

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

Томъ IV.

№ 8.

АВГУСТЪ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Карла Крайя.

1850.



ОПИСАНІЕ ДѢЙСТВІЙ ЧЕРНОМОРСКАГО ФЛОТА

ВЪ ПРОДОЛЖЕНІЕ ВОЙНЫ СЪ ТУРЦІЕЮ,

въ 1828 и 1829 годахъ.

(Продолженіе. *)

ГЛАВА XXV.

**ЖУРНАЛЪ ДѢЙСТВІЙ ОТЪ ЗАКЛЮЧЕНІЯ МИРА ДО ВОЗВРАЩЕ-
НІЯ ФЛОТА ВЪ СВОИ ПОРТЫ.**

Сентябрь 6 число. Въ часъ по полуночи, катеръ Жаворонокъ, которому поручено было конвоированіе зафрахтованныхъ судовъ, отправленныхъ изъ Сулинскихъ гирлъ Дуная въ Одесу, съ Силистрійскими пашами и ихъ свитами, по исполненіи этого порученія, прибылъ въ Сизополь.

Въ 11 ч. 40 м., корабль Нордъ Адлеръ возвратился изъ Миссемврін.

Въ 4½ часа по полудни, прибыли изъ Мидін: катеръ Ласточка, съ генераль-маіоромъ Морковымъ, и транспортъ Бугъ.

Въ 5 часовъ, корабль Пантелеймонъ, на пути изъ Инады въ Ахіолло, донесъ, посредствомъ телеграфа, что имѣетъ 300 человекъ больныхъ Курскаго пѣхотнаго полка.

* Морской Сборникъ. Т. IV, стр. 29.

На прибывшемъ изъ Одессы зафрахтованномъ суднѣ полученъ рапортъ 42 флотскаго экипажа мичмана Дебогорія Мокріевича, что порученное ему зачумленное зафрахтованное судно Сатурно, доставлено въ Одессу благополучно, и, по выдержаніи на рейдѣ обсервационнаго термина, введено въ гавань, выгружено, вымыто и сдано въ въденіе карантиннаго начальства, и что всѣ люди его здоровы.

7 число. Въ 6 часовъ по полуночи, брандеры № 1 и 2 отправлены въ Севастополь.

Въ 8 часовъ, фрегатъ Евстафій, находившійся при стягиваніи корвета Ольга, прибылъ изъ Миссесмври.

Въ 1 ч. 20 м. по полудни, фрегату Поспѣшный приказано идти въ Ахиолло и Бургасъ для сдачи въ первомъ орудій, въ Агатополь взятыхъ, а въ послѣднемъ ружей, отпущенныхъ для отряда, который предполагалось сформировать изъ Булгаръ.

Въ 3 часа, прибылъ изъ Адрианополя, назначенный для отвоза депешей къ Главнокомандующему Кавказскимъ отдѣльнымъ корпусомъ, адъютантъ Графа Дибича-Забалканскаго, гвардіи поручикъ Могучій, который въ 6 часовъ отправленъ на фрегатъ Евстафій въ Мидію, гдѣ приказано пересадить его на брикъ Ганимедъ, для доставленія, на семъ послѣднемъ, въ Трапезонтъ.

Получено отношеніе Главнокомандующаго арміею, что прекращеніе по Сизопольскому пункту заразы поручено особенно-му вниманію генераль-адъютанта Головина, какъ военнаго генераль-губернатора Румелии, съ тѣмъ, чтобы о всѣхъ своихъ распоряженіяхъ онъ доносилъ Главному Командиру; и такъ какъ пресѣченіе прямаго сообщенія съ городомъ со стороны моря, должно лежать на обязанности морскаго начальства, а со стороны сухаго пути — на обязанности начальства военнаго, то посему взаимныя сношенія, между тѣмъ и другимъ начальствомъ должны сосредоточиваться въ лицѣ адмирала, а въ отсутствіе его — въ лицѣ генераль-адъютанта Головина.

Начальникъ Главнаго Штаба арміи увѣдомилъ, что, по неудоб-

ности производить выгрузку съ судовъ продовольствія въ Мидіи, Главнокомандующій приказалъ оставить вовсе это мѣсто и, чтобы войска, въ немъ находящіяся, были переведены въ Агатополь и Василико.

Главный Командиръ, назначивъ фрегаты Флора и Евстафій для перевозки изъ Мидіи въ Ахіолло больныхъ, артиллеріи и прочаго казеннаго имущества, и предписавъ подполковнику Абрамову объ уничтоженіи всѣхъ укрѣпленій Мидіи, вмѣстѣ съ тѣмъ просилъ Начальника Главнаго Штаба арміи, чтобы, по ненадобности болѣе для флота въ расположенномъ въ томъ городѣ отрядѣ, онъ былъ присоединенъ къ ближайшему корпусу.

Для доставленія въ Севастополь больныхъ морскаго вѣдомства, а также артиллеріи и прочаго имущества, ненужнаго болѣе для флота, назначены корабли Чесма и Нордъ Адлеръ, командирамъ которыхъ предписано приступить немедленно къ погрузкѣ вещей, а потомъ и къ принятію больныхъ.

По донесеніямъ карантиннаго правленія и командующаго Сизопольскимъ отрядомъ, съ 1 по 7 число, умерло отъ чумы въ карантинѣ на островъ Киріосъ 2, а въ городѣ 40 человекъ.

8 число. Въ 8 часовъ по полуночи, брикъ Орфей отправленъ въ Миссемврию съ матеріалами, потребными для спуска корвета Ольга.

Въ 2 ч. 40 м. по полудни, транспортъ Бугъ, по принятіи 106 человекъ больныхъ морскаго вѣдомства, отбылъ въ Севастополь.

Въ 9 часовъ, прибылъ изъ Ахіолло корабль Пантелеймонъ, командиръ котораго донесъ, что всѣ укрѣпленія въ Инадъ уничтожены, находившіяся на нихъ орудія съ принадлежностями и снарядами, приняты на корабль, все же прочее имущество погружено на зафрахтованное и призовое суда; гарнизонъ Инадскій, изъ баталіона Курскаго полка состоявшій, и почти весь подверженный болѣзнями, перевезенъ въ Ахіолло.

9 число. На вопросъ Главнокомандующаго арміею, можетъ ли флотъ принять на себя перевозку въ наши порты больныхъ

сухопутнаго вѣдомства, число которыхъ въ одной Румелии простирается до 10 тысячъ человекъ, Главный Командиръ отвѣчалъ, что для этого хотя и могутъ быть отдѣлены корабли Пантелеймонъ и Нордъ Адлеръ, фрегаты Евстафій и транспорты Ингуль и Марія, но съ тѣмъ однако, чтобы къ отправленію на нихъ были назначаемы такіе только больные, въ отношеніи которыхъ не будетъ ни малѣйшаго сомнѣнія на счетъ заразы.

Въ 8 часовъ по полудни, бомбардирское судно Опытъ прибыло изъ Инады.

10 число. Около 8 часовъ по полуночи, корабли Чесма и Нордъ Адлеръ, по принятіи назначенныхъ къ отправленію въ Севастополь орудій, снарядовъ, запасовъ и больныхъ, въ числѣ 547 человекъ, вступили подъ паруса. Командиру Севастопольскаго порта вмѣнено въ обязанность, при возвращеніи въ Сизополь кораблей Чесма и Нордъ Адлеръ, прислать на нихъ всѣхъ плѣнныхъ Турокъ, въ Севастополь и въ окрестныхъ мѣстахъ содержимыхъ.

Въ 3 ч. 20 м., прибыло изъ Ахіолло зафрахтованное судно съ живностію и провизіею для лазаретовъ и флота.

11 число. Въ часъ по полудни, отправлены для занятія брантвахтенныхъ постовъ: бомбардирское судно Соперникъ въ Мисемврію, а катеръ Жаворонокъ въ Варну.

Въ 6 ч. 40 м., прибылъ изъ Бургаса, на фрегатъ Поспѣшный, военный генералъ-губернаторъ Румелии, генералъ-адъютантъ Головинъ.

12 число. Въ 7 часовъ по полуночи, транспортъ Ингуль, по принятіи матеріаловъ, ненужныхъ болѣе для флота, и ста человекъ больныхъ морскаго вѣдомства, отправленъ въ Николаевъ.

Въ 2 часа по полудни, бомбардирское судно Подобный, назначенное для занятія въ Бургасъ брантвахтеннаго поста, снялось съ якоря; находящемуся въ томъ портѣ отряду гребной флотиліи приказано прибыть въ Сизополь.

13 число. Въ 8 часовъ по полуночи, генераль-адъютантъ Головинъ отбылъ въ Ахіолло.

Главный Командиръ, признавая необходимымъ усилить средства для спуска на воду корвета Ольга, поручилъ контръ-адмиралу Стожевскому отправиться въ Миссемврию съ кораблями Іоаннъ Златоустъ и Императрица Марія, и, принявъ въ свое распоряженіе какъ суда, въ томъ портъ расположенныя, такъ и чиновъ 24 егерскаго полка, при спускѣ корвета находящихся: употребить всѣ мѣры къ спуску его на воду.

Въ 1 часъ по полудни, корабли Іоаннъ Златоустъ и Императрица Марія отправились въ Миссемврию.

14 число. Въ слѣдствіе донесенія командира горной артиллеріи, подполковника Голубева, о невозможности ввѣренной ему ротѣ, по причинѣ болѣзни людей и слабости лошадей, выступить въ Бургасъ сухопутно, назначенъ былъ для перевозки какъ этой роты, такъ и артиллерійской роты 12 артиллерійской бригады; фрегатъ Поспѣшный, который, окончивъ сего дня погрузку и амбаркировку, въ 2 часа по полудни, отбылъ въ Бургасъ.

По поводу донесенія агента нашего при Черкесскихъ народахъ, статскаго совѣтника Скасси, о принятыхъ будто бы Горцами мѣрахъ для перехвата зафрахтованныхъ судовъ, доставляющихъ продовольствіе для войскъ, въ Мингрелін расположенныхъ,—предписано командующему Севастопольскимъ портомъ, объ отправленіи бригантины Елисавета, или другаго какого-нибудь судна, для осмотра мѣстъ, господиномъ Скасси указанныхъ и для истребленія лодокъ, которыя тамъ будутъ найдены

По донесеніямъ карантиннаго правленія, съ 7 по 14 число, умерло отъ чумы 3 человека.

15 число. Въ 10 часовъ по полуночи, катеръ Ласточка отправленъ для осмотра команды Курскаго пѣхотнаго полка, въ Агатополь находящейся, и для передачи командиру ея приказанія, чтобы, по прибытіи въ тотъ городъ 23 егерскаго пол-

ка, сдавъ ему все казенное имущество, отправился бы съ своею командою на обывательскихъ лодкахъ въ Бургасъ, для присоединенія къ полку.

Въ 2 часа по полудни, люгеръ Широкий возвратился изъ Одессы.

16 число. Въ 5½ часовъ по полудни, прошли мимо флота, слѣдовавшіе изъ Мидіи въ Ахіолло, съ больными сухопутнаго вѣдомства, фрегаты Флора и Евстафій.

Въ 7 часовъ, брику Орфей приказано идти въ Одессу, для отвоза депешей, а оттуда въ Севастополь, для исправленія отквившихся въ корпусъ судна поврежденій. Подъ присмотромъ брика отправлено въ Одессу одно призовое судно.

17 число. Въ 7 часовъ по полуночи, получено донесеніе карантиннаго правленія, что съ іола № 20, содержащаго внутреннюю брантвахту при Сизополь, доставленъ въ карантинъ больной матрозъ съ признаками чумы; въ слѣдствіе сего карантинному правленію предписано: поставя, при островъ Киріосъ, іолъ № 20 на двухъ надежныхъ якоряхъ, всѣ вещи его, заразъ подверженныя, опустить въ воду, а прочія выгрузить на берегъ; всѣхъ людей взять въ карантинъ, гдѣ держать ихъ раздѣльно, а самое судно очистить окуркою, по правиламъ карантиннымъ.

Главный Командиръ, желая лично осмотрѣть положеніе корвета Ольга, въ 8 ч. 40 м., отправился къ Миссемврѣ на корабль Парижъ, въ сопровожденіи фрегата Тенедосъ. Въ Сизополь оставлены, подъ начальствомъ контръ-адмирала Скаловскаго, корабли Пармень и Пантелеймонъ, бомбардирскія суда Опытъ и Успѣхъ, двѣ канонирскія лодки и четыре іола.

Въ часъ по полудни, корабль Парижъ и фрегатъ Тенедосъ стали на якорь по южную сторону Миссемврѣ, гдѣ, сверхъ судовъ, отданныхъ въ распоряженіе контръ-адмирала Стожевскаго, находился катеръ Соловей, производившій промѣръ Фаросскаго залива.

Въ 2 $\frac{1}{2}$ часа, фрегатъ Евстафій отправился изъ Ахіолло въ Сизополь.

Въ 3 часа, усмотрѣвъ фрегатъ Поспѣшный, на пути изъ Бургаса въ Сизополь.

Главный Командиръ, осмотрѣвъ корветъ Ольга, нашелъ, что, отъ неправильнаго направленія, имъ взятаго, необходимо прежде всего втащить судно обратно вверхъ, къ чему немедленно и приступлено.

Дежурный генералъ арміи донесъ адмиралу, что, по волю Главнокомандующаго, находящійся въ Мидіи отрядъ поступилъ въ вѣденіе начальника 12 пѣхотной дивизіи.

18 число. Въ 10 ч. 50 м. по полуночи, прибылъ изъ Одессы люгеръ Глубокій.

Полученъ рапортъ командующаго гребною флотиліею, капитанъ-лейтенанта Романова, о прибытіи ея изъ Бургаса въ Сизополь.

Такъ какъ, по донесенію командира фрегата Флора, въ Мидіи осталось еще около 200 человекъ больныхъ и 6 орудій, а потому для забранія послѣднихъ и перевозки первыхъ въ Ахіолло, предписано контръ-адмиралу Скаловскому отрядить фрегатъ Поспѣшный.

Главнокомандующій арміею отнесся къ Главному Командиру, что, несмотря на мирный трактатъ, подписанный въ Адріополь, по которому Турецкія войска не должны входить въ районъ, занимаемый нашею арміею, Мустафа-Паша Скордскій, находившійся до сего времени въ Софіи, подвинулъ авангардъ свой до Филипополи; Кесе-Мегемедъ-Паша, бывшій въ Гаскіои, принялъ намѣреніе пройти чрезъ городъ Демотику, занятый нашими войсками; наконецъ, въ Силиврию собираются разныхъ родовъ Турецкія войска, и Султанъ, изъ немногихъ регулярныхъ полковъ, находящихся въ Константинополь, отправилъ на соединеніе съ тѣми войсками, четыре полка, которые также хотятъ пройти чрезъ линію, занимаемую нашими передовыми постами. Всѣ эти обстоятельства, сколь ни жела-

тельно сохранить дружественныя отношенія, могутъ вынудить къ принятію рѣшительныхъ мѣръ. Къ пашѣ Скодрскому писано, что если онъ подвинетъ свои войска далѣе за Филиппополи, то Главнокомандующій долженъ будетъ остановить его и принудить къ отступленію силою оружія; Кесе-Мегеметъ-Пашъ писано въ томъ же смыслѣ; въ отношеніи къ войскамъ, желающимъ проникнуть въ Родосто, также приняты мѣры, но если не поможетъ ни что, предписываемое умѣренностію и дружелюбіемъ, то не останется другаго средства, какъ употребить оружіе и бить порознь тѣ корпуса непріятельскіе, которые будутъ имѣть безрасудство упорствовать въ исполненіи своихъ своихъ вольныхъ намѣреній. Въ слѣдствіе всего вышеизложеннаго, Главнокомандующій проситъ Главнаго Командира быть въ готовности содѣйствовать сухопутнымъ войскамъ, если бы мы напались вынужденными поднять вновь оружіе. Послѣдствія укажутъ, долженъ ли будетъ флотъ идти къ Босфору, или предпринять какія-либо иныя дѣйствія.

19 число. Въ 3 ч. 50 м. по полуночи, фрегатъ Тенедось посланъ къ проливу, для осмотра положенія Турецкаго флота.

Въ 5 часовъ, яхта Голубка, окончивъ опись берега отъ Сиополя до Мидіи, прибыла къ флоту.

Въ отвѣтъ своемъ Главнокомандующему арміею, на отношеніе, вчерашній день полученное, Главный Командиръ писалъ, что хотя со стороны его приняты уже нѣкоторыя мѣры на счетъ возвращенія флота въ свои порты, и два корабля отправлены въ Севастополь съ больными и запасными орудіями, но остальные суда находятся въ готовности къ возобновленію военныхъ дѣйствій. А такъ какъ удобное для покушеній на берега непріятельскіе время уже миновалось, и притомъ, войска, на флотъ состоящая, хотя съ хорошимъ духомъ, но будучи не совершенно опытные въ военномъ дѣлѣ, не могутъ бытъ употреблены для столь отважныхъ предпріятій, какъ штурмованіе укрѣпленныхъ мѣстъ; морскихъ же чиновъ, по случаю ослабленія судовыхъ экипажей болѣзнями, отдѣлять для

того невозможно, то посему не остается другаго средства для флота, какъ атаковать непріятеля въ самомъ Буюкдере, и потомъ обратиться на его столицу. Если это предположеніе соотвѣтствуетъ видамъ Главнокомандующаго, то не угодно ли будетъ отдѣлить въ такомъ случаѣ на флотъ хотя одну бригаду въ полномъ составѣ, надежную и привыкшую къ военнымъ дѣйствіямъ, для овладѣнія батареями и крѣпостями, на Европейскомъ берегу Босфора лежащими.

20 число. Контръ-адмиралъ Скаловскій доноситъ, что на полуостровъ Троицъ, между нижними чинами артиллерійской гарнизонной роты, открылась чума, отъ которой одинъ челевѣкъ уже умеръ и двое оказались сомнительными; что со стороны его, Скаловскаго, приняты всѣ возможныя мѣры къ недопущенію распространенія заразы и къ прекращенію ея: сомнительные отправлены на островъ Киріосъ; артиллерійская рота выведена изъ укрѣпленія въ отдаленное мѣсто; судамъ, на рейдѣ стоящимъ, приказано прекратить сообщеніе какъ съ полуостровомъ Троицею, такъ и между собою; командирамъ судовъ поставлено въ обязанность: ежедневно опрашивать всю команду, и ежели кто объявитъ признаки, похожіе на заразу, такового отдѣлять немедленно отъ прочихъ и свидѣтельствовать; бѣлье и одежду нижнихъ чиновъ провѣтривать, какъ можно чаще, и самыя суда очищать посредствомъ окурки.

Главный Командиръ, предписавъ контръ-адмиралу Скаловскому о строгомъ изслѣдованіи: какимъ образомъ занесена чума на полуостровъ Троицу, вмѣстѣ съ тѣмъ приказалъ, находящимся при Миссемвриі судамъ, принять къ исполненію правила, поставленныя въ обязанность командирамъ судовъ, въ Сизополь расположенныхъ, и если на которомъ нибудь судѣ есть люди, недавно прибывшіе изъ того порта, то, отдѣливъ ихъ отъ прочихъ, подвергнуть наблюденію медицинскихъ чиновъ.

21 число. Въ 9½ часовъ по полуночи, транспортъ Ингулецъ

прибыль изъ Николаева, съ провизіею и матеріалами для флота.

22 числа. Въ 5 часовъ по полуночи, яхта Голубка отправлена въ Одессу.

Контръ-адмиралу Скаловскому предписано: 1) отрядъ гребной флотилии и призовыхъ суда, въ Сизополь находящіеся, приготовить къ отправленію въ Одессу; 2) на смѣну канонирской лодки Бурсукъ, назначить для занятія брантвахтеннаго поста при Ахіолло бомбардирское судно Опытъ; и 3) фрегатъ Евстафій отправить въ Бургасъ для принятія и доставленія въ Одессу, посылаемого Главнокомандующимъ арміею съ депешами, дѣйствительнаго статскаго совѣтника Фонтонна, по высадкѣ котораго, фрегату слѣдовать въ Севастополь для исправленія.

23 число. Въ 2 ч. 40 м. по полудни, фрегатъ Тенедосъ возвратился отъ пролива съ донесеніемъ, что флотъ Турецкій расположенъ попрежнему у Буюкдере.

Въ 3 часа, люгеръ Широкій прибылъ изъ Сизополя.

Въ 8 часовъ, люгеръ Глубокій отправленъ съ депешами въ Одессу.

24 число. Въ 8 часовъ по полуночи, на прибывшемъ изъ Сизополя катеръ Ласточка, получены слѣдующія донесенія контръ-адмирала Скаловскаго: 1) что несмотря на самый строгій опросъ людей, на полу-островъ Троицъ находившихся, карантинное правленіе не могло открыть, какимъ образомъ внесена туда зараза, и приписываетъ это тайному сообщенію чиновъ артиллерійской гарнизонной роты съ отрядомъ Сизопольскимъ; и 2) что 21 и 22 числа умерло отъ чумы два человека, изъ коихъ одинъ поступилъ въ карантинъ съ іюля № 20, а другой съ полуострова Троицы.

25 число. Въ 10 часовъ по полуночи, фрегатъ Евстафій, на пути въ Одессу, прошелъ мимо флота.

Въ 11 часовъ, транспортъ Ингулецъ отправленъ въ Сизополь для сдачи на суда тамъ находящіеся, провизіи и матеріаловъ.

26 число. Въ 6 ч 40 м. по полуночи, посланъ въ Бургасъ съ депешами люгеръ Широкий; вечеромъ онъ прибылъ обратно.

Въ полдень, прибыло изъ Константинополя, адресованное на имя Главнаго Командира, Австрійское купеческое судно, съ бывшими въ плъну у Турокъ чинами сухопутнаго вѣдомства. А такъ какъ, въ слѣдствіе роспоряженій Главнокомандующаго, всѣ вообще плънные должны быть свозимы въ Бургасъ, то о направленіи туда какъ прибывшаго судна, такъ и другихъ, съ нашими плънными ожидаемыхъ, приказано командиру Миссемврийской брантвахты.

27 число. Контръ-адмиралу Скаловскому предписано: 1) о погрузкѣ на фрегатъ Флора, назначаемый къ отправленію въ Севастополь, орудій и снарядовъ, состоящихъ на канонирскихъ лодкахъ и іолахъ, чтобы, облегченіемъ этихъ судовъ, доставить имъ болѣе удобства для перехода отъ Сизополя до Николаева; и 2) о производствѣ вновь строжайшаго изслѣдованія когда и къмъ занесена чума на полуостровъ Троицу, при депутатѣ со стороны военной, о назначеніи котораго сообщено, вмѣстѣ съ симъ, военному генералъ-губернатору Румелии.

28 число. Въ часъ по полудни, люгеръ Широкий отправленъ въ Бургасъ съ бумагами.

Получено отношеніе военнаго генералъ-губернатора Румелии о прибытіи въ Бургасъ изъ Константинополя, адресованныхъ на имя Главнаго Командира, семи купеческихъ судовъ, съ находившимися въ плъну у Турокъ чинами сухопутнаго вѣдомства.

29 число. Въ 1 ч. 40 м. по полудни, прибылъ изъ Севастополя 60 пуш. фрегатъ Эриванъ; чрезъ два часа онъ отправленъ въ Бургасъ, для высадки доставленныхъ на немъ четырехъ-сотъ плънныхъ Турокъ.

Главный Командиръ, по случаю поздняго времени года, немнѣнія мастеровыхъ, которые почти всѣ были больны, и многіе уже умерли, и по невозможности имѣть сообщеніе съ полуостровомъ Троицею, гдѣ находятся всѣ наши запасы и мастер-

скія, признавая необходимымъ отложить спускъ корвета Ольга до весны будущаго года, предписалъ контръ-адмиралу Стожевскому распорядиться о постановленіи его на блоки, о сдѣланіи на него крыши, объ устройствѣ, вблизи элинга, караульни и сарая для матеріаловъ, о подвозѣ изъ Миссесмврѣи сколько можно болѣе лѣсу, и о сношеніи съ Миссесмврѣйскимъ комендантомъ на счетъ отвода квартиръ для команды корвета и пользования больныхъ въ сухопутныхъ лазаретахъ.

30 число. Въ 11 ч. 40 м. по полуночи, прибылъ изъ Сизополя фрегатъ Флора и, по принятіи, съ судовъ при Миссесмврѣи находящихся, больныхъ, отбылъ въ Севастополь.

Въ 7 часовъ по полудни, на прибывшемъ изъ Сизополя транспортѣ Ингулецъ, полученъ рапортъ контръ-адмирала Скаловскаго, который доносилъ, что съ 23 числа умерло отъ чумы въ карантинѣ 7, и на полуостровѣ Троицъ 2 человѣка.

Октябрь, 1 число. Въ 3 часа по полудни, катеръ Соловей, по случаю оказавшихся на немъ поврежденій, отправленъ въ Севастополь; продолженіе промѣра Фаросскаго залива возложено на катеръ Ласточка.

Въ 3 часа, фрегатъ Эриванъ, по сдачѣ въ Бургасъ плѣнныхъ Турокъ, возвратился ко флоту.

Отъ контръ-адмирала Скаловскаго и командира фрегата Эриванъ получены свѣденія, что въ Ахіолло и въ окрестностяхъ Бургаса открылись признаки чумы; въ слѣдствіе чего приказано прекратить совершенно всякое сообщеніе съ берегами и принять всѣ возможные мѣры осторожности противъ заразы.

Вечеромъ сегодня полученъ отвѣтъ графа Дибича-Забалканскаго, на отношеніе Главнаго Командира, отъ 19 сентября, заключавшійся въ слѣдующемъ: хотя Главнокомандующій остается въ полной надеждѣ, что со стороны Порты, ни при трактатѣ о мирѣ и заключеніи его, ни въ послѣдствіи, никакихъ намѣреній, клонящихся лишь къ выигрышу времени, не было, тѣмъ болѣе, что чистосердечіе двора Оттоманскаго подтверждается ратификаціею мирнаго договора султаномъ Махму-

домъ, которая получена уже въ Адрианополь, и ожидается только таковая же ратификація Его Императорскаго Величества, для учиненія размына ихъ; но при всемъ томъ, поведеніе нѣкоторыхъ пашей, начальствующихъ войсками Турецкими, даже поведеніе самыхъ уполномоченныхъ Порты, находящихся въ Адрианополь, и наконецъ свѣденія, секретно получаемыя, необходимо требуютъ всегдашней готовности поднять вновь оружіе для наказанія въроломства — произойдетъ ли оно отъ двора Оттоманской Имперіи, или отъ упрямства какого либо паши, непокорнаго своему правительству. Впрочемъ, всѣ мѣры употреблены будутъ къ избѣжанію дѣйствій непріязненныхъ; но безразсудство нѣкоторыхъ лицъ, и въ особенности Мустафа-Паши Скордскаго, не позволяетъ быть увѣреннымъ въ благополучныхъ послѣдствійхъ, по-крайней-мѣрѣ, до выполненія Султаномъ первоначальныхъ условій мирнаго трактата, и не прежде, какъ въ половинѣ октября, совершенно можно будетъ убѣдиться въ искренности Порты. Соглашаясь совершенно съ мнѣніемъ адмирала, что частныя покушенія на береговые пункты не могутъ соответствовать опасностямъ, съ какими сопряжены подобныя предпріятія, ни доставить существенной пользы, Главнокомандующій полагаетъ, что, въ случаѣ открытія вновь военныхъ дѣйствій, общему цѣлю арміи и флота долженъ быть Константинополь, и что, въ такомъ случаѣ, въ распоряженіе Главнаго Командира будетъ отдѣлена значительная часть войскъ, не только для овладѣнія Буюкдере и всеми укрѣпленіями Европейскаго берега въ проливѣ, но и для высадки на Азіятскій берегъ Босфора.

2 число. Въ 6½ часовъ по полуночи, катеръ Ласточка посланъ съ бумагами въ Сизополь.

Въ 8 часовъ, транспортъ Ингулецъ отправленъ въ Николаевъ, съ предписаніемъ о присылкѣ на немъ и на транспортахъ Ингуль и Марія провизіи, снарядовъ и прочихъ запасовъ, необходимыхъ для продолженія кампаніи, и о скорѣйшей высылкѣ изъ Севастополя кораблей Чесма и Нордъ Адлеръ.

3 число. Контръ-адмиралъ Скаловскій донесъ объ отбытіи въ Одессу отряда гребной флотилии и двухъ призовыхъ судовъ, подъ начальствомъ 40 флотскаго экипажа капитанъ-лейтенанта Романова.

4 число. Въ 8 часовъ по полуночи, Главный Командиръ съ кораблями Парижъ, Іоаннъ Златоустъ, Императрица Марія и Пимень, и фрегатами Тенедосъ и Эриванъ, выступилъ въ море для испытанія качествъ послѣдняго; оставленному при Миссемврїи фрегату Штандартъ поручено окончательное установленіе корвета Ольга.

Военный генераль-губернаторъ Румелин увѣдомилъ Главнаго Командира, что въ Ахіоллоскомъ госпиталѣ 32 человека оказались съ признаками чумы; въ-слѣдствіе того, вновь подтверждено по флоту о принятіи всѣхъ возможныхъ мѣръ осторожности.

5 число. Въ 4½ часа по полудни, по случаю значительнаго паденія ртути въ барометръ и возставшей отъ NO зыби, приказано флоту идти въ Сизополь, куда онъ и прибылъ около 9 часовъ.

Приказомъ, ссегодня по флоту объявленнымъ, назначены: командиръ фрегата Поспѣшный, 38 флотскаго экипажа капитанъ 2 ранга Колтовской, командующимъ фрегатомъ Эриванъ, а командующій симъ послѣднимъ, 37 флотскаго экипажа капитанъ-лейтенантъ Вукотичъ 1, тѣмъ же званіемъ, на фрегатъ Поспѣшный.

Контръ-адмиралъ Скаловскій донесъ, что съ 26 сентября по 4 октября умерло отъ чумы въ карантинъ 2, и на полуостровъ Троицъ 4 человека.

6 число. Главный Командиръ, признавая Миссемврїю пунктомъ наиболее безопаснымъ отъ заразы, приказалъ контръ-адмиралу Стожевскому отправиться туда съ кораблями и фрегатами, вчерашній день съ моря прибывшими.

Командующій Сизопольскимъ отрядомъ, генераль-маіоръ Жерве, донесъ, что съ 11 сентября по 1 октября, умерло

отъ чумы 77, и находится въ сомнительномъ положеніи 110 человекъ.

7 число. Въ-слѣдствіе отношенія Главнокомандующаго арміею, командиру люгера Широкий, лейтенанту Кузьмину, приказано осмотрѣть берегъ на протяженіи отъ мыса Эмина до рѣки Камчика, и по соглашенію, съ отправленнымъ для топографическаго описанія Камчикской оборонительной линіи штабъ-офицеромъ, опредѣлить мѣста, болѣе удобныя для высаживанія войскъ.

Въ 11 ч. 40 м. по полуночи, люгеръ Глубокій прибылъ изъ Одессы съ курьеромъ, доставившимъ Главному Командиру Высочайшее повелѣніе о возвращеніи флота въ свои порты, съ тѣмъ, чтобы, по сношенію съ Главнокомандующимъ арміею, былъ оставленъ при берегахъ Румелии достаточный отрядъ военныхъ судовъ.

Главный Командиръ, предположивъ оставить при Сизополь, подъ начальствомъ контръ-адмирала Скаловскаго, корабли Пармень и Пантелеймонъ, фрегатъ Эривань, люгеръ Широкий и первый изъ бриковъ, въ Сизополь прибыть имѣющихъ, и сверхъ того бомбардирскія суда, содержація брантвахтенные посты въ Сизополь, Бургасъ, Ахіолло и Миссември, сообщить о томъ Генералъ-Фельдмаршалу Графу Дибичу-Забалконскому, испрашивая разрѣшенія его: можетъ ли флотъ оставить въ настоящее время берега Румелии?

8 число. Главнокомандующій арміею, увѣдомляя о предположеніи своемъ содержать города Ахіолло и Сизополь въ военномъ положеніи, а изъ Миссември и Бургаса вывести всѣ Турецкія орудія и снаряды, въ этихъ мѣстахъ взятые, и въ разное время туда свезенные, просилъ распоряженія адмирала о пріемѣ на флотъ этого имущества.

Главный Командиръ, предписавъ командиру фрегата Штандартъ о погрузкѣ орудій, въ Миссември находящихся, вмѣстѣ съ тѣмъ просилъ Главнокомандующаго, чтобы, по случаю разлитія по Румелии заразы, флотъ освобожденъ былъ отъ пе-

ревозки, чего бы то ни было, сухопутному вѣдомству принадлежащаго, потому, что все, въ этомъ краѣ, подвержено величайшему сомнѣнію, и, при всѣхъ мѣрахъ осторожности, чума легко можетъ быть занесена на судно, гдѣ, по невозможности сдѣлать раздѣленіе между сомнительными и здоровыми, ничто не воспрепятствуетъ быстрому распространенію заразы, послѣдствіемъ чего можетъ быть уничтоженіе экипажа и гибель самого судна.

9 число. Приказомъ, по флоту объявленнымъ, предписано судамъ, въ портахъ Румелии оставляемымъ, командамъ, на полуостровъ Троицъ и при корветъ Ольга находящимся, и карантинному правленію состоять подъ начальствомъ контръ-адмирала Скаловскаго.

По неудобности въ столь позднее время года продолжать промѣръ Фаросскаго залива, сдѣлано распоряженіе о прекращеніи этого занятія и о присоединеніи катера Ласточка къ отряду судовъ, въ Миссемвріи находящемуся.

11 число. Главнокомандующій арміею, чрезъ состоящаго при немъ для особыхъ порученій, капитана 33 флотскаго экипажа Щербачева, увѣдомилъ, что, при настоящихъ обстоятельствахъ, не представляется надобности удерживать флотъ при берегахъ Румелии, и что онъ разрѣшаетъ Главнаго Командира отправиться въ свои порты.

Въ-слѣдствіе сего контръ-адмиралу Стожевскому предписано: 1) состоящій на судахъ при Миссемвріи, 24 егерскій полкъ высадить у корвета Ольга, гдѣ онъ долженъ ожидать дальнѣйшаго назначенія отъ военнаго генералъ-губернатора Румелии; и 2) всѣ госпитальные матеріалы, на переходъ до Севастополя ненужные, а также лопаты, топоры, шинели послѣ умершихъ, судовыя сукна и лисели съ одной стороны, и вообще всѣ вещи, безъ которыхъ суда обойтись могутъ, и которыя между-тѣмъ, могутъ быть полезны для людей, на полуостровъ Троицъ оставляемыхъ, отослать на фрегатъ Эриванъ въ Сизополь.

Въ 2½ часа по полудни, Главный Командиръ на корабль Парижъ, отправился къ Миссември.

12 число. Въ 7 часовъ по полуночи, корабль Парижъ сталъ на якорь возлѣ отряда контръ-адмирала Стожевскаго.

Въ 6 часовъ по полудни, фрегатъ Поспѣшный, назначенный для отвоза депешей въ Одессу и слѣдованія потомъ въ Севастополь, подошелъ ко флоту и, получивъ депеши, отправился въ путь.

Въ слѣдствіе отношенія Главнокомандующаго арміею, командиру фрегата Штандартъ предписано, по погрузкѣ Турецкихъ орудій, слѣдовать въ Бургасъ для принятія и доставленія въ Одессу тайнаго совѣтника Графа Палена.

13 число. Въ 7 часовъ по полуночи, корабли Парижъ, Юаннъ Златоустъ, Императрица Марія и Пимень, фрегатъ Тенедосъ и катеръ Ласточка снялись съ якоря и отправились въ Севастополь.

15 число. Въ полночь, брикъ Меркурій, шедшій изъ Севастополя съ частию войскъ 12-й пѣхотной дивизіи, встрѣтился со флотомъ; по снятіи съ брика бумагъ, приказано ему продолжать путь свой.

17 число. Съ разсвѣтомъ открылись берега Крымскаго полуострова, а вечеромъ всѣ суда вошли въ Севастополь.

19 число. Въ 4 часа по полудни, Главный Командиръ перешелъ на яхту Утѣха, гдѣ въ то же время поднять адмиральскій флагъ. Чрезъ полчаса яхта снялась съ якоря и, въ сопровожденіи шлюпа Діана и парохода Молнія, отправилась въ Николаевъ.

Предъ отбытіемъ Главнаго Командира изъ Севастополя, объявлены имъ слѣдующія распоряженія; 1) отправленіе въ Сизополь кораблей Чесма и Нордъ Адлеръ и прочихъ судовъ отменяется; 2) находящіяся на рейдѣ суда, исключая корабля Парижъ, ввести немедленно въ гавань; 3) на обязанность Севастопольскаго порта возлагается снабженіе отряда контръ-адмирала Скаловскаго провизіею и прочими запасами, и нако-

нецъ, 4) для производства военного суда надъ капитаномъ 2-го ранга Стройниковымъ и чинами, составлявшими экипажъ фрегата Рафаиль, за сдачу его Туркамъ, учреждается, подъ председательствомъ контръ-адмирала Беллингсгаузена, генеральная коммиссія военного суда, которой, въ слѣдствіе Высочайшей воли, имѣть присутствіе на корабль Парижъ.

24 число. Въ часъ по полудни, Главный Командиръ прибылъ въ Николаевъ, и адмиральскій флагъ на яхтѣ Утѣха былъ спущенъ.

ГЛАВА XXVI.

ТРОФЕИ, ПОТЕРИ И НАГРАДЫ.

Въ продолженіе кампаніи 1829 года, приобрѣтено флотомъ 79 орудій: изъ нихъ 11 взяты въ Сизополь, 3 въ Чингантъ-Искалесси, 15 въ Ахіолло, 7 въ Агатополь, 1 въ С. Стефано, 33 въ Инадъ, и 9 въ Миди. Сверхъ-того въ овладѣніи Миссемвриею, гдѣ находилось 15 пушекъ, флотъ имѣлъ равную долю съ войсками. Кромѣ орудій, досталось въ наши руки 2 знамя и значительные запасы въ Сизополь, Ахіолло, Инадъ и Миди.

Судовъ приобрѣтено 16: изъ нихъ 6 взяты въ Чингантъ-Искалесси, 3 въ Шили, 3 въ Кирпени, 1 у Карабурну, и 3 въ моръ, крейсерами. Истреблены: въ Пендаракліи линтѣйный корабль, транспортъ, и 15 судовъ; въ Акчесарѣ корветъ, въ Чингантъ-Искалесси 2 судна, въ Шили 8, въ Массетъ 1, въ моръ 4, всего 33 судна.

Потеря флота состояла изъ 23 убитыхъ и 63 раненыхъ, въ числѣ послѣднихъ были флотскихъ экипажей: 37-го капитанъ-лейтенантъ Чупрасовъ, 38-го лейтенантъ Васенко и 29-го мичманъ Гаврино. Сверхъ-того потеряны фрегатъ 36-ти пушечный

Рафаиль, взятый Турками. Подробности этого событія, мы изложимъ въ слѣдующей главѣ.

О наградахъ, Всемилостивѣйше пожалованныхъ экипажу брика Меркурій, объяснено выше, въ главѣ XXIII; въ послѣдствіи, и именно въ 28-й день іюля 1829 года, состоялся, на имя Морскаго Министра, Высочайшій Именной указъ, представляющій новое доказательство вниманія Государя Императора къ твердости духа и самопожертвованію Казарскаго и его храбрыхъ сподвижниковъ. Содержаніе этого указа было слѣдующее :

«32 флотскаго экипажа 18-ти-пушечному брику Меркурій, «за славные подвиги съ двумя непріятельскими кораблями, «Всемилостивѣйше даровавъ флагъ съ знаменемъ Св. Великому-«ченика и Побѣдоносца Георгія. Мы желаемъ, дабы память «безпримѣрнаго дѣла его сохранилась до позднѣйшихъ временъ. «Въ слѣдствіе чего повелеваемъ вамъ распорядиться, когда брикъ «сей будетъ приходить въ неспособность продолжать болѣе слу-«женіе въ морѣ, построить по одному съ нимъ чертежу, и въ «совершенномъ съ нимъ сходствѣ во всемъ, другое таковое же «судно, наименовавъ оное брикъ Меркурій, приписавъ къ тому «же экипажу, на которое перенести и Всемилостивѣйше пожа-«лованный Георгіевскій флагъ съ вымпеломъ; когда же и сіе «судно станетъ приходить въ вѣтхость, замѣнить его другимъ «новымъ, по тому же чертежу построеннымъ, продолжая сіе «такимъ образомъ до временъ позднѣйшихъ. Мы желаемъ, дабы «память знаменитыхъ заслугъ команды брика Меркурій и его «имя во флотъ никогда не исчезали, и, переходя изъ рода въ «родъ, на вѣчныя времена служили примѣромъ потомству.»

За прочія дѣйствія удостоены были наградами слѣдующіе чины :

За сожженіе подъ стѣнами Пендаракліи Турецкаго 60 пушечнаго корабля, за истребленіе 26 пушечнаго корвета въ Акчесаръ, и непріятельскихъ судовъ въ Шили и Пендаракліи.

Произведены: изъ капитановъ 1 ранга въ контръ-адмиралы: начальствовавшій отрядомъ судовъ, командиръ корабля Пармень и 38 флотскаго экипажа, Скаловскій; изъ мичмановъ въ лейтенанты: 37 флотскаго экипажа Трескинъ; изъ гардемаринъ въ мичманы: Сальти, Гаврино и Стройниковъ. Морскихъ артиллерійскихъ бригадъ, изъ констапелей въ унтеръ-лейтенанты: 6-й бригады, Бубновъ и 5-й, Средній; изъ унтеръ-офицеровъ въ констапели: Дементьевъ; изъ кондукторовъ въ прапорщики корпуса флотскихъ штурмановъ: Черкасовъ.

Пожалованы кавалерами орденовъ: *Св. Анны 2 степени съ Императорскою короною*: командиръ корабля Нордъ Адлеръ и 37 флотскаго экипажа капитанъ 2 ранга Юрьевъ. *Св. Анны 2 степени*, командиръ корабля Іоаннъ Златоустъ и 32 экипажа капитанъ 2 ранга Мельниковъ; и командиръ фрегата Поспышнѣйшій 36 флотскаго экипажа капитанъ-лейтенантъ Немтиновъ. *Св. Владимира 4 степени съ бантомъ*: флотскихъ экипажей лейтенанты: 41-го, командиръ брика Мингрелія Рогуля 3; 40-го, Дмитріевъ 3; 32 Арказъ 1 и Касторфъ 2; 38 Манганари 3 и Юрковскій 2; 28 Рюминъ; 38 Беклешовъ; морскихъ артиллерійскихъ бригадъ: 5-й, капитанъ-лейтенантъ Яковенко и унтеръ-лейтенанты: 5-й Скляревичъ, 6-й Ивановъ. *Св. Анны 3 степени съ бантомъ*: флотскихъ экипажей лейтенанты: 37 Пустошкинъ 2; 36 Колесниковъ 1 и Панютинъ 2; 32 Алениковъ 1, 37 Аркуловъ, 36 Алексеевъ 6, 34 Полевъ 1, 38 Бардуковъ 3 и Вѣтровъ; мичманы: 41 Долманъ, 38-го Лузановъ, 32 Микрюковъ 5, 43 Микрюковъ 6 и Кислинскій 2, 34 Потемкинъ, 36 Решеткинъ, 37 Львовъ и Диринъ 2; 6 морской артиллерійской бригады лейтенантъ Андреевъ; корпуса флотскихъ штур-

мановъ. штабсъ-капитанъ Ракитинъ; поручики: Бекеръ, Мелентьевъ и Бумажновъ. *Того же ордена 4 степени, съ надписью «За храбрость»*: морскихъ артиллерійскихъ бригадъ констапели: 5-й Морозовъ и Куцакевичъ 1, 6-й Выдринскій; корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручики: Фетисовъ и Ароновъ, и прапорщикъ Дергаченко. *Золотыми саблями, съ надписью «За храбрость»*: капитанъ-лейтенанты флотскихъ экипажей: 34 командиръ фрегата Штандартъ, Сахновскій 1; 41 состоявшій при начальникъ отряда Рогуля 1; 38 Броневакскій, 37 Чупрасовъ, и 36 Скрыдловъ.

Для награды нижнихъ чиновъ пожаловано было 40 знаковъ отличія военнаго ордена и сверхъ-того, участвовавшимъ въ зажеженіи корабля, 37 флотскаго экипажа унтеръ-офицерамъ: Пичушкину, Бѣлову, Ягодкѣ и Поддубному; матрозамъ: Семченкѣ, Пригаринову и Шубину выдано по сту рублей ассигнаціями.

За вырѣзку брикомъ Орфей непріятельскихъ судовъ въ заливъ Кирпени.

Пожалованы кавалерами орденовъ: *Св. Анны 2 степени*: командиръ брика 38 флотскаго экипажа капитанъ-лейтенантъ Колтовской. *Св. Владиміра 4 степени съ бантомъ*: 34 флотскаго экипажа лейтенантъ Васенко. *Св. Анны 3 степени съ бантомъ*: мичмана флотскихъ экипажей: 29 Гаврино, 38 Рындинъ, 41 Сори-Фонари, и корпуса флотскихъ штурмановъ поручикъ Быковскій.

За отличіе, оказанное при покореніи Миссемврии.

Пожалованы кавалерами орденовъ: *Св. Анны 2 степени съ Императорскою короною*: 6 морской артиллерійской бригады капитанъ 1 ранга Зальскій. *Св. Владиміра 4 степени съ бантомъ*: командиры бомбардирскихъ судовъ Опытъ и Подобный, лейтенанты флотскихъ экипажей: 28 Власевъ 1, и 33

Барковский. *Золотыми саблями, съ надписью «За храбрость»*: 5 морской артиллерійской бригады капитанъ-лейтенанты : Ильяшевичъ и Неціевскій.

За овладѣніе укрѣпленнымъ городомъ Ахіолло.

Произведенъ изъ капитанъ-лейтенантовъ въ капитаны 2 ранга командиръ брика Орфей, 38 флотскаго экипажа Колтовской; прочимъ офицерамъ брика объявлено Высочайшее благоволеніе.

За покореніе укрѣпленныхъ городовъ Васлико и Агатополя, и деревни С. Стефано.

Пожалованы кавалерами орденовъ : *Св. Георгія 4 степени*: командовавшій сухопутными войсками инженеръ-подполковникъ Бюрно. *Св. Анны 2 степени* : командиръ фрегата Флора 30 флотскаго экипажа, капитанъ-лейтенантъ Баскаковъ. *Св. Владимира 4 степени съ бантомъ* : лейтенанты флотскихъ экипажей : 28 командиръ парохода Метеоръ Скрыгинъ, 31 Кислинскій 1, и 40 командовавшій отрядомъ гребной флотиліи Панютинъ 1.

За покореніе Инады.

Произведены : изъ капитанъ-лейтенантовъ въ капитаны 2 ранга — командовавшій отрядомъ судовъ командиръ фрегата Флора 30 флотскаго экипажа Баскаковъ; изъ лейтенантовъ въ капитанъ-лейтенанты : 41 флотскаго экипажа баронъ Диркинсъ де Гольмфельдъ, и командиръ брика Мингрелія Рогуля 3; изъ мичмановъ въ лейтенанты : гвардейскаго экипажа Балкъ, и 36 флотскаго экипажа Мертваго 2.

Пожалованы кавалерами орденовъ : *Св. Георгія 4 степени*: командиръ фрегата Поспѣшный 38 флотскаго экипажа капитанъ 2 ранга Колтовской. *Св. Анны 2 степени* : командовавшій кораблемъ Нордъ Адлеръ 37 флотскаго экипажа ка-

питанъ-лейтенантъ Чупрасовъ. *Св. Анны 3 степени, съ бантомя*, лейтенанты : Гвардейскаго экипажа Бьянинъ, и 30 флотскаго экипажа Маниокъ. *Св. Анны 4 степени, съ надписью «За храбрость»*, мичмана флотскихъ экипажей : 31 Транбицкій, 40 Сомовъ и Ставраки. *Золотыми саблями, съ надписью «За храбрость»* : командиры бомбардирскихъ судовъ Соперникъ, Подобный и Опытъ, лейтенанты флотскихъ экипажей : 29 Туркуль 1, 33 Барковский и 39 Чигирь. Объявлено Высочайшее благоволеніе флотскихъ экипажей : 29 командиру брика Ганимедъ капитанъ-лейтенанту Бриліану, лейтенантамъ : 28 командиру брика Орфей Власьеву 1, 31 Бровцыну, и 36 Панютину 2.

ЗА ПОКОРЕНІИ Мидіи.

Объявлено Высочайшее благоволеніе: командовавшему отрядомъ судовъ контръ-адмиралу Стожевскому, командирамъ кораблей : Іоаннъ Златоустъ, капитану 2 ранга Мельникову, и Пимень, капитанъ-лейтенанту Немтинову; 41 флотскаго экипажа капитанъ-лейтенанту Свирскому; лейтенантамъ : Вальшеву, Трофимовскому и Никонову; 5-й морской артиллерійской бригады констапелю Лясковскому. Произведенъ изъ лейтенантовъ въ капитанъ-лейтенанты, командовавшій отрядомъ гребной флотиліи, 40 флотскаго экипажа Панютинъ 1. Пожалованы, едино-временно, двухъ годовые оклады жалованья : командирамъ бомбардирскихъ судовъ Подобный и Соперникъ, лейтенантамъ флотскихъ экипажей — 29 Туркулу 1 и 33 Барковскому.

За сраженіе при Кулевчъ, состоявшій при Главнокомандующемъ арміею, 44 флотскаго экипажа капитанъ-лейтенантъ Щербачевъ награжденъ орденомъ *Св. Анны 2 степени*.

По заключеніи мира Всемилостивѣйше пожалованы были слѣдующія награды :

Главному Командиру Черноморскаго флота и портовъ, адмиралу Грейгу, вензель Государа Императора на вполеты.

По штабу флота.

Начальнику штаба Черноморскаго флота 41 флотскаго экипажа капитану 1 ранга Мелихову, аренда на 12 лѣтъ въ тысячу рублей серебромъ; флагъ-офицерамъ : капитанъ-лейтенантамъ флотскихъ экипажей : 41 Роговъ слѣдующій чинъ, и 44 Кузнецову орденъ *Св. Анны 2 степени съ Императорскою короною*. Помощникамъ флагъ-офицеровъ, лейтенантамъ флотскихъ экипажей : 41 Никонову, и 42 Васильеву, ордена *Св. Анны 3 степени*. Корпуса флотскихъ штурмановъ подполковнику Шмелеву орденъ *Св. Анны 2 степени*, и подпоручику Кадьяну *тотъ же орденъ 3 степени*. Начальникъ артиллеріи флота, командиръ 5-й морской артиллерійской бригады капитанъ 1 ранга Примо, и управлявшій хозяйственною частію, портового вѣдомства капитанъ-лейтенантъ Юрьевъ 1, произведены: первый въ генераль-маіоры корпуса морской артиллеріи, а послѣдній въ капитаны 2 ранга.

По гвардейскому экипажу.

Пожалованы кавалерами орденовъ : *Св. Анны 1 степени* — командиръ экипажа контръ-адмиралъ Беллингсгаузенъ. *Св. Анны 2 степени* — капитанъ 2 ранга Лермантовъ, капитанъ-лейтенантъ Балкашинъ, и командиръ артиллерійской роты капитанъ 3 ранга Киселевъ. *Св. Анны 3 степени*, лейтенанты : Дудинскій, Фовъ-Финкъ, Страннолюбскій и Хитровъ; мичмана : Голенищевъ-Кутузовъ, Ивановъ, Золотовъ, Андреевъ и графъ Гейденъ, и артиллерійской роты капитанъ-лейтенантъ Коршуновъ. *Св. Владиміра 4 степени*, лейтенанты: Тимерязевъ, Подушкинъ, князь Куланчаковъ и Литке. Произведенъ въ слѣдующій чинъ капитанъ-лейтенантъ Лялинъ. Объявлено Высочайшее благоволеніе капитану 2 ранга Казину.

По флоту.

Пожалованы кавалерами орденовъ: *Св. Владимира 4 степени съ бантомъ* — командиръ лютера Глубокій 39 флотскаго экипажа лейтенантъ Билимъ-Колосовскій, *безъ банта*, лейтенанты флотскихъ экипажей: 38 командиръ люгера Широкий, Кузминъ, и 36 командиръ транспорта Бугъ, Арищенко 1. *Св. Анны 3 степени*, 28 флотскаго экипажа лейтенантъ Новаковскій. Награждены годовыми окладами лейтенанты флотскихъ экипажей: командиръ катера Жаворонокъ, Харечковъ; командиръ катера Ласточка, Полянский, и командиръ яхты Утѣха, Баль; пачальствовавшему госпитальною и караптинною частью въ Сизополь, командиру 28 флотскаго экипажа, капитану 2 ранга Польскому, пожаловано двѣ тысячи десятиныхъ земли.

По медицинской части.

Произведены: въ надворные совѣтники — главный медикъ флота штабъ-лекаръ коллежскій ассессоръ Павловскій; въ коллежскіе ассессоры—докторъ Зивальдъ, и штабъ-лекаря Сергіевскій и Вранцевъ; въ 12 классъ — аптекарскій гезель Марышевъ. Пожалованы кавалерами орденовъ: *Св. Анны 2 степени*, гвардейскаго экипажа штабъ-лекаръ Огіевскій. *Св. Владимира 4 степени*, гвардейскаго экипажа медико-хирургъ Дроздовъ, и Черноморскаго вѣдомства штабъ-лекаръ Верболозовъ. *Св. Анны 3 степени*, штабъ-лекаръ Леманъ, и лекаря Дворецкій и Тавастъ. Награждены годовыми окладами жалованья: штабъ-лекаря Бельскій и Рожественскій, лекаря: Дороговевскій, Данилевскій, Поддубный, Любичскій, Кармалей, Юстъ, Свентаховскій, Гослинскій, Куницкій, Рафаловичъ, Дворецкій, Верболозовъ, Назаревскій, Кончаловскій и Надыровъ.

Изъ гражданскихъ чиновъ, состоявшихъ при штабѣ флота, произведенъ въ слѣдующій чинъ переводчикъ восточныхъ язы-

ковъ, титулярный совѣтникъ Батьяновъ. Пожалованы кавалерами орденовъ : *Св. Владиміра 4 степени*, чиновникъ для особыхъ порученій 9 класса Музинга; *Св. Анны 3 степени*, 9 класса, чиновникъ для иностранной переписки Келлеръ, и клеркъ Часовниковъ. Получили денежныя награды : производители дѣлъ штаба, коллежскій секретарь Вальдъ и губернский секретарь Кашневъ; чиновники для письма — Шипулинскій, Васильевъ, Зуевъ и Семеновъ, и капельмейстеръ Михайловъ.

Изъ духовенства, состоявшаго на флотѣ отъ Балаклавскаго Георгіевскаго монастыря, игуменъ Платонъ возведенъ въ санъ архимандрита; іеромонахи : Гервасій, Евлампій и Тихонъ, и священники : Татариновъ и Головченко, награждены наперстными крестами.

Къ назначеннымъ для постановленія въ Севастополь и Николаевъ, во увѣковѣченіе подвиговъ Черноморскаго флота, орудіямъ изъ покоренныхъ крѣпостей Анапы, Варны, Инады и Сизополя, Всемилоствѣйше разрѣшено присоединить, по одному орудію въ каждый городъ, изъ взятыхъ, въ 1829 году, въ Миссимвріи, Ахіолло, Агатополь, Инадъ и Мидіи.

28 сентября 1829 года, послѣдовалъ на имя Начальника Морскаго Штаба слѣдующій Высочайшій указъ :

«Обращая Монаршее вниманіе на заслуги, отечеству флотомъ оказанныя, и на подвиги въ битвѣ Наваринской и въ Архипелагѣ, при покореніи Анапы, при содѣйствіи въ осадахъ Варны и Дунайскихъ крѣпостей, и при завоеваніи Сизополя и береговъ Румелии, Мнѣ пріятно въ сей день торжественнаго празднованія полезнаго для подданныхъ и единовѣрцевъ нашихъ мира, изъявить особенную признательность флагманамъ и капитанамъ, въ войнѣ сей эскадрами, отдѣльными частями и судами начальствовавшимъ; равномерно совершенную благодарность офицерамъ, дѣйствовавшимъ подъ ихъ командою противъ непріятеля, и постановить въ пользу нижнихъ чиновъ слѣдующее :

«1) Нижнихъ чиновъ, выслужившихъ безпорочно по сей день въ гвардейскомъ экипажѣ двадцать лѣтъ, въ линейныхъ, ла-
«стовыхъ и рабочихъ экипажахъ и въ артиллерійскихъ брига-
«дахъ и каспійской ротѣ двадцать два года, уволить въ от-
«ставку на законномъ основаніи за выслугу лѣтъ.

«2) Тѣмъ изъ нихъ, кои не пользуясь отставкой, пожела-
«ютъ нынѣ продолжать службу, производить двойной окладъ
«жалованья, независимо отъ прибавочнаго, полагаемаго преж-
«ними постановленіями нижнимъ чинамъ, добровольно остав-
«шимся на службѣ сверхъ узаконеннаго срока.

«3) Прослужившимъ пять лѣтъ на семь основаніи, получае-
«мые оклады жалованья удвоить и одну половину всего обра-
«тить въ пожизненную пенсію при выходѣ въ отставку, но ес-
«ли отставка послѣдуетъ по дѣйствительной болѣзни или увѣчью,
«а не по другой причинѣ, то обращать сей полный увеличен-
«ный окладъ на содержаніе по смерти.

«4) Вышеупомянутые оклады производить независимо отъ
«пенсіоновъ, каковыя кто получаетъ на знаки отличія военнаго
«ордена и Св. Анны, и по другимъ особеннымъ случаямъ.

«Изложенную здѣсь волю Мою, предоставляю Вамъ приве-
«сти въ исполненіе и сообщить кому слѣдуетъ.»

1 Октября 1829 года, объявленъ Высочайшій приказъ слѣ-
дующаго содержанія :

«Войскамъ 2 арміи, отдѣльнаго Кавказскаго корпуса и дѣй-
«ствовавшимъ эскадрамъ Балтійскаго и Черноморскаго флотовъ.

«Благословеніемъ Всевышняго окончена брань, въ коей вы
«покрыли себя незабвенною новою славою, и трудами вашими
«Россія торжествуетъ миръ достолавный!

«Въ двухъ странахъ свѣта, неумолчно раздавался громъ по-
«бѣдъ вашихъ; многочисленный упорный врагъ сокрушенъ по-
«всюду, и пала предъ вами вѣковая слава неприступныхъ твер-
«дынь его, до появленія вашего незнавшихъ побѣдителей. Смѣ-

«люю стопою переносились вы чрезъ хребты горъ непроходи-
«мыхъ, и поражая врага въ неприступнѣйшихъ его убѣжищахъ,
«у вратъ Константинополя, принудили его къ торжественному
«сознанію, что мужеству вашему противустоять онъ не въ си-
«лахъ. Столько же вы отличили себя кроткимъ обращеніемъ
«съ побѣжденными, дружелюбнымъ охраненіемъ мирныхъ жи-
«телей въ покоренныхъ областяхъ, постояннымъ соблюденіемъ
«самаго примѣрнаго воинскаго порядка и подчиненности, и
«строгимъ исполненіемъ всѣхъ вашихъ обязанностей. Вы истин-
«но достойны имени Русскихъ воиновъ.

«Въ ознаменованіе толикихъ заслугъ вашихъ Престолу и
«Отечеству, повелѣваю носить всѣмъ участвовавшимъ въ воен-
«ныхъ дѣйствіяхъ противу Турокъ въ 1828 и 1829 годахъ,
«установленную Мною особую медаль за Турецкую войну, на
«лентѣ ордена Святаго Великомученика и Побѣдоносца Георгія.

«Да будетъ знакъ сей памятникомъ вашей славы и Моей къ
«вамъ признательности, да послужитъ онъ залогомъ и буду-
«щей вѣрной вашей службы.»

Наконецъ, 23 октября 1838 года, при открытіи Триумфаль-
ныхъ воротъ, воздвигнутыхъ у Московской заставы въ Санктпе-
тербургъ, въ память подвиговъ Россійскихъ войскъ въ Персіи,
Турціи и Польшѣ въ 1828—1831 годахъ, Государь импера-
торъ соизволилъ вновь изъяснить Высочайшее благоволеніе и
признательность за вѣрную службу и мужество, адмираламъ,
штабъ и оберъ-офицерамъ и нижнимъ чинамъ флота, участво-
вавшимъ въ послѣдней Турецкой кампаніи, равно какъ и тѣмъ,
кои были въ военныхъ дѣйствіяхъ противъ Персіянъ, на во-
дахъ Каспійскихъ*.

Въ сочиненіи нашемъ не говорится ничего о дѣйствіяхъ греб-
ной флотиліи на Дунаѣ: причина этого заключается въ неимѣ-

* Приказъ начальника Главнаго Морскаго Штаба, 25 октября 1838 года.

ни никакихъ подробностей о тѣхъ дѣйствіяхъ; но что они вполне соответствовали общей цѣли, тому служатъ доказательствомъ, *во первыхъ*, знаки отличія на кивера, Всемиловѣйше пожалованные обоемъ флотскимъ экипажамъ, бывшимъ на Дунай : 42-му за сраженіе 27 мая 1828 года, при переправѣ войскъ чрезъ Дунай въ присутствіи Государя Императора, а 44-му за храбрость при разбитіи Турецкой флотиліи подъ Браиловымъ, и за содѣйствіе при осадѣ этой крѣпости; и, *во вторыхъ*, нижеслѣдующія награды, которыми Всемиловѣйше удостоены были генералы и офицеры Дунайской флотиліи : въ 1828 году, за дѣйствія при переправѣ войскъ чрезъ Дунай, за разбитіе неприятельской флотиліи подъ Браиловымъ, и за содѣйствіе въ покореніи этой крѣпости; въ 1829 году за содѣйствіе въ блокадѣ и покореніи крѣпости Силистріи, и за другія дѣла.

Въ 1828 году.

Произведены : изъ капитановъ 1 ранга въ контръ-адмиралы — командиръ Дунайской флотиліи Завадовскій; изъ капитановъ 2 ранга въ капитаны 1 ранга — командиры флотскихъ экипажей : 42-го Патаніоти 2, и 44-го Рязановъ; флотскихъ экипажей изъ лейтенантовъ въ капитанъ-лейтенанты : 44-го Баптизманскій и Варуновъ; изъ мичмановъ въ лейтенанты : 42-го Васильевъ; морскихъ артиллерійскихъ бригадъ : 6-й лейтенантъ Дефабръ въ капитанъ-лейтенанты; унтеръ-лейтенанты : 5-й Петровъ и 6-й Маслаковъ — въ лейтенанты; 6-й унтеръ-офицеръ Ахилино въ констапели. Корпуса флотскихъ штурмановъ кондукторъ Трубниковъ въ прапорщики, и 9 мастоваго экипажа поручикъ Красноперовъ въ штабсъ-капитаны.

Пожалованы кавалерами орденовъ : *Св. Анны 2 степени*, капитанъ-лейтенанты флотскихъ экипажей : 42 Немтиновъ 2-й, и 44 Баласогло. *Св. Владиміра 4 степени съ бантомъ*, лейтенанты флотскихъ экипажей : 42 Шипуновъ, Ивановъ, Чайковскій и Романчуговъ; 44 Баптизманскій, Усаченко, Савинъ, Буткевичъ и

Завойка. *Св. Анны 3 степени съ бантомъ*, 44 экипажа лейтенантъ Фесунъ; мичмана флотскихъ экипажей : 42 Лузановъ и Григорашъ, 44 Попандопуло и Гуноропуло; морскихъ артиллерійскихъ бригадъ лейтенанты : 5-й Липскій и 6-й Тибардинъ. *Золотою саблею съ надписью «За храбрость»*, командиръ 42 флотскаго экипажа, капитанъ 1 ранга Патаніоти 2.

Въ 1829 году.

Произведены: изъ контръ-адмираловъ въ вице-адмиралы — командиръ Дунайской флотиліи Патаніоти 1, флотскихъ экипажей изъ капитанъ-лейтенантовъ въ капитаны 2 ранга : 42 Немтиновъ 2, и 44 Гамалъя, 40-го мичманъ Буткевичъ въ лейтенанты; корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Трубниковъ въ подпоручики.

Пожалованы кавалерами орденовъ: *Св. Анны 2 степени*, командиръ 44-го флотскаго экипажа капитанъ 1 ранга Рязановъ, и того же экипажа капитанъ-лейтенантъ Варуновъ. *Св. Владимира 4 степени съ бантомъ*, лейтенанты флотскихъ экипажей: 28 Сахновскій, 42 Бредихинъ и Григорашъ, 44 Сиповскій, Дудниковъ и Фесунъ 2; 6-й морской артиллерійской бригады капитанъ 3 ранга Исаковъ. *Св. Анны 3 степени съ бантомъ*, флотскихъ экипажей лейтенанты: 28 Петрашъ, 42 Семчевскій, Васильевъ, Романчуговъ и Александровичъ, 44 Баптизманскій, Тыртовъ, Ивановъ, Савинъ и Барановскій; мичмана: 42 Завойка и Стеценковъ, 44 Бахталовскій, Свяцкій и Гамалъя; морскихъ артиллерійскихъ бригадъ : 6-й лейтенанты Маслаковъ и Петровъ, и 5-й унтеръ-лейтенантъ Липскій. *Св. Анны 4 степени съ надписью «За храбрость»* : мичмана флотскихъ экипажей 42 Суховъ и Арбузовъ, 44 Протопоповъ и Сомовъ; 6 морской артиллерійской бригады лейтенантъ Чухнинъ, и констапель Ахилино. *Золотою саблею, съ надписью «За храбрость»* : 44 флотскаго экипажа лейтенантъ Фесунъ 1.

СМЕРТЬ НЕЛЬСОНА*.

Это было близъ Кадикса, 21 октября 1805 года. Солнце, поднимаясь, ярко освѣщало волнующееся море, и тихій отъ запада вѣтерокъ едва наполнялъ паруса; двумя длинными, нестройными линіями (27 кораблей) англійскій флотъ спускался на огромную, дугообразно растянутую массу французско-испанскаго флота (33 корабля). Нельсонъ, на старомъ кораблѣ «Виктори», и другъ Нельсона, Коллингвудъ, на кораблѣ «Ройяль-Соверейнъ», были въ главѣ англійскихъ линій; непріятельскимъ флотомъ командовалъ несчастный Вильневъ.

Битвѣ этой — одной изъ величайшихъ морскихъ битвъ — предстояло рѣшить окончательно давній споръ между Франціею и Англіею: кому оставаться властителями моря — быть или не быть Англіи свободной — въ то время когда Наполеонъ, на поляхъ Аустерлица, рѣшалъ вопросъ о владычествѣ на материкѣ Европы. Нельсонъ, окруженный офицерами штаба и нѣсколькими командирами фрегатовъ, стоялъ на кормѣ своего корабля, внимательно наблюдая за движеніями флотовъ. Онъ былъ въ поношенномъ вицъ-мундирѣ, съ четырьмя *вышитыми*, почернѣвшими отъ вліянія атмосферы звѣздами, но безъ сабли — единственная битва, на которую онъ, конечно случайно, предсталъ безъ оружія**. Лицо его выражало радость давно же-

* The dispatches and letters of V. A. Lord Visc. Nelson, by *S. H. H. Nicolas*, 1844—1846 г.; *Memoires of the life of V. A. Lord Visc. Nelson*, by *T. J. Pettigrew*, 1849 г.; *Beatty's* Authentic narrative of the death of Lord Nelson, 1807 г.; *James*, The naval history of Great Britain, 1828 г.

** По увѣренію большей части біографовъ Нельсона, звѣзды были надѣты имъ именно по случаю предстоящей битвы; писали даже, что онъ сказалъ при этомъ: «Я честно заслужилъ ихъ, и честно умру съ ними!» — и покровительствованный имъ капитанъ

ланной встрѣчи, спокойствіе и полную увѣренность въ побѣду : «Я не буду доволенъ, если мы возьмемъ менѣе двадцати призовъ», говорилъ онъ своимъ офицерамъ, и, шутя, замѣтилъ, что 21 число самое счастливое въ его семействѣ. Однако жъ предчувствіе близкой смерти, кажется, томило уже его сердце: отдавъ приказаніе убрать въ своей каютѣ разныя вещи и особенно позаботиться о портретѣ «Ангела-Хранителя» своего (лэди Гамильтонъ), онъ спустился въ каюту, и склонясь на колѣно, поспѣшно написалъ дополненіе къ духовной, въ которомъ, упомянувъ о политическихъ услугахъ лэди Гамильтонъ, ввѣряетъ ее и свою дочь Горацію, великодушную отчизны, и выразилъ свои смутныя чувства въ этой последней, прекрасной молитвѣ :

«Молю Тебя, Великій Боже! Даруй отечеству моему, для «блага всей Европы, великую и славную побѣду; ничто да не «омрачить ее, и да исполнятся челоуколюбіемъ сердца побѣдителей. Предаю мою жизнь волю Того, Кто создалъ ее, и да «благословитъ Онъ мою вѣрную службу на благо родины. Ему «ввѣрю себя и справедливое дѣло, порученное моею защитѣ. «Аминь, Аминь, Аминь! *». Потомъ онъ вышелъ на верхъ, и

Бляквудъ, въ письмѣ къ женѣ своей говоритъ, что необыкновенная храбрость (uncommon gallantry), была причиною гибели адмирала. Письмо, напечатанное въ United Service magazine 1842 г., отъ имени оставшихся въ живыхъ офицеровъ корабля Виктори; письма къ издателю переписки Нельсона (Dispatches and letters), флагъ-офицера Паско и мичмана Вестфала, бывшихъ на томъ же кораблѣ; свидѣтельство Бэтти (Narrative), и наконецъ самый мундиръ (нынѣ хранящійся въ Гринвической госпитали), убѣждаютъ что платье Нельсона въ этотъ день было его обыкновенное, и звѣзды на немъ, по тогдашнему обыкновенію, *вышитыя*. — О саблѣ положительно говоритъ Бэтти, и никто ему не противорѣчитъ.

* May the Great God, whom I worship, grant to my country, and for the benefit of Europe in general, a great and glorious victory; and may no misconduct in any one tarnish it; and may humanity after victo-

сопровождаемый командиромъ своего корабля и командирами фрегатовъ, сталъ обходить деки, ободрялъ команду, приказывалъ не стрѣлять иначе, какъ съ увѣренностію попасть въ цѣль, и благодарилъ офицеровъ за найденный имъ порядокъ. Опасаясь за жизнь главнокомандующаго, нѣкоторые офицеры совѣтовались между собою, какъ бы предложить ему, чтобы онъ хоть закрылъ звѣзды на груди — слишкомъ яркій предметъ для прицѣла, но никто не рѣшился сдѣлать ему такое предложеніе; другіе хотѣли, чтобы онъ вовсе не участвовалъ въ битвѣ, предлагая пересѣсть на фрегатъ, съ котораго ему удобнѣе было бы дѣлать распоряженія, но онъ и слышать объ этомъ не хотѣлъ, представляя важность примѣра; наконецъ, казалось, уговорили его пропустить впередъ нѣсколько кораблей, причемъ онъ, улыбаясь, сказалъ: «Пуškai проходятъ!» но самъ не уменьшалъ парусовъ, и послѣ даже опредѣлительно приказалъ ближайшему за нимъ кораблю, держать за кормою.

Флоты обближались. Сдѣлавъ еще нѣкоторые сигналы, по случаю движенія непріятеля къ берегу, казалось, Нельсону уже ничего не оставалось дѣлать, пока не подведетъ свой корабль на выстрѣлъ. Онъ ходилъ по юту, разговаривая съ капитаномъ Бляквудомъ (любимый имъ командиръ фрегата), и задумавшись обратился къ своему флагъ-офицеру: «г-нъ Паско, я хочу сказать флоту, что Англія надѣется, что каждый исполнить свой долгъ. Только скорѣе дѣлайте; надо еще поднять сигналъ близкой битвы!» Не позволите ли — отвѣчалъ тотъ — слово *надѣется*, замѣнить словомъ *ожидаетъ*? Это будетъ скорѣе, потому что «надѣяться» нѣтъ въ телеграфиче-

ry be predominant feature in the British Fleet. For myself, individually I commit my life to Him who made me, and may His blessing light upon my endeavours for serving my country faithfully To Him I resign myself and the just cause which is entrusted to me to defend. Amen. Amen.

скомъ словарь, и надо составлять его буквенно». «Согласенъ! Сей часъ же дѣлайте! Надо повеселить флотъ!» сказалъ онъ, обращаясь къ Бляквуду; — и чрезъ нѣсколько минутъ (въ 11 ч. 30 м.) громкое ура всего флота привѣтствовало эту знаменитую рѣчь: «*Англія ожидаетъ, что всякій исполнитъ свой долгъ!*»^{*} Потомъ былъ поднятъ, и оставался поднятымъ, всегдашній сигналъ Нельсона передъ битвою, № 16: «Вступить въ бой на ближайшемъ разстояніи.» — «Больше мнѣ нечего дѣлать — сказалъ Нельсонъ. — Положимся на Великаго Распорядителя и правоту нашего дѣла. Благодарю Бога, пославшаго мнѣ случай исполнить мой долгъ.»

Былъ полдень. Передовой корабль подвѣтренной колонны, ведомый Коллингвудомъ, опередившій нѣсколько голову колонны наветренной, открылъ битву страшнымъ залпомъ по непріятельскому вице-адмиральскому кораблю. Продолжая битву и видя, что Нельсонъ еще не подошелъ къ непріятелю, Коллингвудъ сказалъ, обращаясь къ своему капитану: «Ротергемъ! Чего бы не далъ Нельсонъ, чтобъ быть на моемъ мѣстѣ?» — Въ то же самое время, Нельсонъ, какъ будто сочувствуя другу, говорилъ: «Посмотрите, какъ храбрый Коллингвудъ ведетъ свой корабль въ дѣло!» — Черезъ нѣсколько минутъ (въ 20 м. перваго часа), было брошено первое ядро въ корабль Нельсона. Тогда онъ отпустилъ бывшихъ у него фрегатскихъ командировъ, приказавъ имъ, по-пути, объявить командирамъ кораблей, что онъ полагается на ихъ искусство. — Рискъ Нельсона былъ великъ, и какъ бы ни были искусны и мужественны его подчиненные, только увѣренность въ счастіи, могла внушить ему столько смѣлый планъ его атаки. Вѣтеръ,

^{*} Доселѣ иначе рассказывали обстоятельства этого сигнала; мы предпочли свидѣтельство самаго Паско, напечатанное въ *Dispatches and letters*, и, частію, показаніе Бляквуда, помѣщенное тамъ же. Джемсъ говоритъ, что слово *Nelson* замѣнено словомъ *Anglia*.

и безъ того тихій (Виктори подъ всеми парусами, шелъ по $1\frac{1}{2}$ ит. мили въ часъ), могъ заштилеть, и успѣвшихъ прежде врѣзаться въ густую линію непріятеля, предать ему въ полную жертву. — Капитанъ Бляквудъ, прощаясь съ Нельсономъ, сказалъ ему: «Надѣюсь, лордъ, что возвратясь на Виктори, найду васъ невредимымъ и владѣтелемъ двадцати призовъ!» «Благослови васъ Богъ, Бляквудъ! отвѣчалъ Нельсонъ. — Мы больше не будемъ съ вами разговаривать!» — Такъ обнаружилъ Нельсонъ долго скрываемое имъ предчувствіе смерти.

Подъ жестокимъ огнемъ трехъ непріятельскихъ кораблей, медленно и безмолвно подвигался «Виктори», стараясь отыскать достойнаго себѣ противника — корабль главнокомандующаго непріятельскимъ флотомъ, и, прорѣзавъ линію, вступить съ нимъ въ бой. Нельсонъ ходилъ взадъ и впередъ по юту, разговаривая съ капитаномъ своего корабля, Гарди. Одно ядро, надѣлавъ нѣсколько поврежденій, пролетѣло между ними, и осколкомъ разбитаго имъ дерева, сорвало пряжку съ башмака капитана. Оба остановились и вопросительно взглянули другъ на друга, думая, не раненъ ли кто изъ нихъ. Адмиралъ улыбнулся. «Жарко, Гарди! сказалъ онъ: этакъ не долго продлится!» и замѣтилъ, что никогда не видѣлъ такого спокойнаго мужества, какое выказывала команда корабля. — Носовыя орудія «Виктори» уже были въ дѣйствіи, но непріятельскіе корабли такъ стали тѣсниться одинъ къ другому, что прорѣзать ихъ, казалось, не было ни какой возможности; флагъ Вильнева не былъ поднять, а Вильневъ находился прямо противъ «Виктори», на корабль «Буцентавръ». Капитанъ Гарди замѣтилъ, что не обойдется безъ свалки. «не мое дѣло! — отвѣчалъ Нельсонъ — не знаю съ которымъ, выбирайте любого! Пройдя подъ кормою корабля главнокомандующаго столь близко, что концемъ своей реи задѣлъ за его заднія свасты, и жестоко поражая его продольными выстрѣлами, «Виктори» былъ встрѣченъ тоже продольными выстрѣлами другаго французскаго корабля, «Нептунъ», но этотъ приспустился, уклоняясь отъ abordaja, и его

*

мѣсто занялъ третій французскій корабль, «Редутабль.» Тогда «Виктори» привелъ къ вѣтру, далъ ему залпъ съ праваго борта, и они сцѣпились.

Нельсонъ и Гарди по-прежнему ходили взадъ и впередъ по небольшому пространству юта, между штурваломъ и сходнымъ трапомъ (около 10 шаговъ). Нельсонъ, согласно шканечному этикету, былъ на лѣвой навѣтренной сторонѣ*, и въ половинѣ втораго часа (въ 1 ч. 25 м.), подходя къ трапу, вдругъ повернулся и упалъ. Ружейная пуля, пущенная съ ближайшаго марса непріятельскаго корабля, раздробила ему плечо и прошла въ спинной хребетъ. Казалось, онъ еще силился устоять на колынахъ, опираясь рукою о палубу, но силы измѣнили ему и онъ упалъ на лѣвый бокъ — на томъ самомъ мѣстѣ, на которомъ, за нѣсколько минутъ передъ тѣмъ, испустилъ духъ секретарь его. «Они раздѣлялись со мною Гарди!» — сказалъ Нельсонъ, когда Гарди осведомлялся о его ранѣ. «Надѣюсь нѣтъ!» отвѣчалъ тотъ. «Да! продолжалъ Нельсонъ. спинная кость прострѣлена!» Сержантъ и два матроза подняли умирающаго и понесли на кубрикъ.

Битва была въ полномъ разгарѣ. Сцѣпившіеся корабли стрѣляли одинъ въ другаго изъ пушекъ, изъ ружей и пистолетовъ, —

* Здѣсь я долженъ замѣтить довольно важную ошибку Джемса (The naval history), оставленную безъ замѣчанія, и въ переводѣ его книги на нашъ языкъ («Исторія англійскаго флота», переводъ Шестакова). Онъ говоритъ, что Нельсонъ *противно* шканечному этикету, ходилъ по лѣвой сторонѣ; а какъ корабль его сцѣпился правымъ бортомъ, то можно предположить, что тайная мысль Нельсона была та, чтобы тучный Гарди, прикрывалъ его нѣсколько отъ непріятельскихъ выстрѣловъ. — Но Джемсъ не морякъ, и видно не совсемъ знаетъ шканечный этикетъ: на якорѣ, почетная сторона — правая, а подъ парусами — навѣтренная, въ настоящемъ случаѣ лѣвая. — Странно, что ни одинъ изъ извѣстныхъ намъ англійскихъ писателей, не замѣтилъ этого грубаго промаха Джемса, сочиненіе котораго пользуется классическою извѣстностію.

съ дековъ, съ палубы, съ марсовъ; съ лѣваго борта «Виктори» были еще два корабля, съ которыми тоже перестрѣливались: съ «Редутабля» сдѣлали было попытку броситься на abordажъ, но были отражены; люди безпрестанно падали, убитые или раненые: корабль часто загорался. — Между-тѣмъ врѣзались въ непріятельскую линію прочіе англійскіе корабли; линія разорвалась на двое: образовались кучки сражавшихся. — Обращаемся къ Нельсону.

Когда его несли по трапу средняго дека, онъ, вѣроятно, усиливаясь выказать присутствіе духа, отдалъ приказаніе продвѣть новый штуртросъ у руля, забывъ, что штурвалъ сбить еще въ началъ битвы; потомъ вынулъ изъ кармана платокъ и закрылъ имъ лице свое и звѣзды, чтобы команда не замѣтила великой потери. На кубрикъ уже лежало много офицеровъ и нижнихъ чиновъ, раненыхъ, умирающихъ и умершихъ; молебны и стоны были заглушаемы громомъ непрестанныхъ выстрѣловъ, трескомъ корабельныхъ членовъ и, время отъ времени, ободрительными криками сражавшихся. Нельсона приняли, изъ рукъ принесшихъ его, докторъ Бэтти и пасторъ Скоттъ съ ихъ помощниками, положили его на мичманскую койку, раздѣли и покрыли простыней. «Ахъ, Бэтти! — говорилъ онъ — вамъ нечего со мною дѣлать; мнѣ не много остается жить; моя спина совсѣмъ прострѣлена!» — И обращаясь къ пастору, сказалъ: «Я умираю! поклонитесь отъ меня лэди Гамильтонъ! поклонитесь Гораціи! поклонитесь всѣмъ друзьямъ моимъ! Поклонитесь г-ну Розу*, и скажите ему, что я сдѣлалъ духовную и оставляю лэди Гамильтонъ и Горацію моему отечеству!» Онъ говорилъ торопливо, страданія безпрестанно прерывали рѣчь его; но онъ нѣсколько разъ повторялъ свои поклоны лэди Гамильтонъ и Гораціи. — Осмотрѣвъ рану и разспросивъ раненаго, докторъ убѣдился, что уже нѣтъ никакой

* Его пріятель, секретарь государственнаго казначейства.

надежды къ спасенію, однакожь скрылъ это отъ страдальца, и всѣ окружавшіе продолжали увѣрять его, что надѣются на — выздоровленіе. — Онъ безпрестанно повторялъ: «Все кончено, все кончено! — Моя спина прострѣлена! — Безумно думать, что я останусь живъ! — Я очень страдаю: скоро все будетъ кончено!» — И все просилъ пить и приказывалъ, чтобы махали надъ нимъ лоскуткомъ бумаги, повторяя: «Махайте, махайте! пить, пить!» — и поминутно сдергивалъ съ себя покрывало. Потомъ сталъ звать капитана Гарди, и нетерпѣливо спрашивалъ, скоро ли онъ придетъ? прибавляя: «Онъ вѣрно убитъ! Онъ вѣрно погибъ!»

Спустя около часу, когда атакованный «Виктори» противникъ свалился съ другимъ англійскимъ кораблемъ, «Темпереромъ» и «Виктори» отошелъ прочь, капитанъ Гарди нашель возможнымъ спуститься на кубрикъ, къ умирающему начальнику. Ови подали другъ другу руки. «Что, каково идетъ битва, Гарди? Что намъ обѣщаетъ день?» спросилъ Нельсонъ — «Прекрасно, лордъ! — отвѣчалъ Гарди. — Противъ насъ — двѣнадцать или четырнадцать непріятельскихъ кораблей!» — «Надѣюсь, изъ нашихъ ни одно не сдалось?» — «Нѣтъ, лордъ, за это нельзя опасаться!» — «Я умираю, Гарди; конецъ близокъ; скоро для меня все будетъ кончено! Подойди ближе! Прошу тебя, отдай лэди Гамильтонъ мои волосы и все мое имущество». Гарди сталъ говорить о надеждѣ на выздоровленіе. «О, нѣтъ! отвѣчалъ умирающій: это невозможно! моя спина прострѣлена! Бэтти тоже тебѣ окажетъ!» Пожавъ ему руку, минуты черезъ три Гарди возвратился на верхъ, и вскорѣ открылъ огонь по проходившимъ на встрѣчу его кораблямъ. Услыхавъ выстрѣлы, Нельсонъ воскликнулъ: «О, Виктори, Виктори! (разумѣя корабль свой) какъ ты облегчаешь грудь мою!» — Потомъ прибавилъ: «Какъ однакожь дорога жизнь каждому человѣку!» Затѣмъ сталъ просить доктора, чтобы онъ перешелъ къ другимъ раненымъ, говоря: «Со мною вамъ нечего дѣлать.» Но когда тотъ, по настоящему приказанію, удалился, черезъ нѣсколько минутъ воротилъ его.

«Ахъ, Бэтти! я послалъ за вами, чтобы сказать теперь то, что позабылъ сказать прежде. Въ моей груди исчезла вся сила и все чувство! *Вы знаете*, что мнѣ немного остается жить!» — Выраженіе, съ какимъ были сказаны эти послѣднія слова, заставили доктора предполагать, что воображеніе умирающаго занято подобнымъ же случаемъ смерти, бывшимъ на томъ же самомъ корабль, за нѣсколько мѣсяцевъ прежде: одинъ, раненый въ спину матрозъ, имѣлъ такіе же симптомы, и тогда Нельсонъ, принимая живѣйшее участіе въ его страданіяхъ, подробно спрашивалъ о ходѣ его болѣзни. Безъ сомнѣнія, теперь онъ сравнивалъ ощущаемое имъ съ тѣмъ, что рассказывали ему про ощущенія того матроза, и находя сходство, угадывалъ исходъ. «Вы мнѣ уже говорили, что вамъ недолго жить!» отвѣчалъ докторъ — и снова сталъ ощупывать его члены. «Ахъ, Бэтти! — продолжалъ умирающій — я слишкомъ увѣренъ въ этомъ! *Вы знаете*, я скоро умру!» Докторъ рѣшился не скрывать болѣе истины, и сказалъ: «Къ несчастію націи, ничего нельзя сдѣлать для васъ!» И, усиливаясь скрыть свои чувства, повернулся и сдѣлалъ нѣсколько шаговъ въ сторону. «Я знаю это! — отвѣчалъ Нельсонъ — я чувствую, что-то поднимается въ моей груди: это говоритъ мнѣ, что я скоро умру!» и онъ приложилъ руку къ сердцу. Между-тѣмъ ему продолжали подавать пить и навѣвали на лицо свѣжій воздухъ. — «Благодарю Бога, я исполнилъ мой долгъ!» часто повторялъ онъ, и на вопросъ доктора: очень-ли страдаетъ? отвѣчалъ: «такъ жестоко, что желалъ бы умереть.... однако жъ — прибавилъ тихимъ голосомъ — кажется, хотѣлось бы пожить немножко.... очень!» и черезъ нѣсколько минутъ прибавилъ, тѣмъ же тихимъ голосомъ: «О, какъ бы терзалась бѣдная лэди Гамильтонъ, если бъ она знала мое положеніе!»

Минутъ черезъ пятьдесятъ послѣ перваго визита, капитанъ Гарди снова спустился на кубрикъ. Взявъ за руку умирающаго, онъ поздравилъ его съ блистательною побѣдою, сказавъ: «Пораженіе непріятеля совершенно! Число взятыхъ судовъ еще неизвѣстно, но полагаю четырнадцать или пятнадцать!» —

«Хорошо» — отвѣчалъ Нельсонъ — но я рассчитывалъ на двадцать!» и вдругъ воскликнулъ: «Якорь, Гарди, якорь!...» — «Я полагаю — отвѣчалъ капитанъ, что адмиралъ Коллингвудъ вступить теперь въ распоряженіе. (Ему уже было дано знать о смертельной ранѣ главнокомандующаго). «Нѣтъ! пока я живъ, я надѣюсь, Гарди — и умирающій дѣлалъ тщетныя усилія подняться — нѣтъ! станешь ли ты на якорь, Гарди?» — «Не сдѣлаемъ ли мы сигнала объ этомъ, сэръ?» возразилъ Гарди. — «Да! пока я живъ — якорь! пока я живъ — якорь! пока я живъ — якорь!» — горячо повторялъ Нельсонъ, вѣроятно зная противное мнѣніе своего друга, и предугадывая, что онъ не станетъ на якорь (какъ и случилось). Но это усиліе, кажется, совсѣмъ изнурило его, и онъ сказалъ Гарди, что чувствуетъ, что остается немного минутъ жизни, и тихо прибавилъ: «Не бросайте меня за бортъ, Гарди!» — «О, нѣтъ, конечно нѣтъ!» отвѣчалъ тотъ. — «Такъ ты знаешь, что дѣлать! (разумѣя предварительно сдѣланныя условія о мѣстѣ погребенія). Позаботься о моей милой лэди Гамильтонъ! позаботься о бѣдной лэди Гамильтонъ! Поцѣлуй меня, Гарди!» Капитанъ преклонилъ коленно и поцѣловалъ его въ щеку. «Теперь я доволенъ! Благодарю Бога, я исполнилъ мой долгъ!» Безмолвно стоялъ передъ нимъ опечаленный Гарди.... снова преклонилъ онъ коленно, и снова поцѣловалъ его въ лобъ. «Кто тамъ?» — спросилъ умирающій. «Гарди!» — отвѣчалъ капитанъ. — «Благослови васъ Богъ, Гарди!» — и съ этимъ капитанъ опять оставилъ главнокомандующаго, — въ послѣдній разъ.

Приказавъ повернуть себя на правый бокъ, и увидѣвъ пастора, который въ то время растиралъ ему грудь, Нельсонъ сталъ говорить ему: «Я не былъ великій грѣшникъ....» и походя немного прибавилъ: «Помните, что я оставляю лэди Гамильтонъ и мою дочь Горацію моему отечеству!... Не забывайте Горацію!» — и безпрестанно повторялъ: «Пить, пить! вейте, вейте! трите, трите!» и сдѣлавъ послѣднее усиліе, отчестисто произнесъ: «Благодарю Бога, я исполнилъ мой долгъ!»

Потомъ онъ замолкъ, и черезъ четверть часа, въ 4 часа 10 минутъ, испустилъ послѣдній вздохъ.

Битва кончилась : послѣдніе, отдаленные выстрѣлы ея, раздавались еще въ минуты кончины побѣдителя. Непріятель бѣжалъ, оставляя побѣдителямъ своего главнокомандующаго (адмирала Вильнева) и *восемнадцать* своихъ кораблей — болѣе половины; причинивъ противникамъ, сравнительно, весьма малыя потери.

Эта рѣшительная побѣда обезпечила Англію отъ замышляемой Наполеономъ высадки на ея берега, и окончательно утвердила за нею могущество на морѣ. Но потеря героя, столькими славными битвами упрочившаго торжество Англіи, глубоко ее опечалила : Королевская фамилія, министры, палаты, народъ — все были искренно тронуты, и всеобщее горе выразилось во множествѣ представленныхъ Королю адресовъ, въ парламентскихъ рѣчахъ, въ журналахъ и на театрѣ; самое празднество побѣды было не весело. Получивъ послѣднее, недописанное письмо Нельсона (19 и 20 октября) лэди Гамильтонъ воскликнула : «Бѣдная, несчастная Эмма!... Счастливый, славный Нельсонъ!»

Тѣло Нельсона было положено въ свинцовый ящикъ, налитый спиртомъ. Черезъ недѣлю, корабль «Виктори», на буксирѣ другаго корабля, былъ приведенъ въ Гибралтаръ, и исправясь здѣсь, 9 ноября отплылъ въ Англію. Достигнувъ ея береговъ, послѣ пяти-недѣльнаго труднаго плаванія, 22 декабря, у Дувра, передали драгоценное тѣло на яхту, и спустили флагъ главнокомандующаго, доселѣ развѣвавшійся на его кораблѣ въ полъ-подъема. Положенное въ гробъ, сдѣланный изъ мачты взорваннаго при Абукиръ непріятельскаго главнокомандующаго корабля «Оріана» *, тѣло Нельсона было перевезено на яхтѣ въ Гриничъ, и оттуда въ Лондонъ, гдѣ съ торжественнымъ вели-

* Гробомъ этимъ, еще при жизни Нельсона, услужилъ ему оригинальный капитанъ Голлоуэлъ, участвовавшій въ Абукирской битвѣ. (Рѣсказъ объ этомъ см. въ *Dispatches and letters*, t. III, p. 89.)

кольпіемъ предано земль — согласно завѣщанію покойнаго, въ церквѣ Св. Павла, 9 января 1806 года.

Англія щедро наградила побѣдителей чинами, титулами и деньгами. Вдовъ Нельсона опредѣленъ пенсіонъ въ 2,000 ф. ст.; брату его, наслѣдовавшему званіе лорда, 5,000 ф. ст. пенсіона и 99,000 ф. на покупку имѣнія; двумъ сестрамъ по 15,000 ф. ст. единовременно. — Ему поставлены памятники въ Лондонѣ, Норвичѣ, Бристолѣ, Эдинбургѣ, Глазговѣ, Дублинѣ, Ливерпулѣ, Бирмингамѣ и Ярмутѣ — даже въ колоніяхъ: въ Канадѣ и Барбадосѣ. Корабль, на которомъ онъ палъ (теперь этому кораблю 34 года), какъ святыня хранится въ Портсмутской гавани; платье, въ которомъ убитъ, въ Гриничской госпитали; пуля, причинившая смерть, въ Виндзорскомъ замкѣ, гдѣ находится и часть фокъ-мачты корабля «Виктори.» Народная память — лестнѣйшій монументъ — до нынѣ хранитъ имя героя, и нація гордится имъ.

Но тѣ, о которыхъ однѣхъ только онъ вспоминалъ въ минуты предсмертныхъ страданій; за которыхъ однѣхъ только просилъ онъ Короля и націю, вступая въ смертельный бой; тѣ, которыхъ ввѣрялъ онъ великодушію отчизны—его подруга леди Гамильтонъ и маленькая дочь, Горація — тѣ были оставлены въ нищетѣ и забыты....

А.А. СК.

НАУМЪ СИНЯВИНЪ.

Эпизодъ изъ Шведской войны 1706 года*.

Изъ множества мелкихъ острововъ, запирающихъ входъ въ Выборгскую губу, островъ *Тупоронъ-Сари* или *Рогель* (въ старину *Пенеръ*), первый привѣтствуетъ мореплавателя, идущаго въ древній *Сомелинде*. Находясь между восточнымъ и западнымъ берегами залива, *Тупоронъ-Сари*, защищенный отъ сѣверныхъ вѣтровъ, имѣетъ еще и ту выгоду предъ другими камушками, такъ снисходительно названными островами, разбросанными вокругъ его со всѣхъ сторонъ кромѣ южной, что даетъ возможность наблюдать за открытымъ моремъ съ его скалистыхъ береговъ, поросшихъ мелкимъ кустарникомъ. По этой послѣдней и, впрочемъ, уважительной причинѣ, *Пенеръ* въ знаменитую борьбу двухъ героев сѣвера, Петра и Карла, въ борьбу только что зарожденнаго Русскаго флота съ Шведскимъ— не разъ, быть можетъ, служилъ обоимъ враждовавшимъ сторонамъ удобною засадою для небольшого десанта, высаженнаго на берегъ, для наблюденія за судами, проходившими его траверзъ.

12 Октября 1706 года, за полчаса до сумерекъ, двое Шведскихъ рыбаковъ расположились на южной оконечности *Пенера*, въ нѣсколькихъ шагахъ отъ скалистаго обрыва берега, удобно

* Разсказъ этотъ основанъ на историческомъ происшествіи, которое описано въ журналѣ Петра Великаго, напечатанномъ 1770 г., Ч. 1, стр. 136.

скрывавшаго ихъ легкую финку. Заваря въ котелкѣ скудный ужинъ, Шведы грѣлись у небольшого огня, молча покуривали изъ коротенькихъ трубокъ, и любовались брызгами морской волны, быстро набѣгавшей на прибрежный гранитъ, покрытый тонкимъ слоемъ льда.

Не смотря на октябрь, а слѣдовательно и глубокую осень въ странахъ прибалтійскихъ, море было тихо и спокойно.... Легкій и прозрачный туманъ ложился надъ заливомъ въ ту минуту, какъ довольно морозный день угасалъ надъ нимъ, смѣняясь мрачною ночью.... Отъ Выборга между шерами, по направленію въ открытое море, плыли три шведскія торговыя судна, то исчезая, то снова выказывая свои голыя мачты въ прозрачномъ туманѣ.... Въ тоже время и со стороны Біорки показались пять малыхъ лодокъ, которыя замѣтно имѣли намѣреніе настичъ Шведскія суда, и потому привлекли къ себѣ все вниманіе двухъ рыбаковъ.

— Клянусь львиною храбростію нашего Короля, что это Русскіе! сказалъ одинъ изъ Шведовъ, указывая на замѣченныя лодки — и въ то же мгновеніе онъ опрокинулъ котелокъ съ ухю и салакою на пылающія головни....

— Пусть, хотя бы самъ Петръ былъ съ ними, отвѣчалъ другой, сдѣлавъ какое-то болтзненное движеніе къ перевернувшейся посудинѣ.... Но, для чего, Росленъ, кормить гранитъ нашимъ ужиномъ?... Клянусь Богомъ, желудокъ мой пусть, какъ русскій барабанъ, добавилъ онъ, осторожно собирая рыбу, плававшую въ морѣ ухи, между черпыми и курящимися сопками углей....

Росленъ, не отвѣчая на упрекъ товарища, уставилъ быстрый и проницательный взоръ на предметъ столько его заинтересовавшій, стараясь, казалось, угадать причину появленія лодокъ въ такую позднюю пору, въ открытомъ морѣ, и въ нѣсколькихъ верстахъ, быть можетъ, отъ скрытаго врага.

Я не ошибся.... прошепталъ наконецъ Шведъ.... они хотятъ отрѣзать дорогу нашимъ купцамъ и запризовать ихъ.... Спа-

собо, что я успѣлъ во время потушить огонь, и вѣрно враги насъ не замѣтили.... Пекко! продолжалъ онъ, оставь ужинъ воронамъ.... сядемъ живо въ финку и поспѣшимъ предупредить купцовъ о близкой опасности, а между-тѣмъ извѣстимъ о появленіи недруговъ командира Эсперна, стоящаго на якорь за *Викоссаромъ*. — Увидимъ, какъ-то эти витязи отлавируютъ изъ подъ пушекъ бота!... Удалось бы только намъ проскользнуть у нихъ подъ носомъ....

Гм.... увидимъ! проворчалъ Пекко, и выплюнувъ последнюю головку салакушки, онъ, не торопясь, съ обыкновенною финскою флегмою, шагнулъ за товарищемъ въ лодку.

Ловко оттолкнувъ финку, Шведы быстро помчались къ судамъ, изъ всѣхъ силъ работая веслами. Расстояніе, отдѣлявшее ихъ отъ Русскихъ было очень не велико, но Шведы, надѣясь на свое проворство, ловкость и, главное, на знаніе мѣстности, смѣло вышли на видъ лодокъ, изъ которыхъ одна, въ ту же минуту измѣнивъ направленіе, съ быстротою чайки погналась за финкою.

Рослень! насъ замѣтили, прошепталъ Пекко, съ безпокойствомъ озираясь назадъ. Товарищъ его молчалъ и, удвоивъ силы, работалъ веслами, не спуская пылающаго взора съ преслѣдователей.

Рослень! повторилъ трусливый Пекко, видишь ли какъ быстро они настигаютъ насъ?... я слышу дружный всплескъ волнъ подъ ихъ распашными веслами, и ихъ крупный говоръ.... пусти меня въ весло, продолжалъ онъ, работая четырьмя руками, мы будемъ въ-четверо дальше отъ бѣды....

— Ты глупый трусъ, Пекко! вскричалъ раздосадованный Шведъ, и за твою храбрость я не далъ бы ржаваго гвоздя изъ моей финки!... Чего ты испугался?.... Догоняютъ!... Га! да развѣ намъ будетъ стоять большаго труда и искусства — утопить ихъ дрянную щепку?... Стоить только сдѣлать пять, или шесть ударовъ веслами и положить руль право, такъ ихъ съ нами вмѣстѣ размечетъ по ключьямъ, на этихъ острыхъ кам-

няхъ, въ kloкочущемъ бурнѣ. Но я не сдѣлаю такой глупости... я придумалъ....

— Стой! брось весла! сдайся! крикнулъ кто-то съ догонявшей лодки, выговоривъ эти слова довольно чисто по Шведски.

— Слышишь, Росленъ?... почти простоналъ Пекко, и весло, замѣнявшее руль, выпало изъ ослабѣвшихъ и трепещущихъ рукъ его.

— Капалы! вскричалъ Росленъ, подпрыгнувъ на мѣсть.... Что ты дѣлаешь? Гляди: насъ несутъ на нихъ.... или ты сегодня поклялся подставить свою пустую голову подъ русскій прикладъ?...

Между-тѣмъ лодка преслѣдователей была отъ финки не далье пистолетнаго выстрѣла. Бойкій Шведъ, вымѣривъ глазомъ опасное разстояніе, отдѣлявшее его отъ Русскихъ, судорожно улыбнулся, и, бросивъ весла на дно лодки, сказалъ: «Пекко! садись на мое мѣсто и живо ступай къ Эсперну, до него теперь не будетъ и полъ-мили, а чтобы отвлечь отъ тебя вниманіе враговъ, я кинусь въ воду и поплыву, вонъ къ этому камню. Пусть они убьютъ меня, но я думаю, что два десятка Русскихъ дороже одного Шведа!» Съ этими словами отчаянный рыбакъ, какъ вьюнъ юркнулъ въ воду, и, повернувшись на спину, легко и быстро поплылъ къ камню. Пекко, нѣсколько ободренный удаляю товарища, навалился на весла, и скоро скрылся изъ виду. — Выдумка Шведа удалась.

Черезъ нѣсколько мгновеній два флотскихъ унтеръ-офицера и шесть гренадеръ, выпрыгнувъ изъ лодки на голый гранитъ, окружили рыбака.

— Ну-ка, Наумъ, сказалъ унтеръ-офицеръ своему товарищу, высокому и видному служакъ, встряхни этого молодца!... ты вѣдь мастеръ рубиться по Русски и говорить по Чухонски.

— Небойсь, братъ Скворцовъ, отвѣчалъ послѣдній — ни на языкъ, ни на руку охулки не положимъ. Эй ты, сычъ морской, сова перелетная! продолжалъ онъ по Шведски, обращаясь къ

Шведу; почему не откликнулся на опросъ и не остановился по приказу? А?

— Некогда было, отвѣчалъ спокойно Шведъ.

— Некогда? шутишь ты со мной, селедочный анкерокъ — что ли?

— Какъ некогда?... куда же это ты улепетывалъ?

— Туда, куда улепетнулъ теперь мой товарищъ....

— Да не говори, чухна, загадками; не то я тебя резонъ-то въ лобъ вколочу. Говори: куда уплелъ твой товарищъ? и при этомъ Наумъ сдѣлалъ такое движеніе, которое показывало, что онъ готовъ сдержать свое обѣщаніе, и не класть охулки на руку.... ну!... куда же?

— Къ командиру Шведскаго бота Эспернъ, съ вѣстію о появленіи въ нашихъ шерахъ залетныхъ Руссаковъ!... да!... къ Эсперну! продолжалъ съ язвительнымъ хохотомъ Шведъ, играя недоумѣніемъ Наума.... къ боту, на которомъ четыре пушки и слишкомъ сто человекъ команды.... что? не понутру тебя, Ингерманландскій выходецъ, эта вѣсточка!... Ну, что жъ ты? рѣжь теперь меня, да приготовляй пріятельскіе лбы подъ Шведскій гостинецъ!... Смотри, ночь темна, какъ воронъ: здѣсь и я заблудился бы, а ужъ вамъ-то не уйти, голубчики!...

— Только-то! вскричалъ съ непринужденною веселостію Русскій матрозъ—глупъ же ты, рыжій! продолжалъ онъ: мы съ нашимъ Царемъ брали и корабли Шведскіе лодками, а тутъ.... га! четыре лодки — на одинъ ботъ!... Вяжи, его рабята!... Богъ намъ призъ посылаетъ!...

— Призъ?... Гдѣ? раздалось въ толпѣ солдатъ, продрогнувшихъ въ сыромъ туманѣ, и готовыхъ согрѣться въ кипяткѣ отчаяннаго боя.

— А вотъ все узнаете, отвѣчалъ Наумъ. Свяжите-ка этого моржа по-крѣпче, бросьте тутъ, и мигомъ на лодку, да къ нашимъ.... Дѣло-то важное: спасибо этому дурню, что проболтался.

Темная и мрачная ночь раскинулась надъ заливомъ въ то

время, когда Русскіе, бросивъ связаннаго Шведа, воротились къ своимъ товарищамъ. Новость была сообщена въ ту же минуту, и солдаты отвѣчали на нее восторгомъ и громкимъ ура!

— Тсс.... смирно! вскричалъ Преображенскій сержантъ Щепотьевъ.... Не накличете, товарищи, бѣды, расхваливши день прежде вечера! замѣтилъ онъ.... Врагъ близко, и крикомъ его не испугаемъ, а развѣ только укажемъ мѣсто, куда онъ можетъ послать два или три верныхъ выстрѣла и полсотни чугунныхъ привѣтствій.

— Да, правда! подхватилъ Наумъ Синявинъ, всего лучше, продолжалъ онъ, если мы пританемся, какъ раздольный вѣтеръ въ камышѣ и ни брякнувъ ружьемъ, ни звякнувъ плутономъ — смиренной платвой подплывемъ къ недругамъ; да ужъ потомъ какъ девятый валъ, на перевалъ, съ шумомъ и визгомъ окатимъ голубчиковъ свинцовыми брызгами....

— Дѣло! дѣло! послышалось въ толпѣ служаекъ, окружившихъ на своихъ лодкахъ финку Синявина.

— Въстимо дѣло, товарищи! отвѣчалъ Скворцовъ; ухо надо держать остро: врагъ силенъ, насъ 48, а Шведовъ, почитай, сотня — анъ глядишь, тутъ на руку по два!

— Не въ счетъ дѣло, пріятель! перебилъ Синявинъ.... лучше ужъ считать во рту зубы, чѣмъ врага въ ратномъ дѣлѣ.... Батюшка Царь Петръ Алексѣевичъ на одинъ русскій штыкъ нанизывалъ по пяти Шведовъ, а по-два — они и сами полезутъ....

— Полезутъ, ей-ей полезутъ! замѣтилъ старый бомбардиръ Автономъ Дубасовъ.... охъ, бѣдовый народецъ! чудъ бѣлоглазая! Вотъ, примѣрно сказать, какъ подъ Нотебургомъ....

— Стой, товарищи — воду толчемъ, кормой впередъ хотимъ уйти! перебилъ Щепотьевъ: время теперь дороже дареной чарки, а мы тутъ калякаемъ.... Пусть-ка лучше Наумъ укажетъ намъ, что дѣлать.... онъ старый морякъ....

— Говори, говори, Наумъ! былъ общій отвѣтъ.

— Синявинъ приосанился. Думать, товарищи, долго и много

нечего, сказалъ онъ, приласкавъ рукоять пистолета, спрятаннаго у него за кожанымъ кушакомъ : драка и абордажъ дѣло бывалое. Съ Божьею помощію, во славу Отца-Царя, если удасться, сослужимъ Ему службу вѣрную.... а нѣтъ, такъ умремъ на штыкахъ Шведовъ, но не побѣжимъ отъ врага и пули.... на то мы и солдаты!...

— Умремъ ! умремъ ! на Шведа ! веди насъ ! крикнули Русскіе....

— Ну, такъ слушайте ! Какъ только увидимъ врага, перекрестясь — тихо, но смѣло и бодро пойдѣмъ на него. Вы, Щепотьевъ и Дубасовъ, со своими лодками, отдѣлитесь отъ насъ и со всевозможною осторожностію пойдете къ лѣвому борту непріятельскаго судна; я и Скворцовъ, съ третьею лодкою, навалимся на правый.... Сдѣлавъ общій залпъ изъ ружей по борту, передовые бросятся въ минуту общей суматохи на судно, задніе будутъ обстрѣливать врага.... всходить на палубу быстро, скоро и смѣло. Въ толпу не бросаться по одному, но стараться дѣйствовать по возможности отрядами, а то неровенъ часъ : или въ потьмахъ ошибкой приласкаешь свояка, или Шведы искрошатъ по-одиначкѣ насъ мельче артельной капусты... Работать штыкомъ и прикладомъ.... Врага хватай за воротъ и за бортъ : больше простору будетъ.... Остальное Богъ и молодечество укажутъ ! Но, главное дѣло, слышь, вы, ни гу-гу!... до бота плыть въ-тихомолку, и потому перво-на-перво надо обвертѣть уключины и весла, чѣмъ Богъ послалъ.... Съ этими словами Синявинъ привялся увертывать первое попавшееся весло, скинутымъ съ шеи галстукомъ. Солдаты и матрозы послѣдовали его примѣру.

Размѣстивъ опытныхъ, извѣданныхъ и старыхъ служакъ на передовыя лодки, изъ которыхъ должны были выйти первыя партіи на непріятельское судно, Щепотьевъ скомандовалъ на молитву.

Густой мракъ, увлаженный сырýmъ туманомъ, окружалъ обнаженныя головы воиновъ, и легкая зыбь моря плеска-

лась у лодокъ, гармонируя задушевному и теплomu шепоту солдатской молитвы. Въ то время, близъ Русскаго отряда, въ темнотѣ ночи, обрисовалась черная фигура непріятельскаго бота. Вслѣдъ за тѣмъ послышался скрипъ его снастей и хлопанье парусовъ, качаемыхъ вѣтромъ....

— Аминь! сказалъ въ полъ-голоса и весело Наумъ, окончивъ молитву. Перекрестись и накройся, товарищи! добавилъ онъ.... Теперь раздумывать нечего: мы подъ пушками врага.... Ботъ идетъ къ намъ правымъ бортомъ. Щепотьевъ! продолжалъ Синявинъ, почти шопотомъ, — обходи судно, прорѣжь у него подъ кормою — и съ Богомъ — къ дѣлу! Мнѣ не надо трогаться: онъ самъ на меня навалитъ. Съ этими словами Синявинъ опустилъ лѣвую руку на руль, въ правую взялъ пистолетъ, назначенный для сигнала къ abordажу.

Тихо и мѣрно дрогнули весла на лодкахъ Дубасова и Щепотьева, и Русскіе, въ нѣмомъ молчаніи, готовые на смерть и побѣду, поплыли къ непріятельскому судну. Черезъ нѣсколько мгновеній они обрѣзали корму Эсперна.

— Bravo! тихо вскричалъ Синявинъ, наблюдавшій за движеніями отплывшихъ товарищей. Теперь Шведскія пушки намъ не страшны, хотя бы стрѣляли иголками, сказалъ онъ.... Эге! продолжая Наумъ, кажется Щепотьевъ уже привалилъ къ борту... я слышу опросъ!... Живо! Навались, ребята! Впередъ!...

Весла взмахнули, и въ два или три гребка, три лодки ударились о ботъ.

Съ крикомъ «ура», Наумъ брякнулъ куркомъ своего пистолета, и въ то же мгновеніе оба борта Шведскаго судна одѣлись lentoю ружейнаго огня Русскихъ.

Бой ожесточенный и страшный, со всеми ужасами abordажъ, закипѣлъ на бортахъ Эсперна. — Щепотьевъ и Синявинъ были уже на палубѣ; за ними, умирая на штыкахъ озлобленныхъ Шведовъ, десятками прибывали солдаты и матрозы.... Въ пять минутъ палуба Эсперна представляла страшную картину рѣзни

на жизнь и смерть.... Все смышалось въ мракъ почт и ратоборствъ двухъ равно храбрыхъ и отчаянныхъ враговъ.

Храбрый сержантъ, окруженный шестью удалцами, являлся вездѣ, гдѣ слабѣла горсть Русскихъ. Синявинъ, раненый два раза, и, поклявшійся или умереть на Эспернъ, или запризвать его — рука объ руку съ Скворцовымъ — рѣзалъ себѣ дорогу къ флагу, желая хоть испустить духъ, но непобѣжденнымъ.

Между тѣмъ разрозненные Русскіе, малые числомъ и силою, гибли въ одиночной схваткѣ, и скоро опытный Наумъ понялъ, что товарищей убыло едва ли не на-половину.

— Скворцовъ!... шепнулъ онъ... падай скорѣй!... два слова...

Скворцовъ упалъ; Синявинъ уже лежалъ подлѣ него.

— Надо убавить Шведовъ, сказалъ онъ, а то намъ недобровать... одно средство — заманить ихъ въ палубу... и я сейчасъ выкину штуку.... и если она удастся, то смотри, не зывай!... люкъ!...

Съ послѣднимъ словомъ Синявинъ бросился къ убитому канониру, выхватилъ изъ рукъ его дымящійся фитиль, вздулъ его, и съ крикомъ: «Гибли, врагъ! молитесь, Русскіе!» бросился въ палубу, по направленію къ крюткамерѣ. Большая часть Шведовъ, какъ-бы понимая страшное намѣреніе отчаяннаго моряка, съ воплемъ угрозъ и проклятій, бросились за Наумомъ въ палубу, давя и толкая другъ друга....

Скворцовъ не упустилъ счастливаго мгновенія, и тотчасъ заперъ люкъ, на которомъ оставшаяся горсть враговъ завязала упорный и ожесточенный бой, желая спасти и судно и товарищей; но подоспѣвшій Щепотѣвъ и ободренные Русскіе въ нѣсколько минутъ окончили дѣло штыками, очистивъ палубу отъ Шведовъ.

Въ то время, какъ на верху Преображенцы и моряки обнимали другъ друга, поздравляя съ побѣдою, Синявинъ успѣлъ вбѣжать въ капитанскую каюту, и, затворивъ за собою двери, приготовился къ оборонѣ.... Но обманутые поняли находчивость Русскаго моряка и, забывая въ эту ми-

нугу о немъ, бросились къ люку.... однако наши успѣли уже придвинуть къ нему пушку....

Теперь бой смѣнился бранью побѣжденныхъ и насмѣшками побѣдителей: первые, стрѣляя въ отверстіе люка, грозили изломать его; послѣдніе, отвѣчая на угрозу остротами и хохотомъ, приглашали Шведовъ поблагодарить Синявина за молодецкую выдумку, общая перевѣшивать ихъ, если они убьютъ его....

Но вдругъ, въ это мгновеніе на палубѣ раздался чей-то злобщій голосъ. «Ботъ! непріятельскій ботъ идетъ на насъ!» Громкимъ крикомъ восторга и выстрѣлами отвѣтили Шведы на эту новость.

Вѣсть эта не пролетѣла мимо слуха Синявина, и, затаивъ дыханіе, онъ сталъ прислушиваться къ распоряженіямъ Щепотьева.

Послѣдній не потерялся и, готовый на новую битву и смерть, отрядилъ къ люку шестерыхъ гренадеръ съ приказаніемъ колоть штыками и бить прикладомъ первую просунувшуюся руку или голову, отдавъ, въ то же время, пушки бота въ распоряженіе Дубасова.

Минута была рѣшительная.... Шведы ожили надеждою, и съ трепетнымъ сердцемъ ожидали своихъ избавителей. Русскіе встрѣтили Шведовъ — шведскимъ же чугуномъ.... и чрезъ полчаса непріятельскій ботъ, съ рулемъ подбитымъ, меткими выстрѣлами съдаго бомбардира, оставилъ преслѣдованіе.... Ура! крикнулъ Скворцовъ, смѣняя раненаго рулеваго.... Ура! повторили Русскіе... Ура! отозвался радостно Синявинъ изъ капитанской каюты Эсперна, заглушаемый ропотомъ побѣжденныхъ.

На разсвѣтъ восемнадцать израненныхъ Русскихъ*, окруженные тѣлами падшихъ товарищей и враговъ, совершивъ славное геройское дѣло, привели ботъ и плѣнныхъ въ свой портъ.

В. САВИНОВЪ.

* Осталось нерапенныхъ только 4 человѣка, а въ плѣнъ взято 23 чел. У Шведовъ убито 78, въ томъ числѣ 5 офицеровъ.

(Журн. П. В.)

ИМИРОВИЗИРОВАННЫЯ КАМЕЛИ

и

ЗАМѢЧАТЕЛЬНАЯ ПОЧИНКА ПАРОХОДА ВО ЛЬДУ.

Въ 1847 году, находясь при проводкѣ шкуны «Тарантула», состоявшей въ отрядѣ судовъ построенныхъ для Астраханскаго порта, во время слѣдованія Маринскою системою, я имѣлъ случай употреблять одно изъ постороннихъ средствъ, для провода судовъ по мелководью. Считаю средство это — какъ по его простотѣ, такъ и по огромной пользѣ — достойнымъ вниманія, я рѣшился описать его, полагая, что оно пригодится всякому, кого обстоятельства поставятъ въ подобное моему положеніе.

Съ самаго начала плаванія по рѣкѣ Шекснѣ, отрядъ нашъ, проходя мелководья, безпрестанно касался грунта. Мы подавались весьма медленно и, наконецъ, были совершенно остановлены *Ниловецкими* порогами и каменистыми грядами: *Иванова Голова*. Въ началѣ ихъ лежитъ большое село, того же имени, жители котораго исключительно занимаются проводкою судовъ по теченію въ порогахъ, которые тянутся на 18 верстъ съ промежутками равныхъ плесовъ. Эти-то лоцмана объявили, что въ Ниловецахъ воды всего одинъ аршинъ, и нѣтъ никакой возможности провести наши суда, сидѣвшія въ то время 5½ футъ. Выгрузя балластъ, провизію, запасный такелажъ и снявъ мачты, все-таки не достигли желаемого, и лоцмана рѣшительно отказались пуститься въ пороги.

Идея о камеляхъ заставила меня предложить начальнику отряда, поставить шкуны наши въ барки. Получивъ на то разрѣшеніе, я приступилъ къ дѣлу. Прежде всего слѣдовало приготовить барку; я приказалъ на всемъ протяженіи дна ея продѣлать отверстія, легко и плотно затыкаемые пробками или

втулками. На форъ и ахтеръ-штевни прибить длинные шесты, которые, по совершенномъ затопленіи барки, могли бы показать настоящее ея положеніе на днѣ рѣки; потомъ подъ дно барки подвести два грунтова изъ перлиней, концы которыхъ взять за томбуй или на шлюпки, чтобы не допустить ихъ погрузиться вмѣстѣ съ баркою. Сдѣлавъ эти приготовленія, я отыскалъ мѣсто, гдѣ быстрота теченія отстранена выдавшимся берегомъ, и гдѣ глубина была достаточна для того, чтобы шкуна могла перейти черезъ бортъ затопленной барки. Поставя барку на это мѣсто, на два носовые и на два кормовые дрека, приступилъ къ погрузкѣ въ нее двухъ-пудоваго балласта, обыкновенно употребляемаго на нашихъ судахъ. (Кстати замѣчу, что въ случаѣ недостатка балласта, онъ съ избыткомъ можетъ быть замѣненъ буйжникомъ съ обоихъ береговъ рѣки). Раскладывая балластины у бортовъ, къ каждой изъ нихъ привязывали штертъ, соответствующій глубинѣ рѣки; другой конецъ штерта привязывался къ буйку, полюну или жерди, чтобы помощью ихъ можно было достать балластъ послѣ затопленія барки. Положивъ, такимъ образомъ, 450 балластинъ, открыли пробки: сначала вода стала быстро вливаться, потомъ, постепенно медленнѣе, такъ что наконецъ возвышеніе ея едва было замѣтно. Съ момента, когда пустили воду, до минуты, когда барка стала погружаться на дно, прошло 15 часовъ. Когда она совершенно затонула, тогда перетянулся я со шкуною, всѣмъ лагомъ, черезъ бортъ барки, и, установя шкуну по створу жердей, прибитыхъ къ штевнямъ барки, принялъ со шлюпокъ концы грунтовъ; навилъ ихъ нѣсколькими шлагами на выдавшіяся оконечности бревенъ, положенныхъ на борта шкуны, позади фокъ и гротъ мачтъ; потомъ, вращая бревна эти помощію ганиппуговъ, выбралъ грунты въ-тугую. Затѣмъ, началъ выгружать или поднимать балластъ, продолжая натягивать грунты. Когда же бортъ барки показался надъ поверхностью воды, заткнули всѣ пробки и приступили къ различнымъ способамъ отливанія воды, держа грунты въ посто-

янно надраенномъ состояніи. Въ то же время, ставили подставы, упирая каждую однимъ концомъ въ *копань* барки, т. е. въ вертикальную кокору барочнаго шпангоута, а другимъ подъ планку, прибитую къ борту шкуны. Оконча эту работу, приступили къ настилкѣ помостовъ въ носовой и кормовой частяхъ барки, для удобнѣйшаго управленія потесями; устроили уключины для четырехъ потесей, и на каждой сторонѣ для 12 весель. Потеси, въ плаваніи такого рода, вещь необходимая; главная ихъ цѣль состоитъ въ томъ, чтобы барку, идущую въ тѣснотѣ между мелями или неправильно разбросанными камнями, заставить, всѣмъ лагомъ, подаваться въ право или въ лѣво, потому что конструкція и длина этихъ судовъ не допускаютъ быстрыхъ и ловкихъ поворотовъ, въ особенности на выющихся струяхъ теченія, между очевидными опасностями.

Результатомъ этой не совсемъ легкой работы было то : что шкуна, сидѣвшая, по выгрузкѣ ея, на $4\frac{1}{2}$ фута, поднялась на $2\frac{3}{4}$ фута, т. е., сидя въ грузу 1 футъ 9 дюймовъ, приобрѣла возможность миновать всѣ пороги и каменистыя гряды рѣки Шексны, гдѣ воды было не болѣе одного аршина.

Войдя въ Волгу у Рыбинска, я было хотѣлъ вывести барку изъ-подъ шкуны, но Волжскіе лоцмана, по причинѣ всеобщаго тогда мелководія, не брались вести черезъ розсыпи судно, сидящее въ грузу безъ малаго 8 четвертей, именно 4 фута $6\frac{1}{2}$ дюймовъ. По словамъ этихъ людей, посвятившихъ всю жизнь свою рѣчному плаванію, я не могъ спастись шкуны съ *импровизированныхъ* моихъ *камелей* ранѣе того, какъ миную устье рѣки Камы, гдѣ Волга принимаетъ другой характеръ, течетъ въ узкомъ руслѣ, подъ высокимъ берегомъ, и имѣетъ значительную глубину. Но, въ 1847 году, даже и тутъ встрѣчались перекаты весьма мелкіе, такъ что нечего было и думать о снятіи шкуны съ барки; словомъ, такого рода плаваніе продолжалось до Симбирска, куда мы благополучно прибыли въ ноябрь мѣсяцъ.

Такъ какъ подобная проводка судовъ тяжела и затрудни-

тельна, то командою одной шкуны рѣшительно нельзя было управиться : мы должны были употреблять людей со всего отряда, потому что на каждую потесь надобно по-крайней-мѣрѣ 10 человекъ. Изъ этого вышло то, что суда были проводимы не вдругъ, а по-очередно. По примѣру шкуны «Тарантула», проведена была за нею шкуна «Змѣя», окончившая эту операцию столь же успѣшно, какъ и ея предшественница.

Считаю также не лишнимъ помѣстить на страницахъ «Морскаго Сборника», довольно замѣчательное средство починки парохода въ подводной его части, въ зимнее время. Объ этомъ слышалъ я отъ самаго исполнителя этого дѣла, механика, служащаго на желѣзномъ пароходѣ, Волжской компаніи, «Геркулесъ», въ 450 силъ, сидящемъ въ грузу $2\frac{1}{2}$ фута. На этомъ пароходѣ возвращался я изъ Астрахани, по окончаніи возложеннаго на меня порученія, т. е. доставки туда шкуны «Тарантула.»

Вотъ разсказъ механика : Возвращаясь на зимовку въ Симбирскъ изъ верховыхъ губерній, безъ подчаловъ, т. е. безъ буксира, пароходъ ударился о камень и получилъ довольно значительную пробоину въ кормовой подводной части. Задѣлавъ наскоро поврежденіе, разумѣется, какъ позволяли обстоятельства, пароходъ продолжалъ путь.

Прибывъ на мѣсто зимовки, и, обождавъ, когда ледъ достигъ порядочной толстоты, механикъ приступилъ уже къ настоящему и совершенному исправленію. Для этого, противъ мѣста поврежденія, онъ началъ вырубать во льду путь подъ пароходъ. Смыривъ толстоту льда и глубину сдѣланнаго имъ отверстія, увидѣвъ, что углубиться болѣе нельзя, почему и прекратилъ работу, ожидая пособія отъ вліянія холода. Спустя нѣсколько дней, онъ, къ удовольствію своему, убѣдился, что дно оставленнаго имъ отверстія значительно утолщилось, такъ-

что онъ свободно снялъ слой льда на полъ-фута глубже. Продолжая такимъ образомъ выжидать и потомъ снимать часть ледяной поверхности съ основанія ледянаго корридора, онъ достигъ того, что въ водѣ образовался ледяной тоннель, въ которомъ онъ могъ, нисколько не затрудняясь, владѣть всеми необходимыми инструментами и, вскорѣ, съ блистательнымъ успѣхомъ окончилъ работу. Работу, для которой надо было, или ввести пароходъ въ докъ, или, за неимѣніемъ его, вытаскать на берегъ: и то и другое сопряжено съ огромными издержками и съ значительною тратою времени.

ЛЕЙТЕНАНТЪ СИВЕРСЪ.



GLOSSAIRE NAUTIQUE, ЖАЛЪ.

Г. Жаль, одинъ изъ исторіографовъ французскаго флота (другой исторіографъ Геренъ), начальное воспитаніе получилъ въ Брестской морской школѣ; однако жъ, вопреки страстнаго желанія служить на морѣ, по какимъ-то обстоятельствамъ, долженъ былъ отказаться отъ этой «единственно-благородной и прекрасной» службы, и посвятилъ себя литературнымъ трудамъ. Между тѣмъ, еще въ школѣ (въ 1811 году), его сильно занимала исторія морскаго искусства — ни кѣмъ и донинѣ не рассказанная порядочно — и онъ тогда еще убѣдился, читая старинныя книги, что безъ предварительнаго объясненія всехъ морскихъ словъ, старыхъ и новыхъ, своихъ и чужеземныхъ, невозможно узнать этой исторіи: многія старинныя слова оставались совершенно необъяснимыми. «Сперва надо изучить *языкъ*, потомъ *корабль* (исторію корабля), и потомъ уже писать *исторію*», заключилъ онъ. Неоднократно возвращаясь къ своимъ любимымъ занятіямъ — исторіи морскаго искусства — съ 1827 года онъ занялся ими исключительно, и въ 1831, по приглашенію тогдашняго морскаго министра, адмирала Риньи,

принялъ на себя званіе морскаго историка. Изложивъ планъ предположенныхъ трудовъ, онъ получилъ средства сдѣлать путешествіе по Италіи, и въ теченіе пяти мѣсяцевъ 1834—1835 г., осмотрѣлъ библіотеки и архивы Тулона, Генуи, Милана, Венеціи, Флоренціи, Неаполя и Рима, и по возвращеніи, съ 1836 года, началъ издавать брошюрами свои чрезвычайно любопытныя изслѣдованія; въ 1840 г. появились два огромные тома этихъ изслѣдованій, подъ названіемъ «Archéologie navale.» — Потомъ онъ сдѣлалъ еще повѣзку въ Италію и Грецію, и между тѣмъ занимался главнѣйшимъ изъ предположенныхъ имъ трудовъ — всеобщимъ историческимъ морскимъ словаремъ, который теперь вышелъ (начать печатаніемъ 15 марта 1848 г., конченъ 25 мая 1850 г.), подъ заглавіемъ: «Glossaire nautique, répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes», въ 4 д. листа мелкой печати, въ два столбца, въ 1591 стр., со множествомъ полнотипныхъ рисунковъ, заключающій въ себѣ 25,310 словъ, болѣе нежели на *тридцати* языкахъ, древнихъ и новыхъ, европейскихъ и восточныхъ. Теперь Жалю около пятидесяти лѣтъ. Изъ предположеннаго, ему остается совершить еще самое главное — «Всеобщую исторію мореходства.» — «Суждено ли намъ совершить это? Достанетъ ли силъ? Болѣзнь или смерть не остановятъ ли насъ? — Будемъ надѣяться....» говоритъ онъ, и, между тѣмъ, жалуется на недовѣрчивость къ нему правительства и морской публики, на недостатокъ средствъ, на зависть — повторяя эти жалобы даже въ текстѣ (см. статью Navire, p. 1049) — и мы съ грустью видимъ, что при такихъ обстоятельствахъ и при такомъ настроеніи духа, не только настоящій трудъ, по признанію самаго автора, явился не столь совершеннымъ, какимъ онъ желалъ сдѣлать его, но что и для будущихъ трудовъ его, остается мало надеждъ....

Glossaire nautique Жалю имѣетъ двоякое значеніе: филологическое и историческое; первое — по собранію, сближенію и частію указанію корней морскихъ словъ почти всѣхъ народовъ; второе — по объясненію вышедшихъ изъ употребленія таковыхъ

же словъ, и многимъ историческимъ объясненіямъ. Разсмотримъ каждое изъ нихъ.

Собирая морскія слова всѣхъ народовъ, противопоставляя ихъ и указывая корни, авторъ имѣлъ въ виду представить *исторію морскаго языка*, имѣющаго, конечно, у всѣхъ народовъ, много общаго, какъ въ самыхъ словахъ, такъ и въ образахъ выраженій, вездѣ отличающагося сжатостію, красотою и силою, развивавшагося вмѣстѣ съ развитіемъ морскаго искусства, и потому характеризующаго самое это развитіе. Здѣсь только матеріалы для этой исторіи, изложеніе которой должно быть представлено будущимъ историкамъ. Между-тѣмъ, собранныя здѣсь морскія слова разныхъ народовъ, расположенныя въ алфавитномъ порядкѣ и объясненныя (на французскомъ языкѣ) общепонятно, служатъ и для непосредственныхъ справокъ, какъ въ обыкновенныхъ морскихъ словаряхъ — одна книга, заключающая въ себѣ болѣе тридцати словарей! — Полнота ихъ не одинакова, отъ неодинаковой приготовленности матеріаловъ: французскій словарь, разумѣется, самый полнѣйшій; другіе заключаютъ все главное или все извѣстное, и между прочимъ русскій, вмѣщаетъ въ себѣ все, что было собрано Шишковымъ, Бутаковымъ и Рейфомъ (въ его общемъ русско-французскомъ словарѣ), такъ-что намъ остается только сожалѣть, что мы сами недостаточно разработали свою терминологію. Для нашего языка, авторъ еще пользовался свѣденіями г-на Штакельберга (который, будучи юнкеромъ, ходилъ кругомъ свѣта на транспортъ Америка, въ 1834 — 1836 г.), и при каждомъ словѣ показываетъ произношеніе его. Все это, разумѣется, не безъ ошибокъ, но къ крайнему нашему удивленію, ошибокъ противъ нашего языка — такъ зачастую коверкаемаго — очень не много, и то, частію, произошло отъ опісокъ или опечатокъ, на которыя такъ способны наши буквы. Есть, напримѣръ, *воевой строй*, вм. боевой строй; *натрутить*, вм. натрудить (неупотр.) мачту; *прохатъ*, вм. прокатъ; *треба*, вм. греби; *корабленикъ*, вм. корабельщикъ; *переломомъ*,

вм. переломъ; *гребечъ*, *завозный якорь*, *шабишъ*, *щкентель*, и пр. Въ нѣкоторыя ошибки авторъ былъ вовлеченъ нашими же словарями: такъ, согласно Шишкову, слову *прудъ* придано значеніе *avant-port* (у Шишкова, впрочемъ, *avant-pont*), а *бригадиромъ* наименованъ носовой гребецъ, *шестовой*, хотя это названіе, употребляемое Французами, у насъ и неупотребительно; такъ, по недостатку объясненій въ нашихъ словаряхъ, *галера* поставлена синонимомъ *каторги*, а пропущенное у Шишкова слово *штурманъ*, подало поводъ думать, что въ концѣ прошлаго вѣка, оно замѣнилось у насъ лоцманомъ и кормчимъ! Изъ тѣхъ же источниковъ почерпнуты слова вовсе у насъ неизвѣстныя: *истмъ* — перешеекъ, *чурбанъ* — основаніе кормы (*argasse*), и пр. Есть нѣкоторыя излишества и неловкости въ разясненіи корней, объясняющихся очень просто (см. *гузе*, *крамболъ*, *разшива*, *рангоутъ* и пр.); есть слова вовсе не морскія, напр.: *крестить*, *крещеніе*, *платиться*, *поселенецъ*, *обръзъ*, и пр. — частію вошедшія, по соотвѣтствію съ подобными имъ, но употребляемыми въ особенномъ смыслѣ на морѣ, французскими (напр. *bartême*); наконецъ, иногда встрѣчаются не совсѣмъ вѣрныя объясненія, какъ напр. «стоять на двѣ вахты» — *être debout pendant deux quarts*. Но все это попадаетъ рѣдко, все это исключенія; цѣлое, повторяемъ, удивительно хорошо. — Жаль воспользовался для своего глоссера всѣми извѣстными словарями, старинными и новыми, и сверхъ того, многое собралъ лично и получилъ отъ своихъ знакомыхъ: такъ, кромѣ содѣйствія г. Штакельберга по русскому языку, и кромѣ значительнаго собранія старинныхъ словъ въ морскихъ лѣтописяхъ, онъ лично собралъ — слова: мѣстныя французскія (въ Британіи и Нормандіи), новогреческія, илирійскія, далматскія, турецкія и разныхъ мѣстъ италіянскія; получилъ собранія словъ: италіянскихъ — отъ капитана Персано, корсиканскихъ — отъ капитана Бельёля, алжирскихъ отъ капитана Пуйэ, индѣйскихъ отъ капитана Кампаньяка, и проч. Изъ предшествовавшихъ многоязычныхъ словарей, можно указать только

на одинъ, Рёдинга (1794—1798 г.), на девяти европейскихъ языкахъ, съ рисунками и объясненіями на нѣмецкомъ языкѣ; нѣсколько полиглотовъ, изданныхъ въ последнее время, вообще кратки, отчасти небрежны, и потому не имѣютъ большаго значенія*. Замѣтимъ еще, что расположеніе словъ всѣхъ языковъ по одному алфавиту у Жаля, сдѣлано очень удобно, и при такомъ множествѣ вошедшихъ въ этотъ глоссерь языковъ, не могло быть иначе сдѣлано. — Переходимъ къ историческому значенію этого словаря.

Приведемъ напередъ мысли Жаля объ исторіи морскаго искусства, прекрасно изложенныя имъ въ рапортъ морскому министру, въ 1831 году. (Напечат. въ предисловіи къ «Archéologie navale»):

«Чтобы изобразить исторію мореходства, надо возсоздать знаменитыхъ моряковъ прошлаго времени, рассказать событія, обрисовать нравы и, наконецъ, представить корабль — эту прекрасную и смѣлую машину — во всей постепенности его развитія, со всеми его совершенствованіями, въ которыхъ такъ ярко отражается человѣческій геній.

«Исторія мореходства не можетъ быть написана, какъ пишутся общія исторіи. Последнія, до нѣкоторой степени, могутъ обходиться безъ подробностей: эти обширныя картины поражаютъ главными чертами ихъ. Здѣсь иное: здѣсь во всемъ подробности техническія — въ битвахъ, крушеніяхъ, совершенствованіяхъ, въ отношеніяхъ мореходства къ обществу — вездѣ на первомъ планѣ корабль. А что мы знаемъ о кораблѣ прошедшихъ вѣковъ? О *драккарахъ* и *спеккарахъ* Нормановъ, выплывавшихъ изъ за-моря въ рѣки Франціи, въ девятомъ вѣкѣ? О *нѣвахъ* и *селандрахъ*, перевозившихъ крестоносцевъ въ Святую землю? О быстрыхъ *галіяхъ* всѣхъ экспедицій среднихъ вѣковъ? О *гиссьерахъ*, слѣдовавшихъ за флотами съ ратными конями? О *карагеллахъ*, перенесшихъ Колумба въ Новый

* Мы даемъ объ нихъ отчетъ въ Библіографіи.

свѣтъ? О *галъяхъ* и *фрегатахъ* шестнадцатаго вѣка, да-же — это было почти на нашихъ глазахъ — о *корветтъ* вре-менъ Людовика XIV? — И между тѣмъ, не зная этого корабля, какъ мы поймемъ рассказы о битвахъ и путешествіяхъ, совер-шенныхъ на немъ? Какъ оцѣнимъ отвагу моряка, не зная средствъ его? Смѣлости ли предпріятія должны удивляться въ плаваніи Египтянъ кругомъ Африки, если суда ихъ были ут-лые челны, или совершенству ихъ морскаго искусства, если судостроеніе ихъ было на высшей степени развитія? Чтò мы поймемъ, безъ познанія корабля, въ хроникахъ, законахъ, до-ворахъ, въ описаніяхъ битвъ и путешествій среднихъ вѣковъ?...

«Ни одинъ изъ историковъ мореходства, ни Англичанинъ Бар-четъ (*A complet history*, 1720 г.), ни Французъ Боасмеле (*Histoire generale*, 1744 г.) не обращалъ даже малѣйшаго вни-манія на самое искусство мореплаванія. Имъ не было дѣла до судовъ, на которыхъ совершались описываемыя ими событія. Потому, въ ихъ утомительныхъ разсказахъ, вы видите все одну и ту же картину; всѣ путешествія и всѣ битвы, подъ ихъ перомъ, схожи между собою. — Пора перестать писать такія исторіи; пора раскрыть наконецъ, чтò такое былъ корабль ми-нувшихъ временъ, донынѣ невѣдомый намъ; пора поставить изученіе морской исторіи на ту же степень, на какой теперь находится изученіе гражданской и военной исторій.

«Прежде нежели начнемъ писать исторію мореходства, я по-лагаю необходимымъ серьезно изучить кораблестроеніе всѣхъ вѣковъ; тогда только будутъ понятны и интересны рассказы о событіяхъ.»

Все это очень справедливо; но надобно прибавить, что сущ-ность развитія морскаго искусства не ограничивается однимъ развитіемъ кораблестроенія; остается еще кораблевожденіе — навигаціонныя и астрономическія средства вожденія корабля — которое столько же, или еще болѣе важно въ исторіи развитія морскаго искусства, и которое столько же, или еще менѣе из-вѣстно. Соглашаясь въ вышесказанномъ съ Жалемъ о неизвѣст-

ности прежнихъ судовъ, можемъ и мы спросить: что извѣстно намъ о средствахъ кораблевожденія Египтянъ, Финикянъ, Римлянъ? Что знаемъ о времени введенія компаса, морскихъ картъ, лага, разнообразныхъ астрономическихъ инструментовъ? Зная приблизительно годы изобрѣтенія ихъ, можемъ ли опредѣлить время, когда они входили во всеобщее употребленіе? И въ какомъ видѣ были они въ началѣ? Когда, и какъ усовершенствовались? (Съ нетерпѣніемъ ожидаемъ слѣдующихъ частей Гумбольтова *Examen critique*, въ которыя должна войти морская астрономія XV и XVI вѣковъ).

Согласно вышеприведенному начертанію исторіи морскаго искусства, посвятивъ преимущественно кораблестроенію *Archéologie navale*, Жаль тому же предмету преимущественно посвятилъ и историческое отдѣленіе настоящаго труда. Лучшія и полнѣйшія статьи Глоссера: *ancre* — якорь (8 столбцевъ), *arrière* — корма (7 ст.), *avant* — носъ (5 ст.), *barre* — румпель (8 ст.), *flotte* — флотъ (4 ст.), *galère* — галера (22 ст.), *navire* — судно (26 ст.), *trihphis* — трирема (5 ст.), *vaisseau* — корабль (12 ст.), *voile* — парусъ (9 ст.); также *biremis*, *brulot*, *bucentavre*, *caravella*, *carraque*, *frégate*, *galione*, *gondole*, *hune*, *nef*, *pinas*, *sabord*, *vaso*, и др. — все по кораблестроенію; за ними слѣдуютъ нѣсколько обширныхъ и чрезвычайно интересныхъ статей, посвященныхъ нравамъ и обычаямъ моряковъ: *baptême* — крещеніе (2 ст.), *superstitions des gens de mer* — предразсудки моряковъ (8 ст.), *uniforme* — мундиръ (9 ст.), *discipline* — дисциплина (6 ст. — въ дополненіи), *cale*, *costume de matelots*, *officier*, *pavillon*, *salut*, *trompette*, *volontaire*, и др.; гораздо слабѣе и короче статьи, относящіяся до кораблевожденія: *arbalette* — градштокъ, *boussole* — компасъ, *carte marine* — морская карта, *déclinaison* — склоненіе, *lôgg* — лагъ, и др. Тутъ есть даже пропуски нѣкоторыхъ старинныхъ инструментовъ, напр. астрономическое кольцо (*anneau*), *ноктурляби* (*nocturnale*.) Сверхъ того, позднѣйшее мореходство съ XVIII столѣтія вообще мало обращало вниманія автора; при статьяхъ: *baromètre* —

барометръ, *doublage* — обшивка, *phares* — маяки, *signaux* — сигналы, и др., онъ не дѣлаетъ никакихъ историческихъ примѣчаній; *chronomètre*, *sextant*, *cercle à reflexion* даже не упомянуты. — По всему этому мы въ правѣ, кажется, заключить, что настоящее сочиненіе Жаля ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть названо энциклопедіею исторіи морскаго искусства; но что оно есть собраніе любопытныхъ археологическихъ статей, преимущественно по кораблестроенію; болѣе объясненіе, теперь неупотребительныхъ, темныхъ для насъ словъ, нежели изложеніе исторіи предметовъ. — Въ этомъ последнемъ отношеніи, настоящий трудъ чрезвычайно важенъ; имъ открывается доступъ къ стариннымъ источникамъ почти всѣхъ языковъ, особенно латинскаго корня. Мы сами имѣли случай воспользоваться имъ для уразумѣнія нѣкоторыхъ забытыхъ у насъ словъ, преимущественно галерныхъ терминовъ. Хотя эти слова и не вошли въ глоссаръ въ ихъ русскомъ правописаніи — потому что не находятся въ нашихъ словаряхъ — но, съ небольшимъ терпѣніемъ, можно было отыскать ихъ подъ соответствующими имъ иностранными; наприм.: *арцыпулы* — *orza-di-porra*, итал.; *кареванты* — *cargue d'avant*, француз.; *карнали* — *coronella*, итал., и т. д. Мы желали бы даже, чтобы одними этими объясненіями и ограничивался глоссаръ, не зарывая, очень интересныхъ иногда историческихъ изслѣдованій, въ трудно доступныя формы словаря, не раздробляя ихъ, по необходимости, на множество повсюду разбросанныхъ статейекъ, одна къ другой отсылающихъ, и наконецъ, не стѣсняясь развитіемъ ихъ. Форма словаря — съ нами многіе согласятся въ этомъ — самая неудобная форма для науки, и особенно для исторіи; подъ нею многое скрывается отъ глазъ, въ ней всегда надобно *отыскивать*... Словарь — книга справочная. Мы желали бы видѣть новыя изслѣдованія Жаля въ той же формѣ, въ какой онъ представилъ свои прежнія изслѣдованія — отдѣльными трактатами о разныхъ предметахъ, и не желали бы видѣть часто встречаемаго повторенія того, что уже было сказано подъ другою

формой; алфавитный указатель, подобный приложенному къ *Agchœologie navale* очень хорошо послужилъ бы замѣною историческаго словаря; пожалуй, его можно пополнить словами, почему-либо не вошедшими въ самый текстъ. — Прибавимъ и то еще, что словарь какой либо науки предполагаетъ уже довольно значительное ея развитіе, установившійся на нее взглядъ, опредѣлившіяся формы, разработанность въ цѣломъ и частностяхъ. А въ такомъ ли состояніи исторія морскаго искусства? — Даже по кораблестроенію — главный предметъ автора — многое ли сдѣлано? Судостроеніе древнихъ, хотя надъ этимъ предметомъ трудились очень многіе, особенно въ прошломъ и позапрошломъ вѣкахъ, не разъяснено вовсе: ярусныя суда (биремы, триремы, и пр.) остаются по прежнему загадочными. Изслѣдованія самаго Жаля касаются только среднихъ вѣковъ, и во многомъ еще недостаточны: онъ изслѣдовалъ только итальянскіе архивы, и то не все, и то поверхностно, какъ онъ самъ сознается въ этомъ, жалуясь на недостатокъ средствъ и времени; архивы Испаніи и Португаліи, надо полагать, самыя интереснѣйшіе, не разработаны; Голландіи и Англіи тоже. Для архитектуры позднѣйшихъ вѣковъ мы имѣемъ только сочиненіе Чарвека, написанное, впрочемъ, безъ критики, безъ указанія источниковъ. Это по кораблестроенію; а что по кораблевожденію разработано?

Строгой системы въ выборѣ, объясненія и развитія словъ, разумѣется, нельзя и требовать отъ словаря: одинъ предметъ извѣстенъ болѣе, другой менѣе, одинъ важнѣе въ глазахъ автора, чѣмъ другой; мы замѣтили въ глоссерѣ Жаля иногда безъ нужды приводимые тексты, для объясненія хорошо извѣстнаго слова, какъ напр. при русскихъ словахъ: гардемаринъ, мичманъ, лейтенантъ, выписки изъ морскаго устава Петра Великаго (извѣстнаго автору по рукописному переводу, хранящемуся въ Парижской морской библіотекѣ); замѣтили ссылки на другія сочиненія; тамъ, гдѣ требовалось объясненіе непосредственное, напр. *sable* — канаты, *jonque* — джонка

и др.; еще желали бы видѣть переводы приводимыхъ текстовъ съ разныхъ языковъ, но авторъ рѣшительно отказался отъ этого, опасаясь значительно увеличить объемъ его книги, и то уже очень объемистой. Жаль посвящаетъ свое сочиненіе: «Морякамъ, не чуждымъ исторической наукѣ; ученымъ, занимающимся морскимъ искусствомъ (de marine).» — Искренно желаемъ автору найти многихъ людей, принимающихъ къ сердцу такъ добросовѣстно имъ разрабатываемый предметъ; но къ сожалѣнію, не можемъ обещать ему очень радушнаго приѣма въ Россіи. Филологическая часть словаря по русскому языку, при всей тщательности и полнотѣ обработки ея, для насъ недостаточна; намъ надо самимъ и серьезно заняться этимъ: собрать всѣ слова и объяснить корни ихъ, показать, что есть своего и что чужаго, что живо и что умерло. Исторія развитія морскаго искусства, до той поры, когда мы приняли его, имѣетъ для насъ большой интересъ, но только въ цѣломъ, въ общности, а не въ подробностяхъ и отрывкахъ; разрабатывать ее у себя мы и не захотимъ и не сможемъ потому-что, источники ея не у насъ, языки этихъ источниковъ чужды нашего языка, разумніе духа ихъ невозможно намъ, да и широко еще поле своихъ работъ!...

А.А. СК.

=

БИБЛІОГРАФІЯ.

I.

Многоязычные морскіе словари.

Моряки чаще и болѣе другихъ находятся въ сношеніяхъ съ иностранцами. Посѣщая берега разныхъ государствъ, мореплаватель долженъ знать разные языки, или, по крайней мѣрѣ,

объясняться на нихъ столько, чтобы удовлетворить необходимымъ своимъ потребностямъ. Лоцманъ есть первое лицо, съ которымъ приходится объясняться моряку, подходя къ иностранному порту. Иногда, еще ранѣе лоцмана, встрѣчаешь рыбаковъ, и если это въ туманную погоду, то такая встрѣча можетъ быть очень полезна, умѣя переговорить. Потомъ карантинные чиновники, брантвахта, гавнемейстеры и портовые, таможня; далѣе полиція и почта, иногда медикъ и священникъ, и всегда—рабочіе люди и продавцы. Всѣ эти власти и учрежденія находятся въ портахъ благоустроенныхъ, гдѣ мореплавателъ обезпеченъ въ сношеніяхъ своихъ агентомъ или консуломъ; но тамъ, гдѣ сихъ послѣднихъ нѣтъ, или вообще гдѣ мореплавателъ предоставленъ болѣе самому себѣ, особенно въ такихъ случаяхъ, когда ненадежно положиться на переводчика или фактора, — словарь является хорошимъ пособіемъ моряку.

Если капитану некогда справляться съ словаремъ самому, то исполнить это можетъ кто либо другой на суднѣ. А при исправленіяхъ и другихъ работахъ, при производствѣ суда или слѣдствія, также при разборѣ счетовъ, часто приходится знать термины, которые еще болѣе необходимы при развѣдываніи о фарватерѣ, ведущемъ къ порту, какъ и о самомъ портѣ. Все это говорится только о *береговыхъ* сношеніяхъ моряка; а при встрѣчѣ его въ морѣ съ собратами по отважному ремеслу, когда черезъ переговоры можетъ онъ повѣрить свое мѣсто, опросить о видѣнномъ, передать какое либо извѣстіе, просить о пособіи и въ другихъ подобныхъ случаяхъ — до введенія универсальныхъ морскихъ сигналовъ — съ пользою будутъ служить морскіе полиглоты. Теперь вновь вышло ихъ два: Французскій, соч. Жаля, и Нѣмецкій, соч. Бобрика; при этомъ намѣрены мы перечислить извѣстнѣйшія сочиненія этого рода. [Вотъ они, въ хронологическомъ порядкѣ ихъ печатанія:

1) *Allgemeines Woerterbuch der Marine in allen europäischen Seesprachen nebst vollständigen Erklärungen*

gen von Johann Hinrich Röding. Mit Kupfern. Hamburg, 1794—1798.

Общій Морской Словарь, на всѣхъ Европейскихъ морскихъ языкахъ, съ подробными объясненіями, Іоанна Генриха Рединга. Съ гравюрами. Гамбургъ, 1794 — 1798. Въ 4 долю листа, IV тома.

Подробное объясненіе терминовъ сдѣлано на нѣмецкомъ языкѣ, съ переводомъ ихъ на голландскій, датскій, шведскій, англійскій, французскій, италіанскій, испанскій и португальскій.

Въ первомъ томѣ, въ 936 страницъ*, помѣщены термины отъ А до К включительно; во второмъ, въ 948 стран., отъ L до Z включительно. Въ третьемъ томѣ заключаются указатели (*Index*) или отдѣльные словари упомянутыхъ восьми языковъ, съ переводомъ на нѣмецкій. Нумерація страницъ каждаго изъ этихъ указателей начинается снова; общая сумма ихъ съ прибавленіями, въ концѣ книги помѣщенными, занимаетъ 1272 страницы. Въ четвертомъ томѣ — чертежи и фигуры, числомъ 796, на 115 листахъ.

Объемы томовъ показываютъ отчасти и полноту изложенія предметовъ. Кромѣ вышесказаннаго, у Рединга помѣщены также названія генуезскія, неаполитанскія и венеціанскія, когда онѣ разнствуютъ отъ итальянскаго. Русскія морскія слова не помѣщены, по недостатку матеріаловъ. Древнія латинскія и греческія слова находятся въ общемъ алфавитѣ съ нѣмецкими и объяснены только на этомъ языкѣ.

Сочиненіе Рединга, кромѣ достоинства хорошаго и полнаго морскаго словаря, имѣетъ въ морской литературѣ другую важность: къ первому тому его приложено особое сочиненіе о всеобщей

* Словарь Рединга напечатанъ въ четвертую долю листа и въ два столбца; нумерація страницъ сдѣлана по столбцамъ, такъ что число страницъ соответствуетъ формату осьмушки.

морской литературы, подъ заглавіемъ *Allgemeine literatur der Marine*. Гамбургъ, 1793 года, 288 номерованныхъ столбцовъ (или 144 страницы), въ 4-ю д. л. Это списокъ морскихъ сочиненій на разныхъ Европейскихъ языкахъ, въ хронологическомъ порядкѣ, начиная съ 1484 года; при бѣльшей части книгъ находятся краткія библиографическія замѣчанія. Послѣ книгъ, отдѣльно изданныхъ, показаны статьи до мореплаванія относящіяся и помѣщенные въ мемуарахъ и другихъ изданіяхъ того времени, опубликованныхъ отъ академій и разныхъ ученыхъ обществъ.

Такое сочиненіе есть драгоценнѣйшій матеріалъ для исторіи морской литературы, за три столѣтія, начиная съ исхода XV. Но кто будетъ писать объ этомъ предметѣ и за текущее столѣтіе, тому сочиненіе Рединга послужитъ вѣрнымъ отнесеніемъ пунктомъ. Русскихъ морскихъ книгъ тутъ нѣтъ, конечно по той же причинѣ, почему нѣтъ и терминовъ; но есть книги очень интересныя для русскихъ и особенно для русскихъ моряковъ — это первый морской уставъ нашъ. Онъ означенъ у Рединга подъ 1720 годомъ, на голландскомъ языкѣ, съ заглавіемъ: *Peters I. Csaaren van Russland Zee Reglement en signalen, Russisch en Nederduitsch. II Deele*.

Въ концѣ разсматриваемой исторіи морской литературы, помѣщенъ списокъ авторовъ въ ней упомянутыхъ, и потомъ списокъ ихъ статей по предметамъ. Все это чрезвычайно облегчаетъ читателя, и не разъ должно благодарить трудолюбиваго автора. Свѣдѣнія о морской литературѣ Рединга пополнены по 1797 г. включительно, и пополненія эти приложены къ концу третьяго тома.

2) *Трехъязычный Морской Словарь**, и проч. Собралъ и объяснилъ флота капитанъ Александръ Шишковъ. 1795. Въ 4-ю долю листа. Сочиненіе это слишкомъ извѣстно морскимъ офи-

* Продается у Раткова по 70 к. с. за экземпляръ.

церамъ нашимъ , чтобы объ немъ распространяться , но какъ это единственный Русскій морской полиглотъ , то онъ для насъ интереснѣе всѣхъ и потому скажемъ объ немъ хоть кратко. Авторъ въ предувѣдомленіи своемъ краснорѣчиво изобразилъ обширный кругъ необходимыхъ знаній моряка и тѣсный кругъ его средствъ къ тому (припомнимъ , что это писано было за 55 лѣтъ). Ограничивъ послѣдній сочиненіями иностранныхъ , авторъ окончательно выставляетъ пользу словаря своего , который раздѣлилъ на три части :

Ч. 1	Англійскія морскія слова на Русской яз.	84 стр.
— 2	Французскія — — — — —	169 —
— 3	Русскія , на Англ. и Франц. языки. . .	41 —

Объясненій морскихъ терминовъ тутъ нѣтъ. А. С. Шишковъ относитъ это къ полнѣйшему морскому словарю , или , лучше сказать , къ морской энциклопедіи , составленіемъ которой занимался онъ много лѣтъ , и , въ 1830 году , трудъ свой принесъ въ даръ бывшему морскому ученому комитету. Симъ послѣднимъ изданы три части этого словаря : по кораблестроенію , по наукамъ до мореплаванія относящимся , и по артиллеріи ; словари же по вооруженію и по кораблевожденію остались не изданными.

Здѣсь должно сказать , что въ сочиненіи Глотова : *Изъясненіе принадлежностей къ вооруженію корабля* , есть много морскихъ терминовъ нашихъ съ переводомъ ихъ на французскій и англійскій языки. А на страницѣ 334 , въ этой книгѣ , авторъ говоритъ о морскомъ полиглотѣ своемъ на десяти языкахъ , почти уже оконченномъ ; но вотъ прошло 35 лѣтъ и онъ не явился. Еще есть у насъ *Словарь морскихъ словъ и рѣченій , съ англійскаго на французскій и русскій языки*. Составилъ Александръ Бутаковъ. С.-Петербургъ , 1837 года. Но это не полиглотъ , а полезный лексиконъ для морскихъ переводовъ съ англійскаго , и жаль , что автору не удалось исполнить своего желанія составленіемъ еще двухъ морскихъ словарей съ французскаго и русскаго языковъ

3) *A marine pocket-dictionary, etc., etc., etc., by Henry Newman.* Sec. edit. London, 1800.

Карманный морской словарь на испанскомъ, португальскомъ, италіянскомъ и нѣмецкомъ языкахъ, съ англійско-французскимъ и французско-англійскимъ указателями. Второе изд. Лондонъ, 1800.

Вотъ истинно карманный словарь (а не такой, напримѣръ, какъ наши карманные лексиконы, Ольдекопа и Рейфа, для которыхъ надобно имѣть *порядочный карманъ*), въ одной книжкѣ, формата малой осьмушки, сжато 47 печатныхъ листовъ убористой, но не убійственной для глазъ, и очень четкой печати, въ два столбца. Для практическаго, подручнаго употребленія моряка, это лучший словарь. Онъ при самомъ короткомъ объясненіи терминовъ заключаетъ взаимныя переводы ихъ на шести упомянутыхъ языкахъ; а для уменьшенія объема книги, вмѣсто повторенія словъ, употреблены цифры или нумера, однажды поставленныя при каждомъ словѣ (которому и служатъ онъ какъ *позывнымъ сигналамъ*). По нимъ видно, что италіянскихъ терминовъ въ этомъ словарѣ 1731, испанскихъ—1759, португальскихъ—1684, нѣмецкихъ—1650, англійскихъ—1551. Французскихъ не означено, ибо они составляютъ послѣдній словарь, въ которомъ только ссылки на англійскій, а изъ него уже на четыре прочіе языка. Такая система расположенія терминовъ для словаря краткаго, едва ли не самая удобная.

4) *Répertoire polyglotte de la Marine, à l'usage des navigateurs et des armateurs. Par le Comte O'Hier de Grandpré, capitaine de vaisseau.* Paris, 1829.

Многоязычный морской реестръ или перечень, для употребленія мореплавателей и арматоровъ. Соч. графа О—Иеръ де Гранпре, капитана корабля. Парижъ, 1829. Двѣ части, въ 8-ю долю листа; въ первой IV и 748 страницъ, во второй — 575; заняты французскимъ морскимъ словаремъ, съ объясненіемъ 4,189 терминовъ и съ переводомъ ихъ на англій-

скій, испанскій, нѣмецкій, итальянскій и португальскій языки. Статьи по навигаціи, морской астрономіи, физикѣ и механикѣ, особенно подробны и достойны вниманія. При второй части приложены краткіе словари съ каждаго изъ этихъ языковъ на французскій, что занимаетъ особо 144 страницы. Авторъ сожальетъ (а мы еще болѣе), что въ короткое пребываніе въ Россіи не успѣлъ онъ собрать нашу номенклатуру, говоря, что со временемъ, быть можетъ, онъ это исполнитъ; но прошло ужь 20 лѣтъ и объ исполненіи не слышно. Фигуръ при словарѣ этомъ нѣтъ.

5) *Nautical and Commercial pocket dictionary and dialogue book for navigators, merchants, and travellers, in eight languages, etc., etc. By C. Henckel and W. F. Born. Aberdeen, 1840.*

Морской и коммерческій карманной словарь и разговорная книга для моряковъ, купцовъ и путешественниковъ, на осьми языкахъ. Сочиненіе гг. Генкеля, датскаго лейтенанта, и Борна, датскаго купческаго капитана. Эбердинъ, 1840 года, 188 страницъ. Книжка эта раздѣлена на 14 главъ, изъ коихъ первыхъ 12 заключаютъ разныя слова и разговоры, наиболее необходимыя въ сношеніяхъ мореходцевъ, на англійскомъ, французскомъ, датскомъ и норвежскомъ, нѣмецкомъ, шведскомъ, голландскомъ, испанскомъ и итальянскомъ языкахъ. Но для отысканія того предмета, который понадобится, нуженъ порядочный навыкъ, ибо система расположенія предметовъ не азбучная (поистинѣ самая легкая и скорая для присканія), но какая-то особенная, по матеріямъ или предметамъ, безъ означенія ихъ однакожъ въ оглавленіи, котораго при книгѣ этой нѣтъ. Въ томъ экземплярѣ ея, который у насъ въ рукахъ, нѣтъ предисловія, а также и карты флаговъ всѣхъ націй, что должно бы быть въ полномъ сочиненіи, какъ видно по заглавію и по тексту. Глава XIII объясняетъ на всѣхъ осьми языкахъ, какъ употреблять эту книжку вмѣсто сигнальной, для переговоровъ съ

моряками разныхъ націй, при чемъ пинутся мѣломъ на особой черной доскѣ, или просто на глухомъ люкѣ, нумера соотвѣствующія показаннымъ въ книгѣ, гдѣ ихъ 764 номера. Сигналы эти довольно полны, заключаютъ по крайней мѣрѣ все необходимое, очень просты и удобопонятны. Конечно можно ихъ употреблять только тогда, когда на обихъ переговаривающихся судахъ есть книга сочиненія Генкеля. Почему № 1 въ ней и заключаетъ вопросъ: имѣете ли вы руководство Генкеля и Борна? Отвѣтъ *да* подъ № 164; *нѣтъ* № 165, и т. д. можно продолжать переговоры. Молчаніе на первый вопросъ будетъ знакомъ неимѣнія книги или нежеланія вступить въ переговоры; послѣднее, къ удивленію, иногда случается у моряковъ. — Глава XIV и послѣдняя содержитъ списокъ главнѣйшихъ товаровъ и разныхъ коммерческихъ предметовъ на одиннадцати языкахъ: къ восьми предъидущимъ прибавлены португальскій, русскій и греческій. Списокъ этотъ заключаетъ 277 статей, расположенныхъ по порядку англійскаго алфавита, слѣдовательно и служить можетъ онъ съ пользою только знающимъ этотъ языкъ. Наши названія, какъ и греческія, написаны латинскими буквами, отъ чего русскому моряку не легче. Но при всемъ этомъ, разсматриваемая книжка можетъ быть не бесполезна морякамъ нашимъ, ибо въ экипажъ cadaго судна всегда найдется хоть одинъ, кто можетъ разобрать эту грамоту. Вообще очень желательно, чтобы такъ сказать, эти популярныя, морскія книжки входили въ общее употребленіе между моряками всѣхъ націй.

При этомъ нельзя не вспомнить общихъ морскихъ сигналовъ датскаго капитана Роде и англійскаго капитана Марриета, которые достойны вниманія.

6) *Polyglossarium Nauticum*. Морской многоязычникъ. Громкое заглавіе для морскаго словаря на десяти языкахъ: датскомъ, нѣмецкомъ, англійскомъ, испанскомъ, французскомъ, голландскомъ, италіянскомъ, португальскомъ, русскомъ и швед-

скомъ. Все это занимаетъ 121 страницу въ полъ-листа; къ тому на девяти полулистахъ гравированные чертежи и фигуры, а на трехъ литографированные рисунки флаговъ. Книга эта прислана сюда въ 1847 году изъ Гамбурга, гдѣ она и напечатана, но безъ означенія года. Авторъ — ганноверской службы полковникъ Мюллеръ — въ предисловіи своемъ, на десяти языкахъ, говоритъ, что книга его «содержитъ въ себѣ названія всѣхъ частей и родовъ кораблей и судовъ» на упомянутыхъ языкахъ. Она далеко не содержитъ *всѣхъ* морскихъ названій, а есть просто краткій морской словарь на этихъ языкахъ. — Греческаго языка авторъ не включилъ, какъ онъ говоритъ, потому, что морскіе термины ихъ много сходятся съ итальянскими (?), общеупотребительными въ Средиземномъ морѣ. Русскіе термины объяснены у него для выговора общими латинскими буквами.

Вообще термины у Мюллера приведены безъ всякихъ толкованій и помѣщены не въ алфавитномъ порядкѣ, но расположены по чертежамъ и фигурамъ, что занимаетъ 32 страницы. Потомъ приведены названія разнаго рода судовъ и размѣренія ихъ (стр. 33 — 35), за тѣмъ названія флаговъ (стр. 36), и наконецъ остальные двѣ трети книги заняты алфавитными словарями тѣхъ же десяти языковъ, съ указаніемъ противу терминовъ только на фигуры, по которымъ и должно добираться до названія этихъ терминовъ на другихъ языкахъ. Этотъ способъ хорошо знакомитъ съ чертежами; но для отысканія словъ медленъ, и тѣмъ болѣе не удобенъ, что книга Мюллера имѣетъ форматъ большихъ лежачихъ нотъ и когда развернуть, то занимаетъ почти три фута въ длину. Въ концѣ книги до 500 изображеній флаговъ всѣхъ націй, начиная Россійскимъ штандартомъ и кончая флагомъ Кохинхинскимъ.

7) *The Mariner's friend or Polyglot indispensable, and technical dictionary etc., etc., etc., by K. P. Ter Reehorst. Kampen, 1849.*

Другъ моряковъ или необходимый полиглотъ и техническій словарь, содержащій болѣе 4500 терминовъ морскихъ, пароходныхъ, кораблестроительныхъ, и разныхъ коммерческихъ и учебныхъ выраженій на десяти языкахъ: англійскомъ, голландскомъ, нѣмецкомъ, датскомъ, шведскомъ, французскомъ, итальянскомъ, португальскомъ и русскомъ. Сочиненіе К. П. Теръ Ригорста. Кемпенъ, 1849.

Г. Ригорстъ начинаетъ книгу своею автобіографіею еще на заглавномъ листкѣ, говоря, что онъ родился въ Бербисъ, въ Британской Гвіанѣ, а теперь (1848) занимаетъ мѣсто присяжнаго переводчика въ Амстердамъ и профессора Королевской гимназіи въ Кемпенъ. Въ другомъ мѣстѣ онъ это распространяетъ, но для насъ весьма довольно и этого. Предисловіе, слишкомъ напыщенное, вмѣстѣ съ замѣчаніями о произношеніи каждаго изъ десяти языковъ, занимаютъ XVIII страницъ. Затѣмъ слѣдуетъ самый морской словарь на англійскомъ языкѣ, съ переводомъ на прочія девять языковъ, что помѣщено на 203 страницахъ, формата обращенной или лежачей осьмушки, и наконецъ алфавитъ голландскихъ морскихъ словъ на XLI страницѣ, съ указаніемъ на англійскій. Такіе частные алфавиты авторъ хотѣлъ издавать послѣдовательно и быть можетъ они уже готовы. Если вышелъ указатель русскій, то рассматриваемый словарь будетъ намъ полезенъ, хотя русская терминологія преисполнена ошибокъ. Надо сказать, что авторъ оговаривается трудностію достать русскую печать въ Голландіи, гдѣ при Петрѣ Великомъ напечатаны были Священное писаніе и морской уставъ, на русскомъ и голландскомъ языкахъ. Первая изъ этихъ книгъ, при перевозѣ ее моремъ, потонула при крушеніи судна, а вторая существуетъ еще, но уже какъ библіографическая рѣдкость. Ригорстъ пользовался словаремъ Бутакова, исказивъ только его термины при печатаніи. Кромѣ того видно что была у него въ рукахъ исторія Петра Великаго, сочиненіе Николая Полеваго, почему Ригорстъ и ссылается на этихъ двухъ писателей нашихъ.

8) *Glossaire Nautique*, etc., etc., par A. Jal. Paris, 1848—1850 *. Морской словарь и пр., сочиненіе Жаля. Парижъ, 1848—1850. Одинъ томъ, въ 4 долю листа; 1591 страница. Къ сказанному объ этой книгѣ въ предыдущей статьѣ, прибавимъ нѣсколько словъ. Часть историческая развита въ ней вполне на счетъ технической, которая, сравнительно, слишкомъ сжата. Всѣ древнія суда у Жаля описаны подробно и объяснены чертежами, а о пароходѣ, напримѣръ (который по русски названъ *паровикъ*), сказано лишь нѣсколько строкъ. Авторъ на стр. 1525 говоритъ: «намъ не стоитъ много заниматься пароходствомъ, потому-что начало его такъ близко къ настоящей эпохѣ, что оно не принадлежитъ археологіи.» Отсюда ясно видна главная цель автора — разработать морскія древности, и дѣйствительно онъ вполне знакомитъ насъ съ мореплаваніемъ какъ оно было, но не какъ оно есть. Для сего послѣдняго дѣятелей довольно, матеріаловъ обильно. Древность же и безъ того мало извѣстная, рѣдкая немногими памятниками, все болѣе и болѣе сглаживалась, исчезала отъ насъ; но Жаль ее остановилъ, воскресилъ, вывелъ предъ нами на свѣтъ — услуга важная, заслуга великая. Классическое сочиненіе его теряетъ свою систему отъ формы словаря; въ немъ являются морскія: археологія, этимологія и филологія, раздробленными на 25310 статей, по порядку общаго алфавита. Особеннаго вниманія заслуживаетъ у Жаля этотъ общій алфавитъ, принятый и объясненный авторомъ въ его предисловіи. Теперь всякій, при вниманіи и съ нѣкоторымъ терпѣніемъ, можетъ отыскать въ словарѣ этомъ желаемые термины своего языка, почти такъ же легко, какъ въ своемъ отечественномъ словарѣ; а безъ этого ключа, словарь, слишкомъ на тридцати языкахъ и нарѣчіяхъ, уподобился бы смѣшенію Вавилонскому. Конечно, *Glossaire Nautique* вѣренъ въ своемъ родномъ французскомъ языкѣ, но не

* У книгопродавца Василія Исакова, стоитъ 20 руб. сер.

всегда на другихъ языкахъ, въ чемъ не виновать одинъ авторъ: это зависѣло отъ матеріаловъ какими онъ пользовался. Для русской терминологіи служили ему словари: Шишкова, трехъязычный; Бутакова, слов. морскихъ словъ и рѣченій, съ англійскаго, 1837; и Рейфа, этимологическій лексиконъ русскаго языка, 1835. Но къ этому авторъ воспользовался еще морскою терминологіею, составленною графомъ Александромъ Штакельбергомъ, который служилъ во флотъ нашимъ юнкеромъ и мичманомъ. Собственно эта терминологія, въ оригиналѣ ли, или отъ корректуръ, только имѣетъ очень много ошибокъ, такъ много, что не стоитъ ихъ приводить. Надо пожалѣть, что авторъ не воспользовался предложеніемъ офицеровъ русскаго брика, встрѣченнаго имъ въ Пирей: тогда русская часть его сочиненія была бы конечно гораздо исправнѣе. Тогда не встрѣтили бы мы слова: *вестенъ-зюдень* (стр. 365) т. е. *WtS*; *паруска* (стр. 1136), будто уменьшенное отъ слова парусъ; *плека*, *плекаре* (?); *ромб* (стр. 1292) и т. п. — Многія искусственныя, натянутыя, такъ сказать, словопроисхожденія нашихъ морскихъ терминовъ, конечно остались бы и послѣ указанія нашихъ офицеровъ, ибо это дѣло принадлежитъ болѣе самому автору; на прим. *вельмога* (стр. 364), выставлено какъ слово близкое къ слову вельможа, съ догадкою: не потому ли такъ аристократически названа заспинная доска, что къ ней прислоняется всегда первое лицо, сидящее на шлюпкѣ? Или *Романъ* (стр. 1292, гдѣ напечатано *Ромнаъ*), выведенъ изъ двухъ голландскихъ словъ: *Roe* шесть, пруть, жезлъ, и *Maat* мѣра, — а вмѣстѣ *ру-матъ*, обращенный въ *романъ*, т. е. брусъ, которыми ударяютъ въ мѣру, въ тактъ, и т. п.

9) *Allgemeines Nautisches Woerterbuch mit Sacherklæ-
rungen: Deutsch, Englisch, etc., etc, etc. Von Dr. Eduard
Bobrik.* Leipzig, 1850.

Всеобщій морской словарь на нѣмецкомъ, англійскомъ, французскомъ, испанскомъ, португальскомъ, итальянскомъ, швед-

скомъ, датскомъ и голландскомъ языкахъ. Соч. доктора Эдурда Бобрिका, бывшаго воспитанника Данцигской Навигационной школы. Лейпцигъ, 1850. Одна книга, въ 8 долю листа, 752 страницы, въ два столбца.

Это весьма полный морской словарь, который служить продолженіемъ и какъ бы слѣдствіемъ большаго труда, того же автора, изданнаго въ 1848 г. подъ заглавіемъ: *Handbuch der praktischen Seefahrtskunde**, т. е. Руководство къ практической наукѣ мореплаванія, въ трехъ томахъ. Сочиненіе это, какъ краткая морская энциклопедія, заключаетъ въ себѣ довольно полныя свѣденія о морскомъ дѣлѣ вообще, но мы въ другое время постараемся познакомить съ нимъ нашихъ читателей, а теперь скажемъ только о словарѣ, недавно здѣсь полученномъ. Объясненія терминовъ сдѣланы въ немъ съ нѣмецкою аккуратностію, но безъ обычной ихъ полноты, а сжато и отчетливо; правда, что къ этому поспособствовали ссылки на упомянутое руководство Бобрिका и чертежи къ нему принадлежащія; что обязываетъ для употребленія словаря имѣть и все сочиненіе Бобрика подъ руками. Конечно, это не совсѣмъ удобно, и лучше если бы дѣло оканчивалось въ одной книгѣ, но тогда словарь нѣволью былъ бы обширнѣе. Мы не имѣли еще времени, вполне ознакомиться съ этимъ словаремъ, однакожь можемъ рекомендовать въ немъ статью о паровой машинѣ и пароходѣ, легко и удовлетворительно знакомящую съ интереснымъ своимъ предметомъ, который, вѣроятно по новизнѣ своей, изложенъ съ особенною подробностію. Статья эта занимаетъ 68 страницъ и оканчивается краткимъ пароходнымъ словаремъ съ нѣмецкаго на англійскій и французскій языки, что особенно облегчаетъ

* Сочиненіе это у книгопродавца Гетца (бывшій Греффъ, на углу Исакиевской площади и Невскаго проспекта) стоитъ 20 р. с., а одинъ словарь Бобрिका 6 р. 40 к. сер.

прискиваніе пароходнаго термина въ систематическомъ изложениі о пароходствѣ.

Теперь издано только первое отдѣленіе словаря, а во второмъ будутъ заключаться частные словари, съ каждаго изъ восьми принятыхъ въ немъ языковъ на нѣмецкій.

И того извѣстныхъ морскихъ полигловъ девять. Изъ нихъ три нѣмецкихъ: Рединга, Мюллера и Бобрика; три англійскихъ: Ньюмана, Генкеля и Ригорста; два французскихъ: Гранпре и Жаля, и одинъ русскій, Шишкова.

Терминологія *русская* находится у Мюллера, Ригорста и Жаля (и еще списокъ товаровъ у Генкеля, но латинскими буквами). Вообще русскія слова у нихъ преисполнены опечатокъ и ошибокъ, а иногда искажены даже до непонятности*. Недостатокъ этотъ, весьма важный для иностранца, желающаго узнать нашъ морской терминъ, для насъ еще не большая бѣда: первый введенъ будетъ въ заблужденіе, а мы, понявъ ошибку въ своемъ словѣ, все-таки отыщемъ его на другихъ языкахъ.

Разсматривая эти девять полигловъ, видимъ, что 4 изъ нихъ заключаютъ морскія слова съ объясненіями или толкованіями ихъ (два нѣмецкіе — Рединга и Бобрика, и два французскіе — Гранпре и Жаля), прочія 5 суть только списки терминовъ: эти кратче, сподручнѣе и вообще для моряка удобопотребимѣе, но первыя поучительнѣе. Скажемъ такъ, что словари съ объясненіями полезнѣе моряку на берегу и въ кабинетъ, а словари безъ объясненій — на кораблѣ и въ каютѣ.

Также только четыре полиглота имѣютъ фигуры, а именно: всѣ три нѣмецкіе и четвертый Жаля, котораго рисунки относятся преимущественно только къ древнимъ судамъ.

Чертежи во всѣхъ техническихъ сочиненіяхъ составляютъ

* И не мудрено, одна буква *Щ* изображена у нихъ такъ: у Жаля — *Chtha*, у Мюллера — *Schlscha*, у Ригорста — *Shttcshaw*.

важное пособіе. Иногда безъ рисунка нѣтъ возможности понять описываемый предметъ, да и описать его ясно, бываетъ очень трудно. Напримѣръ: попробуйте описать выблиночный узелъ, сплесень или другую часть такелажной работы безъ чертежа, также замѣкъ, которымъ соединяются два конца двухъ брусевъ и т. п., и вѣрно описаніе будетъ темно для читателя. На это могутъ возразить тѣмъ, что изъ словарей не учатся дѣлу, а только припоминаютъ, повторяютъ его. Правда; однако если въ словарь объясняются термины, то нужно объяснять ихъ понятно; съ тою разницею, что для людей специальныхъ толкованія будутъ короче, а для публики, въ сочиненіяхъ энциклопедическихъ, — длиннѣе. Притомъ не только одинъ и тотъ же предметъ время отъ времени измѣняется; не говоря уже о формахъ, фигуръ и расположеніи разныхъ судовъ, измѣняющихся до чрезвычайности. (Сравнимъ корабль нынѣшій и корабль прежній — какая разница!) но и общія принадлежности мореплаванія также значительно измѣняются, какъ то: форма якорей, покрой парусовъ, фигура разныхъ частей рангоута, станки и самыя орудія. Описанія же безъ рисунковъ не всегда выразятъ эти перемѣны. Такимъ образомъ *марсъ*, по описаніямъ все будетъ: деревянная площадка на топъ мачты, дѣлаемая для укрѣпленія стеньгъ-вантъ и пр. Идея марса все таже, а самый марсъ теперь не похожъ на прежній: эту разницу показалъ бы рисунокъ. Кромѣ того чертежи представляютъ лучшій матеріалъ для исторіи морскаго искусства, показывая когда какія были суда, ихъ принадлежности, инструменты и т. п.

Скажемъ теперь объ объемѣ морскаго полиглота, зависящемъ конечно отъ произвола автора. Онъ въ правѣ собрать термины или только самыя необходимыя и сдѣлать словарь краткій, или составить словарь полный, какъ энциклопедія, или, наконецъ, между этими крайностями избрать желаемую средину. Но назначивъ уже границы труда своему, долженъ держаться въ нихъ и выполнить то, за что взялся. — Это впрочемъ теорія, а на практикѣ крайне трудно назначить границы для морскаго сло-

варя, какъ по обширности морскаго искусства, такъ и большому разнообразію входящихъ въ него предметовъ, а также и по соприкосновенію многихъ наукъ, искусствъ и ремеслъ, составляющихъ основу мореплаванія. Разныя цѣли, съ которыми издаются словари, и разныя средства къ достиженію этихъ цѣлей, рождаютъ разнообразіе въ объемъ этого рода сочиненій — отъ карманной книжки до огромнаго тома въ 200 печатныхъ листовъ, какъ словарь Жала. Обратимся еще разъ къ этому классическому сочиненію. Оно намъ кажется черезъ-чуръ полнымъ отъ тѣхъ лишнихъ оборотовъ выраженій, какія встрѣчаемъ въ немъ на нашемъ языкѣ; на примѣръ: верхъ настраивать; верхняя настройка; вервь и веревка; вершина вѣтра (?); вколачивать болты и нагели; вливаться; вливаніе (вмѣсто *входъ въ портъ*, кагда далѣе есть слова: *войти* и *входить*); водлазничать; волнующееся; все благополучно; выведриваться; вывертывать слабину каната; выдернуть веревку изъ блока; выливать помпами воду изъ корабля и др. Это наконецъ цѣлыя фразы, для которыхъ не должно быть мѣста въ словарь, какъ для особопотребительныхъ терминовъ. Но среди такихъ лишнихъ выраженій есть и морскія, какъ то: вступить подъ паруса; всѣ на верхъ; выиграть вѣтеръ; выйти изъ линіи, выкинуть весла и пр. Но число этихъ менѣе первыхъ. Слѣдовательно, полагая въ разсматриваемомъ словарѣ такое же излишество выраженій и на другихъ языкахъ, видимъ что онъ бы значительно сократился, если бы все это лишнее выпустить. Авторъ въ этомъ случаѣ дѣйствовалъ безъ критики, хотя и добросовѣстно — собирая все, что находилъ въ немногихъ печатныхъ матеріалахъ для русской морской терминологіи. Не его вина въ скудности матеріаловъ, а къ сожалѣнію наша! Въ недостаткѣ же критики виноватъ авторъ, или его сіятельный совѣтникъ.

Оканчиваемъ статью эту съ надеждою, что рано или поздно появится русскій морской словарь или подглотъ, который мы

заранѣе привѣтствуемъ полнымъ салютомъ желанія ему успѣховъ и счастливаго плаванія въ учено-литературномъ морѣ.

С. КРАШЕНИННИКОВЪ.

II.

Tables to facilitate the practice of Great circle sailing and the determination of azimuths; by John Thomas Towson. Second edition. London, 1848.

Таблицы, составленныя для облегченія плаванія по дугѣ великаго круга и для опредѣленія азимутовъ Джономъ Томасомъ Таусономъ. Второе изданіе. Лондонъ, 1848.

Извѣстно, что кратчайшее разстояніе между двумя мѣстами, лежащими на поверхности земнаго шара, есть дуга великаго круга, проходящаго чрезъ эти мѣста. И потому, желая перейти изъ одного порта въ другой кратчайшимъ путемъ, следовало бы плыть по дугѣ великаго круга. Но какъ при небольшихъ плаваніяхъ разстояніе по дугѣ великаго круга мало различается отъ разстоянія, пройденнаго тѣмъ же курсомъ, при томъ плывя по дугѣ великаго круга, надобно безпрестанно перемѣнять курсъ, предварительное вычисленіе котораго требуетъ много времени и иногда дуга великаго круга проходитъ чрезъ большія земли или неудобопроходимыя мѣста на морѣ, то по всемъ этимъ причинамъ плаваніе по дугѣ великаго круга и не было въ употребленіи. Когда же пароходы начали переплывать океаны, располагая курсами независимо отъ дующаго вѣтра, тогда болѣе стали обращать вниманія на кратчайшій путь и г-нъ Джонъ Таусонъ удачно облегчилъ плаваніе по дугѣ великаго круга изданіемъ вышеприведенныхъ таблицъ. Онъ говоритъ, что великій кругъ, проходящій чрезъ два какія нибудь мѣста, пересѣкается съ экваторомъ пополамъ; самую удаленную точку великаго круга отъ экватора онъ называетъ *вертексомъ* (vertex), а разстояніе этой точки отъ экватора *широтой вер-*

текса. Меридіанъ, проходящій чрезъ эту точку, называется *меридіаномъ вертекса*. Разстояніе каждой точки великаго круга отъ меридіана вертекса, считая по экватору называется *долготою отъ вертекса*. Такъ-какъ меридіанъ вертекса перпендикуляренъ къ великому кругу, то этотъ меридіанъ и экваторъ раздѣляютъ данный великій кругъ, проходящій чрезъ два мѣста, на четыре равныя части, и потому всѣ элементы принадлежащія одной четверти великаго круга, будутъ тѣ же для остальныхъ трехъ его четвертей. Въ основаніе таблицъ приняты эти двѣ величины, т. е. широта вертекса и долгота отъ вертекса, и на каждый градусъ этихъ двухъ величинъ, отъ 0 до 90° градусовъ, вычислены широта мѣста, курсъ и разстояніе; такъ что употребляя эти таблицы можно перемѣнять курсъ чрезъ каждый градусъ долготы. Изъ этого видно, что, желая плыть изъ одного мѣста въ другое по дугѣ великаго круга, необходимо знать широту вертекса великаго круга, проходящаго чрезъ два данныя мѣста и долготу отъ вертекса отъсчитаннаго пункта. Это сыскивается посредствомъ широты и разности долготы двухъ мѣстъ на особливомъ масштабѣ, который Таусонъ называетъ *линейнымъ указателемъ* (Linear index), и въ объясненіяхъ таблицъ показываетъ его составленіе и употребленіе. Жаль, что къ таблицамъ не приложенъ самый указатель, особливо оттиснутый; впрочемъ, при концѣ объясненій показано, какимъ образомъ руководствоваться для отысканія широты вертекса и долготы отъ вертекса посредствомъ самыхъ таблицъ, если бы какимъ нибудь образомъ линейный указатель принесть въ негодность или потерялся.

Въ объясненіи таблицъ Таусонъ показываетъ, какимъ образомъ поступать при противныхъ вѣтрахъ, стараясь держаться какъ можно ближе къ дугѣ великаго круга, и изъ примѣра приложеннаго можно видѣть, что корабль, плывшій изъ Англійскаго канала въ Нью-Йоркъ при противномъ вѣтрѣ, можетъ перейти это разстояніе въ 49 дней, располагая галсами ближайшими къ румбѣ, проходящему чрезъ эти мѣста; если же галсы

будутъ располагать ближе къ великому кругу, проходящему черезъ Англійскій каналъ и Нью-Йоркъ, то разстояніе между ними, при томъ же вѣтрѣ, можетъ перейти только въ 43 дни и 8 часовъ. Это плаваніе онъ называетъ *навѣтреннымъ плаваніемъ по дугѣ великаго круга (Windward Great-Circle Sailing)*.

Если же случится, что при опредѣленіи дуги великаго круга, она пойдетъ чрезъ большія широты, неудобныя для плаванія, тогда г. Таусонъ предлагаетъ избрать наибольшую широту, которой корабль можетъ достигнуть, и эту широту принять за широту вертекса, по которой можно располагать курсами до тѣхъ поръ, пока не достигнемъ избранной наибольшей широты, потомъ плыть по параллели этой широты до встрѣчи этой параллели съ великимъ кругомъ, проходящимъ чрезъ другое мѣсто, и имѣющимъ вертексъ на этой параллели. Такое плаваніе онъ называетъ *сложнымъ плаваніемъ по дугѣ великаго круга (Composite Great-Circle Sailing)*. Въ приложенномъ при разсматриваемой книгѣ примѣръ между мѣстами, лежащими въ широтѣ $43^{\circ} 11' S$ и $33^{\circ} S$, при разности долготы $140^{\circ} 30'$ и при наибольшей широтѣ 50° , — первая дуга великаго круга составляетъ 1602 мили, плаваніе по параллели 50-ти градусовъ 17,55 миль, и третья дуга 2681 милею, всего 6038 миль. Тогда какъ плывя прямымъ курсомъ на $NO 84^{\circ} 44'$, надобно сдѣлать 6662 мили; кратчайшее же разстояніе между этими мѣстами по дугѣ великаго круга есть 5742 мили.

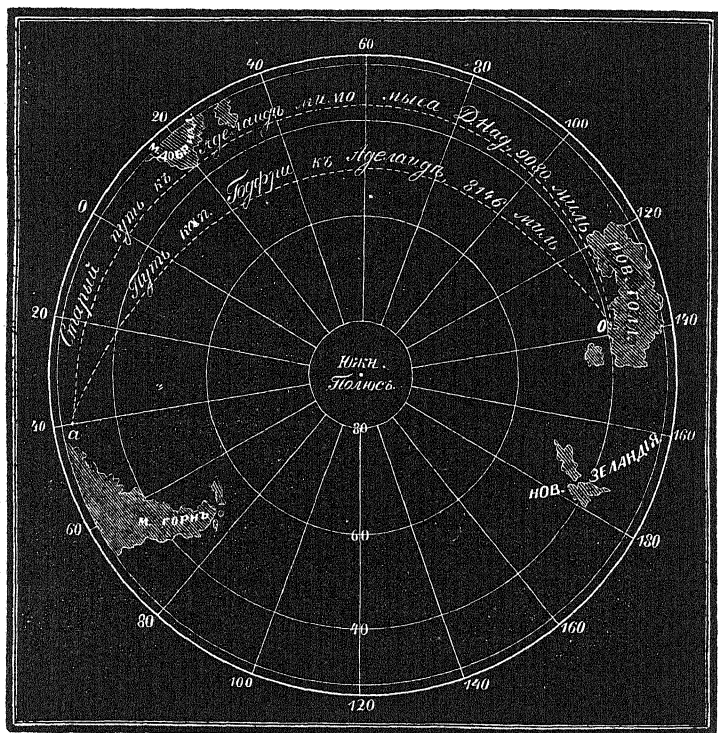
Таблицы г. Таусона уже принесли пользу мореплаванію. Прошлаго года Англійскій капитанъ Годфри, на транспортномъ суднѣ Констансъ, съ эмигрантами вышелъ изъ Плимута 20 августа, и пришелъ въ портъ Аделаида, на Новой Голландіи 5 ноября, совершивъ этотъ путь въ 77 дней, тогда-какъ средній переходъ продолжается около 110 дней. Такое быстрое плаваніе надѣлало въ Англіи много шума, всѣ газеты прокричали о немъ какъ о необыкновенномъ происшествіи; многіе (особенно шкипера мало знакомые съ теоріею) даже думаютъ, что открытъ новый

родъ счисленія. А капитанъ Годфри воспользовался таблицами г. Таусона и по нимъ располагалъ своимъ плаваніемъ. Онъ, по выходе изъ пассатныхъ вѣтровъ, отъ широты 24° S-й, плылъ по дугъ великаго круга до широты 50° , перемѣнивъ въ это время 68° долготы и переплывъ около 3480 миль; потомъ шелъ по параллели 50-ти градусовъ, сдѣлавъ $72^{\circ}40'$ разности долготы и перешелъ 2800 миль; наконецъ спустился къ мѣсту назначенія, пройдя 1866 миль и перемѣнивъ разность долготы около 43° . Такимъ образомъ все его плаваніе составляетъ 8146 миль. Тогда какъ плывя обыкновеннымъ образомъ, сперва къ мысу Доброй Надежды, а оттуда въ портъ Аделаиды, надобно перейти 9080 миль. Слѣдовательно Годфри сократилъ свой путь на 934 мили; кромѣ того, поднявшись въ широту 50° , онъ имѣлъ болѣе попутныхъ вѣтровъ. Оба эти пути можно видѣть на приложенномъ рисункѣ.

Эти же самыя таблицы могутъ служить для сысканія истиннаго азимута свѣтила, не наблюдая его высоты, а зная часовой уголъ; стоитъ только подставить вмѣсто разности долготы часовой уголъ, а склоненіе свѣтила вмѣсто широты, тогда курсъ, показанный въ таблицахъ, будетъ искомый азимутъ свѣтила. Въ объясненіяхъ таблицъ показано, какъ поступать въ различныхъ случаяхъ плаваній и все это подкрѣплено примѣрами.

Таблицы эти изданы съ одобренія Лордовъ Англійскаго Адмиралтейства. Польза употребленія ихъ очевидна, когда капитанъ изберетъ или составитъ, такъ сказать, *сложный курсъ*, ближайшій къ кратчайшему или къ дугъ великаго круга, по которой рѣдко удается плавать. Такимъ образомъ и на описанномъ скоромъ переходѣ капитана Годфри, отъ точки *a* до точки *o*. (смотри на фигуркѣ), плывя по дугъ великаго круга, пришлось бы ему перейти чрезъ южный полюсъ, а мы видѣли, что Годфри подымался только до 50° S широты.

Мы прилагаемъ здѣсь фигурку изъ Лондонской Иллюстраціи, которая, вмѣстѣ съ другими газетами и журналами, толковала о плаваниі по дугѣ великаго круга, почти какъ о новости, которую мы давно знали, благодаря общему нашему учителю *Платону Яковлевичу Гамалью*. Чѣмъ болѣе мы уважаемъ память этого достойнаго мужа, тѣмъ болѣе должны желать исправленія его учебныхъ курсовъ, ибо и самъ онъ, конечно, написалъ бы теперь не то, что за полъ-вѣка.



III.

Bilder-Atlas zum Conversations-Lexicon. Ikonographische Encyklopaedie der Wissenschaften und Künste. Entworfen und nach den vorzüglichsten Quellen bearbeitet von Johann Georg Heck. Sechste Abtheilung: Schiffbau und Seewesen. Mit 32 Tafeln. Leipzig, 1849.

Живописный атласъ для «Конверсационъ-лексикона». Иконографическая энциклопедія наукъ и искусствъ. Составилъ и обработалъ по лучшимъ источникамъ Иоганнъ Георгъ Гекъ. Отдѣленіе шестое: кораблестроеніе и морское дѣло, съ 32 листами чертежей и рисунковъ. Лейпцигъ, 1849 года. Въ 8-ю долю листа, 76 страницъ, въ два столбца. Цѣна 2 руб. 10 к. сер.

Это одно изъ десяти отдѣленій цѣлаго сочиненія (недавно оконченнаго изданіемъ), которое есть тотъ же *Conversations-Lexicon*, только не въ алфавитномъ, а въ систематическомъ порядкѣ предметовъ. Слѣдовательно это та же популярная энциклопедія, дополненная и оживленная, такъ сказать, очень хорошими рисунками, которые и составляютъ *Bilder-Atlas*.

Отдѣленія* и число гравюръ къ нимъ слѣдующія :

	Число грав. лист.
I. Математика и естественныя науки	141
II. Географія.	44
III. Исторія и народовѣденіе вообще.	39
IV. Современное народовѣденіе	42

* У книгопродавца Гетца (бывшій Греффъ) можно получить каждое отдѣленіе особо по слѣд. цѣнамъ: 1-е, 9 р. 80 к.; 2, 3, и 4, по 2 р. 80 к.; 5-е, 3 р. 50 к.; 6-е, 2 р. 10 к.; 7-е, 4 р. 20 к.; 8-е, 2 р. 10 к.; 9-е, 1 р. 40 к.; и 10-е 2 р. 10 к.; или все сочиненіе за 33 р. 60 к. сер.

	Число грав. лист.
V. Военное искусство.	51
VI. Кораблестроеніе и морское дѣло . . .	32
VII. Исторія строительнаго искусства . . .	60
VIII. Религія и исповѣданія	30
IX. Изящныя художества	26
X. Полезныя художества и ремесла.	35
Всего 500	

Изъ нихъ мы приводимъ одно шестое отдѣленіе, какъ касающееся до нашего предмета. Вотъ содержаніе этого отдѣленія съ самою точною и подробною нѣмецкою классификаціею :

ИСТОРИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ.

I. Древность.

- A. Части судовъ.
- B. Роды судовъ.
- C. Состояніе мореходства древнихъ народовъ :
 - a) Финикіяне.
 - b) Египтяне.
 - c) Греки.
 - d) Римляне.

II. Средніе вѣка.

- a) Англо-Саксонцы, Норманны, Англичане.
- b) Испанцы и Португальцы.
- c) Генуезцы и Венеціянцы.
- d) Скандинавы, Датчане, Шведы, Русскіе.
- e) Голландцы.
- f) Французы.
- g) Германцы.

III. Новѣйшее время.

IV. Внѣ-европейское мореходство.

- A. Африка.
- B. Азія.
- C. Америка.
- D. Океанія или Австралія.

КОРАБЛЕСТРОЕНІЕ.

I. Часть теорическая.

- a) Вѣсъ корабля.
- b) Водоизмѣщеніе.
- c) Центръ тяжести.
- d) Остойчивость.
- e) Мачты и паруса.
- f) Нагрузка; боковая и килевая качки; дрейфъ.
- g) Крѣпленіе кузова.
- h) Носовая и кормовая части.

II. Часть практическая.

Судовые экипажи.

А. Корабельное плотничество.

А. Экипажъ воен. судна.

а) Шпангоуты.

В. Экипажъ купеч. судна.

б) Обшивка.

КОРАБЛЕВОЖДЕНИЕ И КОРАБЛЕПЛАВАНІЕ.

с) Прочая постройка.

б) Система строенія Сеп-пинга.

А. Управление однимъ судномъ.

В. Вооруженіе.

а) Рангаутъ.

а) Навигация и астрономія.

б) Такелажъ.

б) Практическое управление судномъ.

с) Паруса.

с) Сигналы.

д) Флаги и вымпелы.

В. Маневры и эволюціи судовъ.

С. Принадлежности судна:

а) Якоря.

ГАВАНЬ, АДМИРАЛТЕЙСТВО, МАЯКЪ.

б) Гребныя суда.

с) Артиллерія.

д) Провизія.

А. Гавань.

е) Прочія принадлежности.

В. Рейдъ.

III. О различіи судовъ.

С. Декъ.

А. Военныя суда

D. Верфь и машины, какъ напр. киленбанкъ, кранъ и др.

В. Купеческія суда.

С. Суда особыхъ назначеній, какъ напр.: каботажное, китоловное, негропромышленное, эмигрантное и другіе.

Е. Адмиралтейство и арсеналъ.

F. Водолазный колоколь.

G. Башня для условныхъ зна-ковъ.

D. Желъзныя суда.

H. Маяки.

E. Пароходы.

Все это описано кратко, но общепонятно и объяснено прекрасными фигурами. Тутъ все отъ какой-нибудь скряжки или свайки до морскаго сраженія, представлено отчетисто, сколько можно требовать отъ миниатюрнаго изображенія предметовъ. Картины эти не только поучительны челоуку любознательному

вообще, но даже и моряку могутъ иногда служить для напоминанія, ибо, при разнообразіи и обширности морскаго дѣла, трудно его объять и еще труднѣе содержать всегда въ памяти. Намъ кажется, что тутъ обижена лоцманская часть: мы не находимъ изображеній бакановъ и вѣхъ, но можетъ быть сняты онѣ нарочно, чтобы не допустить критики, какъ непріятеля.

==

С М Ъ С Ъ.

—

Желѣзный пароходъ «Графъ Вронченко», спущенъ на Охтенской верфи, въ субботу 5-го августа, въ часъ по полудни. Онъ построенъ въ Камско-Воткинскомъ заводѣ*, привезенъ сюда въ частяхъ въ октябрь 1849, заложенъ 23 февраля 1850. Машина, работы Екатеринбургскаго завода, привезена 8-го іюля.

Главные размѣренія его слѣдующія:

Длина по палубѣ	140 ф. — д.
— между перпендикулярами	136 — — —
— по килю	131 — 9 —
Ширина	20 — — —
— съ кожухами	37 — 3 —
Глубина отъ верхней кромки флоръ-тимбер- са, до верхней кромки бимса	9 — 5 —
Отъ верхней кромки киля до нижней кром- ки бимса	9 — 10½ —

* Заводъ этотъ находится въ Сарапульскомъ уѣздѣ, Вятской губерніи; на немъ 6 тысячъ работниковъ и въ годъ выдѣлывается около 200 тыс. пуд. желѣза, 13,000 тыс. пуд. якорей и 10,000 тыс. пуд. стали. (Справочный Энци. Словарь, изд. К. Крайя.)

Центръ тяжести водоизмѣщенія отъ середины грузовой ватерлиніи къ носу на 0,5 фута. Центръ тяжести машины съ котлами и водою позади центра тяжести водоизмѣщенія на 0,9 фута. Разстояніе между шпангоутами, кормовыми и носовыми, 2 фута. По срединѣ или въ машинномъ пространствѣ 1 ф. $2\frac{1}{2}$ дюйма. Шпангоуты изъ углового желѣза, шириною по борту $2\frac{1}{4}$ дюйма, перпендикулярно борту $2\frac{3}{4}$ дюйма; толщина шпангоутовъ на 20 футъ въ обѣ стороны отъ миделя $\frac{5}{8}$ д., далѣе $\frac{5}{16}$ д., и наконецъ самыя кормовыя и носовыя шпангоуты толщиной $\frac{1}{4}$ д.* Бимсы желѣзные, подобныя шпангоутамъ, ихъ всего 75, въ томъ числѣ два кожуховыя бимсы двойныя. Толщина обшивныхъ желѣзныхъ листовъ наибольшая полъ-дюйма, въ самомъ днищѣ судна, на разстояніи 40 футовъ по срединѣ его длины; отсюда постепенно уменьшается къ верху до $\frac{5}{16}$ и къ оконечностямъ судна до $\frac{1}{4}$ дюйма. Число заклепныхъ болтовъ, на каждомъ футѣ длины пазовъ, семь.

Машинное пространство занимаетъ по длинѣ

судна. 36 ф. 10 д.

Оно отдѣлено глухими переборками.

Котловъ два, желѣзные трубчатые.

Двѣ машины, въ 40 силъ каждая, съ балансирами.

Діаметръ цилиндра $36\frac{1}{2}$ дюймъ; длина хода

поршня 3 фута; діаметръ колеса съ ло-

пастями 13 — 10 —

Число оборотовъ ихъ 31. Давленіе паровъ
10 англ. футовъ на квадрат. дюймъ.

* Шпангоуты на желѣзныхъ судахъ дѣлаются изъ углового желѣза, котораго горизонтальное сѣченіе подобно буквѣ Г. Бимсы дѣлаются иногда изъ двойнаго углового желѣза такой фигуры Г, или подобно буквѣ Т.

Въ полномъ грузу долженъ сидѣть :

Ахтеръ-штевень 4 ф. 9 д.

Форъ-штевень 4 — 8 —

Баласту вѣтъ, но до спуска были установлены: фундаментъ, насосы, цилиндры и валы, почему при спускѣ пароходъ углубился

Ахтеръ-штевнемъ на 2 — 6 —

Форъ-штевнемъ — 3 — 6 —

Строители: Корпуса Горныхъ Инженеровъ полковникъ Романовъ и корабельный архитекторъ Карръ. Для машины механикъ Джексонъ. При сборкѣ парохода находилось 30 чело-вѣкъ мастеровыхъ съ Камско-Воткинскаго завода, а для уста-новки машины—изъ Екатеринбургскаго завода двѣнадцать чело-вѣкъ, которые и прибыли съ нею водянымъ сообщеніемъ.

NB. Это вѣроятно тотъ самый пароходъ, о которомъ сказа-но было въ концѣ № 8-го Морскаго Сборника 1849 года.

Россійско-Американской Компаніи корабль «Николай I», по-строенъ въ Нью-Йоркѣ, на верфи Смита и Димара, за 45,611½ американскихъ долларовъ. Длина его 133 ф., ширина 31 ф. 6 д., и глубина трюма 17 ф. 6 д.; вмѣстительность 595⅔ тон-новъ. Корабль деревянный, внутренняя обшивка дубовая, крѣп-ленія въ подводной части мѣдныя. Имѣетъ два дека, высокія борта, прямую корму; между гротъ и фокъ мачтами большая рубка для команды; между гротъ и бизань мачтами, на гал-лансъ-битенгахъ, опрокинутые барказъ и катеръ.

Корабль этотъ прибылъ въ Кронштадтъ 22 іюня. Онъ сдѣлалъ славный переходъ изъ Чарлстона въ Антверпенъ—въ 24 дня, переплывъ въ это время 4,116 миль, при среднемъ углубленіи 16 футъ. Въ началѣ іюля мѣсяца, ко-рабль Николай I принятъ въ вѣденіе Росс.-Америк. компаніи

и 18 числа того же мѣсяца отправился, подѣ командою шкипера Конради, съ грузомъ въ наши колоніи. Судно застраховано въ 60 тысячъ руб. серебромъ въ Россійскомъ Морскомъ и Рѣчномъ Страховомъ Обществѣ. Грузъ, взятый отсюда, застрахованъ также въ 60 тыс. руб. сер. въ вышеупомянутомъ Обществѣ и въ Компаніи «Надежда.» Въ Або, Копенгагенъ и въ Англіи онъ приметъ дополнительный грузъ, который тамъ и застрахуетъ. Во второмъ изъ этихъ портовъ поставитъ десять 18-ти фунтовыхъ гранатныхъ (?) орудій, отлитыхъ по заказу Россійско-Американской Компаніи на частномъ заводѣ въ Швеціи. При отправленіи корабля въ море, экипажъ его, кромѣ командира, состоялъ изъ трехъ штурмановъ, 18 матрозовъ и фельдшера. Въ Або положено взять еще нѣсколько матрозовъ. На службу Компаніи отправились на Николаѣ одинъ лейтенантъ, одинъ компанейскій агентъ, назначенный въ Калифорнію, и три промышленника; въ числѣ послѣднихъ одинъ изъ Черноморскаго матрозовскаго цѣха.

Мы вообще слышали объ этомъ кораблѣ очень много хорошаго, особенно объ отличной отдѣлкѣ его такелажа; но сообщаемъ только то, что узнали положительно, оставаясь въ надеждѣ, что кто нибудь изъ очевидцевъ передастъ интересныя подробности нашимъ читателямъ.



Кругосвѣтное путешествіе шкуны Нэнси-Доусонъ (Nancy Dawson). Шкуна-яхта эта справедливо-прославленная за дѣятельную помощь, оказанную ею судамъ Геральдъ и Плоуэръ, во время ихъ плаванія въ 1849 году, съверные Берингова пролива*, прибыла въ Портсмутъ, въ субботу 24-го іюня (6-го іюля), въ полдень. Она построена въ Госпортъ

* Объ этомъ плаваніи см. въ ЛММ 3 и 4 Морскаго Сборника 1850 года.

г. Кэмперомъ (Camper), и въ 1848 году снаряжена г. Шедденомъ (*Shedden*), владѣльцемъ ея и командиромъ, для путешествія кругомъ свѣта. Имѣя 163 тонна, вооружена была четырьмя шести-фунтовыми пушками, и управлялась тремя матами и 30-ю матросами. Она вышла изъ Лейта (*Leith*) 19-го марта 1848 года. Заходила въ Порто-Санто и Мадеру, Тенерифъ и Сантъ-Яго; отсюда въ Рио-Жанейро, потомъ на островъ Тристанъ-да-Кунга и, обогнувъ Мысъ Доброй Надежды, въ заливъ Бозанна, на западномъ берегу Мадагаскара, и на островъ Юанна, въ Бомбеѣ. Изъ Бомбеѣ — въ Гоа, на мысъ Галлъ, Цейлонъ, и заливъ Калулубрианъ, на Суматрѣ; далѣе, чрезъ Зондскій проливъ, въ Анжеръ и Батавію, и, пройдя группы острововъ Малакка и Макаassarъ, въ Гонгъ-Конгъ.

Изъ Гонгъ-Конга шкуна направила путь къ группѣ острововъ Лучу, и оттуда въ Японію и Петропавловскую гавань въ Камчаткѣ, гдѣ простояла не долго. Изъ Петропавловской гавани въ Беринговъ проливъ и Зундъ Коцебу, гдѣ она встрѣтилась съ судами Геральдъ и Плуэръ, откуда съ ними пошла въ заливъ Уэйнрайтъ (*Wainwright*). Далѣе, по мелководію, суда Геральдъ и Плуэръ не могли продолжать плаванія вдоль береговъ, и потому г. Шедденъ вызвался сопровождать шлюпочную экспедицію въ устьѣ рѣки Мекензи, доколѣ глубина и льды позволяли, и оказалъ лейтенанту Пуллепу, начальнику надъ гребными судами, въ разныхъ случаяхъ очень важныя услуги. Яхта достигла бухты Эльсона (154° W), около двухъ градусовъ далѣе всѣхъ судовъ, плававшихъкъ NO отъ Берингова пролива. Здѣсь она дождалась возвращенія двухъ шлюпокъ, посланныхъ съ провизією на послѣднее подкрѣпленіе лейтенанту Пуллепу, и привела ихъ на буксиръ въ Зундъ Коцебу къ Геральду и Плуэру. Пребывъ тутъ нѣкоторое время, Геральдъ и Нэнси-Доусонъ отправились въ Мазатланъ, оставивъ Плуэръ на зимовку въ безопасной стоянкѣ у полу-острова Хориса. Ноября 13-го, 1849 года, прибыли въ Мазатланъ. Тутъ г. Шедденъ, страдавшій уже шесть недѣль, скончался 16-го ноября, опла-

киваемый какъ офицерами, такъ и командами обѣихъ судовъ. Еще при выходѣ яхты изъ Зунда Коцебу, на нее поступилъ, для облегченія управленія г. Пэрсонъ (Parsen), второй штурманъ съ Геральда. Послѣ же смерти г. Шеддена, поручено было г. Гиллю, первому штурману Геральда, отвести яхту въ Англію, почему г. Пэрсонъ возвратился на Геральдъ. Нэнси-Доусонъ вышла изъ Мазатлана 10-го декабря (разставшись у мыса Лукаса съ Геральдомъ, который занимался описью Гуаноса) и прибыла, 27-го февраля нынѣшняго года, въ Валпарайсо. Выйдя оттуда 13-го марта, шкуна вступила, 1-го апрѣля, въ Магеллановъ проливъ. Здѣсь она встрѣтила цѣлый флотъ Американскихъ парусныхъ судовъ и пароходовъ, плывшихъ въ Калифорнію. Одно изъ судовъ этихъ разбилося на мысѣ Барронка, при входѣ въ проливъ, въ самомъ узкомъ его мѣстѣ. Команда была спасена Горгономъ. Горгонъ помогъ также некоторымъ другимъ судамъ, снабдивъ одно изъ нихъ своимъ якоремъ. Апрѣля 9-го, Нэнси-Доусонъ встрѣтилась съ Энтерпрейсомъ (кап. Коллинсонъ) и пароходомъ Горгономъ (кап. Пайнтеръ), и получила отъ нихъ бумаги и письма, для доставленія въ Англію. Она провела съ ними два дня и оставила ихъ при восточномъ входѣ въ Магеллановъ проливъ. Нэнси-Доусонъ 14-го мая прибыла въ Багію, отправила письма въ Англію и запаслась провизіею и водою. Здѣсь стояли на якорѣ Бразильскіе фрегатъ и шкуна. Оставивъ Багію 17-го мая, яхта прибыла 3-го іюля въ Фальмутъ, откуда на другой день ушла въ Портсмутъ, гдѣ и бросила якорь 6-го іюля, послѣ путешествія, продолжавшагося два года и почти четыре мѣсяца.

Во время путешествія яхта посѣтила рѣдкія мѣста и испытала всѣ климаты, отъ величайшихъ жаровъ даже до морозовъ; и всѣ погоды — отъ штиля до самыхъ жестокихъ бурь. Поврежденій на яхтѣ значительныхъ не было, и вообще она оказалась отличнымъ мореходнымъ судномъ. Такелажъ ея служилъ превосходно. Вооруженіе было штурмовое и мачты не такъ высокія, какъ на обыкновенныхъ яхтахъ. Состояніе здо-

ровья экипажа было также превосходное, ибо, за исключеніемъ смѣлаго владѣльца яхты, на ней умерли только два человѣка, бывшіе не довольно благонадежными при отправленіи.



Электрическіе телеграфы. Линіи электрическихъ телеграфовъ распространяются по всему протяженію Соединенныхъ Американскихъ Штатовъ. Одна изъ нихъ, начинаясь въ Бурлингтонъ-Вермонъ (*Burlington-Vermont*), на границѣ Канады, пролегаетъ чрезъ Балтиморъ и Филадельфію, встрѣчая на пути Бостонъ, Нью-Йоркъ и Вашингтонъ; пройдя Виргинію, Каролину и Георгію, она спускается чрезъ Ричмондъ, Ралейгъ, Колумбію, Огусту и Мобиль до Мексиканскаго залива и до устья Миссиссипи, у Нового-Орлеана. Отъ Нового-Орлеана начинается другая линія, которая восходитъ по долинамъ Миссиссипи и Огіо до Луизвіля. Прочія линіи, начинаясь отъ береговъ океана, направляются къ центру страны или къ большимъ озерамъ, которыми она граничитъ съ сѣвера.

Линія отъ Бурлингтонъ-Вермона къ Новому-Орлеану занимаетъ пространство неменѣе 2,600 миль (почти 3,900 верстъ), а именно: отъ перваго мѣста до Бостона 290 м.; отъ сего до Нью-Йорка 250 м.; далѣе до Вашингтона 343 м.; до Колумбіи 509 м., а до Нового-Орлеана 1,207 миль. Линія отъ Нового-Орлеана до Луизвіля-Кентуки составляетъ, вмѣстѣ съ отраслями, 1,150 миль (почти 1,725 верстъ).

Система электрическихъ телеграфовъ въ Англіи, почти такъ же полна какъ и желѣзныхъ дорогъ, съ которою она тѣсно связана. Лондонъ мгновенно можетъ сообщаться съ Кэмбриджемъ, Норичемъ, Ярмутомъ, Бирмингемомъ, Стратфордомъ, Дерби, Ноттингемомъ, Ливерпулемъ, Мэнчестеромъ, Лидсомъ, Йоркомъ, Эдинбургомъ, Глазговымъ и проч. Также сообщается Лондонъ съ Фокстономъ и Дувромъ; а когда подводная нить телеграфа, долженствующая соединить Англію съ материкомъ, будетъ проведена, то Лондонъ можетъ быть въ постоянныхъ

сношеніяхъ съ Парижемъ, и въ скоромъ времени со всѣми Европейскими столицами. Какъ и въ Америкѣ, телеграфическія нити подвѣшены въ воздухѣ на еловыхъ столбахъ; но въ Англіи они устроены съ большею прочностію и предохранены отъ разрушительнаго дѣйствія атмосферы лученіемъ. Употребленіе подземныхъ нитей также начинается въ Англіи.



Голландскій флотъ. Къ 1-му февралю сего года въ этомъ флотѣ состоялъ одинъ адмиралъ (Принцъ Фридрихъ Нидерландскій); два вице-адмирала (Лукасъ, онъ же морской министръ, и Бошъ); четыре контръ-адмирала (Принцъ Фридрихъ Вильгельмъ и гг. Тенгбергенъ, Фонъ-деръ-Платтъ и Коопсъ); 19 капитановъ караблей; 31 капитанъ-лейтенантъ; 95 лейтенантовъ 1-го и 197 2-го классовъ; одинъ механикъ, и 49 воспитанниковъ 1-го класса (*adelborsten*). Медиковъ 85, инженеровъ 14, разныхъ чиновниковъ на флотъ 115. Офицеровъ морскихъ солдатъ 48. Чиновъ составляющихъ морское министерство 48. Карантинныхъ чиновниковъ 18. Директоры четырехъ округовъ, на которые раздѣлено морское управленіе, находятся въ слѣдующихъ портахъ: Амстердамъ, Роттердамъ, Флиссингенъ и Виллемсортъ. Послѣдній иначе называется *Нюве-динъ* (*Nieuwe-Diep* или *Willem soord*), и есть искусственный портъ города Гельдера.

Число судовъ Голл. флота 1-го января 1850 года :

Кораблей 84 пушечныхъ . . . 2	Бриковъ 12—18 пуш. . . 14
— 74 — . . . 5	Разныхъ мелкихъ судовъ 27
Фрегатовъ 54—60 — . . . 3	Пароходовъ отъ 40 до
— 44 — . . . 12	300 силъ. 18
(<i>gasées</i>) 28 — . . . 2	Учебное судно 12 п. . . 1
Корветовъ съ закрытою ба-	Транспортовъ 2
тареею 26—28 п. . . 12	Канонирскихъ ботовъ и
Корветовъ 20—22 — . . . 3	лодокъ 40

Изъ числа 141 судна находилось на стапеляхъ : 3 корабля 74 пуш.; 1 фрегатъ 38 пуш.; 3 корвета 26 пуш.; 4 брига 12 пуш.; 2 мелкіе судна, и 2 парохода въ 300 силъ, всего 15 судовъ. Общая сложность пароходныхъ машинъ 3037 силъ.

Въ колоніяхъ находится слѣдующее число судовъ : въ западной Индіи : въ Курассао 2 корвета, 3 брига и 2 шкуны; въ Парамарибо 1 брикъ, 1 шкуна и 1 пароходъ; въ Сараманъ и Никеріи по одной шкунѣ. Въ крейсерствѣ у западнаго берега Африки, въ Гвинее, одинъ фрегатъ.

Въ Восточной Индіи, по списку 16 апрѣля сего года, были суда на слѣдующихъ станціяхъ :

Въ Батавіи — 1 фрегатъ, 2 корвета, 1 шкуна и 4 парохода.

— Целебесъ корветъ, бригъ и 2 шкуны.

На Молукскихъ островахъ — 3 шкуны.

Въ Суматрѣ — 2 шкуны.

— Сурабаъ — шкуна и 5 пароходовъ.

— Ріу, Макассаръ, Баньювангъ, Мадуръ, Урустъ, Падангъ и Самарангъ — по одному мелкому судну, большею частию шкуны. Всего въ Остѣ-Индскихъ, Нидерландскихъ колоніяхъ 30 судовъ; въ Вестѣ-Индскихъ 12; и въ Африкѣ одно; всѣхъ же, 43 военныхъ судна. Для малаго флота это очень большая практика.

Купеческій Голландскій флотъ состоялъ въ 1850 году изъ 1318 судовъ. Въ 1849 году, въ голландскіе порты пришло 6419 кораблей, вмѣстительностію въ 1010148 тонновъ; въ томъ числѣ было 3296 своихъ кораблей въ 452812 тонновъ. Въ томъ же году, вышло изъ портовъ Голландіи 4560 кораблей въ 724710 тонновъ, изъ того числа 2481 судно, въ 339654 тонна, были Голландскія.

Въ 1849 году 111 голландскихъ судовъ заняты были ловлею сельдей. Всего добыто 2263 ластва рыбы. (Ластъ въ 14 бочекъ).

Изъ колоній наибольшее движеніе судовъ было въ Курассао; въ 1849 году пришло туда 621 судно, а въ 1848 году 699 судовъ.

Шведскій флотъ. Кораблей 10, фрегатовъ 8, корветовъ, бриковъ и шкунъ 8, бомбардъ 8, транспортовъ 22 и пароходовъ 12, всего 68 судовъ. Шхерной флотъ: 25 канонирскихъ лодокъ палубныхъ, 200 безпалубныхъ, 100 іоловъ, 28 шлюповъ, вооруженныхъ мортирами и единорогами, и 28 пушками; наконецъ 107 разныхъ мелкихъ судовъ, всего 488. Въ военное время Швеція можетъ имѣть въ распоряженіи своемъ 28000 матрозовъ и морскихъ солдатъ и 1841 орудіе.

Норвежскій флотъ составляютъ 2 фрегата, 3 корвета, 1 брикъ, 5 шкунъ, 4 парохода и 131 канонирская лодка, всего 146 судовъ. Въ случаѣ надобности, Норвегія въ состояніи имѣть 50000 матрозовъ и морскихъ солдатъ.

Прусскій флотъ: 12-ти пушечный корветъ, два парохода съ 3 и 4 пушками и 42 канонирскія лодки, всего 45 судовъ.

Свѣденія о морской силѣ этихъ націй взяты изъ № 6-го *Nouvelles annales de la Mar. et des colonies*, куда заимствованы онѣ изъ голландскаго морскаго журнала, издаваемого подъ редакціею господъ: *Тиндалля*, лейтенанта 1-го класса, директора морскихъ картъ и *Якова Сварта*, профессора математики и морскихъ наукъ.

==

Испанскій флотъ въ Америкѣ. Говорятъ, что Испанское правительство положило устроить въ скоромъ времени пароходное сообщеніе между Испаніею и островомъ Куба, для чего и куплено уже четыре большіе парохода.

Нынѣ назначены въ Гаванну слѣдующія суда: 74-хъ пуш., корабль *Соберано*; 42-хъ пуш. фрегаты *Эсперанца* и *Перма*; 32-хъ пуш. *Кортесъ*; 16-ти пуш. корветъ *Колектъ*; брики: *Паткота* 20-ти пуш., *Габанеро* 18-ти пуш., *Пелаю* и *Нервионъ*, 16-ти пуш., и еще нѣсколько мелкихъ военныхъ судовъ; 5

пароходовъ, въ томъ числѣ *Бласко де Гарай* и *Пизарро*, 6-ти пушечные, въ 350 силъ каждой, а общая сложность всѣхъ машинъ составляетъ 1120 силъ.

Всего 23 военныхъ судна, имѣющихъ 325 орудій. На нихъ возложена защита береговъ острова Кубы и Порторико, на протяженіи 450 миль, и покровительство испанской торговли въ Америкѣ.



Собака — водолазъ. На Англійскомъ купеческомъ суднѣ «Айрширъ», принадлежащемъ г. Варрену и возвращавшемся изъ Калькутты въ Англію, въ прошедшемъ мѣсяцѣ, случилось слѣдующее замѣчательное происшествіе. Шкиперъ судна, г. Браунъ, таянувъ снасть, проходившую чрезъ блокъ, оборвался (отъ того что лопнулъ бензель на блокъ), и упалъ за бортъ. Лихая Ньюфоундлэнская собака, любимица всего экипажа, съ самоотверженіемъ свойственнымъ ея породѣ, бросилась спасать утопавшаго и сильно схвативъ его за воротникъ, притащила къ самому борту судна. Тотчасъ же и собака и шкиперъ были вытащены на судно, и только тогда увидѣли всю опасность, которая имъ предстояла. Огромная акула, очутившаяся около судна (это было близъ экватора), замѣтивъ добычу, устремилась на нее въ то мгновеніе, когда собака доплыла со шкиперомъ и ихъ стали подымать. Акула успѣла однако откусить у избавительницы полъ-хвоста.

Легче понять, нежели описать чувство благодарности шкипера за столь чудесное спасеніе. Собака вскорѣ совершенно выздоровѣла.



Австрійское пароходство въ 1850 году. Его содержать два главные товарищества :

1) Товарищество Дунайскаго пароходства, въ Вѣнѣ, имѣетъ 48 пароходовъ, въ 12,800 тонновъ. Ими содержатся слѣдующія сообщенія :

Между Линцомъ и Вѣною, ежедневно.

- Вѣною, Пресбургомъ и Пестомъ, ежедневно.
- Пестомъ и Землиномъ, еженедѣльно.
- Пестомъ и Орсовою, два раза въ мѣсяцъ.
- Орсовою и Галацомъ, ежемѣсячно.
- Галацомъ и Косполи, ежемѣсячно.
- Галацомъ и Одессою, русскій пароходъ, два раза въ мѣсяцъ.
- Галацомъ и Константинополемъ, австрійскій же пароходъ, компаніи Ллойда, — еженедѣльно.

И такъ, Дунайскіе пароходы связаны съ Черноморскими и Средиземноморскими.

2) Товарищество австрійскаго Ллойда, учрежденное въ 1836 г. въ Триестъ, имѣетъ 31 пароходъ, въ 14900 тоннъ и содержитъ слѣдующія сообщенія :

1) Изъ Триеста въ Венецію и обратно, ежедневно.

2) Въ Истрію :

- а) Изъ Триеста въ Пирано, Омаго, Читтанова, Паренцо, Ровиньо, Фазана и Пола, и обратно, еженедѣльно.
- б) Изъ Триеста въ Пирано, Омаго, Читтанова, Паренцо, Ровиньо, Фазана, Пола, Фиуме и Сеньо, и обратно, еженедѣльно.

3) Въ Далмацію :

Изъ Триеста въ Луссинъ-Пиколо, Селве, Зара, Себенико, Спалатро, Лесина, Курцола, Рагуза и Каттаро, и обратно, еженедѣльно.

4) Въ Александрію :

- а) Изъ Триеста прямо туда, для ускоренія Остъ-Индской почты, и обратно, разъ въ мѣсяцъ.
- б) Изъ Триеста чрезъ Смирну въ Александрію и обратно, два раза въ мѣсяцъ.

5) *Въ Италію и Грецію :*

Изъ Триеста въ Анкону, Бриндизи, Корфу, Аргостоли, Занте, Патрасъ, Лепанто, Постицца, Лутраки (тутъ чрезъ Коринфскій перешеекъ), Каламаки, Афины и Сиру, два раза въ мѣсяцъ.

6) *Въ Константинополь и Черное море :*

а) Изъ Триеста въ Корфу, Занте, Сиру, Афины, Наполи, Сціо, Чесма, Смирна, Метелинъ, Мысъ-Баба, Тенедосъ, Дарданеллы, Галлиполи, Солоники, Константинополь, Варну, Тульчинъ, Галацъ и Браиловъ, еженедѣльно.

б) Изъ Константинополя въ Смирну, Родосъ, Кипръ и Бейрутъ.

в) Оттуда же въ Инеболи, Синопъ, Самсунъ, Требизондъ и Батумъ.

г) Оттуда же въ Бургазъ и Варну.

2
раза въ мѣс.

Вотъ какое пространство обнимаетъ австрійское пароходство. Въ устьяхъ Дуная, Вѣна подаетъ, такъ сказать, руку Триесту, и въ тѣсныхъ объятіяхъ держать они Турцію и Грецію. Глядя на карту, Дунай кажется лѣвою рукою, а линіи Ллойдскихъ пароходовъ, идущія отъ Триеста чрезъ Адриатику и Архипелагъ, въ Черное море до Дуная — кажутся правою рукою : она очень длинна и притомъ отъ Константинополя раздвоилась, отдѣляясь по южному берегу Чернаго Моря даже до Батума. Съ нынѣшняго года только начали Австрійцы посылать пароходы свои отъ Требизонда въ Батумъ, и только тутъ Англичане не успѣли еще представить имъ соперничества. Отъ Константинополя же до Требизонда ходятъ Англійскіе пароходы, также по два раза въ недѣлю, какъ и Австрійскіе. Сіи послѣдніе явились въ Черномъ морѣ въ 1841 году, а Англійскіе пять лѣтъ спустя. Теперь всѣ берега этого моря связаны съѣтью пароходныхъ линій, а именно : отъ Константинополя къ

стверу до устьевъ Дуная, и къ востоку до Батума, ходятъ пароходы Австрійскіе. На этихъ же протяженіяхъ, отъ Константинополя до Одессы, пароходы Русскіе (по три раза въ мѣсяцъ, съ 1843 г.), и отъ Константинополя до Требизонда — Англійскіе *.

Далѣе, отъ устьевъ Дуная до Одессы, отсюда въ Херсонъ и Николаевъ, въ порты Крыма и Азовскаго моря, и по восточному берегу Чернаго моря, до Редуть-Кале, ходятъ только Русскіе пароходы. О началъ и развитіи нашего пароходства въ этомъ краѣ, указываемъ на любопытную статью г-на Скальковскаго: «Торговая промышленность въ Новороссійскомъ краѣ», помѣщенную въ журналъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ за мартъ нынѣшняго года. Самое же росписание отправления тамошнихъ пароходовъ нашихъ печатается въ Херсонскихъ (и, вѣроятно, въ Таврическихъ) губернскихъ вѣдомостяхъ, а также въ Новороссійскомъ и Кавказскомъ календаряхъ.

И такъ, на Черномъ морѣ остается теперь промежутокъ берега до 40 Италіянскихъ миль, отъ Редуть-Кале до Батума, гдѣ нѣтъ пароходнаго сообщенія, и которое, конечно, скоро будетъ открыто, и, вѣроятно, Австрійцами же, — о чемъ уже писали Вѣнскія газеты, извѣщая о новомъ пароходѣ «Стадіумъ», компаніи Млойда. Пароходъ этотъ, подъ управленіемъ шкипера Балловича, сдѣлалъ свой первый рейсъ въ іюнѣ нынѣшняго года, употребивъ отъ Константинополя до Батума 66 часовъ, а именно: отъ перваго мѣста до Инеболи 22 часа, отсюда до Синопа 7 час., далѣе, до Самсуна 6 ч., Требизонда 14 час., и Батума 17 час., всего 66 часовъ. Вообще «Стадіумъ» оказался хорошихъ морскихъ качествъ, ходитъ по 12 узловъ, удобно устроенъ и красиво отдѣланъ.

Въ Англіи только-что учреждена теперь новая пароходная

* Изъ Требизонда проводятъ теперь дорогу въ Эрзерумъ; писали даже, будто и шоссе.

линія изъ Ливерпуля въ Гибралтаръ, Мальту и Константинополь, и обратно, чрезъ Смирну, въ тѣ же мѣста и Лондонъ. Для этой линіи нарочно построено три парохода съ винтами : *Босфоръ*, *Пропонтисъ* и *Геллеспонтъ*. Они принадлежатъ компаніи *General Screw Steam Shipping Company*. Отправленіе этихъ пароходовъ первоначально назначено черезъ каждыя три недѣли, или почти такъ; срокъ этотъ установится въ послѣдствіи.

Такое усиленіе пароходства австрійскаго и англійскаго, въ Левантъ и на Черномъ морѣ, породило въ статьѣ г-на Чихачева : *l'Asie Mineure et l'Empire Ottoman*, многія интересныя разсужденія, и виды его на счетъ торговли нашей въ томъ краѣ. Любопытныя извлеченія изъ этой статьи, напечатанной въ *Revue des deux Mondes*, были помѣщены въ Сѣверной Пчелѣ № 168, гдѣ приведены не утѣшительныя для насъ предсказанія г. Чихачева, въ слѣдующихъ словахъ : «Англійская промышленность вскорѣ водрузитъ торжествующее знамя торговли на сѣверномъ поморѣ Малой Азіи, такъ сказать, въ виду береговъ Новороссійскихъ, Крымскихъ и Закавказскихъ.»

==

Гибель Французской военной шкуны «La Légère». Вотъ письмо одного изъ спасшихся съ нее къ своей матери :

Фортъ-де-Франсъ, 24-го іюня 1850.

«Милая матушка,

«Шкуну Лежеръ, на которой я отправился, опрокинуло 13-го числа. Узнавъ чрезъ газеты объ этомъ несчастномъ случаѣ, вы моглибы безпокоиться на мой счетъ, и я пользуюсь отходомъ купеческаго судна Гева, чтобъ увѣдомить тебя, въ нѣсколькихъ строкахъ, что я чуднымъ образомъ избѣгнулъ смерти, которая изъ 45-ти моихъ товарищей похитила 31. Вотъ нѣкоторыя подробности :

«Мы отправились 12-го числа, въ 3 часа по полудни въ Тринидадъ, куда шкуна должна была доставить 85,000 франковъ, припасы и нѣсколькихъ пассажировъ; въ продолженіе всей ночи не переставали шквалы и только къ утру я былъ въ состояніи спуститься въ низъ, чтобы не много отдохнуть.

«Я только-что сомкнулъ глаза, и мнѣ казалось, что я вижу тебя, также батюшку и сестру : вы звали меня и простирали ко мнѣ руки, какъ будто мнѣ угрожала какая опасность, и вдругъ сильный толчекъ, сопровождавшійся ударомъ подобнымъ грому, и шумъ воды быстро вливавшейся отвсюду, разбудили меня.

«Описать какимъ образомъ пробрался я сквозь массу воды, препятствовавшей моему выходу, было бы трудно : все что я могу припомнить, такъ это то, что подъ влияніемъ видѣннаго мною сна, думая, что спѣшу на вашъ голосъ, я выбрался на палубу шкуны, и видя, что она опрокидывается, тотчасъ же бросился въ море, и вплавъ пустился къ виднѣвшемуся въ далекъ берегу.

«Я оставилъ судно въ четыре часа утра, и достигнулъ Basse-Pointe только въ одиннадцать часовъ дня; и такъ семь часовъ провелъ я въ водѣ, борясь съ довольно сильнымъ волненіемъ, и былъ полумертвъ, когда послѣдняя волна выбросила меня на берегъ.

«Сколько разъ, въ это время, силы совсѣмъ почти меня оставляли; но видѣнный сонъ и теплая молитва, въ которой и вы не были забыты, восстанавливали мою бодрость и заставляли забыть время и разстояніе дотога, что когда я пришелъ въ чувства, мнѣ казалось, что я употребилъ на эту переправу не болѣе часа, правда слишкомъ продолжительнаго. Любовь къ жизни, надежда, желаніе снова увидѣть мать, сократили по милости Провидѣнія, часы томленія.

«Два дня провели мы въ Бассъ-Поэнтъ, гдѣ была намъ ока-

зана всевозможная помощь; потомъ отправились мы въ Фортъ-де-Франсъ на катеръ, нарочно присланномъ тамошнимъ начальствомъ.

«Я узналъ отъ товарищей несчастія, что *блѣлый шквалъ*, внезапно набѣжавшій на шкуну въ Доминикскомъ проливѣ опрокинулъ ее; также узналъ, что достойный командиръ нашъ, Моассонъ (Moisson), котораго я такъ любилъ, рѣшился оставить судно не иначе какъ послѣднимъ: «Оставьте меня, говорилъ онъ матрозамъ, желавшимъ спасти его, здѣсь мое мѣсто, я исполняю свой долгъ. Спасайтесь пока есть время: чрезъ нѣсколько секундъ это будетъ невозможно»!.. Онъ умеръ на порогѣ къ жизни. По огорченію, которое причиняетъ его смерть мнѣ, узнавшему его только нѣсколько мѣсяцовъ тому назадъ, я могу судить каково будетъ его роднымъ и друзьямъ..... Онъ былъ кроткій и достойный человекъ.»

(Изъ газеты *la Marine*.)

С. Ел.

NB. Къ этому можно прибавить, что шкуна «Лежеръ» шла подъ всеми парусами, кромѣ брифока, лѣвымъ галсомъ на SO при неустоявшемся ONO вѣтрѣ. Шквалъ ударилъ съ носа и обстенилъ паруса: тотчасъ положили руль на вѣтрѣ, но только-что шкуна начала спускаться, шквалъ снова и съ жесточайшею силою ударилъ въ паруса, отъ чего она, не выдержавъ напора, опрокинулась.

=

Крушеніе парохода Феникса. Недавно получено въ Англіи извѣстіе о совершенномъ разбитіи этого красиваго парохода у берега Австраліи. Не задолго до бѣдствія, онъ приведенъ былъ въ этотъ край изъ Нюкестля, и употреблялся для перевозки пассажировъ и товаровъ между Сиднейемъ и Грэфтономъ. Изъ свѣдѣній видно, что онъ разбился утромъ 15 марта, на переходѣ изъ Грэфтона въ Сидней, въ слѣдствіе крѣпкаго вѣтра,

прихвativнаго его почти на срединѣ пути, и принесшаго къ берегу въ небольшой заливъ, образуемый мысомъ. Всѣ усилія отвратить бѣдствіе были тщетны: срубили мачты, бросили якоря, но канаты не выдержали, и судно понесло быстро къ берегу; огромными волнами, перекатывавшимися черезъ палубу, смыло одну изъ лоцманскихъ шляпокъ; но по счастью спасительный ботъ остался на мѣстѣ, и на немъ одномъ перевезены были всѣ пассажиры на берегъ, не задолго до той минуты, когда треснула пароходная палуба. Фениксъ имѣлъ 400 тонновъ вмѣстительности. Потерю оцѣниваютъ въ 8,700 фунтовъ стерлинговъ.

Взрывъ парохода въ Бристоль. Одинъ изъ небольшихъ рѣчныхъ пароходовъ, плавающихъ въ гавани, между каменнымъ мостомъ, близъ улицы Смалъ-Стритъ и приморскими отмелями, близъ Кумберлэндскаго бассейна, въ Бристоль, взлетѣлъ на воздухъ. Пароходъ этотъ былъ желѣзный и назывался *Редж-Роверъ*. Около $\frac{1}{2}$ 8 часа вечеромъ онъ выгрузилъ товары, привезенные изъ города, и стоялъ у Хотуэльской набережной, принимая пассажировъ для отвоза въ городъ. Когда ихъ собралось уже на пароходъ около пятидесяти, а другіе готовились перейти на него, паровой котелъ лопнулъ съ страшнымъ шумомъ и въ ту жъ минуту почти весь кузовъ разсыпался на части. Последовавшая за тѣмъ сцена имѣла ужасный видъ. Обломки, силою взрыва, были брошены на значительное разстояніе и повредили крыши домовъ и магазиновъ, на которые упали. Многіе изъ пассажировъ были также взброшены на воздухъ: трое изъ нихъ, страшно изуродованные, упали на набережную; нѣкоторые потонули въ каютѣ, а другіе, упавъ въ воду, отчаянно боролись со смертію. Къ счастью, что возлѣ парохода была пристань для лодокъ, отъ которой многіе тотчасъ отвалили и успѣли спасти утопавшихъ. Если бы лодокъ тутъ не случилось, или если бы взрывъ произошелъ по уходѣ парохода

отъ набережной, то навѣрное было бы еще болѣе жертвъ. Теперь убито 9, ранено 21 человекъ. Подробности этого несчастія описаны въ газетѣ *Illustrated London News*.

Сгорѣніе парохода Гриффита. Выписываемъ изъ той же газеты другое, болѣе печальное событіе. Американскій пароходъ Гриффитъ сгорѣлъ на озерѣ Эри, въ 20 миляхъ отъ Клевелэнда, причемъ болѣе 200 человекъ сдѣлались жертвою этого несчастія.

Іюня 4-го, г. Девидсонъ шелъ на винтовомъ пароходѣ «Делаваръ» въ Ферпортъ, и около 3½ часовъ по полуночи, находясь въ 10 миляхъ отъ Клевелэнда, увидѣлъ за кормою необыкновенный свѣтъ. Усмотрѣвъ, что то былъ пожаръ на суднѣ, капитанъ Девидсонъ перемѣнилъ курсъ и пошелъ прямо къ горѣвшему судну. Подойдя ближе, онъ нашелъ уже одно только днище сгорѣвшаго парохода, на мели, въ полу-мили отъ берега; тотчасъ спустилъ на воду шлюпки и отправилъ ихъ собирать трупы, плававшіе вокругъ днища. До прибытія парохода, многіе жители съ ближайшаго берега спасали уже утопавшихъ. Г. Девидсонъ говоритъ, что съ этою цѣлью находились тутъ шесть небольшихъ лодокъ и 2 шкоута. Должно полагать, что «Гриффитъ» загорѣлся въ 10 миляхъ отъ берега и около 15-ти отъ Ферпорта. Пожаръ начался возлѣ котловъ, и пламя, какъ говорятъ, распространилось съ такою скоростію, что тѣ, которые были на носу или на кормѣ, не могли уже перемѣнить мѣстъ своихъ, и вскорѣ должны были броситься въ воду.

Г. Девидсонъ полагаетъ, что пассажиры и экипажъ приготовили барказъ, въ надеждѣ добраться на немъ до берега, къ которому быстро еще приближались. Это было видно изъ того, что мелкія гребныя суда вовсе не были къ тому приготовлены. Когда пассажиры не могли уже долѣе укрываться отъ пламени на пароходѣ, то, вѣроятно всѣ, числомъ 330, побросались за-

бортъ. Пароходъ былъ уже тогда не далѣе полу-мили отъ берега; озеро было тихо, и глубина не болѣе восьми футовъ.

Лодки съ берега и парохода дѣятельно занимались собираніемъ утопшихъ. Г. Девидсонъ говоритъ, что до 60 чловѣкъ, вытасценныхъ изъ воды, не потерпѣли никакого вреда отъ огня. Двое мужчинъ, двѣ женщины, и одно дитя были спасены живыми, съ лопастей колеса. Всѣхъ спасшихся было не болѣе 40 чловѣкъ, и большая часть изъ нихъ сами выплыли къ берегу. Капитанъ парохода «Гриффитъ», г-нъ Роби, поступилъ въ этомъ случаѣ, какъ требовалъ того долгъ: онъ послѣдній оставилъ горѣвшій пароходъ, и, бросивъ сперва за бортъ свою жену и дитя, послѣдовалъ за ними, но они всѣ трое потонули.

Другія газеты пишутъ объ этомъ слѣдующее: «Мы оставили сцену на днищѣ въ 2 часа ночи, и въ это время было уже вытасчено изъ воды около 140 тѣлъ, большею частію Германскихъ переселенцевъ. Днище парохода «Гриффитъ» лежитъ около ста сажень отъ берега, на глубинѣ 7 футовъ. Пассажиры, палимые огнемъ, бросались за бортъ, и часто находили ихъ по семи и восьми вмѣстѣ, заключившихъ другъ друга въ тѣсныя объятія.

Озеро Эри — одно изъ самыхъ большихъ озеръ въ Америкѣ. Вода въ немъ совершенно зеленаго цвѣта, и съ виду походить на океанъ, не уступая иногда ему своей бурливостью. «Гриффитъ» третій пароходъ, погибшій нынѣшнимъ лѣтомъ на этомъ озерѣ. Два предыдущіе погибли отъ взрыва, съ потерей на каждомъ до 100 чловѣкъ.

Столько крушеній и другихъ морскихъ несчастій вмѣстѣ, невольно наводятъ грусть, которая увеличилась еще болѣе при встрѣчѣ нами новой книжечки: *Крушеніе корабля Невы, у береговъ Ново-Архангельскаго порта. Разсказъ очевидца. А. Маркова.*

Спб., 1850. Мы думали, что это также новое несчастье, но прочтя — успокоились : это только новая книжка о бѣдствіи, случившемся за 37 лѣтъ и давно уже описанномъ. Однако рассказъ очевидца, подумали мы, достоинъ особаго вниманія. Надо сказать, что авторъ, г. Марковъ, рассказываетъ со словъ очевидца, что *по выкатъ* якоря, первоначальный *запѣдъ* ихъ былъ въ Копенгагенъ; потомъ, *вступя на экваторъ*, весело праздновали переходъ въ другое полушаріе; у Горна встрѣтили непродолжительный штормъ съ крупнымъ градомъ, *что всегда почти случается*; далѣе, вѣтеръ дулъ ровный, *пассатный* и они шли въ *фордевиндъ*. За два дня до разбитія, по небу ходили густые слои тучъ, но *вѣтеръ дулъ* ровный, безъ порывовъ, *по 9 узловъ*. Потомъ гигантскія волны, облитыя сѣдою пѣной, *разсыпались подъ килемъ*; парусовъ оставалось только *марсель и форъ-марсель* и то подъ послѣднимъ рифомъ; надъ головою слышны были частые раскаты буруновъ, которые перекатывались черезъ палубу. Вдругъ лопнулъ марсель, а имѣть болѣе парусовъ не позволяла жестокая буря, которая въ противномъ случаѣ, стала бы *опрокидывать* и зарывать въ волнахъ судно. Молнія освѣтила огромную скалу и отдали якоря, но тутъ была глубина и они въ бездѣйствіи замотались *на цѣпяхъ*.... Очевидецъ тутъ заговорился—цѣпей тогда еще не было. За симъ послѣдовало крушеніе со всеми ужасами, коимъ посвящены двѣ трети книжки, имѣющей всего 36 страничекъ. Въ ней рѣшительно нѣтъ ничего ни поучительнаго, ни новаго, чему и быть мудрено послѣ двухъ печатныхъ описаній этого бѣдствія. Одно, подробное, отдѣльно изданное въ 1817 г., В. Н. Берха; другое, помѣщенное въ Описаніи кораблекрушеній, Головинна. Ч. IV, съ интересными критическими замѣчаніями. Крушеніе это послѣдовало 9 января 1813 года, у мыса Эджкомба, въ широтѣ сѣв. $57\frac{1}{4}^{\circ}$, на С. З. берегу Америки; причемъ утонуло 39 человекъ, спаслось 25.

Такое книгодѣліе особенно вредно для живущихъ внутри Россіи. Прочтя въ газетахъ объявленіе о новой книжкѣ, поинтересуются ее выписать и что же получать? И послѣ эта-

го случается еще слышать жалобы на книжную торговлю и проч. и проч.

=

РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

— Въ Николаевскомъ адмиралтействѣ заложенъ 120 пушечный каравль «Великій Князь Константинъ.»

— Гарлемское озеро продолжаютъ осушать успѣшно : горизонтъ его къ 1-му августу нов. стилиа опустился ниже уровня Амстердама (вѣроятно ниже рѣки Амстеля и каналовъ этого города) на 2,78 метра, или на 9,12 англ. футъ. Въ теченіе іюля мѣсяца оно понизилось болѣе полъ-фута.

— Англійскаго флота комэндеръ Гарперъ (*Harper*) получилъ приказаніе немедленно отправиться въ Константинополь, для содѣйствія Турціи въ морскихъ дѣлахъ ея.

— Пишутъ изъ Генуи, что Сардинское правительство намѣрено перевести оттуда военную гавань въ заливъ Спеціи (*Spezia* къ юго-востоку, недалеко отъ Генуи), и основать тамъ главный военный портъ, а въ Генуѣ оставить только купеческую гавань. Еще Наполеонъ, оцѣнивая превосходное мѣстоположеніе и другія удобства Спеціи, намѣренъ былъ учредить тамъ большой военный портъ, для чего начинались уже и приговорительныя работы; но переменна обстоятельство не допустила его исполнить это предпріятіе. Теперь, быть можетъ, оно осуществится, къ чему приняты уже нѣкоторыя мѣры. Тѣснота и ненадежность Генуэзской гавани суть главнѣйшія причины этой перемены.

— Датскій морской министръ, г. Цартманъ, уволенъ по болѣзни отъ должности, и вмѣсто его назначенъ коммодоръ Ирмингеръ.

— Въ Триестѣ, съ новой верфи Св. Марка, спущены на воду, 10 августа н. ст., шесть канонирскихъ лодокъ, выстроенныхъ г-мъ Тонелло въ теченіе десяти недѣль.

— Пишутъ также изъ Триеста, что воспитанники Морской

Коллегіи (которые переведены сюда изъ Венеціи. Объ этой Коллегіи см. Зап. Гидрогр. Департамента. Ч. V, стр. 475), досель ходившіе въ моръ на одномъ изъ военныхъ судовъ, теперь раздѣлены по курсамъ на два разряда: младшій курсъ плаваетъ на корветъ «Діана» въ Адріатическомъ моръ; старшій на брикъ «Гусаръ» въ Средиземномъ моръ. Первые, находясь болѣе въ прибрежномъ плаваніи, знакомятся съ лоціею своихъ береговъ и навигаціею; вторые, будучи въ открытомъ моръ, приучаются къ астрономическимъ средствамъ кораблевожденія.

— Австрійскій военный флотъ состоитъ нынѣ изъ 8-ми фрегатовъ, 5 корветовъ, 6 бриковъ и 5 пароходовъ, всего 24 судна въ 16200 тонновъ. Въ купеческомъ флотѣ, считается 594 судна (не считая каботажныхъ), въ 175475 тонновъ.

— Въ Испаніи 13089 купеческихъ судовъ, считая и кобатажные, на нихъ 61508 матрозовъ. Въ томъ числѣ 942 судна отъ 80 до 400 тонновъ, 1997 судовъ отъ 20 до 80 тонновъ, остальные менѣе 20-ти тонновъ.

— Кап. Остинъ, 28 іюня н. ст., отплылъ на сѣверъ отъ острововъ *Валь-Фишъ*; на другой день, отправилась оттуда же американская экспедиція, посланная для отысканія Франклина. Кап. Пенни прошелъ *Диско*, 4 мая н. ст.—Въ этотъ же день прибылъ кап. Келлетъ на Геральдъ, къ Сандвичевымъ островамъ. (См. Морск. Сборн. Т. III, стр. 577).

О П Е Ч А Т К А.

Въ № 7-мъ Морскаго Сборника, стр. 95, въ 14-й строкъ сверху, напечатано въ *Ширинъ*, слѣдовало быть въ *Ширль*.

=

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ,
Предсѣдатель Генераль-Адъютантъ *Литке*.