслуженныхъ капитановъ. Упомянемъ о двухъ случаяхъ твердости его характера. Въ плаваніи вдоль льдовъ Южнаго океана, одинъ унтеръ-офицеръ, посланный на шлюпкѣ за какимъ-то порученіемъ, видя что шлюпка идетъ слишкомъ быстро, вообразилъ, что онъ погибнетъ, и началъ кричать жалобнымъ голосомъ, прося о помощи. Когда его вытащили на палубу, капитанъ Головиннъ приказалъ тутъ же наказать его, сказавъ: «Какъ ты осмѣлился думать, что я дамъ тебѣ утонуть!» Когда онъ съ товарищами плѣна своего, ушедши изъ японской тюрьмы, нѣсколько времени блуждалъ по лѣсамъ и дебрямъ, питаясь травой, когда они видѣли предъ собою мучительную, голодную смерть, или гибель отъ руки непріятельской, возникъ между ними ропотъ, и одинъ изъ нихъ предложилъ убить Головинна, какъ единственнаго виновника ихъ несчастія, а потомъ сдаться Японцамъ. Головиннъ догадался о ихъ замыслѣ, и когда они готовились привести его въ исполненіе, твердо сталъ предъ ними съ единственною своею защитой, ржавымъ гвоздемъ, и раскрывъ грудь свою, сказалъ спокойно: «Я вашъ капитанъ, а вы покушаетесь на мою жизнь. Мнѣ не совладать съ вами: убейте меня, если хотите согрѣшить предъ Богомъ и Государемъ.» Несчастные вмигъ опомнились и бросились къ его ногамъ, заливаясь слезами, съ восклицаніемъ: «Ваше Высокоблагородіе! батюшка Василій Михайловичъ, виноваты! прости насъ, умремъ съ тобою!»

И этотъ человѣкъ, твердый и строгій въ исполненіи своего долга, неустрашимый среди величайшихъ опасностей—былъ въ

* По возвращеніи изъ японскаго плѣна В. М. Головиннъ назначилъ изъ собственнаго незначительнаго состоянія единовременныя пособія всѣмъ бывшимъ съ нимъ въ плѣну матросамъ, а одному изъ нихъ производилъ пенсію до конца жизни.

обыкновенной жизни кротокъ и скромнень, вѣрный другъ, добрый мужъ, нѣжный отецъ; заслуженная имъ слава не изгладится въ лѣтописяхъ русскаго флота, а умиленное воспоминаніе о благихъ качествахъ его души и сердца будетъ жить въ признательной памяти его родныхъ и друзей.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Нижеслѣдующія свѣдѣнія о эскадрахъ, въ которыхъ служилъ В. М. Головинъ, найдены въ его бумагахъ и номѣщаются здѣсь какъ могущія служить любопытнымъ матеріаломъ для исторіи русскаго флота.

1.

Эскадра вице-адмирала Круза, бывшая въ сраженіи 23 и 24 мая 1790 г.

<i>Корабли:</i>		<i>Командиры:</i>	<i>Флагманы:</i>
Іоаннъ Креститель	} <i>трехдечные:</i>	Престонъ. — —	В. Адм. Крузъ.
12 Апостоловъ		Федоровъ. — —	В. Адм. Сухотинъ.
Трехъ Іерарховъ		Обольяниновъ. —	К. Адм. Повалишинъ.
Вел. Кн. Владиміръ		Кирѣевскій. —	
Св. Николай		Пекинъ. — —	
Іезекіиль — —	80 пуш.	Курманалѣвъ	
Іоаннъ Богословъ 74	—	Одинцовъ.	
Побѣдославъ — 74	—	Сенявинъ.	
Константиновъ — 74	—	Скуратовъ.	
Св. Петръ — 74	—	Хомутовъ.	
Всеславъ — — 74	—	Борисовъ.	
Принцъ Густавъ 74	—	Тизигеръ.	

Эскадра, стоявшая въ Березовомъ Зундѣ.

Корабли:

Максимъ Исповѣдникъ, команд. Н. Жоховъ. К. Адм. Одинцовъ.
Сысой Великій — — — — Ал. Жоховъ
Америка — — — — — Сукинъ.

Примѣч. 1-е. Кромѣ помянутыхъ судовъ, въ кампаніи 1790 г. находились: *корабли*: 74 пуш. Киръ и Іоаннъ, Ярославъ, Мстиславъ, Александръ Невскій; 64 пуш. Болеславъ, Изяславъ, Побѣдоносецъ, Принцъ Карлъ, Храбрый; *фрегаты*: Венусъ, Надежда Благополучія, Слава, Гремиславъ, Гавріилъ, Подрожиславъ, Мстиславецъ; *гребные фрегаты*: 44 пушечные Екатерина, Павелъ, Елена, Николай, Маркъ; *бриги*: Меркурій, Бакланъ, Гагара, Нептунъ; всего было *кораблей*: трехдечныхъ 7, 74-хъ пушечныхъ 14, 64 пушечныхъ 11-ть, *фрегатовъ* 19.

Примѣчаніе 2-е. Шведы потеряли въ 1790 г.

а) въ Ревелѣ.	{ Принцъ Карлъ 74 пуш. Взятъ.	
	{ Адольфъ — — 74 — Сожженъ.	
	{ Софія Магдалина 74 } Взяты.	
	{ Ретвизанъ 66 }	
	{ Эмгейтенъ 66 }	
б) въ Выборгской губ.	{ Финландъ 64 } Стали на мель	
	{ Фр. Ярославецъ } и взяты.	
	{ Луиза Ульрика 74 } Стали на мель	
	{ Елизав. Шарл. 74 } и на мели сож-	
	{ Упландъ } жены.	
	{ Ютландъ } Сгорѣли отъ сво-	
	{ Земиръ } его брандера.	

III.

Вспомогательная эскадра, посланная въ Англію въ 1795 г., состояла изъ слѣдующихъ судовъ.

Корабли:

Память Св. Софіи	74	пуш.	команд.	Сенявинъ;	главнок. В. А. Ханниковъ.
Св. Елена	— 74	— — —	Брееръ;	К. Адм. Макаровъ.	
Св. Петръ	— 74	— — —	Бордуковъ;	К. Адм. Тетъ.	
Глѣбъ	— — 74	— — —	Тизигеръ.		
Никаноръ	— 76	— — —	Кн. Трубецкой.		
Филиппъ	— 64	— — —	Смирновъ.		
Пименъ	— — 64	— — —	Колокольниковъ.		
Парменъ	— 64	— — —	Крузъ.		
Ретвизанъ	— 64	— — —	Чичаговъ.		
Іонъ	— — 64	— — —	А. Сарычевъ.		
Европа	— — 64	— — —	Борисовъ.		
Графъ Орловъ	64	— — —	Бочмановъ.		

Фрегаты:

Венусъ	— — 52	— — —	Бодиско		
Рафаилъ	— — 44	— — —	Урликъ (мичманъ В. Головинъ.)		

Михаилъ	— 44	— — —	Броунъ		
Архипелагъ	— 44	— — —	Моллеръ.		
Нарва	— — 44	— — —	Трескинъ.		
Ревель	— — 44	— — —	Клокачевъ.		
Рига	— — 44	— — —	Бакеевъ.		
Кронштатъ	— 44	— — —	Чернягинъ.		

Бригъ:

Диспачъ	— — — — —	Игнатьевъ.			
---------	-----------	------------	--	--	--

IV.

*Эскадра, отправленная въ 1798 г. въ Англію, для союз-
наго дѣйствія съ англійскимъ флотомъ.*

Корабли:

Еяисавета 74 пуш., ком. Шешуковъ. Главн. В. А. Макаровъ;
при немъ флагъ-офицеръ, мичманъ В. Головинъ.

Метиславъ 74 пуш. ком. Кроунъ.

Рѣтвизанъ 66 — — Грейгъ.

Европа — 64 — — Качаловъ.

Болеславъ 64 — — Ал. Сарычевъ.

Фрегатъ:

Нарва — 44 — — Моллеръ.

Бригъ:

Диспачъ — — — Спафарьевъ.

*Эскадра, отправленная съ тою же цѣлію изъ Архангель-
ска въ 1798 г.*

Корабли: Всеволодъ — 74 пуш., команд. Гревенсъ; В.
Адм. Теть.

Сѣверный Орелъ 74 — — — Свитинъ.

Исидоръ — — 74 — — — Шельтингъ.

Побѣда — — 74 — — — Михайловскій.

Азія — — — 74 — — — Нелединскій.

Фрегаты: Поспѣшный — 44 — — — Эльфинстонъ.

Счастливый — 44 — — — Элиотъ.

*Эскадра, отправленная съ тою же цѣлю изъ Кроншта-
та въ 1798 г.*

	Принцъ Густавъ	74 пуш., команд.	Трескинъ; В. А. Карцовъ.
	Св. Петръ	— 74 — — —	Галгъ.
	Софія Магдалина	74 — — —	Штейнгель.
	Алексѣй	— — 74 — — —	Борисовъ.
	Изяславъ	— 64 — — —	Клокачевъ.
Фрегатъ	Рига	— — — 44 — — —	Фил. Бычен- скій.

—

*Эскадра, отправленная съ тою же цѣлю въ 1799 году
изъ Архангельска.*

Корабли.	Ярославъ	74 п., ком.	Ил. Баратынскій; В. А. Баратынскій.
	Москва	— 74 — —	Гавр. Сарычевъ.
	Петръ	— — 74 — —	Лутухинъ.
Фрегаты:	Тихвинская		
	Богородица	— 44 — —	Оберинбѣсовъ.
	Феодосій Тотем- скій	— — 44 — —	Шельтингъ.

—

*Эскадра, прибывшая въ 1799 г. изъ Россіи съ десантомъ
для Голландіи.*

Корабли:	Александръ Невскій	74 п., ком.	Скотъ.
	Януарій	— — — 64 — —	Дм. Игнатьевъ; К. А. Брееръ.

	Михаилъ	— — —	64 п.	—	Пасынковъ.
	Юнъ	— — —	64	—	Пѣвцовъ.
	Эмгейтенъ	— —	64	—	Ив. Игнатьевъ.
Фрегаты:	Венусъ	— — —	-	—	Гастверъ; К. А. Чичаговъ.
Гребн. фрег.	Николай	— — —	-	—	Родъ.
	Александръ	— —	-	—	Казанцевъ.

Англійская эскадра, находившаяся вмѣстѣ съ русскою въ Сѣверномъ морѣ, въ 1798 и 1799 годахъ.

1	Kent	. .	74 пущ.	Lord Duncan, adm. of the blue.
2	Monarch.	. .	74 —	Sir Richard Onslow, adm. of
3	Ganges	. .	74 —	the red.
4	America.	. .	74 —	8 Monmouth — 64 пущ.
5	Director.	. .	74 —	9 Glatton. — 64 —
6	Diomedes.	. .	74 —	10 Belizaire — 64 —
7	Agamemnon		64 —	

Англійская эскадра, бывшая съ русскимъ флотомъ въ 1799 г. при высадкѣ десанта въ Голландію.

Корабли: Isis, Romney, Overysse, Nassau.

Фрегаты: Lutine, Latona, Proselyte, Shannon, Circé, Iris, Juno.

Шлюповъ, бриговъ, бомбардирскихъ судовъ и т. п. всего 25-ть.

СПИСОКЪ СУДОВЪ,

построенныхъ по вѣдомству флота генералъ интенданта съ 25 апрѣля 1823 по 30 июня 1831 г., т. е. со дня опредѣленія въ эту должность В. М. Головинна по день его смерти.

Корабли:

Прохоръ.	74	пуш. Св. Георгій По-	
Князь Владиміръ	74	— бѣдоносець	110 пуш.
Эммануилъ.	64	— Полтава	84 —
Гангутъ.	84	— Бріеннъ.	74 —
Царь Константинъ.	74	— Лѣсное	74 —
Іезекіиль	74	— Нарва	74 —
Азовъ	74	— Бородино	74 —
Алексан. Невскій	74	— Красный	74 —
ИМПЕРАТОРЪ АЛЕ-		Смоленскъ	74 —
КСАНДРЪ ПЕРВЫЙ	110	— Березино	74 —
ИМПЕРАТРИЦА		Память Азова	74 —
АЛЕКСАНДРА	84	— 26.	
Великій Князь		<i>Фрегаты:</i>	
МИХАИЛЪ	74	— Касторъ.	36 —
Эмгейтенъ	84	— Виндгунтъ	36 —
Арсисъ.	74	— Константинъ	44 —
Кацбахъ	74	— Елена	36 —
Кульмъ.	74	— Россія	24 —
ИМПЕРАТОРЪ		Марія	44 —
ПЕТРЪ 1-Й.	110	— Александра.	44 —

<i>Фрегаты:</i>		<i>Бриги:</i>	
Ольга	44 —	Телемакъ	20 —
Елисавета	44 —	Улиссъ	20 —
Екатерина	44 —	Діана	8 —
Княгиня Ловичъ	44 —	Ардебиль	8 —
Принцъ Оранскій	44 —	Туркманчай	8 —
Надежда	24 —	Джеваль-Булакъ	8 —
Нева	44 —	Фениксъ	20 —
Анна	44 —	Аяксъ	20 —
Венусъ	44 —	Парисъ	20 —
Беллона	44 —	Гекторъ	20 —
Помона	44 —	21	
Юнона	44 —	<i>Люгера:</i>	
Перера	44 —	Петергофъ	12 —
Касторъ	44 —	Ораніенбаумъ	12 —
21.		Нарва. (фалкон:).	14 —
<i>Шлюпы.</i>		<i>Шкуны:</i>	
Предпріятіе	24 —	№ 1-й	6 —
Смирный	24 —	№ 2-й	6 —
<i>Бриги:</i>		Радуга	12 —
Ревель	16 —	Снѣгъ	12 —
Орелъ	12 —	Стрѣла	12 —
Лапоминка	16 —	Гонецъ	12 —
Моллеръ	16 —	Вихрь	12 —
Сенявинъ	16 —	Молнія	12 —
Охта	20 —	8.	
Усердіе	20 —	<i>Яхты:</i>	
Эриванъ	12 —	Марса	6 —
Аббасъ-Абадъ	12 —	Лизета	6 —
Сардаръ-Абадъ	12 —	Дружба	12 —
Тавризъ	12 —	<i>Пароходы:</i>	
		Проворный въ	80 силъ

*Пароходы:**Транспорты:*

Легкій	60 саж.	Александр	4 пум.
Спѣшный	60 —	Николай	
Ижора (8 пум.)	100 —	Ермакъ	
Кура	40 —	Двина	30 —
Араксъ	40 —	Донъ	
Охта	40 —	Донецъ	
Нева	40 —	Кола	
Опытъ	40 —	12.	
Надежда	40 —	гомамъ Мирный	32 пум.
10.		53 канонир. лод	2 —
<i>Транспорты:</i>		10 іоловъ однопушечныхъ	
Волга	4 пум.	34 бота разной величины.	
Яикъ	4 —	1 требакъ Тосна.	
Екатерина		1 ижорскій боть	
Кроткій	16 —	1 островская лодка.	
Петръ		1 маячное судно.	

РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

— Въ мартѣ мѣсяцѣ 1850 года, французскій морской министръ Роменъ-Девоссе назначилъ комиссію для пересмотра постановлений, относящихся до морскаго права, и составленіи свода уголовныхъ военно-морскихъ законовъ.

Послѣ тринадцати-мѣсячнаго прилежнаго труда, комиссія представила министру оконченный проэктъ, содержащій 386 статей, и обнимающій все, что относится до судопроизвод-

ства и прекращенія преступленій. Къ проэку приложены двѣ книги протоколовъ и одна поясненій, составленная г-мъ От-фейлемъ, адвокатомъ кассационнаго суда.

Важный трудъ этотъ, совершенный подъ предсѣдательствомъ адмирала Кази (Cazy), будетъ въ скоромъ времени переданъ на разсмотрѣніе государственнаго совѣта, а потомъ представ-ленъ въ законодательное собраніе, какъ предписано Президен-томъ республики.

— Королева Викторія, декретомъ отъ 1 іюля назначила ад-мирала Сэра Джона Кокберна генералъ-адмираломъ британска-го флота. (Р. И. № 145.)

— Прусское правительство составляетъ смѣту о потребностяхъ для сооруженія военнаго флота, соразмѣрнаго съ военно-сухопут-ными силами. Смѣта, полагають, будетъ заключать до 12-ти фре-гатовъ 60 пушечн.; 12 паровыхъ корветовъ о 10-ти пушкахъ; 15 сигнальныхъ пароходовъ или крейсеровъ-авизо (signal stea-mers), о 6-ти пушкахъ; пяти шкунъ, о 4-хъ пушкахъ; шести транспортовъ, и 44-хъ канонирскихъ лодокъ. Расходы исчисле-ны свыше 2,000,000 ф. стерл. Столько же, понадобится еще для сооруженія военныхъ гаваней, доковъ и магазиновъ, а так-же и на кораблестроительные матеріалы. Прозектъ этотъ пред-полагается выполнить въ теченіе десяти лѣтъ. Годовой расходъ на содержаніе такого флота исчисленъ въ 300,000 ф. стерл.

— Въ Портсмутѣ и Вуличѣ приготавлиются въ большомъ количествѣ аппараты Грэнта, для варки пищи и дистиллирова-нія морской воды,* которыми предположено снабдить всѣ англій-скіе военные корабли. Съ судовъ, на которыхъ накладываются уже эти аппараты получаютъ самыя удовлетворительные отзывы.

* Въ Морск. Сб. о дистиллированіи морской воды помѣщены статьи въ Т. II стр. 570—71 и Т. IV стр. 71 и 76.

На паровомъ фрегатѣ *Даунтлессъ*, количество прѣсной воды, получаемое чрезъ дистиллированіе морской, простирается среднимъ числомъ до 400 галлоновъ въ сутки, безъ всякаго особеннаго расхода угольевъ, сверхъ обыкновенно-употребляемыхъ для варки пищи. *Биркенхэдъ*, паровое десантное судно, принявъ недавно въ Гелифаксъ и Квебекъ нѣсколько ротъ артиллеристовъ, для перевоза въ Англію, получилъ посредствомъ дистиллированія морской воды, въ теченіе 48 дней, 16,000 галлоновъ прѣсной. По отсутствію всѣхъ известковыхъ веществъ, дистиллированная вода, была, говорятъ лучше, чѣмъ въ судовыхъ цистернахъ.

— Во Франціи, на рѣкѣ Ронѣ, былъ сдѣланъ любопытный опытъ. Ночью съ 10 на 11-е іюня, пароходъ *Корсеръ* шелъ по рѣкѣ подъ всѣми парами, и былъ освѣщенъ чрезвычайно простымъ аппаратомъ, состоявшимъ изъ необыкновенной величины параболическаго рефлектора, который бросалъ свѣтъ далѣе 100 сажень. Весьма любопытно было видѣть ясно обозначавшіяся, на большомъ разстояніи, искусственныя работы, плотины, песчаные рифы и другія препятствія, суживающія рѣчной фарватеръ. Владѣлецъ парохода, находившійся самъ при опытѣ, говоритъ, что это опытъ только приговорительный и что послѣдующее усовершенствованіе, сдѣлаетъ ночное плаваніе столь же безопаснымъ, какъ и дневное.

— Въ предъидущемъ номерѣ Морск. Сборника, на стр. 541, мы упомянули объ опытахъ, произведенныхъ въ Вашингтонѣ профессоромъ Пэджемъ надъ электро-магнитнымъ локомотивомъ; впослѣдствіи прочли въ газетахъ другое извѣстіе, будто-бы въ Парижѣ собирались дѣлать опыты надъ электрическою повозкою, которая готовилась совершить нѣсколько рейсовъ отъ Бастильской площади до церкви Св. Магдалины. Повозка эта построена Аристидомъ Дюмономъ, извѣстнымъ трудами своими по практическому примѣненію электричества.

Отъ души желаетъ успѣха всѣмъ занимающимся этими опытами, которые, конечно, приведутъ современемъ къ желаемой цѣли, и произведутъ большой переворотъ въ устройствѣ машинъ, приводимыхъ въ движеніе посредствомъ паровъ.

— Въ *Courier des Etats-Unis* напечатано: «такъ-какъ для Бостона паромовъ Кюнара, отправляющихся черезъ каждыя двѣ недѣли, недостаточно, то главный городъ штата Массачусетъ намѣренъ учредить, подобно Нью-Йорку, собственную паромную линію. Для этой цѣли составила компанія, и уже одинъ изъ ея паромовъ спущенъ на воду въ Филадельфіи. На линіи будутъ состоятъ четыре *винтовыхъ* парохода, величиною отъ 1400 до 2000 тоновъ. Первый пароходъ названъ *Левисомъ* (Lewis), по имени одного бостонскаго жителя, которому принадлежитъ первая мысль объ этомъ предпріятіи. Длина парохода *Левисъ* 224 фута, ширина 32, а глубина 27 футовъ. Постройка корпуса походитъ на постройку паромовъ Кюнара и Коллина. Пароходъ этотъ можетъ взять до 160 пассажировъ на первыя мѣста, и 460 на прочія, между палубами, если онѣ не будутъ заняты фрахтомъ. На пароходѣ будутъ поставлены двѣ машинъ, съ качающимися цилиндрами, которыхъ діаметръ равенъ 60 дюймамъ, а ходъ поршня 44 дюймамъ; онѣ будутъ приводить въ движеніе винтъ, устроенный по системѣ Лопера. Скорость парохода полагаютъ до 12 миль въ часъ, и потому 250 тоновъ угля, для одного рейса, будутъ достаточны. Успѣхъ этой новой компаніи расчитанъ преимущественно на фрахтъ, который будутъ доставлять Новая-Англія и Канада.

— До сихъ поръ пароходы британско-американской почтовой компаніи отправлялись изъ Великобританіи въ Америку, въ лѣтніе мѣсяцы, еженедѣльно; а въ декабрѣ, январѣ, февралѣ и мартѣ мѣсяцахъ, только разъ въ двѣ недѣли. Съ нынѣшняго же года они будутъ круглый годъ отправляться по разу въ недѣлю, и заходить на пути въ Галифаксъ.

— Въ Times пишутъ, что Американское Правительство, въ слѣдствіе увеличившихся въ последнее время несчастій на частныхъ пароходахъ, отъ невниманія капитановъ и ихъ помощниковъ, предписало, чтобы ни одинъ изъ пароходовъ не выходилъ изъ порта безъ предварительнаго осмотра его машинъ инженерами. Въ противномъ случаѣ командиръ парохода подвергается штрафу въ 500 долларовъ, изъ которыхъ половина выдается доносчику.

— Такъ какъ трансатлантическіе пароходы часто сталкиваются съ другими разнаго рода судами, то для отвращенія подобныхъ несчастій, Вашингтонскій Конгрессъ издалъ недавно билль, которымъ командиры пароходовъ обязываются имѣть серебряный колоколъ, съ рѣзкимъ тономъ, и звонить въ него въ ночное время чрезъ каждую минуту. Въ слѣдствіе переговоровъ, открытыхъ недавно въ Лондонѣ, Великобританское Правительство придало упомянутому постановленію обязательную силу и для англійскихъ подданныхъ. Говорятъ также, что и многія другія націи, въ томъ числѣ и Франція, примутъ эту мѣру.

— Англичане намѣрены учредить на Тихомъ океанѣ двѣ новыя пароходныя линіи. Первая изъ этихъ линій будетъ простирается отъ Панама, чрезъ Таити и новую Зеландію, въ Сидней. Вторая, отъ С. Франциско, чрезъ Сандвичевы острова, Таити и Новую Зеландію—также въ Сидней. Если это намѣреніе будетъ приведено въ исполненіе, то острова Таити, представляющія выгоднѣйшій пунктъ въ Океаніи, примутъ совершенно другой видъ и приобретутъ со временемъ чрезвычайную важность.

— Въ Naut. Standard пишутъ, что Шведское Правительство снаряжаетъ экспедицію въ кругосвѣтное плаваніе. Первоначально предполагено было, что Принцъ Оскаръ, третій сынъ Короля, посвятившій себя морской службѣ, получить начальство надъ этою экспедиціею, состоящею изъ одного фрегата и одного корвета; но это не состоялось. Фрегатъ и корветъ отправятся

въ Южную-Америку, Калифорнію, Новую-Голландію, Китай, Остъ-Индію и Африку. Имена ученыхъ особъ, которые будутъ сопровождать экспедицію, еще неизвѣстны.

— Турецкій фрегатъ *Фейза-Бахри*, подъ флагомъ адмирала Мустафы-паши отправился, 28 мая, изъ Девонпорта (въ Англіи) въ Константинополь. Во время пребыванія его въ этомъ портѣ, офицеры закупили значительное число морскихъ инструментовъ. Черезъ день, 30 мая, послѣдовали за своимъ адмираломъ, съ Спитгедскаго рейда, турецкій фрегатъ *Мирати-Заффри* и бригъ *Сурай-Бахри*.

— Въ газетѣ *la Marine* пишутъ: «Извѣстно, что судно *Сень-Лоренсъ*, привезшее въ Лондонъ, на всемірную выставку, произведенія сельской и мануфактурной промышленности, получило назначеніе отвезти въ Соединенные-Штаты бранные останки знаменитаго американскаго адмирала Поля Джонса, о которыхъ предполагали, что они погребены были въ Парижѣ. Отыскиваніе этого славнаго праха производилось на всѣхъ кладбищахъ столицы, но до сихъ поръ безуспѣшно. По этому случаю, одинъ изъ англійскихъ капитановъ утверждалъ въ письмѣ своемъ, напечатанномъ въ «*Times*,» что будто бы прахъ Поля Джонса покоится не во Франціи, но въ Кронштатѣ, гдѣ, знаменитый морякъ провелъ послѣдніе годы своей жизни, пользуясь пенсією, пожалованною ему за служеніе во флотѣ отъ Русскаго Правительства. Это показаніе, замѣчаетъ газета «*la Marine*,» не согласуется ни съ одной изъ біографій, въ которыхъ именно говорится, что Поль Джонсъ умеръ въ Парижѣ, въ 1792 году.»

— Испанское морское министерство намѣрено соорудить пантеонъ, во славу знаменитыхъ своихъ моряковъ. Для этой цѣли разосланы уже необходимыя предписанія во все приморскіе департаменты: Кадикскій, Феррольскій, Картагенскій и проч. Въ провинціи Каталоніи предписано отыскать прахъ Дона Антона Барцело, уроженца острова Маіорки. Онъ былъ въ свое вре-

ня ужасомъ Англичанъ и Алжирцевъ. Однажды, въ продолженіе 8 дней, бомбардировалъ онъ главный городъ послѣднихъ, бывшій сборнымъ мѣстомъ пиратовъ, опустошавшихъ тогда Средиземное море; Барцело раззорилъ у нихъ тогда до 460 домовъ, взялъ въ плѣнъ знаменитаго мавра Гуссема, и привезъ его въ Испанію. Наконецъ, онъ покрылъ себя славою при осадѣ Гибралтара. Умеръ въ Барцелонѣ, въ 1697 году.

— Извѣстія касательно вопроса о торговлѣ неграми, полученные чрезъ Медвэй, вполне подтверждаются. Бразильское правительство рѣшилось положить конецъ этой постыдной торговлѣ, и не щадить никого, кто будетъ въ ней обличенъ. Бразильскій военный пароходъ *Тетисъ* гнался недавно за однимъ негреромъ, который, близъ устья рѣки Итабооаны, успѣлъ высадить на берегъ своихъ негровъ, число которыхъ простиралось до 150. Младшій офицеръ, командовавшій небольшимъ отрядомъ на берегу, отвергнувъ съ презрѣніемъ предложенные ему смуглерами 750 ф. стерл., овладѣлъ неграми, и передалъ ихъ на *Тетисъ*, для отправленія въ Рио-Жанейро.

Чтобы вполне понять успѣхи принятыхъ мѣръ противъ торговли неграми, выписываемъ изъ отдѣла иностранныхъ извѣстій «Русскаго Инвалида» слѣдующее: «Въ засѣданіи нижней палаты (въ Англіи), происходившемъ третьяго дня (14 іюля, н. ст.), зашла рѣчь о подавленіи торгова неграми. Г. Юмъ спросилъ у министра иностранныхъ дѣлъ, почитаетъ-ли правительство возможнымъ дѣйствительно подавить этотъ торгъ, и не будутъ ли суммы, ассигнованныя парламентомъ для сего предмета истрачены безъ всякой пользы? Лордъ Пальмерстонъ отвѣчалъ, что онъ не сомнѣвается въ возможности подавленія торгова неграми. «На берегахъ Африки,» говорилъ благородный лордъ, «торгъ этотъ уже почти совсѣмъ прекратился: бдительность англійскаго флота, договоры съ африканскими старшинами и содѣйствіе со стороны португальскихъ колоніальныхъ начальствъ

преимущественно способствовали тому. При берегахъ Бразиліи нашъ флотъ дѣйствуетъ не съ мѣньшею энергіею, и Бразильское Правительство объявило торговлю неграми морскимъ разбойничествомъ. Въ 1850 году, число ввезенныхъ въ Бразилію невольниковъ не составляло и половины числа, какое было ввозимо туда въ прежніе годы. Въ самой Африкѣ, умы начинаютъ возмущаться противъ такого торга, и капиталы мало по малу оставляютъ эту отрасль промышленности. Итакъ, можно сказать, что усилія Англіи увѣнчаны отличнымъ успѣхомъ, потому что если торгъ неграми еще и производится, то, по крайней мѣрѣ, въ весьма ограниченномъ размѣрѣ.»

— Въ первыхъ числахъ мая, берега Индіи были опустошены страшнымъ ураганомъ, отъ котораго погибло множество судовъ, именно на Мадраасскомъ рейдѣ. Извѣстно, что почти по всему берегу Остѣ-Индскаго полуострова нѣтъ никакихъ гаваней, и что приближеніе къ нему чрезвычайно трудно. Каждый годъ, торговля несетъ большія потери отъ этихъ урагановъ, которые бороздятъ Индійскій океанъ и Китайское море, и въ этомъ последнемъ называются тифонами.

— 21 іюня, скончался въ С. Петербургѣ отставной контръ-адмиралъ Александръ Дмитріевичъ Ахлестышевъ; а 1 іюля членъ общаго присутствія морскаго интендантства контръ-адмиралъ Павелъ Егоровичъ Чистяковъ 2-й.

О П Е Ч А Т К А .

Въ предъидущемъ № Морск. Сборн., на стр. 515, въ 5 строкѣ снизу, вмѣсто 300 рублей, слѣдовало быть 3000 руб. ассигнаціями.

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ,
Предсѣдатель Адмиралъ Рикордъ.