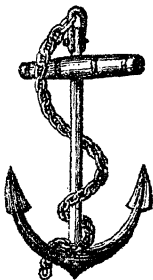


МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМПТЕТА.



№ 8.

Содержаніе:

	стр.	стр.
Описаніе волнохода и опы-		165
товъ надъ нимъ, съ чер-		
тежемъ. <i>Лейт. Сиверса.</i>	109	Разныя извѣстія. 185
Крейсерство у западнаго бе-		
рега Африки <i>В. * * *</i>	128	

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННАЯ ПРОГРАММА ЖУРНАЛА

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ.

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

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

Выходитъ 15 числа cadaго мѣсяца.

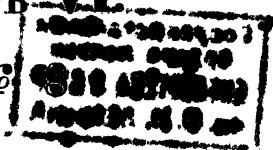
МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

Томъ VI.

№



АВГУСТЪ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

1854.

ОПИСАНІЕ ВОЛНОХОДА И ОПЫТОВЪ НАДЪ НИМЪ.

Весною 1850 года, на Крошштатскомъ рейдѣ произведены были первые опыты надъ такъ названнымъ Волноходомъ, изобрѣтеннымъ капитанъ — лейтенантомъ Сиверсомъ. Цѣль этихъ опытовъ была та, чтобы доказать возможность двигать судно по произвольному направленію и даже противъ вѣтра, посредствомъ одной силы волненія.

Обстоятельства принудили производителя опытовъ, г-на Сиверса, оставить ихъ въ самомъ любопытномъ періодѣ, т. е. когда, послѣ многихъ недѣль, наконецъ удалось ему видѣть поступательное противъ вѣтра движеніе, произведенное одною силою волненія. Непрочная работа механизма и недостатокъ хорошихъ средствъ къ совершенствованію, побудили изобрѣтателя предоставить продолженіе опытовъ и усовершенствованіе изобрѣтенія другимъ; онъ же, по разстроенному здоровью, принужденъ былъ оставить службу, представляя нижеслѣдующій отчетъ бывшимъ его начальникамъ и сослуживцамъ.

Мысль о приложеніи силы волнъ къ двиганію морскаго судна, родилась у меня уже въ первыхъ годахъ моей службы. Въ дневныхъ запискахъ, веденныхъ мною, первые замѣчанія объ этомъ предметѣ написаны въ 1837 году, во время пребыва-

нія моего въ офицерскомъ классѣ Морскаго Корпуса. Вычисленіе силы перелома корабля во время сильной качки, дало мнѣ понятіе объ огромномъ напряженіи, выдерживаемомъ членами корабля на волненіи; съ того времени я сталъ наблюдать скорость, длину и высоту волнъ во время походовъ, и неправильное движеніе качки при разныхъ курсахъ и на различномъ волненіи, на большихъ и на малыхъ судахъ. Нѣсколько разъ я принимался испытать возможность исполненія моей мысли, но скоро убѣдился, что надъ малою моделью опытъ не можетъ удался. Въ 1844 году я составилъ подробный планъ волнохода, и подвергалъ всѣ обстоятельства вычисленію, изъ котораго нашелъ, что для опыта должно употребить судно длиною, по крайней мѣрѣ, въ 30 футовъ.

Устройство такого судна сопряжено было съ издержками, превышавшими мои собственныя средства, и потому я рѣшился наконецъ въ 1846 году просить начальство мое о исходатайствованіи нужныхъ пособій для постройки судна и производства опытовъ.

Проектъ мой, вмѣстѣ съ объяснительными чертежами, подалъ я въ маѣ мѣсяцѣ 1847 года по начальству; онъ состоялъ въ слѣдующемъ:

Волны морскія обнаруживаютъ двоякое дѣйствіе на плавающія тѣла: первое и главное состоитъ въ томъ, что онѣ поднимаютъ и опускаютъ тѣла по направленію вертикальному; вторымъ дѣйствіемъ онѣ ихъ двигаютъ по направленію вѣтра вмѣстѣ со всѣмъ верхнимъ слоемъ воды; это второе дѣйствіе рождается и поддерживается въ каждое мгновеніе, соразмѣрно силѣ и направленію вѣтра, и исчезаетъ вмѣстѣ съ нимъ, между тѣмъ какъ первое сохраняетъ свою силу долго по утишеніи вѣтра, что и обозначается зыбью. Первое дѣйствіе гораздо сильнѣе втораго. Въ самомъ дѣлѣ, плавающее на волненіи тѣло, гораздо легче удерживать на одной вертикальной линіи, нежели въ одной горизонтальной плоскости.

Напримѣръ, одинъ человѣкъ въ состояніи удержать при волненіи катеръ, стоящій на выстрѣлѣ корабля, когда онъ на якорѣ; но несравненно большая сила понадобилась бы, чтобы заставить этотъ катеръ не подыматься на волну и не опускаться, когда она пройдетъ.

Всякое препятствіе, противопоставленное сему сильному движению, обнаружитъ силу достаточную не только для преодоленія меньшаго горизонтальнаго движенія, но и для образованія новаго поступательнаго. Основываясь на этомъ разсужденіи, я предлагаю устройство судна способнаго идти противъ вѣтра и по другимъ направленіямъ, однимъ дѣйствіемъ волненія.

Теоретическая возможность такого судна изложена въ нижеслѣдующихъ вычисленіяхъ и чертежахъ. Судно это будетъ состоять изъ двухъ отдѣльныхъ судовъ, переднаго и задняго, скрѣпленныхъ между собою, во всю ширину ватерлиній, шарнирами, коихъ общая ось перпендикулярна діаметральной плоскости. При волненіи, переднее и заднее судно будутъ подыматься и опускаться; при относительномъ ихъ тогда движеніи около шарнировъ, стойка, находящаяся на переднемъ суднѣ, приведетъ въ движеніе механизмъ, устроенный на заднемъ, помощію котораго будетъ обращаться и подводный винтъ, помѣщенный въ углу, между килемъ и ахтеръ-штевнемъ, носящимъ, какъ на другихъ судахъ, руль. Для управленія волноходомъ достаточно двухъ человѣкъ: одного рулевого, а другаго для управленія машиною, которою можно остановить, уменьшить и увеличить ходъ, дать задній ходъ, и разобщать винтъ.

Волненіе и особенно зыбь, столь вредныя для всѣхъ качествъ обыкновенныхъ судовъ, будутъ самыя благопріятныя обстоятельства для волнохода; качка, эта огромная сила, подымающая безъ пользы громады кораблей, послужитъ къ сообщенію ему желаемой скорости, безъ всякой другой посторонней силы. Для волнохода выгоднѣйшій курсъ будетъ противъ вѣтра и вол-

ненія; по устройству своему онъ легко подымается на валы и не зарывается; каждая половина его, имѣя малую длину, будетъ имѣть большую крѣпость, и надежность взаимнаго скрѣпленія двухъ его половинъ будетъ зависетьъ отъ крѣпости желѣзныхъ шарнировъ, которымъ можно дать толщину, способную выносить разрывающую и крутящую силу килевой и боковой качки.

Изъ вычисленій увидимъ, что размѣренія волнохода зависятъ отъ мѣстности, гдѣ онъ будетъ употребленъ, и отъ цѣли для которой онъ служить долженъ, или короче, на какомъ волненіи онъ большею частію будетъ ходить. Волноходъ конечно не будетъ столь общеплезенъ, какъ парусныя суда и пароходы, но за то можетъ служить въ случаяхъ, когда ни тѣ, ни другія не могутъ быть употребляемы; передъ парусными судами онъ имѣетъ то преимущество, что можетъ ходить противъ вѣтра и на зыби; противъ пароходовъ: его дешевизна постройки и содержанія, и ежеминутная готовность къ ходу.

Волноходъ можетъ служить: 1) Спасительнымъ ботомъ при портахъ. 2) Для выѣзда лоцмановъ на открытыхъ рейдахъ, гдѣ волненіе при противномъ вѣтрѣ дѣлаетъ выѣздъ на гребныхъ судахъ невозможнымъ. 3) Для сообщенія стоящаго на рейдѣ флота съ берегомъ, во время сильнаго волненія. 4) Для заводовъ якорей и верповъ. Но первая цѣль должна быть производство опытовъ, хотя въ маломъ видѣ, для удостовѣренія въ возможности приложенія этой новой силы, и для собранія выводовъ и заключеній, могущихъ служить къ дальнѣйшему усовершенствованію волнохода, которому теперь я сдѣлалъ только слабый очеркъ.

Доказательство существованія силы. Продолговатый и плоскій деревянный параллелоипедъ, разрѣзанный въ срединѣ пополамъ и соединенный въ разрѣзѣ горизонтальною петлею, погрузится на тихой водѣ до нѣкоторой глубины, и верхнія

границы обѣихъ половинъ составляютъ одну горизонтальную плоскость; но если вода взволнуется по направленію длины параллелоипеда, то и онъ начнетъ качаться, и верхнія его грани будутъ составлять углы попеременно входящіе и исходящіе. Въ случаѣ когда длина параллелоипеда равна длинѣ волны, уголъ доходить до 46° . Чтобы уменьшить этотъ уголъ по желанію, потребуется сила, которую можно найти по даннымъ размѣреніямъ волны и параллелоипеда и по величинѣ уничтожаемой части угла.

Исчисленіе количества дѣйствія волнохода. Чтобы получить понятіе о величинѣ силы, сыщемъ ея приближенную величину въ частномъ случаѣ, когда длина параллелоипеда равна длинѣ волны. Называю: длину половины бруса, равную половинѣ длины волны, a ; ширину бруса b ; уголъ составленный верхнею гранею бруса съ горизонтомъ Φ ; часть угла, уничтожаемая сопротивленіемъ силы, d ; время одного колебанія волны t ; удѣльный вѣсъ воды притомъ $= 70$ фунтамъ или 1,75 пудамъ; искомое количество дѣйствія назову x . То x будетъ равняться вѣсу водоизмѣщенія четырехъ призматическихъ отсѣковъ, происшедшихъ отъ препятствія силы, помноженному на разстояніе, пройденное центромъ тяжести каждаго отсѣка во время одного колебанія, и раздѣленному на время одного колебанія. Вмѣстительность каждой такой призмы равна $\frac{a^2 b}{8} \sin d \Phi$, а вмѣстительность всѣхъ четырехъ призмъ будетъ $\frac{a^2 b}{2} \sin d \Phi$.

Разстояніе, перейденное центромъ тяжести каждой призмы во время одного колебанія, равно $\frac{2}{3} a \sin (\Phi - d \Phi)$. Помноживъ эти двѣ величины между собою и на удѣльный вѣсъ во-

ды, и раздѣливъ произведеніе на время t , получимъ количество дѣйствія $x = \frac{2}{3} 1.75 \frac{a^3 b}{t} \sin (\Phi - d\Phi) \sin d\Phi (A)$.

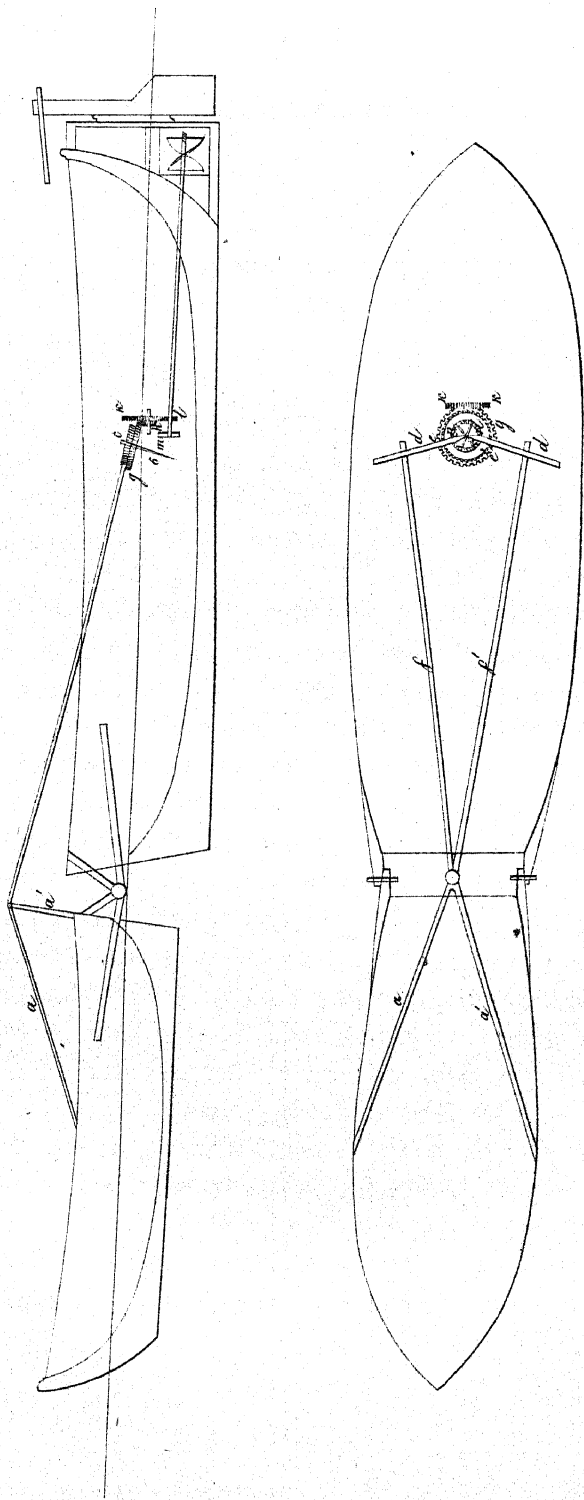
Если въ этой формулѣ a и b будутъ даны въ футахъ, а t въ секундахъ; то получимъ силу x въ пудофутахъ. — Дифференціальное исчисленіе показываетъ, что наибольшій $x = \frac{2}{3} 1.75 \frac{a^3 b}{t} \sin^2 \frac{1}{2} \Phi$, т. е. когда $d\Phi = \frac{1}{2} \Phi$.

Примѣръ вычисленія силы: положимъ что длина волны = 21 футъ, то $a = 10,5$ фут.; ширина $b = 6$ ф., уголъ $\Phi = 23^\circ$ $d\Phi = 5^\circ$, $t = 2'',5$ Изъ формулы (A) найдется $x = 110,3$ пудофутамъ, или силѣ $6\frac{1}{3}$ лошадей.

Устройство волнохода. Если вмѣсто деревяннаго параллелоипеда, разрѣзаннаго пополамъ, возьмемъ двѣ шлюпки: одну съ тупою кормою, а другую съ тупымъ носомъ, и соединимъ ихъ тупые концы по грузовой ватерлинии (чертежи I и II) крѣпкимъ горизонтальнымъ шарниромъ, скрѣпленнымъ длинными обручами надежно съ каждою частію, то получимъ приборъ различный отъ прежде разсматриваемаго параллелоипеда только формою, но могущій имѣть тѣ же главные элементы, входящіе въ исчисленіе; слѣдовательно къ нему будетъ относиться все, что сказали о параллелоипедѣ: т. е. будучи поставленъ на волнующуюся поверхность воды поперегъ волненія, двѣ половины примутъ вращательное около шарнировъ движеніе, соразмѣрное движенію волнъ; и всякія двѣ точки, взятія на двухъ шлюпкахъ выше горизонта шарнировъ, съ каждымъ размахомъ волны будутъ приближаться и отдаляться, противясь всякому препятствію вышеописанною силою.

Устройство машины. Остается теперь найти способъ, какъ приложить эту силу къ машинѣ, способной дать шлюпкѣ

Чертежъ "Волнохода", проектированного
Лейтенантомъ Сиверсомъ.

[illegible]

поступательное движеніе. Извѣстные способы передачи данной силы суть: весла, колеса и архимедовъ винтъ. Первый способъ, посредствомъ веселъ, хотя теоретически возможенъ, но въ практикѣ неудобноисполнимъ. Второй способъ, посредствомъ колесъ, лучше и удобнѣе въ приложеніи, но имѣлъ бы то неудобство, что на большомъ волненіи, когда дѣйствующая сила наибольшая, колеса стали бы худо дѣйствовать, и кромѣ того представили бы большое сопротивленіе вѣтру. Третій способъ, посредствомъ винта, есть удобнѣйшій не только по приложенію въ практикѣ, но и потому, что тутъ самое волненіе не вредить его дѣйствию. Чертежъ I изображаетъ волноходъ, къ которому приложенъ этотъ способъ.—На переднемъ суднѣ, близъ шарнира, утверждены двѣ стойки a и a' ; въ заднемъ суднѣ, около середины, утверждена наклонная ось b , упирающаяся въ киль и посящая на верхнемъ концѣ своемъ, соединенное съ нимъ на глухо, колесо c , имѣющее на вѣшной и внутренней окружностяхъ зубцы, наклонные въ противныя стороны, какъ видно на чертежѣ II. Сверхъ колеса c , на ось его надѣваются два подвижные рычага d и d' , простирающіеся въ обѣ стороны къ бортамъ. Отъ нижней грани ихъ, противъ окружности зубчатого колеса идутъ палы e и e' , нажимаемые пружинами на зубцы колеса. Вѣшніе концы рычаговъ d и d' соединены съ концами стоекъ a и a' двумя приводами f и f' , имѣющими въ обоихъ концахъ шарниры; они надѣты на оконечности стоекъ a и a' такъ, что могутъ на нихъ вращаться; концы же, надѣтые на рычаги d и d' , могутъ быть прикрѣплены къ различнымъ точкамъ длины сихъ радіусовъ.

Очевидно, что при качкѣ зубчатое колесо c , получить вращательное, хотя не равномерное, движеніе въ одну сторону около своей оси; это движеніе передается другимъ зубчатымъ колесомъ g шестернѣ h и съ нимъ зубчатому колесу k , которое наконецъ окружностью своею вертитъ шестерню l , нахо-

дящуюся на одной оси съ архимедовымъ винтомъ, и для уравниванія движенія, на той же оси падѣвается, если мѣсто позволить, маховое колесо m . Для задняго хода служатъ внутренніе зубцы колеса c , и другіе палы n и n' , обращенные въ противную сторону.

Разумѣется, что при переднемъ ходѣ, палы c и c' должны быть отложены. Чтобы дать задній ходъ, откладываютъ сперва палы e и e' и потомъ когда машина остановится, опускаютъ палы n и n' , отчего тотчасъ и начнется задній ходъ. Ходъ можно увеличить и уменьшить, передвигая концы приводовъ f и f' по радіусамъ d и d' къ центру и къ концамъ. Число зубцовъ и величина радіусовъ всѣхъ зубчатыхъ колесъ и шестерней опредѣлится размѣреніями судна и числомъ оборотовъ, которое потребуется дать винту. По даннымъ размѣреніямъ судна и волнъ можно найти, по формулѣ (А), рождающуюся силу, которую уравнивъ выраженію силы сопротивленія воды, составитъ уравненіе, въ которомъ найдется скорость, соотвѣтствующая сему сопротивленію; для этой скорости можно найти потребное число оборотовъ винта при данномъ его радіусѣ, а слѣдовательно и отношеніе радіусовъ колесъ къ радіусамъ шестерней. Для прежняго примѣра найдется, такимъ образомъ, что радіусъ шестерни долженъ относиться къ радіусу колесъ, какъ 1 къ 6, 3.

Зная длину рычаговъ d и d' (которая можетъ равняться половинѣ ширины судна), найдется высота стоекъ a и a' .

До сихъ поръ мы полагали, что длина судна равна длинѣ волны, что оно поставлено поперекъ волненія и выжидаетъ на мѣстѣ дѣйствія волнъ. Но какъ обстоятельства эти перемѣняются, то рассмотримъ какое вліяніе будутъ имѣть эти перемѣны на качества волнохода. Если длина волны больше длины волнохода, то уголъ наклоненія двухъ половинъ между собою уменьшится; волны будутъ тогда находить рѣже, и, при вѣтрѣ, противное

теченіе на поверхности будетъ больше; тогда въ формулѣ (А) перемѣнятся двѣ величины: Φ будетъ меньше и t болѣе, а отъ того x выйдетъ меньше; кромѣ того уменьшится онъ и дѣйствіемъ теченія. Если длина волны меньше длины судна, то Φ и t будутъ меньше, а также и теченіе на поверхности меньше. Отсюда и изъ формулы (А) видно, что если длина волны незначительно меньше длины судна, то x можетъ быть даже больше, нежели при равной длинѣ, и если не больше, то по крайней мѣрѣ не такъ быстро уменьшится съ уменьшеніемъ волнъ, какъ съ увеличеніемъ ихъ. Положимъ теперь, что судно не стоитъ прямо поперекъ волненія, но составляетъ съ нимъ какой нибудь уголъ, то очевидно, что уголъ возвышенія и пониженія, т. е. Φ , уменьшится почти пропорціонально косинусу угла, составленнаго килемъ съ направлениемъ волненія.

Самый неблагопріятный случай будетъ въ полвѣтра: тогда косинусъ угла $= 0$, и при совершенно правильномъ волненіи, килевой качки не было бы; но этого случая можно избѣжать, правя попеременно, то немного къ вѣтру, то подъ вѣтеръ. При полныхъ курсахъ, обстоятельства остаются все тѣ же, кромѣ члена t въ формулѣ (А), т. е. волны будутъ находить рѣже, но зато теченіе на поверхности и вѣтеръ будутъ попутные. При всѣхъ выше разсмотрѣнныхъ обстоятельствахъ, положимъ теперь еще, что волноходъ получить скорость, то при всѣхъ курсахъ противъ волненія, волны встрѣтятъ его чаще, при попутныхъ же курсахъ рѣже, и въ этомъ заключается большая выгода, ибо противъ вѣтра и волненія дѣйствующая сила будетъ больше, нежели при курсахъ, въ которыхъ всякій парусъ можетъ дать ему скорость. Вообще волноходъ пойдетъ хорошо во всѣхъ случаяхъ, когда килевая качка будетъ наибольшая. Изъ всѣхъ этихъ разсужденій заключить можно, что выгодно дѣлать длину волнохода немного по-

больше длины обыкновеннаго волненія, и, чтобы волноходъ могъ служить при большомъ и маломъ волненіи, надобно переднее изъ составляющихъ его судовъ сдѣлать поменьше задняго, на при-
мѣръ переднее отъ 10 до 30, а заднее отъ 15 до 70 футовъ длины. Волноходъ можно вооружать подобно парусному судну; разумѣется, каждое изъ двухъ составляющихъ его судовъ должно быть вооружено отдѣльно, наблюдая однакожь, чтобы центръ общей парусности волнохода былъ на выгоднѣйшемъ мѣстѣ; впрочемъ о качествахъ такого судна можно бы многое сказать, но прежде всего нуженъ опытъ хотя въ маломъ видѣ.

Формула (А), выражающая дѣйствующую силу, показываетъ, что сила эта пропорціональна кубу длины судна и волны; отсюда видно, что чѣмъ больше волненіе и длина судна, тѣмъ будетъ и сила больше въ кубическомъ содержаніи, и, на оборотъ, чѣмъ эти длины меньше, тѣмъ и сила будетъ меньше въ отношеніи куба длины; разумѣется, здѣсь предположено, что съ длиною остаются соразмѣрны и прочія размѣренія судна, но какъ сопротивленіе воды возрастаетъ въ квадратномъ содержаніи сихъ размѣреній при той же скорости, то и рождается предѣлъ длины волнохода, менѣе которой онъ не можетъ двигаться; такъ что надъ моделью опытовъ произвести нельзя, а для сего нужны по крайней мѣрѣ двѣ малыя шлюпки. Итакъ, для перваго опыта положимъ, что взяты двѣ маленькія, по возможности широкія и короткія шлюпки съ тупыми кормами, одна поменьше другой. Изъ нихъ меньшая послужитъ переднимъ судномъ, а большая заднимъ, будучи поворочена кормомъ впередъ т. е. къ корму меньшей шлюпки, съ которою надлежитъ ее скрѣпить шарниромъ, близъ воды; на передней шлюпкѣ утвердить стойку, а на задней помѣстить механизмъ, для винта же и руля придѣлать къ носу задней шлюпки раму, какъ видно на чертежѣ. Чтобы упростить первый опытъ и избѣжать устройства механизма, можно сдѣлать его слѣдующимъ образомъ: на передней

шлюпкѣ утвердить вдоль ея горизонтальную балку, выходящую за середину задней шлюпки. Задній конецъ этой балки при качкѣ будетъ описывать дугу вверхъ и внизъ, надъ осью винта, на которую надѣтъ шкивъ; другой шкивъ, въ блокѣ, утвержденъ выше конца балки, на козлахъ, и въ оба шкива проведенъ безконечный тросъ; конецъ балки, проходя въ промежуткѣ туго вытянутаго безконечнаго троса, имѣетъ съ обѣихъ сторонъ своихъ рамки съ клапанами, открывающимися одинъ вверхъ, а другой внизъ, и наклонными подъ тупымъ угломъ такъ, что тросъ можетъ проходить только въ одну сторону и вертеть ось винта и самый винтъ также въ одну сторону: въ этомъ случаѣ шарниры должны быть на самомъ гака-бортѣ и какъ можно ближе къ балкѣ.

Проектъ этотъ поступалъ, для разсмотрѣнія, послѣдовательно: въ учетный комитетъ кораблестроительнаго департамента, въ морской ученый комитетъ, къ г-ну генералъ-интенданту и въ кораблестроительный департаментъ, и наконецъ разрѣшено было, чтобы изъ числа находящихся при Кронштатскомъ портѣ гребныхъ судовъ, выстроено было годное для производства опытовъ, а все что потребуется для устройства волнохода и механизма его, должно было сдѣлать портовыми средствами. Въ послѣдствіи однако нѣкоторыя чугунныя вещи были отлиты на ижорскихъ заводахъ, по недостатку средствъ для того при Кронштатскомъ портѣ. Въ мартѣ мѣсяцѣ 1849 г. приступили къ работамъ. Для опытовъ выбранъ былъ 14-ти весельный катеръ въ 35 футовъ длины, принадлежавшій прежде главному командиру Кронштатскаго порта; его распилили по мидель-шпангоуту на двѣ части, которымъ, посредствомъ пристроекъ къ мѣстамъ разрѣза, дали образованіе, подобное описанному въ проектѣ судну, соображаясь съ чертежемъ проекта. Отъ этихъ пристроекъ длина носовой части увеличилась на два фута, а кормовой на пять футовъ, такъ что весь волноходъ по-

лучилъ длину въ 42 фута; въ то же время сдѣланы были модели для всѣхъ желѣзныхъ вещей, и началаськовка ихъ; для отливки чугунныхъ зубчатыхъ колесъ потребовались точныя модели, которыя по множеству работъ на заводахъ не могли быть сдѣланы, а потому я выбралъ изъ числа находившихся на ижорскихъ заводахъ моделей такія, которыя по возможности соответствовали цѣли; но для этого однако я принужденъ былъ составить новый чертежъ механизму, примѣняясь къ размѣреніямъ даннаго катера, какъ и имѣющихся колесъ, а это измѣнило нѣкоторымъ образомъ цѣлость и согласіе всѣхъ частей. Противъ чертежа, приложеннаго къ проекту, сдѣланы были еще слѣдующія измѣненія: вмѣсто двойнаго зубчатаго колеса *c*, отлито колесо *g* съ двойнымъ рядомъ зубцовъ: наклонные нижніе зубцы, какъ прежде на колесѣ *g*, и сверхъ того прямые мелкіе зубцы на вѣтшней грани самой окружности и, вмѣсто паловъ *e* и *e'* и *n* и *n'*, сдѣланы только два пала *e* и *e'*, могущія впрочемъ дѣйствовать въ обѣ стороны для передняго и задняго хода. Это много упростило управленіе машиною и на дѣлѣ оказалось довольно удобно.

20-го апрѣля 1850 года, волноходъ былъ наконецъ готовъ къ опытамъ, но ледъ стоявшій еще въ гавани, препятствовалъ его спуску на полозьяхъ, нарочно для того сплоченныхъ; 180 человекъ тащили его для спуска отъ шлюпочныхъ сараевъ къ мачтовымъ, гдѣ глубина при самомъ берегу, при малой водѣ, превосходитъ 3 фута, тогда какъ при шлюпочныхъ сараяхъ и при среднемъ состояніи воды бываетъ такъ мелко, что малыя шлюпки становятся на мель. 27 апрѣля, когда ледъ въ гавани сталъ расходиться, спустили волноходъ съ полозьями на воду; при этомъ случилось, что льдина, лежавшая на днѣ, тронулась, и всплывая подъ полозомъ, накренила его на бокъ до того, что весь волноходъ съ полозьями повалился на одну сторону и наполнился водою; освободивъ его отъ полозьевъ, поставили

въ тотъ же день прямо, и выкачали воду. На другой день погрузили въ него 120 пудовъ баласту, и при свѣжемъ *SO* вѣтрѣ я выѣхалъ для перваго опыта, хотя волненіе далеко не соответствовало вѣтру, что и не могло быть иначе по близости берега. Вышедши на веслахъ за почтовые ворота, противъ вѣтра и теченія, на разстояніе кабельтова, началась килевая качка; какъ скоро я замѣтилъ, что обѣ половины волнохода стали свободно вращаться около шарнировъ, я прекратилъ греблю и пустил машину въ дѣйствіе, опустивъ палы *e* и *é* на сторону передняго хода; въ то же мгновеніе всѣ колеса стали быстро вращаться и подводный архимедовъ винтъ образовалъ пѣну за кормою; я взглянулъ за бортъ, чтобы замѣтить ходъ, но необыкновенный трескъ въ колесахъ обратилъ мое вниманіе опять на машину: я тотчасъ бросился остановить ее, но уже было поздно, колеса *g* и *k*, съ шестернею *h*, вертѣлись свободно, между тѣмъ какъ валъ съ архимедовымъ винтомъ и маховымъ колесомъ подпрыгивали на мѣстѣ, не вращаясь нисколько. Покуда я успѣлъ разобщить тяги *f* и *f'* съ рычагами *d* и *d'* и сіи послѣдніе съ колесами, прошли еще двѣ или три волны, тогда я замѣтилъ, что у шестерни *e* выломило 6 зубцовъ и на колесѣ *k* два зуба; толстый брусъ, на которомъ была укрѣплена вся машина, выгнулся серединою на $\frac{1}{2}$ дюйма къ верху и отдѣлился на столько же отъ стойки, соединяющей его съ килемъ и носящей подшипникъ нижняго горизонтальнаго вала. Этимъ кончился первый опытъ, хотя неудачный, потому что машина была испорчена, но показывающій какъ велика сила. Въ послѣдствіи оказалось, что не только брусъ выгнулся, но и весь составъ катера измѣнилъ нѣсколько свой образъ; киль носящій упомянутую стойку, отъ напряженій подался къ низу. Вслѣдствіе сего я соединилъ брусъ съ килемъ желѣзными наугольниками, отлилъ новую шестерню и вставилъ новыя желѣзные зубцы вмѣсто выломленныхъ, чугунныхъ, у колеса *k*. Оказалось также,

что желѣзный шипъ, на короткой желѣзной оси колеса k и шестернѣ h , смялся, а потому вмѣсто его вставили другой вдвое толще, вырубивъ въ чугунѣ мѣста на столько же шире.

Всѣ эти поврежденія должно было приписать тому, что дѣйствіе волненія было очень неправильно и быстро; въ промежуткѣ времени между двумя волнами прекращалось все движеніе, и потомъ, съ ударомъ волны — вдругъ возобновлялось весьма быстро. Для отвращенія вреднаго дѣйствія сего обстоятельства я сдѣлалъ слѣдующее измѣненіе въ механизмѣ. Вмѣсто того, чтобы нижняя шестерня l была наглухо соединена съ длинною осью; носящею водяныя крылья и маховое колесо, я заставилъ дѣйствовать шестерню на ось посредствомъ винтообразной пружины, которой одинъ конецъ соединенъ съ шестернею, а другой съ осью, шестерня получила свободное вращательное движеніе около оси и при каждомъ внезапномъ размахѣ волны, могла сдѣлать до шести оборотовъ, заводя пружину, которая въ свою очередь вращала ось съ водяными крыльями плавно и болѣе равномерно. Къ несчастію при Кронштатскомъ портѣ не имѣлось ни пружинной стали, ни мастеровыхъ, умѣющихъ сдѣлать такую пружину, а потому я досталъ своими средствами толстую пружинную проволоку въ $\frac{1}{4}$ дюйма толщины, и заставилъ мастеровыхъ, назначенныхъ мнѣ для устройства машины, сдѣлать изъ него пружину; но эта первая пружина оказалась при первой пробѣ слишкомъ слаба: вмѣсто ее сдѣлали 4 новыхъ пружины; чтобы избѣжать напрасной ломки, я пробовалъ, исправленный такимъ образомъ, волноходъ въ тихую погоду, въ гавани, заставляя гребцовъ двигать рычаги d и d' взадъ и впередъ, отдѣливъ сперва тяги f и f' , идущія отъ носовой части; 10 гребцовъ не были въ состояніи произвести столь быстрое движеніе рычаговъ, какое производилось волненіемъ; однако движеніе было болѣе равномерное, машина приводилась въ движеніе какъ нельзя лучше, и волноходъ шелъ по гавани съ обыкновенною

скоростью шлюпки, хотя не такъ скоро, какъ тѣ же 10 гребцовъ приводили его въ ходъ посредствомъ веселъ; но тутъ опять случилась новая неудача: одна изъ четырехъ пружинъ лопнула, а другія смялись въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, и дѣйствіе ихъ прекратилось: причиною этому было то, что мастера не поступали довольно осторожно и искусно при нагрѣваніи концовъ пружинъ, когда ихъ накачивали, чтобы дать имъ настоящую форму; я принужденъ былъ укоротить немного пружины, отрубивъ испорченные концы, и сверхъ того придѣлалъ еще деревянный пустой цилиндръ между осью и пружинами для того, чтобы сіи послѣднія при сжатіи ложились на дерево и не имѣли бы лишняго простора, при которомъ могли бы снова согнуться и смяться; это устройство оказалось очень хорошимъ при опытахъ въ ручную, но тихая погода долго не давала произвести настоящаго опыта. Этимъ временемъ я пользовался, чтобы испробовать ходъ волнохода подъ парусами и на веслахъ; волноходъ былъ вооруженъ двумя мачтами, по одной на каждой половинѣ, соразмѣрными съ размѣреніями своихъ частей; паруса были рейковые, косые; весь ронгоутъ и весла могли помѣщаться внутри волнохода, не препятствуя дѣйствію машины; брезенты, или лучше сказать, парусинная палуба натягивалась въ трехъ частяхъ, во весь волноходъ. Подъ парусами, при малой (по величинѣ судна) парусности, ходъ не былъ великъ, однако волноходъ поворачивалъ оверштагъ и чрезъ фордевиндъ; задержка хода отъ водяныхъ крыльевъ не была значительна: они вертѣлись свободно, бывъ разобщены съ машиною, а въ противномъ случаѣ приводили даже въ движеніе весь механизмъ. Такимъ образомъ я выходилъ нѣсколько разъ на большой рейдъ и къ Ораніенбауму, но волненіе было такъ незначительно, что по временамъ только замѣтна была килевая качка; не разъ также пробовалъ я съ успѣхомъ машину въ гавани и на рейдахъ, приводя ее въ движеніе силою людей; именно 20 мая,

приставши къ пароходу *Храброму*, стоявшему на маломъ рейдѣ, въ присутствіи командира, офицеровъ и механиковъ сего парохода, я отошелъ, при восточномъ теченіи и тихомъ вѣтрѣ на кабельтовъ отъ парохода противъ теченія, и, поворотивъ, присталъ къ борту, не выкинувъ весла, въ другой разъ, при незначительной зыби отъ *W*, на большомъ рейдѣ, волноходъ шелъ хотя очень тихо противъ вѣтра и волненія, однимъ дѣйствіемъ волненія, но зыбъ была однако такъ мала и неправильна, что килевая качка, а вмѣстѣ съ тѣмъ и ходъ, по временамъ совершенно прекращались; и тогда уже я замѣтилъ, что идя противъ вѣтра, волноходъ очень худо слушался руля: это я приписываю тому, что въ носовой части киль былъ значительно меньше, чѣмъ въ кормовой, передняя его половина и потому, легко подавалась подъ вѣтеръ.

Наконецъ, 26-го мая, задуть свѣжій *W* вѣтеръ и развелъ на большомъ рейдѣ значительное волненіе; судя по предварительнымъ опытамъ, я былъ увѣренъ въ успѣшномъ опытѣ въ этотъ день, и потому просилъ г-на главнаго командира Кронштатскаго порта о назначеніи нѣсколькихъ штабъ-офицеровъ флота для присутствованія при опытѣ; люди, сопровождавшіе меня до тѣхъ поръ на всѣхъ опытахъ, были между тѣмъ назначены къ промѣру, а другіе еще не были присланы. Получивъ на просьбу мою разрѣшеніе отъ г-на главнаго командира—явиться для производства опыта къ командиру внѣшней брандвахты, стоявшей на своемъ мѣстѣ, на большомъ рейдѣ, я собралъ какихъ могъ гребцовъ, и вышелъ на веслахъ изъ купеческихъ воротъ съ тѣмъ, чтобы привязаться къ одной изъ бочекъ, и на волненіи обучать нѣкоторымъ образомъ людей и познакомить ихъ съ дѣйствіемъ и обращеніемъ механизма. Вѣтеръ и теченіе отъ *W* были такъ сильны, что, вышедши изъ воротъ, насъ стало сносить къ *O*-ту, а дойдя до середины фарватера, не могли приблизиться на веслахъ къ бочкѣ, нахо-

дившейся отъ насъ саженьхъ въ 80; и 10 гребцовъ не въ состояніи были подвинуть катеръ впередъ нисколько; когда я замѣтилъ по береговымъ предметамъ что онъ сталъ пятиться назадъ, то въ помощь весламъ пустилъ машину въ ходъ, и въ то же время замѣтно стало по берегу движеніе впередъ, такъ что чрезъ нѣсколько минутъ мы привязались къ бочкѣ; остановивъ машину и убравъ весла, я выпустилъ конца до 20 сажень; когда конецъ вытянулся, я далъ самый малый ходъ, отодвинувъ тяги f и f' къ концамъ рычаговъ d и d' ; волненіе било и рвало катеръ во все стороны, вѣтеръ ревѣлъ и сносилъ брызги отъ вершинъ волнъ. Обучая людей и назначая каждому свое мѣсто и дѣло, я замѣтилъ, что, послѣ нѣкоторыхъ болѣе правильныхъ волнъ при утихшемъ немного вѣтрѣ, катеръ подошелъ на траверзъ бочки и конецъ висѣлъ въ водѣ бухтою; я хотѣлъ править къ бочкѣ, положи руль на бортъ, но волноходъ не послушался руля, катясь носомъ подъ вѣтеръ, пока конецъ опять вытянулся; прибавивъ немного ходу, я началъ снова подходить къ бочкѣ, но опять носъ пошелъ подъ вѣтеръ; я остановилъ ходъ, и волноходъ снова пришелъ на конецъ; тогда я далъ самый большой ходъ, надѣясь, что волноходъ послушаетъ руля, но вмѣсто того, чтобы идти теперь съ большимъ ходомъ, онъ почти не двигался съ мѣста; въ то же время непріятный стукъ возвѣстилъ мнѣ о новомъ несчастіи; тотчасъ остановилъ я машину и увидѣлъ, что большимъ напряженіемъ послѣднихъ маховъ, смяло все четыре пружины и вдавило двѣ изъ нихъ такъ сильно между шестернею k и деревяннымъ колпакомъ, что дѣйствіе упругости пружинъ прекратилось; очевидно, что пружины не имѣли нужной упругости для полного хода; я отвязалъ конецъ отъ бочки, выправилъ сколько могъ пружины и далъ средній ходъ, но хотя волноходъ и двинулся впередъ, однакожъ править противъ волненія было невозможно, потому что насъ тотчасъ понесло подъ вѣтеръ. Видя невозможность

дойти до вѣшной брантвахты, я направилъ курсъ вдоль малаго рейда, по вѣтру, къ почтовымъ воротамъ; на этомъ пространствѣ я испытывалъ качества волнохода: при дѣйствии одной силы волненія можно было править всеми курсами, до 6 румбовъ отъ вѣтра; ближе къ вѣтру онъ не доходилъ, вѣроятно потому, что носовая часть, съ малымъ килемъ, была больше подвержена дѣйствию вѣтра, теченію верхняго слоя воды и дрейфу, между тѣмъ какъ задняя, большая часть, сидящая съ килемъ на два фута глубже, почти совсѣмъ не дрейфовала. На этомъ пути я сдѣлалъ еще слѣдующее важное замѣчаніе: ставя приводы f и f' къ разнымъ точкамъ длины рычаговъ d и d' , я замѣтилъ самое большое дѣйствіе волненія на машину, когда они были поставлены около середины длины сихъ рычаговъ, считая отъ центра колеса g до оконечностей рычаговъ, именно дюймовъ на 7 отъ окружности колеса g наружу; при большемъ отдаленіи приводовъ къ концамъ рычаговъ, уголъ поворота колеса g , при одной волнѣ, уменьшался, хотя движеніе тогда было вѣрнѣе и равномернѣе; ставя же приводы ближе къ центру, и даже между центромъ и окружностью колеса g , углы движенія также уменьшались, и движеніе было неровное, ударистое и сопряжено съ такимъ напряженіемъ, что вся машина съ брусомъ, носящимъ ее, получила движеніе, слѣдуя немного движенію приводовъ. Изъ всего этого заключить должно, что для удачнѣйшаго опыта должно сдѣлать слѣдующія измѣненія въ волноходѣ:

1) Длину передовой и задней половины волнохода должно сдѣлать болѣе равными между собою, т. е. разрѣзъ и шарниры ближе къ срединѣ, тогда увеличится дѣйствующая сила и движеніе колесъ будетъ плавнѣе.

2) Носовыя и кормовыя части должны быть на ровномъ килѣ, чтобы при курсахъ противъ вѣтра и волненія, носъ не валило подъ вѣтеръ.

3) Пружина, соединяющая шестерню *l* съ своею осью, должна быть стальная, съ настоящею упругостью.

4) Водяныя крылья (архимедовъ винтъ) должны быть литыя, мѣдныя, и образованіе ихъ точнѣе по теоретическому чертежу.

5) Подшипники всѣхъ осей должны быть мѣдные и вставлены всѣ въ одну чугунную штуку, для неизмѣняемой связи.

6) Судно должно быть новое, крѣпкое, нарочно для этой цѣли выстроенное, съ большими размѣреніями, и по возможности все желѣзное.

Наконецъ, должно замѣтить, что Кронштатскій рейдъ есть самое неудобное мѣсто для опытовъ надъ волноходомъ, потому что волненіе, по близости береговъ, всегда бываетъ меньше, чѣмъ въ открытыхъ портахъ при томъ же вѣтрѣ. Порты Виндава и Либава лучше соотвѣтствуютъ этой цѣли.

Судно, построенное такимъ образомъ, получить, по мнѣнію моему, такія качества, какія я предполагалъ при подаііи проэкта моего; между тѣмъ я увѣренъ, что можно дать ему другое устройство, мало сходствующее съ описаннымъ здѣсь, при которомъ качества его будутъ несравненно лучше. Примѣненіе зубчатыхъ колесъ сопряжено съ опасностью, ибо при столь неравномѣрной и быстрой силѣ, и при соединеніи двухъ половинъ волнохода посредствомъ шарнировъ, какъ въ предстоящемъ проэктѣ показано, большая часть силы волненія тратится на безполезное давленіе между шарнирами.

Во время постройки перваго волнохода и опытовъ надъ нимъ, много явилось мнѣ новыхъ мыслей, не приложимыхъ къ этому волноходу, и такимъ образомъ составилъ, такъ сказать, новый проэктъ, который описывать было бы здѣсь не у мѣста, но желательнo бы было, чтобы кто нибудь другой, со свѣжими силами и лучшими средствами, взялся осуществить эту мысль и довести волноходъ до того состоянія, которое онъ обѣщаетъ.

лейт. Сиверсъ.

КРЕЙСЕРСТВО У ЗАПАДНАГО БЕРЕГА АФРИКИ.

I.

Горящее судно.

Тѣ, которые съ малолѣтства привыкли къ частымъ измѣненіямъ сѣвернаго климата, къ переменнымъ вѣтрамъ, быстрымъ переходамъ отъ тепла къ холоду, отъ мрачныхъ облаковъ къ голубому небу, не могутъ представить себѣ внутренняго и внѣшняго утомленія, усталости души и тѣла тѣхъ, которыхъ глаза каждый день видятъ только однообразное безконечное пространство моря, голубое и безоблачное небо, что обыкновенно бываетъ въ тропическихъ странахъ. Уже нѣсколько дней бригъ нашъ стоялъ на водѣ, безъ жизни и движенія; самый свѣжій вѣтеръ, самое мрачное небо, съ проливнымъ дождемъ, были бы для насъ отрадой. Наконецъ, однажды вечеромъ, подулъ легкій вѣтерокъ и понесъ бригъ по направленію его курса; для насъ это было новостью, потому что мы совсѣмъ почти уже отвыкли видѣть движеніе нашего судна.

Первая ночная вахта была моя. Около седьмой стклянки я началъ прогуливаться по шканцамъ съ моимъ вахтеннымъ мичманомъ, Генрихомъ Ситономъ. Это былъ очень милый, образованный и откровенный молодой человѣкъ.

— Странная часть свѣта, въ которой мы теперь находимся! сказалъ онъ. (Я уже и прежде замѣтилъ, что онъ любилъ пофилософствовать). Даже самое изобиліе щедротъ природы дѣлается здѣсь зломъ, и человѣкъ, увлекаемый своими страстями, дѣлаетъ изъ рая адъ! Ну, что было бы съ Африкой, если бы жители ея сдѣлались образованными?

— Да; но и болота высушены, присовокупилъ я, улыбаясь.

— Конечно, подхватилъ онъ, и не такія работы были совершаемы людьми предприимчивыми; подобный трудъ еще не великъ, и если всѣ единодушно приложить свои старанія, то и Африка можетъ сдѣлаться Аркадіей.

— Вы сегодня въ поэтическомъ расположеніи духа, Ситонъ.

— Быть можетъ!... Но посмотрите, что за ночь! Она всякаго въ состояніи сдѣлать мечтателемъ.

Онъ говорилъ правду. Ночь была дивная: легкій вѣтерокъ едва подымалъ складки на зеркальной поверхности океана, въ которой отражилась мириады звѣздъ, разсыпанныхъ на темномъ небесномъ сводѣ; вновь народившаяся луна, подходила уже къ горизонту и бросала на тихія воды, тонкую струю серебристаго свѣта. Рѣдкій и прозрачный паръ наполнялъ атмосферу, въ которой каждую минуту, мнилось видѣть парящихъ духовъ невѣдомаго міра, съ бѣлыми крыльями и жемчужными коронами на головахъ, и слышать сладкую музыку ихъ голосовъ. Но ни одинъ звукъ не достигалъ слуха, кромѣ легкаго журчанія воды у борта судна, плавно подвигавшагося впередъ; порой, какой нибудь подводный житель, выходилъ изъ бездны, подышать чистымъ ночнымъ воздухомъ, и опять погружался въ нее, всплывая хвостомъ гладкую поверхность моря. Бываютъ минуты, когда состояніе погоды, воздуха, всего окружающаго, и наконецъ самое внутреннее состояніе чловѣка, располагають къ мечтательности и суевѣрнымъ чувствамъ. Такова была и эта ночь.

— Знаете ли что я чувствую? — продолжалъ мой товарищъ; мнѣ кажется, что я не долго буду наслаждаться подобными ночами. Какой-то внутренній голосъ шепчетъ мнѣ, что дни мои сочтены. Вы конечно будете надо мной смѣяться, если я вамъ скажу, что за нѣсколько минутъ назадъ, я смотрѣлъ за бортъ и видѣлъ, подымавшуюся изъ воды человѣческую фигуру, въ бѣломъ

одѣяніи; грустно посмотрѣла она сперва на меня и потомъ стала манить къ себѣ; черты лица ея мало по малу начали уподобляться чертамъ покойной моей матери; я услышалъ звуки музыки, подобные тѣмъ, какія слышишь иногда, проходя случайно мимо церкви, въ которой идетъ служба. Мнѣ очень хотѣлось броситься за этой тѣнью, которая постепенно начала исчезать; но въ эту минуту вы меня окликнули, и я опомнился. Повѣрьте мнѣ, что съ нами скоро что нибудь случится особенное: или штормъ, или что нибудь подобное.

— Видѣніе ваше, если оно и было въ самомъ дѣлѣ, скорѣе послано для нашего успокоенія — отвѣчалъ я очень серьезно, видя что молодой человѣкъ не въ такомъ расположеніи духа, чтобы позволить себѣ надъ нимъ смѣяться. . . Однакожь, я полагаю, что это была игра вашего воображенія!

— Нѣтъ, не думаю! отвѣчалъ онъ, совершенно спокойно; я никогда не бывалъ мечтателемъ; впрочемъ, сознаюсь, что мысли мои въ послѣднее время уносились, Богъ знаетъ, куда. . . Но смотрите! . . . такъ и есть! . . . я такъ и думалъ! вскричалъ онъ, показывая на SO, т. е. почти по направленію нашего курса. . . Посмотрите, на этотъ красный оттѣнокъ, распространившійся, по южной части неба! Это не солнце, восходящее нѣсколькими часами ранѣе обычнаго времени! . . Я сталъ смотрѣть, куда онъ показывалъ, и въ самомъ дѣлѣ, небо было подернуто краснымъ оттѣнкомъ. Сначала я подумалъ, что это какой нибудь феноменъ, подобный сѣверному сіянію, но цвѣтъ неба дѣлался краснѣе и краснѣе. . . Мы внимательно слѣдили за этимъ страннымъ явленіемъ, и по мѣрѣ того какъ къ нему приближались, оно повидимому все болѣе и болѣе распространялось на небесномъ сводѣ; видно было, что лучи его исходили изъ общаго центра, находившагося подъ горизонтомъ.

— Поднимитесь, сказалъ я, Ситонъ, на марсъ, и поста-

райтесь рассмотреть, прежде нежели мы смѣнимся съ вахты, что это за явленіе!

Онъ тотчасъ вскочилъ на фоковыя ванты, и, черезъ нѣсколь-ко минутъ, былъ опять возлѣ меня.

— Это, сказалъ онъ, или огнедышащая гора, или горящее судно; но вѣроятноѣ последнее: мнѣ казалось, я видѣлъ по-среди пламени — мачты и другія части рангоута.

— Я съ вами совершенно согласенъ г. Сятонъ, и также думаю, что этотъ свѣтъ происходитъ отъ горящаго судна. На какомъ румбѣ онъ отъ насъ находится?

— На остъ-зюйдъ-остъ! отвѣчалъ онъ; мы идемъ прямо на него!

— Такъ держать! сказалъ я. Мы сейчасъ разрѣшимъ эту задачу.

Вскорѣ послѣ этого штурманъ, вышелъ мнѣ на смѣну; но я слишкомъ былъ заинтересованъ новостію, чтобы идти внизъ, и потому остался на палубѣ, прохаживаясь съ новымъ вахтеннымъ офицеромъ. Нашъ штурманъ былъ весьма замѣчательный человѣкъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ очень пріятный; онъ былъ одинъ изъ тѣхъ счастливцевъ, которые никогда не теряютъ присутствія духа. Онъ былъ знакомъ со всѣми служащими и не служащими, всѣ его знали, и во всемъ мірѣ не было уголка, гдѣ бы онъ не имѣлъ друзей или знакомыхъ. Онъ говорилъ, что когда ему случалось, напримѣръ, падать, то всегда на ноги; что однажды, во время шторма, его сбило съ нока фока-реи въ море, но онъ успѣлъ схватиться за конецъ, висѣвшій за бортомъ и съ помощію его опять вскарабкаться на палубу; что въ одно прекрасное утро, его, по ошибкѣ вмѣсто другаго, повѣсили, но веревка лопнула, и предполагаемый трупъ его, будучи оставленъ въ покоѣ, опомнился и преспокойно ушелъ; наконецъ, его оставили однажды посреди Атлантическаго океана, въ пустой бочкѣ, и онъ пробылъ въ ней цѣлую недѣлю, имѣя для поддержа-

нія жизни только бутылку рому и пачку сигаръ. Изъ всего этого онъ выводилъ заключеніе, что не рожденъ для того, чтобы умереть на висѣлицѣ или утонуть въ морѣ. Онъ былъ роста небольшого, но широкъ въ плечахъ; голова у него была совершенно круглая, съ румянымъ и веселымъ лицомъ.

Приближался разсвѣтъ. Вѣтерокъ сдѣлался посвѣжѣе, но все еще не соразмѣрно съ нашимъ нетерпѣніемъ; наконецъ, мы увидѣли передъ собой большое судно, охваченное пламенемъ; зная, что каждая потерянная минута, могла стоить жизни нѣсколькимъ изъ нашихъ ближнихъ, мы тотчасъ же послали разбудить капитана, что обыкновенно дѣлалось при всякомъ важномъ случаѣ. Капитанъ вскорѣ вышелъ на верхъ, и приказалъ поставить всѣ паруса, какія можно было нести. Матросы съ быстротою исполнили постановку парусовъ, и мы полетѣли впередъ. Всѣ бывшіе на бригѣ, находились въ это время уже на палубѣ, кромѣ закоснѣлыхъ любителей сна.

Видъ пожара былъ ужасенъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ и величественно прекрасенъ. Пространство моря, окружавшее горѣвшее судно, отражало яркое пламя, подымавшееся къ небу извилистыми столбами вокругъ мачтъ, и бросало темно-красную тѣнь на наши паруса; мы были еще слишкомъ далеко, чтобы могли подать какую нибудь помощь; и вдругъ, мачты, одна послѣ другой, какъ будто выскочивъ изъ судна, упали за бортъ; намъ мнилось, будто мы слышали, какъ они зашипѣли въ водѣ; послѣ этого, пламя рванулось сильнѣе и охватило носъ и корму; невозможно было предполагать, чтобы какое нибудь живое существо могло еще оставаться на суднѣ. Огонь быстро подходилъ къ ватерлиніи. Мы продолжали приближаться, рассчитывая, что вѣроятно всѣ люди, или по крайней мѣрѣ часть ихъ, успѣли спастись на шлюпкахъ; всѣ зрительныя трубы были направлены къ горѣвшему судну; но тщетно осматривали мы все видимое пространство воды: шлюпокъ ни гдѣ не было видно;

мы сдѣлали нѣсколько выстрѣловъ, чтобы извѣстить спасающихся на обломкахъ, что идемъ къ нимъ на помощь. Пожаръ продолжалъ свирѣпствовать во всей своей силѣ; и вдругъ, вся горѣвшая масса пошатнулась, и мы остались въ глубокомъ мракѣ! Судно скрылось въ пучинѣ моря. Что же случилось съ экипажемъ его? Вотъ вопросъ, который каждый изъ насъ себѣ дѣлалъ. Мы убавили парусовъ и легли въ дрейфъ возлѣ того мѣста, гдѣ скрылось судно, стрѣляя чрезъ короткіе промежутки времени изъ пушекъ, пока спускали шлюпки на воду. По спускѣ ихъ, онѣ тотчасъ разсѣялись по разнымъ направленіямъ, для спасенія погибавшихъ, которыхъ отыскать мы почти уже не надѣялись. Я былъ на гичкѣ, и прогребъ далѣе другихъ; вдругъ матросъ, поставленный мною на бакъ, чтобы смотрѣть впередъ, закричалъ:

— Право руля! Право! Я что-то вижу по лѣвую сторону... такъ держать!

Я вскочилъ на банку и увидѣлъ какой-то длинный обломокъ судна, плававшій на водѣ; мнѣ казалось, что за него держатся нѣсколько человѣкъ. Я сталъ окликать, но отвѣта не было; гребцы мои сильно налегли на весла, и черезъ нѣсколько секундъ мы пристали къ плававшему обломку: это была стеньга или бушпритъ съ сгорѣвшего судна; мы погребли вдоль этого обломка, и увидѣли на тонкомъ его концѣ голову человѣка: туловище его лежало на люкѣ, который ему вѣроятно удалось привязать къ себѣ, и который защищалъ его отъ акулъ, привлеченныхъ къ этому мѣсту своимъ инстинктомъ на добычу. Намъ показалось сначала, что онъ мертвъ, но, вытащивъ его на шлюпку и вливъ ему въ горло нѣсколько капель рому изъ фляжки, которую, по совѣту доктора, я успѣлъ захватить съ собой, онъ началъ оказывать признаки жизни. Проискавъ еще нѣсколько времени и не найдя никого, мы возвратились къ брига съ однимъ только человѣкомъ, спасеннымъ съ погибшаго

судна: это былъ негръ, одѣтый въ костюмъ англійскаго матроса. Нѣкоторое время, всѣ старанія доктора возратить его въ чувство, были тщетны, но, наконецъ, онъ открылъ глаза, и, посмотрѣвъ вокругъ себя, обнаружилъ признаки большого страха, полагая, вѣроятно, что его хотятъ подвергнуть жестокой пыткѣ.

— Не рѣжьте меня! Дайте жить, бѣдному ребенку!.. Бѣдная маленькая миссъ! Пираты убили всѣхъ, всѣхъ!.. Господа пираты! не бейте меня!.. Все кровь, кровь.... бѣжить какъ широкая рѣка!.. Охъ, страшно!..

Изъ этихъ отрывистыхъ восклицаній мы заключили, что на томъ самомъ мѣстѣ, гдѣ мы теперь находились, наканунѣ разыгрывалась страшная драма. Отъ негра мы узнали послѣ, что онъ былъ изъ числа команды купеческаго судна *Анна*, шедшаго съ пассажирами и грузомъ съ мыса Доброй Надежды, и что на суднѣ было отъ пятидесяти до шестидесяти человѣкъ. Наканунѣ подошла къ нимъ шкуна, окликнула ихъ, спросила долготу, и попросила прѣсной воды. Ничего не подозрѣвая, они подпустили ее къ себѣ. Вся команда и пассажиры собрались у борта и смотрѣли на незнакомое судно, отъ котораго отвалили двѣ шлюпки. Полагая что шлюпки эти спѣшатъ за водой, на *Аннѣ* не сдѣлали никакихъ приготовленій къ защитѣ. Когда шлюпки пристали къ борту, изъ подъ брезентовъ, ихъ покрывавшихъ, выскочили вооруженные люди, и прежде чѣмъ на *Аннѣ* успѣли взяться за оружіе, до тридцати бандитовъ взбѣжали на палубу, и начали рубить вправо и влево, не давая никому пощады. Повидимому цѣль ихъ была истребить всѣхъ, чтобы нѣкому было донести о ихъ безчеловѣчномъ поступкѣ. Большая часть команды была перерѣзана, и, какъ показалось негру, женщины, бывшіе на *Аннѣ*, были перевезены на шкуну. Когда негръ увидѣлъ, что товарищей его одолѣли, онъ убѣжалъ на бакъ, спустился за бортъ и схва-

тился за конецъ, висѣвшій подъ крамболомъ; между тѣмъ пираты стали грабить судно, забирая все, что казалось имъ цѣннымъ. Наконецъ, они оставили судно; негръ взлѣзъ на палубу, но къ ужасу своему увидѣлъ, что злодѣи подожгли судно въ нѣсколькихъ мѣстахъ, связавъ по рукамъ и ногамъ всѣхъ оставшихся еще въ живыхъ, такъ что они не могли освободить другъ друга, и должны были подвергнуться, ужаснѣйшей смерти. Негръ развязалъ тѣхъ изъ нихъ, къ которымъ могъ приблизиться; всѣ старанія ихъ потушить огонь были тщетны: онъ распространился уже по всему судну; матросы бросились на ютъ, чтобы спустить съ боканцевъ одну изъ шлюпокъ, но палуба подъ ними провалилась, и они сдѣлались жертвами пожара. Негръ, избѣжавъ этой участи, взлѣзъ на конецъ бушприта, гдѣ и оставался, пока не перегорѣлъ шпоръ его, и не рухнулъ, вмѣстѣ съ мачтами, въ воду. Послѣ этого, онъ ничего уже не помнилъ.

Съ восходомъ солнца, удостовѣрившись, что на морѣ не было ни одной шлюпки и никакого плавающего тѣла, мы наполнили паруса и послали на салинги часовыхъ, чтобы смотрѣть за показывающимися на горизонтѣ судами. Послѣ ужаснаго разсказа негра о случившемся, каждый изъ насъ горѣлъ нетерпѣніемъ встрѣтиться съ пиратомъ; мы вполнѣ надѣялись догнать его, потому что, по краткости времени, онъ не могъ находиться отъ насъ далеко, и если только войдетъ въ нашъ горизонтъ, то зоркіе часовые на салингахъ тотчасъ его усмотрятъ.

Прошла большая часть дня, но ни одинъ парусъ не показывался. Около половины послѣ-полуденной вахты, молодой Ситонъ, поднявшійся на салингъ посмотрѣть впередъ, закричалъ:

— Судно видно, на правый крамболь!

— Лѣво руля! скомандовалъ я.

— Есть лѣво! отвѣчали мнѣ.

— Такъ держать!.. Какъ оно лежитъ отъ насъ г. Ситонъ?

— Мы прямо на него держимъ! отвѣчалъ онъ съ салинга.

— На брасы на лѣвую! скомандовалъ я. Вотъ такъ, довольно! крѣпи!

Вѣтеръ дулъ въ нашу правую раковину, и мы подъ лиселями полетѣли въ погоню за усмотрѣннымъ судномъ.

II.

Пиратъ.

Свѣжѣвшій вѣтеръ быстро несъ насъ по голубымъ волнамъ; пѣна сильно била изъ подъ скулъ брига, и паруса надулись, будто желая вырваться изъ шкаторинъ. Мы стали приближаться къ судну, и потому именно, что оно не бѣжало отъ насъ, но шло, подъ малыми парусами, къ намъ на встрѣчу.

— Мнѣ кажется, что это не тотъ разбойникъ, котораго мы ищемъ, сказалъ мнѣ капитанъ; иначе онъ не шелъ бы къ намъ такъ смѣло на встрѣчу.

— Не знаю, отвѣчалъ я; быть можетъ издали онъ принимаетъ насъ за купца; вамъ не безъизвѣстно, что многія ливерпульскія, португальскія и испанскія купеческія суда, строятся и вооружаются точно такъ же, какъ и военные бриги. Но если онъ ошибся, то попадетъ въ славную западню.

— Надѣюсь, что ваше замѣчаніе будетъ справедливо, г. Ферфильдъ, продолжалъ капитанъ, и если это тотъ пиратъ, который совершилъ вчера злодѣяніе, мы его славно наградимъ! Г. Гринъ, что это за судно? какъ вы полагаете?

— Большая шкуна, съ четырехугольными парусами... отвѣчалъ штурманъ, къ которому капитанъ обратился съ вопросомъ; она мнѣ что-то не нравится: видъ ея не носитъ отпечатка большой честности.

— Я также не думаю, что бы въ этой посудинѣ заключалось много этого достоинства, замѣтилъ я. Подождите немного. Какъ только они узнаютъ насъ, то вѣрно тотчасъ же повертять оглобли.

— Бить тревогу! скомандовалъ капитанъ. Мы принудимъ молодчика показать себя, какъ только къ нему приблизимся. Но шкуна продолжала идти къ намъ на встрѣчу, такъ что наконецъ невозможно было полагать, что бы она не разсмотрѣла что судно наше военное; тѣмъ болѣе, что хотя борта наши и были закрыты, но не были закрашены: мы не хотѣли маскировать себя. Въ зрительныя трубы разглядѣли мы, что шкуна имѣла длинный и низкій корпусъ, по десяти пушекъ на каждой сторонѣ, одну длинную по срединѣ палубы, и кромѣ того, еще нѣсколько фалконетовъ, украшавшихъ кормовую часть, о которыхъ впрочемъ не стоитъ и говорить; вообще видъ самага судна былъ очень подозрительный.

— Если это пираты, то они большіе смѣльчаки, что такъ близко подходятъ къ англійскому судну, замѣтилъ я Ситону, который стоялъ возлѣ меня.

— Странное судно! отвѣчалъ онъ мнѣ; кто бы могъ подумать, что это прекрасное твореніе рукъ человѣческихъ, было орудіемъ зла; я вполне увѣренъ, несмотря на ихъ смѣлость, что это тѣ злодѣи, которые сожгли вчера судно. И знаете ли, я имѣю предчувствіе, что они и намъ много зла надѣлаютъ.

— Полноте, Ситонъ! что это съ вами дѣлается! отвѣчалъ я, смѣясь; ночью дозволяется мыслямъ немного бродить, но среди бѣлаго дня. . .

Въ эту минуту—пафъ! и ядро пролетѣло черезъ нашъ фокъ; испанскій флагъ развился на гафелѣ шкуны. Капитанъ нашъ разохотался, и сказалъ:

— Они рѣшились предупредить насъ во что бы ни стало! Флагъ поднять! Выдвинуть пушки! Мы ему покажемъ, что и

у насъ зубы есть, и что мы не хуже его кусаться умѣемъ, когда намъ захочется. Г. Уптонъ! сказалъ капитанъ, обращаясь къ старшему лейтенанту, убавьте парусовъ и приготовьтесь привести къ вѣтру; а то, когда они откроютъ свою ошибку, то удерутъ отъ насъ на вѣтеръ, пока мы будемъ спускаться лисели!

Но капитанъ въ этомъ ошибался. Незнакомое судно продолжало къ намъ приближаться, поворотило на другой галсъ, и проходя у насъ подъ кормой, окликнуло насъ по испански, желая узнать какое наше судно. Въ отвѣтъ на такой же вопросъ, сдѣланный нами, со шкуны отвѣчали, что идутъ въ Кадиксъ, изъ порта, имени котораго мы разслышать не могли.

— Ложитесь въ дрейфъ и пришлите шлюпку! закричалъ нашъ капитанъ. Но на шкунѣ не поняли, или лучше сказать, не хотѣли понять этихъ словъ.

— Выпалить въ нихъ съ ядромъ! продолжалъ нашъ капитанъ. Мы ихъ выучимъ вѣжливому обращенію, если они сами его не знаютъ!

Но едва успѣли выстрѣлить въ шкуну, какъ на ней положили форъ-марсель на стеньгу, и она остановилась, граціозно покачиваясь на увеличивавшемся волненіи; но шлюпки къ намъ не присылала, а потому мы привели къ вѣтру, и подойдя къ ней, спросили: почему она не исполняетъ требованія военного судна?

— Невозможно, сеньоръ! отвѣчалъ человѣкъ, стоявшій на гротовыхъ вантахъ. Мы лишились нѣсколькихъ шлюпокъ, а другія сильно повреждены.

Въ истинѣ этого отвѣта легко можно было усомниться, потому что за кормой висѣла очень хорошая четверка, на правыхъ боканцахъ была также совершенно исправная шлюпка, а на лѣвыхъ боканцахъ третья, поврежденная повидимому ядромъ. Но капитанъ нашъ, убѣжденный отчасти въ справедливости отвѣта со шкуны, отвѣчалъ что пришлетъ свою шлюпку, и при-

казалъ мнѣ ѣхать на гичкѣ—осмотрѣть бумаги неизвѣстнаго судна. Шлюпку немедленно спустили, и я отвалилъ. Подходя къ шкунѣ, я успѣлъ замѣтить нѣсколько самыхъ злодѣйскихъ физіономій, смотрѣвшихъ на меня черезъ бортъ; вполне увѣренный, что люди, къ которымъ я отваживался идти, составляли шайку самыхъ отчаянныхъ головъ, отверженныхъ отъ общества, я нисколько не былъ бы удивленъ, если бы, всходя на судно, меня ударили по головѣ. Находясь подъ этимъ впечатлѣніемъ, я приказалъ своимъ гребцамъ ни подъ какимъ видомъ не выходить на палубу шкуны, ни съ кѣмъ не вступать въ разговоры, не отвѣчать ни на какія вопросы, и если что нибудь покажется имъ подозрительнымъ, то сейчасъ отваливать отъ борта; я разсудилъ, что лучше мнѣ одному погибнуть, нежели подвергать и гребцовъ своихъ какой либо опасности.

Когда шлюпка моя пристала къ шкунѣ, я бросилъ прощальный взглядъ на *Альбатросъ*: онъ былъ послѣднею связью моею съ міромъ. Не знаю почему, но у меня было какое-то неопредѣленное предчувствіе, должно быть очень схожее съ предчувствіемъ, испытаннымъ колдуньями при приближеніи къ нимъ цареубійцы Макбета.

Однакожъ я очень удивился, когда мнѣ подали пару бѣлыхъ фалреповъ, и когда я увидѣлъ, что на трапѣ, точно такъ же, какъ на военныхъ судахъ, стояли опрятно одѣтые фалрепные; но еще болѣе, когда на шканцахъ встрѣтилъ меня прекрасный мущина, одѣтый въ форменномъ морскомъ сюртукѣ, поклонился мнѣ, и привѣтствовалъ меня съ пріѣздомъ на испанскую шкуну *Эсперанса*, принадлежащую къ Кадикскому порту, и идущую изъ Гаванны, но занесенную противными вѣтрами, нѣсколько къ югу.

— Все это очень правдоподобно, подумалъ я, но позвольте мнѣ знать, синьоръ, съ командиромъ ли шкуны имѣю я честь говорить?

— Точно такъ! отвѣчалъ онъ мнѣ.

— Ваша фамилія, синьоръ?

— Донъ Діего Лопесъ де Мендоза, къ вашимъ услугамъ синьоръ, отвѣчалъ онъ, низко кланаясь.

— Синьоръ Донъ Діего Лопесъ де Мендоза, мнѣ надобно васъ обезпokoить и попросить показать мнѣ ваши бумаги!

— Съ большимъ удовольствіемъ, отвѣчалъ Донъ Діего, ласково улыбаясь; позвольте мнѣ попросить васъ въ мою скромную каюту, я вамъ ихъ тамъ покажу.

Я поклонился и приготовился идти за нимъ; подойдя къ капитанскому люку, я посмотрѣлъ на *Альбатросъ*, который между тѣмъ успѣлъ выбраться на вѣтеръ и держалъ шкуру подъ своими выстрѣлами.

Я вовсе не былъ приготовленъ найти такую роскошь въ каютѣ капитана: шелковые занавѣсы, прекрасная мебель, крытая той же матеріей, множество серебра и хрусталя; различного рода оружіе, огнестрѣльное и холодное, въ богатыхъ оправкахъ, было развѣшено по стѣнамъ. Каюта находилась въ кормовой части, и растворенныя рамы впускали въ нее прохладный вѣтерокъ; на столѣ стоялъ ящикъ съ сигарами. Посадивъ меня на мягкомъ диванѣ, Донъ Діего очень вѣжливо подалъ мнѣ ящикъ и зажженный фитилекъ, говоря:

— Надобно всегда по возможности пользоваться жизнію и дѣлать все, что можно, въ одно время: мы вѣдь не знаемъ когда она должна кончиться. Вы можете выкурить сигару, пока будете пересматривать бумаги!

Я принялъ предложенную сигару. Отказаться, значило бы обидѣть его, или показать ему мои подозрѣнія. Пока я занялся куреніемъ, онъ началъ доставать изъ письменнаго ящика, изукрашеннаго перламутровою рѣзьбою, свои бумаги. Повернувшись опять ко мнѣ, онъ замѣтилъ, что глаза мои были обращены на развѣшенное оружіе.

— А, *mió amigo*, тамъ въсятъ много интересныхъ штукъ: есть хорошіе толедскіе клинки, которые послужили на своемъ вѣку. Я храню ихъ, какъ рѣдкости, для украшенія моей каюты, хотя, какъ мирный торговецъ сахаромъ, мнѣ въ нихъ мало нужды.

— А пушки на вашей палубѣ, для. . . .

— Для украшенія также, сказалъ онъ, оканчивая начатую мною фразу, т. е. только въ настоящее время; эта шкуна принадлежала прежде негропромышленникамъ: была взята, и, какъ законный призъ, продана мнѣ въ Сентъ-Яго-де-Куба; но разсудивъ, что я легко могу встрѣтиться съ прежними ея владѣльцами, которые конечно найдутъ, что они имѣютъ болѣе на нее права, нежели я, то и счелъ за лучшее оставить себѣ эти средства для защиты моей собственности.

— Кромѣ того, по морямъ рыскаютъ пираты, которымъ очень выгодно было бы завладѣть такимъ легкимъ судномъ, какъ ваше, присовокупилъ я, и хотѣлъ было разсказать ему сдѣланное нами наканунѣ открытіе, но остановился, разсудивъ что лучше объ этомъ ничего не говорить. Пересмотрѣвъ судовыя бумаги, я нашелъ ихъ въ совершенной исправности и возвратилъ капитану, который принялъ ихъ отъ меня съ пріятливою улыбкой.

— Вамъ должно быть очень непріятно, имѣть въ подозрѣніи всѣ встрѣчаемыя вами на моряхъ суда, но мы, кабалеросы, понимаемъ эти вещи между собою. Вамъ вѣроятно угодно будетъ также осмотрѣть мое судно? Я объяснилъ ему, что въ этомъ состоитъ моя обязанность; въ слѣдствіе этого онъ повелъ меня по шкунѣ; я осмотрѣлъ нѣсколько каютъ и трюмъ, въ которомъ далеко не было полного груза; принадлежностей негропромышленника я нигдѣ не нашелъ, и ничего такого, чтобы могло намъ дать поводъ остановить ихъ. Правда, въ послѣдствіи я вспомнилъ о многихъ вещахъ, которыя, не бросаясь съ перваго раза въ глаза, живо и ясно представляются въ дру-

гое время воображенію. Однакожъ, я замѣтилъ, что лица всей команды носили на себѣ отпечатокъ злодѣйства: они провожали насъ по палубамъ и очень лукаво на меня посматривали; когда я шелъ по кубрику, гдѣ товаровъ никакихъ не было, нѣсколько матросовъ лежали и сидѣли въ разныхъ углахъ; они только слегка поднимали головы, когда мы мимо ихъ проходили, и—что уже мнѣ послѣ пришло въ голову—они дѣлали другъ другу очень выразительные знаки. Я долженъ сознаться, что былъ очень радъ, когда опять вышелъ на палубу и могъ дышать чистымъ воздухомъ. Капитанъ *Эсперансы* проводилъ меня до трапа и настоялъ на томъ, чтобы пожать мнѣ руку, прежде нежели я сошелъ въ шлюпку. Въ эту минуту мнѣ показалось, что я слышалъ слабый женскій крикъ, выходившій изъ трюма судна; но такъ какъ онъ не повторился, то я подумалъ, что это была только игра моего воображенія.

— Отваливай! скомандовалъ я гребцамъ. Они исполнили это очень охотно; даже урядникъ Биль Ледлайнъ замѣтилъ, что ему очень не нравится выкройка кливера этого молодца.

Когда я проходилъ подъ кормой шкуны, возвращаясь къ себѣ на бригъ, я опять увидѣлъ Донъ Діего Лопесъ де Мендоза, махавшаго мнѣ шляпой. Отойдя на нѣкоторое разстояніе, за-гребной сказалъ мнѣ, что кто-то махалъ намъ изъ каютнаго борта, но никто изъ остальныхъ гребцовъ этого не видалъ, и я почелъ, что онъ ошибся.

Товарищи мои приняли меня съ поздравленіями, когда я вышелъ на палубу.

— Мы были увѣрены, что это пиратъ, и каждую минуту ожидали увидѣть васъ на носѣ реи.

— Да; и Ситонъ (старшій мичманъ, который занялъ бывшее мѣсто), объявилъ уже претензію на полученіе вашего мундира, замѣтилъ комиссаръ.

— А Хагисъ, нашъ почтенный медикъ, хотѣлъ выпросить

вашъ трупъ у бездѣльниковъ, чтобы имѣть случай прочесть командѣ анатомическую лекцію, надъ вашимъ тѣломъ, смѣясь сказалъ старшій лейтенантъ.

— Вы можете смѣяться господа, сколько вашей душѣ угодно! воскликнулъ докторъ, но позвольте вамъ сказать, что матросы извлекутъ себѣ гораздо болѣе пользы изъ одной моей лекціи, нежели изъ всякихъ другихъ занятій: но, кстати, я могу здѣсь присовокупить, что скоро—если вѣрить рассказамъ о здѣшнемъ климатѣ—у меня вдоволь будетъ труповъ.

— Я завѣщаю вамъ, г. докторъ, мою брѣнную оболочку! Когда изъ нее вылетитъ душа, вы можете дѣлать съ нею, что вамъ угодно, но прошу васъ не отравлять меня для того, чтобы ранѣе завладѣть моимъ трупомъ, подхватилъ штурманъ, который питалъ смертельное отвращеніе къ медицинѣ и всѣмъ ея принадлежностямъ. Впрочемъ, между моряками это послѣднее чувство довольно обыкновенное.

Пока мы болтали и смѣялись, шкуна не теряла времени: она наполнила паруса и взяла такой курсъ, что должна была скоро выиграть у насъ вѣтеръ. Она отошла уже на нѣкоторое отъ насъ разстояніе, и въ это время, по приказанію доктора, вывели на верхъ больнаго негра, спасеннаго мною съ погибшаго судна, подышать чистымъ воздухомъ. Но едва глаза его упали на бѣлыя паруса удалявшагося судна, онъ остолбенѣлъ и онѣмѣлъ, будто увидѣлъ какое нибудь страшное привидѣніе: толстыя губы его разомкнулись, выказывая рядъ бѣлыхъ зубовъ; черныя шерстяные волосы, почти внезапно развились и встали дыбомъ; онъ соскочилъ съ ростеровъ, на которые былъ посаженъ, и, указывая на шкуну протянутой рукой, спрашивалъ:

— Что это такое? что я вижу? Шкуна! проклятый пиратъ, который ограбилъ и зарѣзалъ всѣхъ моихъ товарищей! Зачѣмъ она сюда пришла? за чѣмъ она отсюда уходитъ?

— О чемъ ты тутъ толкуешь? спросилъ я бѣдняка, удивленный отрывистыми его словами и странными тѣлодвиженіями.

— Эта шкуна — пирать, сударь! проклятый пиратъ! Я очень хорошо узналъ его по новымъ тремъ полотнищамъ, вшитымъ въ форъ-марсель: ужасный злодѣй, сударь!

— Увѣренъ ли ты въ томъ, что это тотъ пиратъ, который на васъ напалъ? спросилъ я, видя что слова его подтверждаютъ мои предположенія.

— О, совершенно, увѣренъ, сударь! я узналъ бы разбойника, черезъ сто лѣтъ, если бы встрѣтился съ нимъ, отвѣчалъ негръ утвердительно.

— Въ такомъ случаѣ, намъ надобно безъ замедленія догонять его! воскликнулъ я, поспѣвая къ капитану.

— По мѣстамъ стоять! Поворотъ чрезъ фордевиндъ! скомадовалъ капитанъ, сильно возбужденнымъ голосомъ, выслушавъ меня, и не сдѣлавъ никакого вопроса.

Люди стали живо по мѣстамъ, и бригъ въ минуту переменялъ направленіе курса, въ погоню за предполагаемымъ пиратомъ.

— Бить тревогу! продолжалъ капитанъ. Надобно замѣтить, что послѣ возвращенія моего со шкуны, пушки на бригѣ были снова вдвинуты и закрѣплены.

Противникъ нашъ, какъ и ожидать надлежало, очень скоро замѣтилъ нашъ новый маневръ, и повидимому догадался въ чемъ дѣло, потому что тотчасъ поставилъ всѣ возможные паруса и легъ круче къ вѣтру, въ надеждѣ отъ насъ уйти.

Оба судна были теперь обращены къ NNO; конечно, шкуна держала покруче насъ, но такъ-какъ она еще не далеко выбралась на вѣтеръ, то мы могли открыть пальбу изъ носовыхъ пушекъ. Сначала мы дали выстрѣлъ мимо ее, какъ сигналъ лечь въ дрейфъ; но она не обратила на это никакого вниманія; вторую пушку мы навели ей въ корму, и, по разлѣтѣвшимъ

ся во все стороны осколкамъ, догадались, что ядро наше попало въ цѣль; но шкуна не обратила и на это никакого вниманія, и продолжала идти избраннымъ курсомъ.

— Ну, молодцы! цѣлся хорошенько! Намъ непременно надобно сбить что нибудь у пирата, чтобы поймать его, разбойника! Онъ славно ходить и быстро выбирается на вѣтеръ! Будьте увѣрены, что онъ отъ насъ уйдетъ, если мы его не ошциплемъ заблаговременно.

Это было сказано нашимъ лихимъ старшимъ лейтенантомъ, который обыкновенно былъ молчаливъ, но въ критическихъ случаяхъ дѣлался даже говоруномъ. Команда закричала ура, и надобно было удивляться, съ какой быстротой она начала дѣйствовать орудіями.

Наконецъ, Донъ Діего Лопесъ де Мендоза, видя предъ собой превосходѣйшаго непріятеля, открылъ по насъ сильный огонь изъ двухъ ретирадныхъ портовъ, и пока мы радовались, что сбили у него гафель, одно изъ его ядеръ пролетѣло сквозь нашъ форъ-марсель. Оба судна шли довольно ровно, хотя непріятель немного у насъ и выигрывалъ, но пока онъ исправлялъ гафель и ставилъ гротъ, мы успѣли занять прежнюю относительно его позицію. Донъ Лопесъ повидимому не желалъ вступать съ нами въ сраженіе, несмотря на то, что у него было болѣе людей и пушекъ, чѣмъ у насъ, и онъ могъ надѣяться одержать побѣду. Къ тому же приближалась ночь и это подавало ему средство уйти отъ насъ въ темнотѣ; кромѣ того, съ наступившими сумерками, намъ труднѣе стало въ него попадать ядрами; небо, покрывавшееся густыми сплошными тучами, предвѣщало очень темную ночь. Вѣтеръ также сдѣлался перемѣнчивъ, что конечно могло служить и не служить въ его пользу, смотря потому откуда онъ установится. Все эти обстоятельства, вмѣстѣ взятые, заставляли насъ поспѣшить обить у него паруса и рангоутъ.

— Ну-ка, г. Томпсонъ, сказалъ я нашему констапелю, который считался у насъ самымъ мѣткимъ стрѣлкомъ, попробуйте, не удастся ли вамъ что нибудь сбить у нихъ!

— Постараюсь, отвѣчалъ констапель, наводя орудіе; и, ударивъ рукой по пушкѣ, сказалъ: ну дѣлай свое дѣло, старуха! Онъ выстрѣлилъ. Ну что? спросилъ онъ, всакивая, попалъ ли во что нибудь? И въ самомъ дѣлѣ выстрѣлъ былъ весьма удачный. Брамъ-стенъга, со всѣмъ такелажемъ и парусами, свалилась на палубу шкуны.

— Браво! славно! закричали нѣсколько голосовъ. По пробуйте-ка еще г. Томпсонъ! Но во второй разъ г. Томпсонъ далъ промахъ; зато въ третій, попалъ въ гротъ-стенъгу.

Мы продолжали перестрѣливаться, не нанося однакожь другъ другу большаго вреда; иногда ядро перебивало у насъ какую нибудь снасть, но ее живо опять сплеснивали. Солнце начинало уже скрываться за густою пеленой облаковъ, разстилавшихся по горизонту, бросая красноватый свѣтъ на паруса шкуны и бѣлѣвшіяся верхушки волнъ, которыя значительно увеличились оуъ усилившагося вѣтра.

— Ну, что же друзья! надобно остановить шкуну прежде, нежели совсѣмъ стемнѣетъ, а иначе она уйдетъ отъ насъ, воскликнулъ старшій лейтенантъ, придя на бакъ: дайте-ка мнѣ попробовать! Онъ выстрѣлилъ, и общій крикъ восторга вырвался у всѣхъ при видѣ его удачи. На шкунѣ была повреждена марса-рея: это замѣтно было потому, что пираты, въ значительномъ числѣ полезли по вантамъ, чтобы закрѣпить марсель. Но они не успѣли еще этого сдѣлать, какъ сильный порывъ вѣтра ударилъ въ судно: рея полетѣла внизъ и съ нею вмѣстѣ нѣсколько человекъ, бывшихъ уже на нокѣ, упали въ воду. Несчастные немогли ожидать помощи ни отъ своихъ, ни отъ насъ. Лишеніе марселя, конечно много отнимало ходу у шкуны, но потеря эта не была для насъ выгодна, потому

что усилившийся вѣтръ, заставилъ насъ убрать всѣ верхніе паруса. Несмотря на то, мы стали нагонять, и нѣсколько нашихъ ядеръ попали въ блестящую мѣдь подводной обшивки, которая выходила изъ воды отъ сильной килевой качки, и, такъ сказать, ловила послѣдніе лучи заходившаго солнца.

Солнце скрылось, и въ наступившей темнотѣ мы видѣли уже только тусклое изображеніе нашего противника.

Итакъ, вотъ уже во второй разъ закатилось дневное свѣтило, а злодѣй еще не былъ наказанъ за свои преступленія! Не ужели оно, взойдя опять, застанетъ его снова безопасно плавающимъ по раздольному морю!

Вездѣ были у насъ поставлены часовые, и строго приказано было слѣдить за малѣйшимъ движеніемъ шкуны, потому что если бы ночью мы потеряли ее только на секунду изъ виду, то она тотчасъ же перемѣнила бы курсъ, и тогда — поминай какъ звали!

Штурманъ Гринъ, я, два мичмана и старый констапель Томпсонъ, стояли на бакѣ, гдѣ брызги волненія порядочно насъ окачивали; мы старались разсмотрѣть, какое дѣйствіе производятъ наши ядра, посылаемые въ погоню за шкуной; но вдругъ одно ядро, пущенное изъ ретиральной пушки нашего непріятеля, конечно на удачу, ударило въ нашу форъ-стенгу надъ самымъ эзельгофтомъ: съ трескомъ, полетѣла она въ море, и вмѣстѣ съ нею утлегарь. — Намъ казалось, мы слышали радостныя восклицанія пиратовъ, при удачѣ послѣдняго выстрѣла.

Команда наша тотчасъ занялась исправленіемъ поврежденія, сколько позволяли тому обстоятельства; я продолжалъ смотрѣть впередъ. Шкуна прекратила пальбу, но не удалялась отъ насъ такъ скоро, какъ должно-бы было ожидать, изъ чего я заключилъ, что и наше какое нибудь ядро, задало имъ порядочную задачу, чего однакожь разсмотрѣть было невозможно. Какъ бы то ни было, но мы стали понемногу отставать.

Вдругъ я увидѣлъ огонь, будто отъ пистолетнаго выстрѣла; но звукъ его не дошелъ до моего слуха.

— Что это значить? спросилъ я; не ужели на шкунѣ думаютъ, что они отъ насъ на разстояніи пистолетнаго выстрѣла?

— Вѣроятно, кто нибудь осматривалъ свое оружіе, и нечаянно спустилъ курокъ, отвѣчалъ штурманъ; чортъ возьми, надобно имѣть добрую пару глазъ, чтобы видѣть въ такую темень: мои, кажется, уже начали тускнѣть. Куда дѣвался пиратъ?

— Гдѣ онъ? воскликнулъ я; я потерялъ его изъ виду. Не видите ли вы его, Дженкинсъ? спросилъ я мичмана, который стоялъ возлѣ меня.

— Нѣтъ! Онъ скрылся въ сторонѣ вотъ этой густой тучи, отвѣтилъ молодой человѣкъ. Но вотъ онъ! я его опять вижу!

— Ну, ужъ я этого не могу сказать! сказалъ констапель. Я сначала думалъ, что онъ поворотилъ, чтобы выйти потомъ болѣе отъ насъ на вѣтеръ, но впереди ни гдѣ нѣтъ, а онъ непременно долженъ быть тамъ. Не понимаю что это значить!

— Какъ лежимъ и какъ отъ насъ шкуна? — закричалъ капитанъ въ рупоръ. Я послалъ Дженкинса дать ему отвѣтъ въ этомъ.

Мы смотрѣли долго, но тщетно: цѣлый часъ не спускали глазъ съ моря. . . . пиратъ не показывался. Мы продолжали идти тѣмъ же курсомъ, рассчитывая, что и онъ сдѣлаетъ то же самое, въ предположеніи что мы поворотимъ или спустимся. Ночь почти прошла; мы очистили бакъ отъ перебитаго такелажа, и сдѣлали все приготовленія, чтобы съ разсвѣтомъ поднять запасную стеньгу вмѣсто потерянной. Въ темпотѣ и при сильной качкѣ, невозможно было приступить къ такой важной работѣ.

III.

Ночная свалка.

У насъ на бригъ убрались, закрѣпили орудія, и подвахтенные пошли спать въ койки; я тоже хотѣлъ было послѣдовать ихъ примѣру, какъ вдругъ, бросивъ нечаянно взоръ въ сторону, мнѣ показалось, что я вижу сквозь темноту, какую то мрачную, качающуюся массу.

— Что это тамъ такое? спросилъ я штурмана, который только что смѣнилъ меня съ вахты. Я указалъ ему на видимый мною предметъ.

— Клянусь Юпитеромъ, судно! — воскликнулъ онъ. Это пиратъ! Пошелъ все на верхъ! Разбудить капитана! Тревогу бить!

— Онъ прямо на насъ держитъ! сказалъ я.

— Да, да, и какъ разъ абординуетъ! отвѣчалъ Гринъ.

Капитанъ и старшій лейтенантъ въ минуту выбѣжали на верхъ. Они стали разсматривать приближавшееся судно, которое каждую секунду обозначалось яснѣе.

— Выдвинуть пушки, и едѣлаъ залпъ! закричалъ капитанъ въ рупоръ.

— Ему хочется пройти у насъ подъ кормой и разгромить насъ продольнымъ залпомъ! замѣтилъ старшій лейтенантъ.

— Мы сначала сами поподчумъ его съ лѣваго борта, а потомъ приспустимся, отвѣчалъ капитанъ. Однакожъ, клянусь Небомъ, онъ приводитъ и сейчасъ насъ абординуетъ!

Лѣвая, товсъ! . . . пли! . . .

Цѣлый залпъ рванулся на подходившее судно, съ разстоянія пистолетнаго выстрѣла. Пламя изъ орудій на мгновеніе освѣтило наше судно, и вслѣдъ затѣмъ послышался трескъ въ бортахъ непріятельскаго судна. Раздались вопли и крики, которыя заглушили даже ревъ вѣтра; но судно продолжало приближаться.

— Абордажная партія впередъ! . . . На абордажъ! скомандовалъ капитанъ, прежде нежели еще смолкли раздирающіе крики раненыхъ. Матросы бросились на сѣтки. Имѣя много перебитаго такелажа и поврежденій въ рангоутѣ, намъ невозможно было избѣжать свалки съ непріателемъ, если онъ на нее рѣшится.

Качающаяся масса приближалась къ намъ ближе и ближе... Суда столкнулись бортъ о бортъ, и оба страшно затрещали! Пираты бросили къ намъ желѣзные дреки, и сотня звѣрскихъ фізіономій показалась на сѣткахъ и нижнихъ вантахъ, освѣщаемыхъ отблесками отъ пистолетныхъ и фалконетныхъ выстрѣловъ, которыми они подкрѣпляли свое нападеніе. Но ихъ ожидали англійскіе матросы, которыхъ и самыя страшныя фізіономіи въ мірѣ рѣдко испугать могутъ.

— Абордажная партія за мной! закричалъ старшій лейтенантъ, размахивая абордажнымъ ножомъ и бросаясь на гротовыя ванты; онъ былъ встрѣченъ тамъ цѣлою ватагою пиратовъ, и сброшенъ ими на палубу съ нѣсколькими изъ нашихъ людей; за ними пятьдесятъ человѣкъ непріателей спрыгнули къ намъ на палубу, испуская самыя неистовые крики, которые одна только бѣшеная ярость и звѣрство могутъ вызвать изъ груди человѣческой.

Наши морскіе солдаты, поставленные на ютъ, очищали кормовую часть шкуны; двѣ носовыя пушки обстрѣливали бакъ и сбивали переднія борта непріателя. Увидя, что старшій лейтенантъ упалъ, я бросился къ нему на помощь, собравъ всѣхъ находившихся возлѣ меня людей. Но въ одну минуту Уптопъ былъ опять на ногахъ и началъ такъ усердно работать вправо и влѣво, вмѣстѣ съ послѣдовавшими его примѣру матросами, что половина разбойниковъ вскорѣ была положена на мѣстѣ, а остальная была вытѣснена назадъ на свое судно или за бортъ, гдѣ они или были раздавлены между судами, или погибли въ бушевавшемъ морѣ.

Въ жизнь мою не слыхалъ я подобнаго адскаго гвалта; треска судовыхъ бортовъ, когда они терлись одинъ о другой; свиста и грохота ядеръ, пробивавшихъ носовую часть шкуны; грома выстрѣловъ изъ пушекъ, ружей и пистолетовъ; завыванья вѣтра; шума разбивавшихся волнъ; дикихъ криковъ сражавшихся; воплей отчаянія и боли. Всѣ эти звуки смѣшивались въ одинъ оглушающій гулъ.

Мое мѣсто было на бакѣ и потому я не могъ участвовать въ abordажѣ. Старшій лейтенантъ, вмѣстѣ съ штурманомъ, опрокинувъ пиратовъ при первомъ нападеніи ихъ на наше судно, пробились на палубу шкуны, гдѣ встрѣтилъ ихъ мой *ami-go*, Донъ Діего Лопезъ де Мендоза, который, надобно и ему отдать справедливость, дѣйствовалъ какъ герой. Онъ нѣсколько времени, дрался отчаянно; но Гринъ ударилъ его по головѣ и Діего повалился на палубу; нѣкоторые изъ нашихъ матросовъ, бывшихъ гребцами на моей шлюпкѣ, узнали его, схватили и перетащили на бригъ.

Пока Уптонъ овладѣвалъ бакомъ, Гринъ боролся на ютѣ, гдѣ пираты были еще въ силѣ и представляли ему сильный отпоръ. Такъ какъ мы прекратили огонь изъ носовыхъ пушекъ, опасаясь нанести вредъ своимъ людямъ, то я повелъ на abordажъ резервъ; увидя, что Грину приходилось плохо, я бросился къ нему на помощь; эта неожиданная атака рѣшила дѣло. Большая часть нашихъ противниковъ выскочила забортъ, а другіе сбѣжали внизъ; Гринъ и я разумѣется поспѣшили за ними, въ капитанскую каюту, гдѣ они скрылись. Въ каютѣ, подъ бимсомъ, горѣла лампа; разливаемый ею свѣтъ, довольно ярко освѣщалъ серебро и осыпанное драгоценными каменьями оружіе, и отражался въ зеркалахъ, висѣвшихъ на стѣнахъ. Въ одну минуту, не осталось и слѣдовъ роскоши въ этой хорошенькой комнаткѣ: она потемнѣла отъ дыма, зеркала и хрустали были перебиты пулями, а шелкомъ обитая мебель запятналась

кровью сражавшихся. Пираты, доведенные до послѣдней крайности, пришли въ изступленіе и дрались, какъ демоны; будучи увѣрены, что пощада не могла быть ихъ удѣломъ, они и не искали ее. Но наша команда не уступала имъ въ отчаянной храбрости, и очень не многіе избѣжали страшныхъ ударовъ абордажными ножами: оставалось не много уже противниковъ, которые не переставали сражаться; между тѣмъ, вдругъ я услышалъ голосъ Грина, пересилившій даже оглушающій шумъ въ каютѣ; онъ кричалъ: назадъ люди, пошелъ назадъ, на бригъ, для спасенія вашей жизни! шкуна тонетъ и горитъ!...

Я повторилъ это приказаніе, и поспѣшилъ на верхъ по капитанскому трапу, на которомъ встрѣтилъ Грина, державшаго на рукахъ маленькую дѣвочку; двое матросовъ несли за нимъ женщину. Объясняться было нѣкогда, и когда мы вышли на палубу, то сцена, явившаяся передъ нашими глазами сквозь мракъ ночи, была вдвое ужаснѣе, и на одну только минуту страшная мысль, что оба судна разошлись, промелькнула у меня въ головѣ. Но въ самомъ дѣлѣ этого не было: суда еще крѣпко были прицѣплены одно къ другому за гротовыя ванты; команда наша бросилась на бригъ, пираты за ними; нѣкоторые продолжая драться, другіе съ надеждою продлить хотя на нѣсколько времени еще жизнь свою.

Едва послѣдніе матросы успѣли выйти на верхъ, какъ яркое пламя, съ громкимъ взрывомъ изъ гротъ-люка и огромнымъ столбомъ взвилось къ небу. Я уже былъ на нашихъ гротовыхъ вантахъ. Резервъ шелъ за мной, а позади его двое пиратовъ, которые хотѣли перескочить на нашу палубу; одинъ изъ нихъ былъ остановленъ нашимъ матросомъ, который оборотившись назадъ, очень хладнокровно застрѣлилъ его; другой прыгнулъ было на бригъ, но худо рассчиталъ, и руки его схватили одинъ воздухъ: съ воплемъ ужаса полетѣлъ онъ въ мрачную пучину, клокотавшую между разошедшимися уже судами. Во время его паденія,

яркій свѣтъ отъ горѣвшей шкуны упалъ на судорожно искривленное лицо его; длинные волосы развѣвались по волѣ вѣтра; глаза хотѣли будто выскочить изъ орбитъ; ротъ открылся; шея перегнулась назадъ, и рука, державшая еще саблю, продолжала машинально махать по воздуху. Я никогда кажется не забуду всѣхъ ужасовъ этой страшной картины! До сихъ поръ она яснѣе всѣхъ сценъ этой ночи осталась въ моемъ воображеніи.

— Руби все! Отцѣпляйся отъ шкуны! Право на бортъ! реи прямо! Трави лѣвые брасы! командовалъ капитанъ.

Бригъ уклонился подъ вѣтеръ. Матросы бросились рубить стропы и снасти, соединявшія, еще насъ съ опаснымъ призомъ... Ура! Чисто!—вскричала команда, и мы разстались со шкуной.

— Въ эту минуту съ палубы шкуны послышался раздирающій вопль отчаянія и ужаса оставшихся въ живыхъ на ней пиратовъ. Они знали, что никакая человѣческая сила не была въ состояніи спасти ихъ отъ небесной кары, которую они заслужили. Взрывъ въ крѣпость-камерѣ былъ незначителенъ, потому что порохъ былъ затопленъ; но шкуна горѣла съ носу и кормы, и кромѣ того, отъ сильной течи, медленно погружалась въ воду. Пиратовъ ожидалъ одинъ изъ двухъ родовъ смерти, и оба одинаково ужасные: пламя было ярко и сильно, а взволнованное море шумно било въ борта судна и съ яростію заливало палубу... Но волны взяли свое! Огромный столбъ пламени поднялся вдругъ къ небу... Нѣкоторые изъ нашихъ матросовъ говорили (хотя вѣроятнѣе это была игра ихъ воображенія), что они слышали въ это время вопли, стоны, крики и громкій дикій хохотъ чудовищныхъ голосовъ... Мы остались въ глубокомъ мракѣ, и тамъ, гдѣ за минуту стояло судно, прыгали, играя съ вѣтромъ, одни только волны!

Разбойничья шкуна погрузилась на дно. Въ послѣдствіи мы узнали, что пираты абординовали насъ собственно потому, что

подводная часть шкуны была пробита въ нѣсколькихъ мѣстахъ нашими ядрами, вслѣдствіе чего въ ней открылась сильная течь, такъ-что она ни въ какомъ случаѣ не могла долго держаться на водѣ; а потому имъ оставалось одно средство къ спасенію: напасть на насъ въ распахъ и завладѣть нашими бригомъ, или, по крайней мѣрѣ, отмстить за себя и погибнуть вмѣстѣ.

Все описанное мною выше, произошло въ нѣсколько минутъ. Давно ли, кажется, мы видѣли эту шкуну, подкрадывавшуюся, подобно злому духу въ темнотѣ ночи, чтобы разгромить и уничтожить насъ, а теперь, одинъ только обгорѣлый остовъ ея, лежитъ на днѣ глубокаго океана! Я не скажу, чтобы эти мысли пришли мнѣ тотчасъ же въ голову; нѣтъ! Всѣ мои силы и умъ, какъ и всѣхъ находившихся на бригѣ, были заняты средствами для исправленія поврежденій, и приведенія нашего *Альбатроса* въ порядокъ.

Лѣвый шкафутъ и гротъ-руслень были сломаны, бортъ у шканцевъ былъ вдавленъ внутрь судна, и я полагаю, что если бы мы остались еще нѣсколько времени сцѣпившись со шкуной, то бортъ нашъ былъ бы протертъ отъ верха до самой ватерлиніи. Теперь же, къ счастью нашему, бока нашего судна остались еще довольно крѣпки. Мы закрѣпили пушки, сдѣлали временной шкафутъ, и кое-какъ исправили такелажъ гротъ-мачты. Бригъ, освободившись отъ опаснаго сосѣда, былъ направленъ, по настоящему нашему курсу, къ югу; вѣтръ дулъ намъ почти въ корму.

IV.

Плѣнные.

Всю ночь мы прилѣжно работали. Восшедшее солнце освѣтило палубу, залитую кровью, и изувѣченное наше судно.

Къ счастью, къ утру, вѣтеръ и волненіе стихли, такъ что мы съ меньшими затрудненіями могли продолжать свои работы. Когда перекликнули команду, пятерыхъ на лицо не оказалось; надобно полагать, что они или упали въ воду, при переходѣ на непріятельское судно, или остались на немъ убитыми. Двое убитыхъ лежало на нашемъ декѣ, а въ лазаретѣ девять опасно раненыхъ; эта значительная съ нашей стороны потеря въ людяхъ, показываетъ съ какимъ ожесточеніемъ дрались пираты.

Я окончилъ свою работу на бакѣ по пробитіи восьми стлянокъ, и спустился въ низъ, подкрѣпить себя завтракомъ; тутъ я вспомнилъ о женщинахъ, которыхъ спасалъ Гринъ. Не говоря ни съ кѣмъ ни слова, я сбѣжалъ на низъ, отворилъ дверь моей каюты, и—остолбенѣлъ отъ изумленія... На моей подушкѣ лежала прелестная дѣтская головка; дитя спало такъ крѣпко, что не проснулось даже отъ шума, который я надѣлалъ.

Въ это время Гринъ просунулъ голову свою въ дверь каютъ-компаніи.

— Мастеръ!—сказалъ я ему, гость изъ міра лучшаго, нежели нашъ, завладѣлъ моей каютой, и потому позвольте мнѣ идти въ вашу, смыть съ себя кровь и оправиться!

— Моя также занята! отвѣчалъ онъ; отправляйтесь къ комиссару! Но, во всякомъ случаѣ, поспѣшите окончить вашъ туалетъ, и приходите завтракать! Я вамъ расскажу, какъ все случилось.

Черезъ четверть часа я былъ готовъ, и пошелъ завтракать; къ намъ присоединился докторъ, а за нимъ пришелъ и старшій лейтенантъ; на вахтѣ былъ оставленъ старшій мичманъ.

Уптона ранили въ лѣвую руку; онъ кое-какъ перевязалъ ее, не желая, какъ ретивой офицеръ, оставлять своего поста. Меня и Грина даже не опарапали. Капитанъ былъ слегка раненъ пулей въ бокъ; одинъ изъ мичмановъ контуженъ опасно ядромъ; у комиссара Сливеля, пуля пробила шляпу, и очень

испортила фасонъ ея. Когда Уптонъ сѣлъ съ нами за столъ, видно было, что онъ страдалъ и былъ очень уставши; но мысли его были заняты заботами о другихъ.

— Что дѣлаютъ наши люди, Хагисъ? спросилъ онъ доктора; мнѣ сказывали, что Джонъ Смитъ скоро выпустить канатъ.

— Въ здѣшнемъ климатѣ это очень вѣроятно. Если бы можно было пересадить его на судно, отправляющееся въ Англію, и если бы онъ пережилъ два, три дня, то можно было-бы надѣяться, что онъ останется въ живыхъ; но я очень желалъ бы Уптонъ, чтобы вы болѣе берегли себя: ваша жизнь дорога для многихъ; болѣзнью шутить не должно.

— Благодарю васъ, Хагисъ! я надѣюсь скоро поправиться; правда, я немного разстроены. . .

— Ну такъ позавтракайте слегка, да ложитесь спать, а я положу на вашу руку успокоительную примочку, а иначе боль помѣшаетъ вамъ отдыхать.

— Спасибо, докторъ, спасибо! сказалъ Уптонъ. Ну скажите намъ мастеръ, что дѣлаютъ ваши дамы? Я слышалъ, что вы, подражая древнимъ рыцарямъ, освободили двухъ красавицъ изъ рукъ разбойниковъ.

— Я о нихъ очень мало знаю, отвѣчалъ Гринъ; пока мы дрались на низу, я побѣждалъ за двумя или тремя пиратами, которыхъ намѣреніе, какъ я думалъ, было взорвать шкуну. Намъ удалось положить ихъ, одного за другимъ, на мѣстѣ, прежде нежели они успѣли въ своемъ замыслѣ; вдругъ мнѣ показалось, что я слышу слабые стоны, выходившіе изъ каюты, устроенной въ трюмѣ; въ одну минуту двери были выломаны, и я нашелъ женщину, стоящую на колѣняхъ; она была закована въ цѣпь вокругъ талии, на шеѣ висѣлъ у нее ребенокъ; у видя насъ, она стала громче кричать и, на англійскомъ языкѣ, умоляла насъ окончить ея мученія однимъ разомъ.

Мы тотчасъ разомкнули цѣпь; но никакъ не могли объа-

снить ей, что пришли выручить ее изъ рукъ злодѣевъ; маленькая дѣвочка тотчасъ поняла въ чемъ дѣло и охотно пошла за мною; но только что мы успѣли выйти на верхъ, какъ нѣсколько пиратовъ, пробравшись, вѣроятно чрезъ форъ-люкъ, подожгли остатки пороха и произвели взрывъ. . . Я полагаю, что бѣдная дама совершенно лишилась разсудка.

— Вы не ошибаетесь: она въ большемъ разстройствѣ, замѣтилъ Хагисъ.

— Вѣроятно, ужасы, перенесенныя ею въ послѣднее время на шкунѣ, довели ее до этого состоянія, сказалъ я; но позвольте спросить господина, не была ли она въ числѣ пассажировъ, на несчастномъ суднѣ, которое мы нашли горящимъ?

— Безъ сомнѣнія, отвѣчалъ Гринъ.

— Но видѣлъ ли ее негръ, котораго мы спасли вчера?

— Нѣтъ; бѣднякъ приказалъ долго жить! Одно изъ первыхъ ядеръ съ пиратской шкуны попало въ него, и съ тѣхъ поръ онъ лежитъ бездыханный въ койкѣ, сказалъ докторъ.

— Но у насъ есть плѣнные, которыхъ можно допросить. . . И, между прочимъ, вашъ пріятель, капитанъ пиратовъ, конечно сообщитъ что нибудь положительное, сказалъ Гринъ, обращаясь ко мнѣ.

— Мой пріятель! Не ужели онъ, злодѣй, остался въ живыхъ для того, чтобъ его повѣсили? Впрочемъ, я не думаю, чтобъ вы добились чего нибудь отъ него.

— Вы говорите правду, сказалъ Уptonъ; съ тѣхъ поръ какъ его взяли и перетаскивали къ намъ, онъ не произнесъ ни одного слова, и, судя по его наружному виду, такъ и умереть—безгласнымъ; а вотъ, быть можетъ маленькая дѣвочка можетъ разсказать намъ свою исторію.

— Когда она проснется и нѣсколько оправится, мы ее спросимъ, сказалъ Гринъ; она, бѣдняжка, была такъ разстро-

на, что я не хотѣлъ мучить ее вопросами, и едва головка ея коснулась подушки, она крѣпко заснула.

Кончился завтракъ, за которымъ мы узнали другъ отъ друга все, что каждый изъ насъ могъ сообщить. Послѣ этого, я бросился въ уголъ каютъ-компаніи, на палубу, отдохнуть, и признаюсь, несмотря на качку, проспалъ два часа крѣпкимъ и сладкимъ сномъ; забылъ настоящее и перенесся мечтами въ родительскіи домъ, гдѣ видѣлъ родныя лица и все милое сердцу.

Когда я проснулся, солнце свѣтило прямо въ рѣшетчатый люкъ каютъ-компаніи, и я подумалъ сначала, что лучи пробивались сквозь окно моей уютной комнатки въ отцовскомъ домѣ; море стихло и бригъ спокойнѣе шелъ впередъ. Я вышелъ на верхъ, и, при встрѣчѣ съ капитаномъ, получилъ отъ него приказаніе—спуститься, съ сержантомъ морскихъ солдатъ, въ палубу и постараться вывѣдать у плѣнныхъ пиратовъ все, что можно, а также и касательно дамы и ребенка, найденныхъ Гриномъ. Я былъ единственный офицеръ на бригѣ, понимавшій испанскій языкъ.

Сойдя на низъ, я нашелъ пріятеля моего Донъ Діего Лопесъ де Мендоза, сидѣвшимъ на палубѣ, за сукномъ, въ форъ-люкъ, тяжело закованнаго. Лице онъ закрылъ руками, положивъ локти на свои колѣни; платье его было разорвано и забрызгано кровью, волосы висѣли по плечамъ, слѣпившись отъ грязи и запекшейся крови. Когда свѣтъ отъ фонаря, бывшаго въ рукахъ у сержанта, освѣтилъ его лицо, онъ, какъ тигръ, устремилъ на насъ свои глаза, и казалось хотѣлъ броситься и истребить насъ, нарушившихъ его спокойствіе. Вѣроятно, онъ подумалъ, что мы пришли вытащить его на верхъ, и, безъ дальнихъ затѣй, вздрать на нокъ рей, согласно съ его системой правосудія. Когда глаза его свыклись со свѣтомъ отъ фонаря, онъ тотчасъ узналъ меня, и сказалъ:

— А! . . Я полагалъ, что васъ убили, потому что не видѣлъ до сихъ поръ; но я очень радъ, что вы остались въ живыхъ! Вы понимаете мой языкъ, и мнѣ хочется имѣть кого-нибудь, съ которымъ могъ бы я говорить. И онъ началъ:

— Обстоятельства мои очень перемѣнились со вчерашняго утра. Позвольте мнѣ замѣтить, что ваши сослуживцы жестоки и невѣжливы: они поступаютъ со мною, вовсе не такъ, какъ слѣдуетъ поступать съ дворяниномъ.

Очень умно и хорошо придумано злодѣемъ, подумалъ я.

— Но вы будете вѣжливѣе ихъ, и объясните своему капитану, что такъ какъ я хидальго, то со мной не слѣдуетъ поступать, какъ съ простымъ воромъ. Объясните мнѣ пожалуйста, для чего вы напали на меня, послѣ того какъ отпустили? Я полагаюсь своему правительству, и оно непременно потребуетъ отъ васъ удовлетворенія.

— Вы очень ошибаетесь, синьоръ, если предполагаете, что мы не знаемъ къ какому роду судовъ принадлежала ваша шкуна, отвѣчалъ я.

— Какъ! За кого же вы меня принимаете? спросилъ онъ, съ самымъ простодушнымъ хладнокровіемъ.

— За пирата! отвѣчалъ я также хладнокровно; и не скрываю отъ васъ, что вы приговорены къ смертной казни.

— Я? . . Пиратъ? воскликнулъ онъ; такъ вы скорѣе же пиратъ, чѣмъ я: я шелъ себѣ спокойно, не трогая никого, пока вы въ меня не выстрѣлили; я принялъ васъ за пирата, и какъ мирный торговецъ, не желая вступать съ вами въ битву, старался отъ васъ уйти, но нѣсколько вашихъ ядеръ пробили подводную часть моего судна, такъ что оно стало погружаться на дно.

— Вамъ не удастся насъ обмануть, отвѣчалъ я; сейчасъ явятся нѣсколько свидѣтелей и докажутъ противное: дама и дѣвочка спасены съ вашей шкуны, и еще вчера утромъ мы выта-

щили негра съ обломковъ судна, сожженного вами: онъ тотчасъ узналъ вашу шкуну.

Пиратъ вздрогнулъ; и мнѣ казалось, что онъ поблѣднѣлъ; видно было, что онъ усиленно старался побѣдить свое смущеніе.

— Вотъ какія бываютъ послѣдствія, отъ неуничтоженія всего судового экипажа! замѣтилъ онъ спокойнымъ тономъ, какъ будто говорилъ о самомъ простомъ предметѣ: одни только мертвые не обличаютъ! Я всегда говорилъ, что излишняя пощада доведетъ насъ до собственной гибели, и — не обманулъ. Во всякомъ случаѣ, если я долженъ умереть, то по крайней мѣрѣ какъ кабалеросъ, а не какъ обыкновенный воръ, на висѣлицѣ.

Я отвѣчалъ ему, что въ этомъ дѣлѣ мы не будемъ имѣть голоса; что его будутъ судить, по англійскимъ законамъ, въ Сіерра-Леоне, и что если найдутъ виновнымъ въ морскомъ разбоѣ, то не сдѣлаютъ въ наказаніи никакой разницы между имъ и его товарищами. Послѣ этого я спросилъ его, не можетъ ли онъ дать намъ какихъ нибудь свѣденій о дамѣ и дѣвочкѣ, найденныхъ нами на его суднѣ.

— О дамѣ и дѣвочкѣ? повторилъ онъ; знаю, знаю, о комъ вы говорите! Но у меня на шкунѣ были и другія; мы слишкомъ вѣжливы, чтобы обижать дамъ, которыхъ случается намъ брать въ плѣнъ: на моряхъ это товаръ рѣдкій. Остальныя дамы были въ носовой части и вѣроятно пошли на дно вмѣстѣ съ бѣдной моей шкуной. Что же касается до той дамы, о которой вы говорите, то я столько же о ней знаю, сколько и вы, не болѣе; она попала ко мнѣ потому, что судно, на которомъ она была, горѣло. . . Да развѣ сама она ничего о себѣ не можетъ сказать?

Я отвѣчалъ ему, что она лишилась разсудка.

— О, такъ ей нельзя быть свидѣтельницей противъ меня! сказалъ онъ со смѣхомъ.

— Доказательствъ будетъ достаточно, чтобы повѣсить васъ! вскричалъ я, взбѣшенный его безчувственностію.

— Ну, старуха на двое сказала! отвѣчалъ онъ, пенька для веревки, на которой меня повѣсятъ, еще не выросла!

— Не будьте въ этомъ такъ увѣрены, отвѣчалъ я; мы поступаемъ съ пиратами безъ всякихъ церемоній.

— Съ пиратами — такъ! А я не пиратъ! воскликнулъ онъ, вѣроятно придумавъ новый планъ защиты. Чтò я вамъ говорилъ въ шутку, того вы, какъ кабалеросъ, не должны показывать противъ меня!

Разумѣется, я не отвѣчалъ ему на это ни слова, и оставилъ его въ покоѣ, отчаяваясь узнать, что мнѣ было приказано; наглость его сдѣлалась для меня невыносимою, и я радъ былъ выйти изъ душнаго угла. Когда я обернулся къ нему спиною, то слышалъ, какъ онъ сталъ проклинать все на свѣтѣ и употреблять выраженія не очень лестныя для нашей команды и нашихъ офицеровъ.

Отъ остальныхъ трехъ плѣнныхъ злодѣевъ, я ничего не могъ узнать.

Черезъ два дня мы прибыли въ Фритоунъ, на рѣкѣ Сьерра-Леонѣ. Во время нашего перехода, тѣло негра было выброшено за бортъ: онъ умеръ отъ тяжелой раны, и передъ смертію не произнесъ ни одного слова. Бѣдная дама, мать дѣвочки, также окончила свои земныя страданія: сильное нервное разстройство во всемъ тѣлѣ, происшедшее отъ страха и ужасовъ, вынесенныхъ ею, положили конецъ ея существованію. За нѣсколько минутъ до смерти она пришла въ себя, попросила подвести къ себѣ дочь и позвать своего избавителя, Грина. Она была такъ слаба, что едва могла говорить, и успѣла только взять слово съ нашего почтеннаго мастера, что онъ не оставитъ ея ребенка; со слезами на глазахъ онъ обѣщалъ исполнить послѣднюю волю умирающей, которая обнявъ свою дочь, произнесла

только слово «Ева», и тихо скончалась. Всѣ присутствовавшіе при этой сценѣ, были сильно разстроганы.

Маленькая Ева осталась круглой сиротой. Гринъ рѣшился свято сдержать свое слово, тѣмъ болѣе, что онъ лишился собственныхъ дѣтей своихъ въ раннемъ ихъ возрастѣ. По приходѣ нашемъ въ Англію, онъ сдалъ ее на руки доброй г-жѣ Гринъ, которая была въ восторгѣ, что Небо услышало ея мольбы и неожиданно послало ей дочь.

Ева была такъ мала, что мы отъ нее ничего не могли узнать, кромѣ того, что отца ее звали папой, а мать мамой; эти подробности не сняли завѣсы съ прошедшаго, и оно на вѣки осталось закрытымъ для всѣхъ. Мы ничего не могли узнать о ея происхожденіи, несмотря на всѣ наши старанія.

Тотчасъ по приходѣ нашемъ, пираты были свезены на берегъ и посажены въ тюрьму; судъ надъ ними былъ назначенъ немедленно.

Въ назначенный день, всѣ свободные отъ служебныхъ занятій офицеры и команда нашего брига, собрались въ залѣ, въ которой должны были присутствовать судьи. Донъ Діего Лопесъ де Мендоза вышелъ съ спокойнымъ лицомъ, несмотря на то, что былъ обвиняемъ въ разбоѣ, въ нападеніи на судно, принадлежащее державѣ, съ которой Испанія была въ мирѣ, и въ убіеніи и изувѣченіи нѣсколькихъ вѣроподданныхъ Ея Британскаго Величества, находившихся на военномъ бригѣ *Альбатросъ*.

Мы показали въ судѣ, что встрѣтили въ морѣ горящее судно, спасли съ обломковъ его одного негра, который объявилъ, что принадлежалъ къ командѣ погибшаго судна, на которое напали пираты, перебили команду, взяли пассажировъ въ плѣнъ, и наконецъ ограбили и сожгли самое судно; потомъ объяснили, что на другой день, при встрѣчѣ со шкуной, негръ узналъ ее и утверждалъ, что она была та

самая, которая погубила судно; что когда мы приказали шкунѣ лечь вторично въ дрейфъ, она не только не исполнила этого, но старалась убѣжать отъ насъ, и стрѣляла въ нашъ бригъ; и что, наконецъ, ночью, она абординовала насъ, въ намѣреніи истребить всѣхъ, но что вмѣсто того мы сами потопили ее со всей командой, кромѣ четырехъ плѣнныхъ. Мы упомянули также о смерти негра и несчастной дамы. Это послѣднее извѣстіе доставило повидимому большую радость капитану Мендоза; но лицо его опять вытянулось, когда привели свидѣтелемъ противъ него маленькую Еву, которая едва успѣла устремить на него глаза, какъ бросилась въ объятія Грина, крича:

— Онъ мучилъ насъ, бѣдную маменьку, и сжегъ корабль! онъ убилъ папа! . . .

Этого было достаточно, чтобы обвинить его; кромѣ малолѣтней Евы, не было ни одного свидѣтеля, чтобы доказать разбой Донъ Діего Лопесъ де Мендоза, который ловко оправдывался и выставялъ себя совершенно невиннымъ и честнымъ человѣкомъ; что онъ не только не былъ въ состояніи сжечь судно, но не имѣлъ никогда намѣренія сдѣлать вредъ даже мухѣ; что онъ стрѣлялъ въ насъ по ошибкѣ, принявъ насъ самихъ за пиратовъ. Послѣ продолжительныхъ преній, судъ объявилъ капитана Мендоза невиннымъ. Торжественная улыбка засіяла на лицѣ пирата . . . но вдругъ явились новыя свидѣтели—остатки команды съ купеческаго брига, сожженного и ограбленного имъ. . . Дѣло рѣшено было въ одну минуту. Донъ Діего Лопесъ де Мендоза, съ тремя достойными товарищами, окончилъ жизнь свою на висѣлицѣ, несмотря на то, что пенька для него еще не выросла.

А *Альбатросъ* поправился, ожилъ, запасся водою и провизіей, и отправился въ новое крейсерство, искать новыхъ приключеній, какъ будто ничего не бывало!

В. * * *

Въ дополненіе къ некрологу адмирала Михаила Петровича Лазарева, помѣщенному въ предъидущемъ номерѣ Морскаго Сборника, редакція считаетъ пріятнымъ долгомъ помѣстить здѣсь Высочайшую грамоту, данную покойному адмиралу при пожалованіи ему ордена Святаго Апостола Андрея Первозваннаго, въ которой столь ясно выражается особенное Монаршее вниманіе къ его заслугамъ.

ВЫСОЧАЙШАЯ ГРАМОТА.

Нашему адмиралу, генераль-адъютанту, главному командиру черноморскаго флота и портовъ, Лазареву 1-му.

Вѣривъ извѣданной опытности вашей управленіе морскими силами на югѣ Имперіи, Мы съ постояннымъ вниманіемъ слѣдили за быстрымъ развитіемъ и исполненіемъ всѣхъ Нашихъ предначертаній къ приведенію черноморскаго флота и частей, съ нимъ связанныхъ, въ то блистательное положеніе, въ какомъ они нынѣ находятся.

Относя таковое, съ видами Нашими совершенно согласное, устройство черноморскаго флота и портовъ, къ вашимъ неуныннымъ трудамъ, неутомимому усердію и примѣрной дѣятельности, которыми всегда отличалось достохвальное и полезное служеніе ваше Престолу и Отечеству, Мы, въ изъявленіе вамъ особенной Нашей признательности, Всемилостивѣйше жалуемъ васъ кавалеромъ ордена Святаго Апостола Андрея Первозваннаго, знаки коего при семъ къ вамъ препровождая, повелѣваемъ возложить ихъ на себя и носить по установленію.

Впрочемъ пребываемъ къ вамъ благосклонны.

С. Петербургъ, декабря 5-го дня, 1850 года.

На подлинной собственною Его Императорскаго Величества рукою написано:

«НИКОЛАЙ.»

С М Ъ С Ъ.

Пароходы, строящіеся на р. Клейдъ. Едва ли когда въ прежніе годы, здѣшніе инженеры бывали такъ завалены работою, какъ въ настоящее время. Одинъ Робертъ Нэпиръ снялъ подряды на цѣлыя тринадцать судовъ—большую частію большихъ размѣреній—и взялся нѣкоторыя изъ нихъ выстроить съ самаго киля, а прочія, построенныя на чужихъ верфяхъ, снабдить машинами.

Къ числу первыхъ принадлежатъ четыре великолѣнные колесные парохода, строящіеся на Говэнской верфи, для пароходной компаніи по Тихому океану. Каждое изъ этихъ судовъ получитъ машину въ 400 силъ и будетъ имѣть вмѣстительность отъ 1100 до 1200 тоновъ. Въ юнѣ, было спущено первое изъ нихъ, за которымъ, чрезъ два мѣсяца, послѣдуетъ второе, потомъ третье и, наконецъ, послѣднее.* г. Нэпиръ началъ также строить два прекрасные винтовые парохода, въ 150 силъ каждый; эти пароходы, имѣющіе вмѣстительность по 750 тоновъ, предназначены для плаванія между Ливерпулемъ и Константинополемъ, совмѣстно съ пароходами *Гришенъ* (Grecian, Грекъ), *Эрэбіанъ* (Arabian, Арабъ), и *Астрологъ*. Для плаванія между Глазгоу и Лондономъ строится еще другой винтовой пароходъ, въ 700 тоновъ и 130 силъ; полагаютъ, онъ будетъ готовъ чрезъ три мѣсяца. Тотъ же извѣстный строитель занимается постройкою желѣзнаго паруснаго судна въ 800 тоновъ, для здѣшнихъ (глазгоускихъ) купцовъ Кидстонъ, и па-

* Одинъ изъ такихъ пароходовъ, *Салтъго*, описанъ въ слѣдующей статьѣ.

роходъ-яхту, съ колесами, для г. Эштона Смита, бывшаго членомъ парламента отъ города Андовера. Этотъ пароходъ чути ли не восьмой, построенный для г. Смита, издавна извѣстнаго въ Англіи за ревностнаго покровителя успѣховъ пароходства. Но все это ничтожно въ сравненіи съ тою бездною работы, которая производится на обширномъ заводѣ того же г-на Нэпира. На литейномъ заводѣ его, извѣстномъ подъ названіемъ *the Vulcan Foundry*, готовится нѣсколько паръ машинъ, каждая въ 900 лошад. силъ, предназначенныхъ для двухъ огромныхъ деревянныхъ судовъ, строящихся для Кюнаровой линіи, на верфи г-на Роберта Стейля, въ Гринокѣ. Эти прекрасныя суда, по вмѣстительности своей, въ 2700 тоновъ, значительно превосходятъ всѣ доселѣ существовавшіе пароходы Кюнаровой линіи. Одинъ изъ нихъ будетъ спущенъ въ августѣ, а за нимъ вскорѣ послѣдуетъ и второй. Г-нъ Нэпиръ готовится также машины въ 800 силъ для парохода *Магдалены*, въ 2500 тоновъ, построеннаго на Темзѣ г-мъ Притчардомъ, и спущеннаго на воду 1 іюля; сверхъ-того, имъ же, Нэпиромъ, готовятся машины въ 1000 силъ, для *Агамемнона*, деревяннаго линейнаго корабля, съ винтомъ, строящагося на казенной верфи, въ Вуличѣ. До сихъ поръ винтъ не былъ еще приложенъ къ такому большому судну. Въ Ширнесѣ недавно спущенъ пароходъ фрегатъ *Миранда*, и приведенъ въ Брумилау, гдѣ получить машины, готовящіяся для него на заводѣ Р. Нэпира (*Vulcan Foundry*). Подобно *Агамемнону*, *Миранда* будетъ двигаться помощію винта, съ машинами въ 250 силъ. Г. г. Тоддъ и Мэкъ-Грегоръ столько же почти заняты, какъ и г. Нэпиръ; работы у нихъ достанетъ по крайней мѣрѣ на годъ. У этихъ предприимчивыхъ строителей построенъ первоклассный пароходъ въ 2100 тоновъ и 370 силъ, предназначенный для плаванія, совмѣстно съ извѣстнымъ пароходомъ *Городъ Глэсгоу* (*City of Glasgow*), между Ливерпульемъ и Филадельфіею. Онъ получилъ на-

звание *Городъ Филадельфія* (City of Philadelphia), и спустить со стапеля въ іюль.* На верфи, принадлежащей той же фирмѣ, въ Партикѣ, приводится къ окончанію большой винтовой пароходъ въ 1900 тоновъ и 370 силъ, для плаванія между Глазгоу и Нью-Йоркомъ. Это судно строится на счетъ вновь составившейся компаніи, въ которой приняли участіе многіе изъ первыхъ глазгоускихъ купцовъ, побуждаемыхъ блестящимъ успѣхомъ попытки, сдѣланной въ послѣднее время г-ми Тоддъ и Мэкъ-Грегоръ, учредить непосредственное пароходное сообщеніе между Глазгоу и торговою столицею Соединенныхъ Штатовъ. Этотъ пароходъ будетъ готовъ, вѣроятно, въ текущемъ мѣсяцѣ. Сверхъ двухъ небольшихъ колесныхъ пароходовъ — одного рѣчнаго, для города Коркъ, и одной яхты, заказанной къ-то въ Саутгэмптонѣ, — Тоддъ и Мэкъ-Грегоръ собираются выстроить, для восточной пароходной компаніи два винтовые парохода, каждый въ 1200 тоновъ и 230 силъ. Говорятъ, что они подрадились также построить третій винтовой пароходъ, въ 1400 тоновъ. Г. г. Смитъ и Роджеръ строятъ прекраснѣйшій пароходъ въ 425 тоновъ и 70 силъ, для плаванія между Дублиномъ и Ливерпулемъ. Г. г. Томасъ Вингэтъ и К° спустили недавно рѣчной пароходъ, который былъ испытанъ надняхъ, и оказался отличнымъ въ ходу. Онъ будетъ ходить между Глазгоу и Лохъ-Гойлемъ, и названъ *Ардинтени*. У г-дъ Вингэтъ и К° строятся еще три судна, именно, колесный пароходъ въ 500 тоновъ и 200 силъ, для плаванія между Англіею и Франціею; винтовой пароходъ, такихъ же размѣровъ, и для того же плаванія; и рѣчной, колесный пароходъ, по заказу изъ Австраліи. На литейномъ заводѣ Клэйдъ-Банкъ-

* Объ одномъ изъ такихъ пароходовъ, *Городъ Манчестеръ* (City of Manchester), подробнѣе сказано далѣе.

Фаундри, г-да Джемсъ и Джорджъ Томсоны занимаются приготовленіемъ машинъ въ 300 силъ, для колеснаго парохода въ 600 тоновъ, спущеннаго надняхъ съ верфи г-дъ Вудъ и Рейдъ, въ портѣ Глазгоу. Г. г. Томсоны подрядились также сдѣлать машины въ 130 силъ, для строящагося теперь г. г. Пудомъ и Рейдомъ винтового парохода въ 800 тоновъ; этотъ пароходъ будетъ плавать между Ливерпулемъ и Константинополемъ. Въ Ренфрю, у г-дъ Хендерсона съ сыномъ, находится на стапелѣ большой пароходъ, и, сверхъ того, они занимаются починкою разныхъ другихъ судовъ для плаванія на р. Клейдъ. Верфи въ Домбартонѣ, также кипятъ дѣятельностію. Братья В. Денни строятъ, для г. г. Бернзъ, два винтовыхъ парохода, каждый въ 800 тоновъ, и 160 силъ, которые будутъ ходить между Ливерпулемъ и Константинополемъ, въ товариществѣ съ пароходами *Шэмроккъ* и *Маргарита*; сверхъ-того у г-дъ Денни строятся еще нѣсколько судовъ, а г-да А. Денни и К°. заняты постройкою рѣчнаго парохода, на палубѣ котораго будетъ устроено сало для дамъ; словомъ сказать, это судно будетъ во всѣхъ отношеніяхъ изящно и необыкновенно; въ длину оно будетъ имѣть около 150 футовъ, а машины съ качающимися цилиндрами, въ 80 силъ, изготовляются на заводѣ г. г. Кэмпбелля и Мэкнэба, въ Гриноктъ.

Одно избранное общество намѣревается, говорятъ, воспользоваться этимъ красивымъ пароходомъ и посѣтить на немъ всемірную выставку; хозяева увѣрены, что появленіе его на Темзѣ произведетъ сильное впечатлѣніе. Въ портахъ Глазгоу и Гриноктъ, замѣтна та же дѣятельность въ пароходной промышленности. Въ добавокъ къ значительнымъ работамъ, производимымъ на верфяхъ г. г. Вуда и Рейда и г. Р. Стиля, о которыхъ мы упоминали выше, у г-дъ Кэрда и К°. приготавлиются машины въ 750 силъ, для двухъ деревянныхъ судовъ, въ 2500 тоновъ каждый, строящихся въ Англіи на счетъ

вестъ-индской пароходной компаніи; у нихъ же готовятъся машины, въ 150 и 200 силъ, для двухъ судовъ, строящихся въ Домбартонѣ, у братьевъ В. Денни; также машины въ 160 силъ, для колеснаго парохода Старкъ, строящагося на верфи г-дъ Бернзъ, и предназначеннаго для плаванія между Глазгоу и Ливерпулемъ. Та же фирма занимается, говорятъ, постройкою, для дублинскаго отдѣленія тринити-хоуса, колеснаго парохода въ 500 тоновъ, и 250 силъ; этотъ пароходъ, назначается для маячной службы.



Пароходъ Сантьяго. Въ Глазгоу, на верфи, принадлежащей Роберту Нэпиру, спущенъ нынѣшнею весною на воду, желѣзный колесный пароходъ *Сантьяго*, въ 1100 тоновъ. Онъ составляетъ собственность пароходной компаніи Тихаго океана, и предназначается для первоза почты и пассажировъ вдоль западнаго берега Южной-Америки, между Панамою и Вальпарайзо. Формою и размѣреніями онъ походитъ на большіе англійскіе рѣчные пароходы. Если топливо, вывозимое большею частию изъ Англіи, составляетъ значительный расходъ для пароходовъ, плавающихъ въ тѣхъ отдаленныхъ странахъ, то вѣрный расчетъ компаніи Тихаго океана въ принятіи размѣреній такихъ пароходовъ, которые оказались уже въ рѣкахъ легкими и быстрыми, становится самъ собою очевиднъ. Такъ-какъ длина парохода *Сантьяго* въ $8\frac{1}{2}$ разъ болѣе ширины, а нарицательная сила машины въ 400 силъ, то можно ожидать, что быстротою своего хода онъ превзойдетъ многіе англійскіе и американскіе пароходы. Г. Нэпиръ строитъ, для той же компаніи, еще три такіе же парохода.

Пароходъ Городъ Манчестеръ (City of Manchester.) Извѣстная фирма Г. г. Тоддъ и Макъ-Грегоръ, на р. Клейдъ, спустима

въ концѣ прошлаго мая мѣсяца, построенный на ея стапель, трех-
дечный винтовой пароходъ *Городъ-Манчестеръ* (*City of Man-
chester*), одинъ изъ величайшихъ въ Великобританіи. Онъ прина-
длежитъ торговому дому братьевъ Ричардсонъ и Ко, и назначенъ
для перевозки товаровъ и пассажировъ между Ливерпулемъ и Сое-
диненными Штатами. Длина его по гондеку 273 фута, а вся длина
290 ф., ширина 37 ф. 9 д., вмѣстительность 2100 тоновъ. На немъ
будутъ поставлены двѣ машины такой же системы, какъ на парохо-
дѣ *Городъ Глазгоу* (*City of Glasgow*). Каюты отдѣляются
на 180 человѣкъ пассажировъ и будутъ снабжены приличнымъ
освѣщеніемъ и вентиляціею. Трюмъ раздѣленъ желѣзными перего-
родками на семь независимыхъ одно отъ другаго отдѣленій. Такое
раздѣленіе трюма составляетъ, какъ извѣстно, одно изъ важнѣй-
шихъ усовершенствованій относительно безопасности плаванія: въ
случаѣ течы перегородки не допускаютъ воду разлиться по всему
трюму, и она можетъ наполнить только одно изъ поврежден-
ныхъ отдѣленій. Вообще строители эти не упустили воспользо-
ваться, въ надлежащей мѣрѣ, всѣми полезными приспособо-
вленіями и усовершенствованіями, стараясь сдѣлать судно свое
образцомъ выгоднаго соединенія главнѣйшихъ мореходныхъ ка-
чествъ со всѣми удобствами для пассажировъ.

Говорятъ, что наука, опираясь на великолѣпныя алгебраи-
ческія формулы, рѣшительно охуждаетъ гребной винтъ, какъ
двигатель для паровыхъ судовъ. Быть можетъ, замѣчаетъ газета *la
Marine*, это и справедливо, но нисколько однакожъ не мѣшаетъ
винту идти своей дорогой. Почти каждую недѣлю слышимъ мы
о закладкѣ новыхъ винтовыхъ пароходовъ или въ Англіи, или
въ Америкѣ.

Притомъ, между Англіею и мысомъ Доброй-Надежды суще-
ствуетъ уже постоянное сообщеніе, поддерживаемое правитель-
ствомъ, для котораго употребляются собственно *винтовые* паро-
ходы, и несмотря на весьма незначительную нарицательную

силу ихъ машинъ (*Геллеспонтъ*, напимѣрь, имѣетъ только 80 силъ), совершаютъ замѣчательные переходы. Промышленность, съ своей стороны, убѣждена кажется вполнѣ въ пользу винтоваго двигателя, соединяющаго достаточную скорость съ весьма значительною экономіею, и доказала это учрежденіемъ пароходной линіи между Ливерпулемъ и Филадельфіею безъ всякаго содѣйствія со стороны правительства. Первый изъ пароходовъ на этой линіи былъ *Городъ-Гласгоу* (*City of Glasgow*), котораго скорость во время пробнаго рейса оказалась до $10\frac{1}{4}$ узловъ. Второй, описанный выше, *Городъ-Манчестеръ* (*City of Manchester*).



Винтовой пароходъ Босфоръ. Особеннаго вниманія заслуживаетъ въ настоящее время успѣшное плаваніе купеческихъ винтовыхъ пароходовъ, особливо же тѣхъ изъ нихъ, которые снабжены винтомъ, какъ вспомогательнымъ двигателемъ.

Мачты и парусность у этихъ судовъ устроены какъ у обыкновенныхъ парусныхъ судовъ; къ помощи винта онѣ прибѣгаютъ въ случаѣ только необходимости.

Плаваніе совершаютъ слѣдующимъ образомъ: имѣя вѣтеръ достаточно сильный для того, чтобы сообщить имъ извѣстную среднюю скорость, напимѣрь до 8 или 9 узловъ въ часъ, безъ значительнаго уклоненія отъ курса, онѣ идутъ подъ парусами; пары же употребляютъ только въ легкіе вѣтры, или въ штили; иногда же прибѣгаютъ къ нимъ для увеличенія хода въ бейдевиндъ.

Войдя въ постоянные вѣтры, напимѣрь въ пассатные, пароходы эти, подобно паруснымъ судамъ, держатъ полнѣе, стараясь пройти чрезъ пассатъ наивозможно скорѣе.

Обыкновенные пароходы, съ легкимъ вооруженіемъ, совершаютъ обыкновенно плаваніе кратчайшимъ путемъ; но пароходы,

снабженные вспомогательнымъ двигателемъ, не могутъ подъ одними парами сравняться въ быстротѣ съ первыми; зато, они требуютъ весьма мало угольевъ, и подъ парусами легче всякаго судна, загроможденнаго кожухами и колесами; не имѣя надобности заходить часто за угольями, суда эти, находясь почти безостановочно въ быстромъ ходу, совершаютъ большія плаванія, скорѣе даже обыкновенныхъ пароходовъ, дѣйствующихъ помощію колесъ. Имѣя, сверхъ-того, больше вмѣстительности, и употребляя меньше угольевъ, плаваніе ихъ обходится гораздо дешевле, слѣдовательно и прибыли онѣ даютъ больше.

Доказательствомъ вышесказаннаго служить быстрое возвращеніе съ мыса Доброй-Надежды винтоваго парохода *Босфоръ*; обратное плаваніе этого судна могло бы быть совершено еще въ кратчайшее время, ибо *Босфоръ* — первый винтовой пароходъ, испытанный покуда въ дальнемъ океанскомъ плаваніи, не избралъ наилучшаго пути для разрѣшенія вопроса о возможной быстротѣ и дешевизнѣ, чѣмъ конечно не пренебрегутъ его послѣдователи, и особенно тѣ изъ нихъ, которыхъ вмѣстительность значительно превышаетъ вмѣстительность *Босфора*.

Мы сказали, что *Босфоръ* не избралъ наилучшаго пути, но этого мало, онъ пренебрегъ даже общимъ правиломъ: при свѣжемъ недовольно попутномъ вѣтрѣ, « держать полнѣе; » при томъ же и курсами не располагалъ такъ, чтобы до-нельзя воспользоваться извѣстными попутными вѣтрами, или избѣгать теченій, которыя могли замедлить его плаваніе. Онъ возвратился съ Мыса почти тѣмъ путемъ, какой слѣдовало бы избрать обыкновенному (Full power) колесному пароходу, а между тѣмъ долженъ бы былъ идти тѣмъ же почти путемъ, какимъ ходятъ обыкновенныя парусныя суда. Къ тому же, онъ былъ снабженъ не самымъ лучшимъ топливомъ; часть взятыхъ имъ угольевъ была столь дурнаго качества, что пришлось бросить ее за бортъ, какъ бесполезный соръ.

Босфоръ во всѣхъ отношеніяхъ походить на своихъ сослуживцевъ: *Геллеспонтъ* и *Пропонтисъ*; всѣ три снабжены подъемными винтами; вмѣстительность каждого по 536 тоновъ; машины въ 80 нарицательныхъ лошадиныхъ силъ каждая.

Во все время плаванія *Босфора*, какъ къ Мысу, такъ и обратно, средняя скорость его простиралась почти до восьми узловъ (слишкомъ семь три четверти), что, при вышеизложенныхъ обстоятельствахъ, можно считать весьма достаточнымъ.

Плаваніе къ Мысу, *Босфоръ* совершилъ въ тридцать девять дней, а обратно въ тридцать четыре дня, несмотря на то, что выходилъ изъ наилучшихъ вѣтровъ и входилъ въ самыя противныя теченія, съ тою собственно цѣлю, чтобы, на пути какъ къ Мысу, такъ и обратно, зайти въ Сіэрра-Леоне и къ островамъ Зеленаго мыса.

Когда, 12-го марта, *Босфоръ* возвратился въ Плимуть, откуда онъ вышелъ 18-го декабря предъидущаго года, то машина и всѣ вообще парходныя принадлежности оказались въ такомъ превосходномъ состояніи, что командиръ Вайнъ Халлъ, спустя четыре дня по приходѣ, объявилъ, что онъ снова готовъ предпринять то же плаваніе.

Босфоръ, *Геллеспонтъ* и *Пропонтисъ* необыкновенно спокойны въ морѣ; винты, которыми они снабжены, не причиняютъ никакихъ хлопотъ, и могутъ быть перемѣнены изъ одного положенія въ другое въ три минуты, во всякое время; винтъ принадлежащій *Босфору* все еще въ совершенно исправномъ состояніи.

Когда суда эти идутъ подъ одними парусами, то отъ поднятія винта, въ скорости ихъ хода происходитъ разница почти въ два узла.

Пароходство въ Великобританіи. Англійская таможенная обнародовала любопытный документъ о развитіи пароходства въ Соединенномъ Королевствѣ. Документъ этотъ заключаетъ въ себѣ списокъ пароходовъ, построенныхъ въ 1849 и 1850 годахъ и принадлежащихъ частнымъ лицамъ и компаніямъ. Пароходы, построенные въ эти годы, независимо отъ казенныхъ, составляютъ общую вмѣстительность 85,493 тона; числомъ ихъ 299, и слѣдовательно средняя вмѣстительность каждаго изъ нихъ равняется 286 тонамъ. Въ числѣ 299 судовъ, желѣзныхъ 116, имѣющихъ 39,818 тоновъ вмѣстительности—пропорція весьма значительная, показывающая усиливающееся развитіе построенія судовъ изъ желѣза, несмотря на то, что англійское правительство не принимаетъ этого рода судовъ на содержимыя имъ линіи сообщеній. Достоинно замѣчанія, что желѣзные пароходы, построенные въ означенный періодъ, имѣютъ среднюю вмѣстительность по 340 тоновъ, между тѣмъ какъ средняя вмѣстительность деревянныхъ пароходовъ не превышаетъ 250 тоновъ. Винтовыхъ пароходовъ построено 28, изъ нихъ 25 желѣзные. Наибольшій изъ построенныхъ пароходовъ—*Азія*, принадлежащій компаніи Кюнара, въ 2,227 тоновъ; наименьшій изъ лондонскихъ, пароходъ *Дизоунедъ*, въ 4 тона. Четыре порта, въ которыхъ наиболѣе было построено пароходовъ въ 1849 и 1850 году, суть: Лондонъ, 74; Шильдсъ, 32; Ливерпуль, 31, и Глэсгоу, 31. Изъ числа 42,623 тоновъ, выражающихъ вмѣстительность пароходовъ, построенныхъ въ одномъ 1850 году, 25,167 тоновъ приходится на желѣзные и только 17,746 на деревянные суда, хотя въ этой послѣдней категоріи состоятъ пароходы *Азія* и *Африка*, самые большіе изъ принадлежащихъ компаніи Кюнара. Не мѣшаетъ замѣтить при этомъ, что только два года, какъ постройка желѣзныхъ пароходовъ получила это быстрое развитіе; прежде она составляла весьма небольшую цифру, въ итогѣ общей

вмѣстительности; и дѣйствительно, изъ документовъ, представленныхъ частной комиссіи, назначенной въ 1849 году для разсмотрѣнія пароходнаго флота, видно, что всѣхъ пароходовъ было тогда 1,110 въ 225,371 тонъ, и что въ этомъ числѣ желѣзныхъ было только 63 въ 20,799 тоновъ.

=

— *Новая пароходная линія въ Атлантическомъ океанѣ.* Компанія, учреждающая сообщеніе между Бостономъ и Ливерпулемъ, посредствомъ винтовыхъ пароходовъ, называется *The Ocean Steam Ship Company of New-England* (океанская пароходная компанія Новой-Англіи).* Она основана на капиталъ въ 2 мильона піастровъ. Каждый изъ четырехъ ея пароходовъ будетъ стоить 150,000 піастровъ; названія пароходовъ слѣдующія: *S. S. Lewis, Robert G. Shaw, Franklin Haven* и *David Henshaw*. Первый изъ нихъ, какъ мы уже упомянули въ предъидущемъ № Сборника, едущенъ на воду въ Филадельфіи, и тамъ же поставлены на него машины. Бостонскіе журналы заранѣе хвастаютъ этими судами, которыя, по словамъ ихъ, доставятъ большія выгоды отправляющимъ товары, и пассажирамъ.

Когда линія эта будетъ окончательно устроена, та же компанія предполагаетъ учредить другую, между Ливерпулемъ и Новымъ-Орлеаномъ, которая также будетъ состоять изъ четырехъ пароходовъ. Изъ этого видно, что Бостонъ намѣренъ быстро подвизаться на поприщѣ, на которое только что выступилъ. Замѣчательно, что городъ этотъ, всегда отличавшійся предпріимчивостью, вовсе не строилъ пароходовъ, и долженъ былъ обратиться къ строителямъ въ Филадельфіи.

* См. предъидущій № Морск. Сборн., стр. 104.

Бостонское купечество имѣетъ капиталъ до 50 милліоновъ піастровъ, употребленный на желѣзныя дороги, по которымъ стекаются въ городъ произведенія западныхъ Штатовъ; но это купечество не употребило и сотни піастровъ на постройку пароходовъ, посредствомъ которыхъ, при нынѣшнемъ состояніи трансокеаническаго плаванія, могло бы съ выгодною сбывать свои произведенія на всѣ рынки земнаго шара. Правда, бостонцы начали поздно; но и самымъ уже началомъ своимъ доказываютъ, что хотять возвратить утраченное время.



Средство для отвращенія осадка въ паровыхъ котлахъ.—Осадокъ, оставаемый морскою водою въ паровыхъ котлахъ, многократно былъ подвергаемъ химическому анализу, вслѣдствіе чего и найдены различныя вещества для отвращенія его.

Много способовъ было предложено для извлеченія изъ воды солей прежде введенія ее въ паровой котелъ; но всѣ они оказались безуспѣшными въ практикѣ, и потому нынѣ преимущественно стараются только предупреждать приставаніе осадковъ къ стѣнкамъ котла. Годъ или два тому назадъ, въ журналѣ *Scientific American*, рекомендовали угольную или, такъ называемую, газовую смолу (*coal-tar*), какъ самое лучшее доселѣ средство для отвращенія осадка; дѣйствительно, она оказалась лучше, нежели картофель, сахаръ и другія вещества, которыя, какъ извѣстно, несовершенно удались въ практикѣ.

Неудобства употребленія соленой воды, особенно чувствительны въ городѣ Луисвиллѣ, гдѣ вода напитана солью больше, нежели въ другихъ мѣстахъ. Тамъ испытывали всѣ средства для отвращенія осадковъ, и лучшимъ изъ нихъ найдена газовая смола. Одной пинты (около полъ-кружки) этой смолы, ввущенной въ котелъ, по очищеніи его, достаточно бываетъ на двѣ недѣли для котла въ 28 ф. длиною, съ двойнымъ дымовымъ

ходомъ. При употребленіи ея, осадокъ ложится слоями, которые или вовсе не пристають къ котлу, или весьма слабо, такъ что для отдѣленія ихъ требуется самага незначительнаго усилія.

Въ послѣднее время, смола эта введена въ употребленіе на многихъ англійскихъ заводахъ, и на нѣкоторыхъ изъ нихъ употребляется уже болѣе года. Добываніе угольной смолы особенно выгодно тамъ, гдѣ введено газовое освѣщеніе.

III. С.

=

Временной руль капитана Коньяма. Потеря руля, событіе весьма опасное, влекущее за собою часто гибель судна; а потому много было предлагаемо запасныхъ рулей, но всѣ они, съ какою бы опытностью ни были составлены, почти всегда оказывались неудовлетворительными. Это происходитъ отъ того, что приготовленіе и установка такихъ рулей (исключая если они въ совершенной готовности), требуетъ слишкомъ много времени.

Запасный руль г. Фоке, дѣлаетъ исключеніе изъ этого правила, но слишкомъ дорогъ для большей части коммерческихъ судовъ, и притомъ, даже на кораблѣ, слишкомъ отягощаетъ корму, ибо вѣситъ до 250 пудовъ; въ сильную погоду, установка его совершенно невозможна, потому что для этого надобно спустить шлюпку, чтобы отдернуть крюкъ, посредствомъ котораго онъ прикрѣпляется къ судну; а употребленіе шлюпки въ этомъ случаѣ, есть приспособленіе совершенно не практическое. Окончательная проба этого руля, была сдѣлана на сто-пушечномъ кораблѣ Генрихъ IV, и это испытаніе указываетъ на необходимость отказаться отъ употребленія руля г. Фоке на всѣхъ судахъ, которыя меньше 24 пушечнаго корвета.

Въ такихъ обстоятельствахъ, имѣя въ виду безчисленное множество несчастій отъ одной потери руля, мы тщательно старались приискать удобное средство отвращать зло, котораго великость признають всѣ моряки.

Вотъ окончательное наше мнѣніе, въ которомъ, какъ кажется, не сдѣлано никакихъ пропусковъ.

Запасный руль долженъ соответствовать слѣдующимъ условіямъ:

1) Стоить не дорого, чтобы сооруженіе его было возможно на самомъ маломъ суднѣ.

2) Чтобы могъ быть сдѣланъ простыми средствами рыбацкаго судна, такъ же хорошо, какъ и средствами, которыми располагаетъ военный корабль.

3) Чтобы могъ быть установленъ на мѣстѣ въ самое короткое время; и такъ, чтобы самая сильная буря не могла препятствовать этой установкѣ.

4) И наконецъ, оказывать надлежащее дѣйствіе, чтобы судно, хотя и не съ большою, но достаточною скоростью и удобствомъ, могло быть управляемо.

Эти четыре условія, вполне необходимыя, чрезвычайно удовлетворительно соединены во временномъ рулѣ, котораго устройство вдругъ пришло на мысль г. Коньяму, когда необходимость заставила его, въ критическую минуту, придумать что либо для своего спасенія. Способъ его составлять временной руль, самый лучший и самый простой, какой только можно, себѣ представить.

Говоря о запасномъ рулѣ гаврскаго капитана Коньяма, расскажемъ какимъ образомъ, при употребленіи своего руля, онъ былъ выведенъ изъ самаго опаснѣйшаго положенія.

Въ концѣ 1829 года, возвращаясь во Францію съ острова Бурбона, купеческій корабль «Палласъ», начальствуемый капитаномъ Коньямомъ, изъ Шербурга, при огибаніи мыса Доб-

рой-Надежды, былъ застигнутъ западнымъ штормомъ. Судно, вынужденное бросить якорь близъ мыса, выдерживало такіе сильные порывы вѣтра, при огромномъ волненіи, что руль, со всею своею оковкою, былъ оторванъ отъ ахтеръ-штевня; это было среди ночи, и устройство обыкновеннаго временнаго руля, требовало цѣлаго дня усердной работы. Первая мысль, которая представилась капитану Коньяму, состояла въ слѣдующемъ: запасную марса-рею онъ продѣлъ въ оба крайніе кормовые порты, такъ что ноки одинаково выходили наружу; принаитовивъ рей серединой къ бизань-мачтѣ, концы двухъ перлиней, дюймовъ въ 5 толщиною, надѣты были огонами на оба нока марса-реи; а посрединѣ наружныхъ частей рей, укрѣплены одношкивные толстоходные блоки, остропленные двойными стропами со свитнями, такой величины, чтобы въ нихъ могли проходить свободно перлини.

Бочка, въ 40 ведръ, была разрѣзана пополамъ, и обѣ половины ея остроплены. Остропленные полу-бочки, привязанныя къ срединѣ перлиня, были брошены съ обѣихъ сторонъ въ воду, тогда какъ другіе концы перлиней, прoderнутые въ блоки, по срединѣ наружныхъ частей рей, проходя къ штурвалу, на-вертывались на него нѣсколькими шлагами. Примѣненіе такого простаго средства оказало самое спасительное дѣйствіе, такъ что вступившій подъ паруса шлюпъ «Паласъ», идя въ бейдевиндъ, достаточно повиновался вновь изобрѣтенному рулю.

Лейт. Савиничъ.

Пятигорскъ.

29 Іюня 1851 года.

==

Нѣсколько словъ объ австрійскомъ флотѣ. Въ послѣднее время, какъ вся Австрійская Имперія, такъ и флотъ, почти уничтоженный итальянскими смутами, стремится быстро къ

усовершенствованію. Лишившись большого числа офицеровъ, изъ Итальянцевъ, и почти всѣхъ необходимыхъ запасовъ, хранившихся въ Венеціи, правительство пригласило нѣсколько опытныхъ шведскихъ и датскихъ офицеровъ, которые вмѣстѣ съ оставшимися, довели флотъ свой, подъ начальствомъ вице-адмирала (датскаго корабельнаго капитана) Далерупа, къ нынѣшнему лѣту, опять до весьма удовлетворительнаго положенія.—Онъ состоитъ теперѣ изъ небольшого числа судовъ въ хорошемъ состояніи, а именно: одного фрегата *Венусъ*, подъ командою капитана Фауста, двухъ корветовъ и нѣсколькихъ мелкихъ судовъ—бриговъ и голетовъ, между которыми съ похвалою можно указать на корветъ *Королма*, подъ командою капитана графа Кароли, бывшій въ прошломъ году въ Кронштатѣ, и голетъ *Фениксъ*, подъ командою лейтенанта Плото, стоявшій зимою брандвахтою въ Анконѣ. Есть еще фрегаты и корветы, но уже старые. Пароходы не могутъ быть названы очень хорошими, по крайней мѣрѣ по первому впечатлѣнію; лучшіе между ними *Св. Лучія*, большой пароходъ, болѣе 300 силъ, и довольно военнаго вида, но не добрыхъ качествъ; *Вулканъ* и *Кустоцца* средней величины, и *Мѣве* (чайка), малый, съ архимедовымъ винтомъ: этотъ послѣдній кажется въ большомъ порядкѣ; онъ выстроенъ въ венеціанскомъ арсеналѣ. Еще вооружается средняго ранга фрегатъ *Новара*, начатый Итальянцами во время войны, и названный первоначально *Италія*. Подъ командою графа Кароли онъ обѣщаетъ быть хорошимъ мореходнымъ судномъ, но не можетъ быть названъ красивымъ. Предполагается также строить, въ томъ же арсеналѣ, два шестидесяти-пушечные фрегата, гдѣ уже строится пароходъ *Куртатоне*, въ 200 силъ, и тимберуется *Тауро*, во 100 силъ.

Нельзя не пожалѣть, что имѣя по частямъ все, что нужно для отличнаго флота, Австрія никакъ не можетъ соединить всего въ одномъ мѣстѣ, чѣмъ чрезвычайно затрудняется управ-

леніе и усовершенствованіе флота. Главныхъ австрійскихъ портовъ три, но совершенно разнаго рода: 1) *Венеція*, какъ адмиралтейство, одно изъ лучшихъ въ Европѣ; имѣя около 120 крытыхъ сараевъ для судовъ, до ранга большихъ корветовъ и пароходовъ. Есть однакожъ глубокіе бассейны, отличныя мастерскія и искусныя мастеровые. Всѣ суда выводятся въ море узкимъ каналомъ, между лагунами, чрезъ проходъ Маломокко, до сихъ поръ еще достаточно глубокій для ненагруженного фрегата; лѣсъ доставляется моремъ; при Маломокко строится отличная мола въ море, для углубленія фарватера, который надѣются довести до 19 футовъ. 2) *Триестъ*, имѣя всѣ средства, которыя доставляетъ большой торговый городъ, и въ близи отличные лѣса, не имѣетъ хорошей мѣстности для устройства адмиралтейства, и вообще ничего къ тому удобнаго, хотя по положенію въ отношеніи ко всей имперіи, здѣсь должна бы быть центральная точка австрійскаго военнаго мореходства.—3) *Пола*, въ Далмаціи, съ отлично-защищеннымъ рейдомъ и гаванью, имѣетъ чрезвычайно нездоровый климатъ, и никакихъ другихъ средствъ, кромѣ удобнаго сообщенія моремъ. Въ этомъ состоитъ главное затрудненіе будущности австрійскаго флота. Во всемъ остальномъ, обстоятельства благопріятны: народъ южно-словаѣскій—бойкій, тихій, и съ молодыхъ лѣтъ, по всѣмъ прибрежнымъ мѣстамъ, мореходный; между офицерами, коренными Австрійцами, есть нѣсколько очень опытныхъ людей; море бурное, глубокое, и, значить, удобное для практики; припасы всѣ въ большомъ количествѣ и хорошаго качества.

Отъ будущей участи Австріи зависить и будущность адриатическаго флота; онъ можетъ быть изъ лучшихъ въ Европѣ и тѣмъ болѣе, что будетъ находиться на большой дорогѣ; между Западомъ и Востокомъ. (Сообщено).

Важная услуга торговому мореплаванію. Въ М. Сб. было упомянуто, что австрійское министерство торговли въ послѣдніе два года горячо принялось за торговое мореплаваніе. Для этого оно учредило въ Триестѣ особый департаментъ, подъ названіемъ: центральное морское управленіе, котораго обязанность состоитъ въ томъ, чтобы заботиться о пользѣ, развитіи и успѣхахъ мореходства. Въ свое время сообщено было читателямъ М. Сб. объ учрежденіи почетнаго флага для поощренія и награжденія шкиперовъ, устройствѣ обсерваторіи въ Триестѣ, и знакахъ для показанія момента полдня; о приглашеніи изъ Вѣны астронома и началѣ астрономическихъ лекцій, и пр. На дняхъ же обнародована благодѣтельная для моряковъ мѣра: астрономъ училища торговаго мореплаванія будетъ принимать подъ свою росписку хронометры съ купеческихъ судовъ, и, по востребованіи, возвращать ихъ вмѣстѣ съ таблицею о ихъ ходѣ. За храненіе, заведеніе и сравненіе хронометровъ, платится по 5 гульденовъ (3 руб. сер.), за каждый. Если же хронометръ пролежитъ болѣе 2 мѣсяцевъ, то за всякій слѣдующій мѣсяцъ приплачивается еще по одному гульдену (60 коп. сер.)

==

Первый французскій линейный корабль. Модель перваго французскаго линейнаго корабля была построена на Діеппской верфи, въ началѣ XVII столѣтія. Модель эта, любопытѣйшій предметъ для морской науки, продана недавно г-мъ Дюша, морскимъ комиссаромъ временъ французской имперіи.

Діеппскій строитель линейнаго корабля назывался Моренъ (Morin). Судно было заложено на лѣвомъ берегу Вилена, ниже Рошъ-Бернара, въ 1637 году. На немъ было 76 орудій; длина судна 135 футовъ. Формы были очень хорошія и обнаруживали высокое искусство строителя.

Корабль этотъ назывался *la Couronne*, служилъ долго и со славою. Первый капитанъ на немъ былъ г. Лоней-Розили. Кардиналь Ришелье, обратившій, послѣ осады Ла-Рошелля, особенное вниманіе на французскій флотъ, отзывался съ большою похвалою о произведеніи Морена, которому назначилъ пенсію, въ 3000 ливровъ, и исходатайствовалъ дворянскую граммату. Модель корабля *Ля-Куроннь* перешла теперь въ руки богатаго Голландца, обладающаго многочисленною коллекціею моделей этого рода. Неподдѣльность модели неоспорима, но она весьма худо сохранена.



Плавигация по Зунду въ 1849 и 1850 годахъ. * Число судовъ, прошедшихъ чрезъ Зундъ изъ Нѣмецкаго и Балтійскаго морей, простиралось, въ 1849 году, до 18,739. Въ 1850 году оно увеличилось до 19,059, или на 320 судовъ противъ 1849 года.

Число судовъ, прошедшихъ чрезъ Зундъ изъ Нѣмецкаго моря, уменьшилось отъ 10,043 (въ 1849 году) до 9,651 (въ 1850 г.), а число прошедшихъ изъ Балтійскаго моря, возрасло отъ 8,696 до 9,408.

Англійскій флагъ занимаетъ первое мѣсто; потомъ слѣдуютъ: различные германскіе, шведскій, голландскій, американскій и французскій. Подъ этимъ послѣднимъ флагомъ прошло чрезъ Зундъ въ 1849 году довольно значительное число судовъ, и именно 215; въ 1850-же году, только 44 судна. Блокада датскихъ портовъ, доставившихъ французскимъ судамъ случай, замѣнить собою, для разныхъ перевозокъ, нѣмецкія суда, служить объясненіемъ этому необыкновенному увеличенію числа французскихъ судовъ въ 1849 году.



* См. Морск. Сб. Т. IV стр. 511.

Ловля трески Французами. Французы ловят треску въ пяти главныхъ мѣстахъ: близь береговъ Ньюфоундлэнда и на Ньюфоундлэндской банкѣ; при берегахъ острововъ Сень-Пьерръ и Микелонъ; и около острова Исландіи и на Догтеръ-банкѣ. Ловля производится или одновременно съ сушеніемъ рыбы, или безъ сушенія.

Суда, снаряженныя для ловли и сушенія рыбы, устраиваютъ временныя колоніи на сѣверномъ берегу Ньюфоундлэнда и на островахъ Сень-Пьерръ и Микелонъ. Онѣ постоянно держатся подъ парусами, и каждый день посылаютъ, на шлюпкахъ, свою добычу на берегъ. Треска сушится въ особыхъ балаганахъ, нарочно для этой цѣли устроенныхъ. Но эта сушеная треска, мало расходуется въ самой Франціи, исключая развѣ южныхъ ея департаментовъ, и вывозится во французскія колоніи и на иностранные рынки.

Суда, вооруженныя для ловли трески безъ сушенія, отправляются преимущественно къ Исландіи, и на Догтерскую и Ньюфоундлэндскую банки, гдѣ шлюпки каждый день и во всякую погоду, разставляютъ свои лѣсы, иногда даже на 40 саженьяхъ глубины. Пойманную треску, перевозятъ на судно, гдѣ, по очищеніи, тотчасъ солятъ. Этого-то рода треска наиболѣе употребляется во Франціи, и извѣстна подъ названіемъ «*morue verte.*»



Встрѣча судна съ китомъ. Говорятъ, что это второй примѣръ непосредственнаго нападенія кита на судно. Первый случай былъ на Тихомъ океанѣ, съ судномъ *Эссексъ*, которое отъ того и затонуло. Г. Дейасъ, шкиперъ американскаго судна *Покахонтасъ*, говоритъ, что 1 декабря 1850 года, въ широтѣ около 33° 47' S-й, и долготѣ 48° 35' W-й, въ 5 часовъ вечера, онъ увидѣлъ, на подвѣреный крамболъ, боль-

шаго кита, и спустилъ двѣ шлюпки на воду. Шлюпка съ лѣвой стороны судна прогребла около 15 или 20 минутъ, принимая линь отъ гарпуна, который намѣревались бросить въ кита; но китъ, подойдя къ этой шлюпкѣ, разбилъ ее въ мелкіе дребезги своими челюстями; люди съ нее спаслись вплавъ на другую шлюпку, а китъ остался между обломками. Другая шлюпка и вельботъ съ ростеровъ, были подняты обратно на судно. Вслѣдъ за тѣмъ, судно спустилось къ киту, остававшемуся еще на прежнемъ мѣстѣ. Весь экипажъ вооружился копьями и готовился поразить ими противника. Судно шло къ нему лѣвымъ галсомъ, оставляя его нѣсколько подъ-вѣтромъ; но, не доходя на разстояніе двойной длины шлюпки, китъ обернулся къ судну и ударилъ въ него съ такою силою, что съ подвѣтренной правой стороны отскочили двѣ обшивныя доски и повреждены были два шпангоута у самой ватерлиніи; въ слѣдствіе этого въ суднѣ открылась течь, такъ-что для выкачивания изъ трюма воды, надобно было дѣйствовать помповымъ поршнемъ до 250 разъ въ часъ. Тогда шкиперъ спустился въ Ріо-Жанейро, и, исправивъ тамъ поврежденія, снова вышелъ, 29 декабря, въ море; но врядъ-ли встрѣтитъ своего врага, съ которымъ желалъ бы теперь вступить въ рѣшительный бой.



РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

— Пишутъ, что вновь открыты слѣды экспедиціи сэра Джона Франклина, не оставляющіе ни какого сомнѣнія о постигшей его участи. Штурманъ китоловнаго судна «Флора», бывшаго полтора года въ отсутствіи, и только недавно возвратившагося въ Стромнесъ, разска-заетъ, въ письмѣ къ брату своему,

проживающему въ Абердинѣ, слѣдующее: «Въ прошедшемъ февралѣ обхватилъ насъ ледъ въ Ланкастерскомъ проливѣ. Часть экипажа сошла съ корабля, и построила себѣ изъ снѣга хижину на берегу, откуда мы ходили на охоту по окрестностямъ. Однажды встрѣтили мы на этой охотѣ партію Эскимосцевъ изъ девяти человѣкъ, говорившихъ кое-какъ по англійски. Они спросили насъ, Англичане ли мы или Американцы, а потомъ, не принадлежимъ ли мы къ командѣ Франклина. Мы съ усердіемъ подтвердили послѣдній вопросъ, и они указали намъ на высокую цѣпь снѣжныхъ горъ къ востоку, давая разумѣть знаками, что эти люди пошли туда спать! Мы отвели Эскимосцевъ въ нашу снѣговую хижину, къ капитану Роббу, который рѣшился отправить двѣнадцать человѣкъ нашего экипажа съ Эскимосцами для узнанія истины; я былъ въ числѣ этихъ людей. Мы взяли съ собою довольно провизіи, нагрузили ея плоскородную шляпку, обшивъ ее шкурами сивучей, запаслись копьями, ружьями и пр., и пустились въ путь 27-го марта. Это было самое трудное путешествіе. По истеченіи десяти дней, а именно 5-го апрѣля, вожатые привели насъ къ большой террасѣ между горъ. Пройдя по ней немного, увидѣли мы что-то черное, развѣвающееся на снѣгу. Это былъ черный шелковый платокъ на палкѣ, въ видѣ траурнаго знамени. Съ поспѣшностью вырвали мы палку, и начали копать снѣгъ. Въ двухъ футахъ отрыли мы человѣческій трупъ, а чрезъ нѣсколько минутъ еще три. Всѣ они замерзли, не представляя ни какого слѣда разрушенія. Бороды у нихъ были длинны и всклокочены, сухощавость же лицъ доказывала, что они умерли съ голоду. Платье ихъ было похоже на одежду англійскихъ матросовъ, отправляющихся въ полярныя страны. У одного на рукѣ было наколото имя Г. Карръ, у другихъ были наколоты кресты, звѣзды, корабли и вензели на рукахъ и на груди. Зрѣлище ужасное! Мы опустили ихъ въ прежнюю снѣговую

могилу, и поставили тотъ же печальный памятникъ. Вѣроятно, большая часть людей Франклиновой экспедиціи пытались найти себѣ сухимъ путемъ выходъ въ обитаемыя страны, и погибли. Эскимосы не могли дать намъ ни какихъ подробнѣйшихъ свѣдѣній, и мы отправились въ обратный путь*.» (С. П.)

— *Паровозы по простымъ дорогамъ.* Несмотря на всеобщее распространѣніе желѣзныхъ дорогъ, все еще продолжаютъ попытки устроить такіе паровозы, на которыхъ можно было бы ѣздить по обыкновеннымъ или простымъ дорогамъ. Во Франціи, Верпиллеръ (Verpilleur), строитель паровозовъ на ліонской желѣзной дорогѣ, построилъ и, какъ говорятъ, успѣшно испыталъ недавно новый подобный паровозъ. Его паровозъ везетъ за собою два кабриолета съ людьми, и одну большую повозку съ углемъ. Повороты вправо и влево, и назадъ, происходятъ совершенно хорошо. Машина имѣетъ 4 лош. силы и вѣситъ не болѣе 120 пудовъ; у нея три деревянныхъ колеса, обтянутые желѣзными шипами, какъ обыкновенныя каретныя колеса. Этотъ паровозъ ходитъ со скоростію 16 верстъ въ часъ, и издерживаетъ отъ $4\frac{1}{4}$ до $4\frac{1}{2}$ пуда угля въ часъ. Говорятъ, видѣвшіе опытъ, что несмотря на дурную дорогу, со многими колеями, по которымъ надлежало паровозу ѣздить, онъ нисколько не попортился. Другой паровозъ изготовленъ въ 12 лошадиныхъ силъ. Онъ долженъ возить за собою телегу съ 7,000 пудовъ угля. Единственный упрекъ, который наблюдателями сдѣланъ новому паровозу, состоитъ въ томъ, что шумъ отъ него пугаетъ встрѣчающихся лошадей; но строитель надеется уничтожить этотъ шумъ. (Газ. Поср.)

* Извѣстіе это, повторенное всѣми иностранными газетами, оказалось однакожъ выдумкою. Въ Стромдессъ не приходилъ китобой «Флора», а въ числѣ экипѣжа кап. Франклина не было никакого г. Карръ.

— Въ марсельской газетѣ, *le Peuple*, пишутъ, что два механика гг. Понсонъ и Компаре, давно уже занимаются замѣненіемъ пара, какъ двигателя, электричествомъ. Опытъ надъ ихъ системою (*Système d'attache*), учетверяющею силу гальваническихъ токовъ, былъ сдѣланъ въ гимназіи. По словамъ газеты *le Peuple*, «система эта произведетъ совершенный переворотъ въ теоріи электрическихъ токовъ, а въ отношеніи къ промышленности, какъ двигатель, будетъ имѣть огромное приложение.

«Гг. Понсонъ и Компаре готовятъ теперь модель коляски, которая будетъ приводима въ движеніе посредствомъ электричества. Тогда очевидно будетъ для всѣхъ, что искусственные магниты могутъ съ выгодною и большою экономіею замѣнять пары; и мы не сомнѣваемся, сказано въ той же газетѣ, что тогда марсельское купечество доставитъ имъ средства приложить свою систему въ большемъ видѣ, и поставитъ себѣ за честь отправить изъ Канбьера въ Алжиръ первое судно, движимое тою силою, которая, какъ говорятъ, поддерживала подъ сводами мечети, въ Меккѣ, гробъ Магомета.»

— Въ *Journal de Constantinople* объявляютъ объ открытіи въ Константинополѣ *perpetuum mobile* (постоянной движущей силы), какимъ-то Рудницкимъ, бывшимъ кавалерійскимъ поручикомъ австрійской службы, которую онъ оставилъ въ 1835 году. По словамъ журнала, этотъ новый движитель вполне замѣнитъ всѣ прежніе движители и будетъ стоить несравненно дешевле самой простой паровой машины. Рудницкій хочетъ ѣхать въ Парижъ, чтобы сообщить свое открытіе здѣшной академіи наукъ. (Р. И.).

— Наконецъ, въ Лоріанѣ, будутъ произведены въ текущемъ мѣсяцѣ, на пароходѣ *Гамлей*, въ 120 силъ, опыты надъ машиной, приводимой въ движеніе хлороформомъ.

— Въ нантскомъ журналѣ *Alliance* пишутъ, что у риш-

бургской набережной, производится опытъ, привлекающій большое число любопытныхъ, надъ приборомъ, съ помощію котораго можно удобно пробывать нѣсколько часовъ подъ водою, и безопасно производить работы.

Главная часть этого прибора состоитъ изъ мѣдной каски, къ которой прикрѣпляется кирасъ изъ того же металла, соединяющійся съ поясомъ и другими частями одежды изъ каучука. Противъ лица водолаза находится довольно толстое стекло, чрезъ которое онъ можетъ удобно видѣть все подъ водою. Свободное теченіе воздуха вокругъ водолаза производится посредствомъ двойной трубки и воздушнаго насоса.

— Г. Каве изобрѣлъ приборъ, служащій къ облегченію, удешевленію и бѣльшей возможности производить подводныя работы, которые прежде были продолжительны, дороги и часто даже невозможны. Приборъ этотъ установленъ на землечерпательной лодкѣ, состоящей изъ воздушной камеры, посредникъ которой, въ днѣ лодки, сдѣлано отверстіе величиною въ 4 метра.

Сквозь это отверстіе, проходитъ цилиндръ изъ листового желѣза, открытый съ обоихъ концовъ, и опускающійся, по произволу, до дна рѣки или канала. Онъ сообщается съ воздушною камерою кожанымъ рукавомъ, котораго одинъ конецъ прикрѣпленъ къ полу этой камеры, а другой къ верхней ея части. Когда нужно осмотрѣть дно, должно только спустить цилиндръ и сжать воздухъ въ камерѣ: тогда часть рѣки сдѣлается сухою и работники могутъ спуститься для выниманія камней, вырытія земли, срѣзки свай, и вообще для уничтоженія или постройки чего-либо, смотря по надобности.

Отдѣльная прихожая, въ которую можно войти и опять изъ нее выйти, не прерывая работъ, служитъ сообщеніемъ съ приборомъ. Воздухъ доставляется туда чрезъ особый цилиндръ, посредствомъ паровой машины, принадлежащей къ землечерпательной лодкѣ.

Приборъ, дѣйствующій въ настоящее время на р. Сенъ, близъ Pont-Neuf, принадлежитъ именно къ этому роду и построенъ г-мъ Каве для того, чтобы показать возможность производить подъ водою всякіе работы, изслѣдованія и опыты.

Г. Каве построилъ уже по своей системѣ двѣ большія лодки для работъ на р. Нилѣ. Цилиндры на нихъ имѣютъ отъ 6 до 8 метровъ въ діаметрѣ. Такая величина ихъ больше нежели достаточна для вбиванія свай, проведенія минъ подъ скалами и взрыва ихъ, и проч.

Хотя приборъ г. Каве можетъ быть употребленъ только на незначительныхъ глубинахъ, и не достигаетъ дна моря, какъ подводная лодка г. Пейерна, но не менѣе того онъ представляетъ важное изобрѣтеніе.

— Во Франціи намѣреваются предложить проектъ закона о назначеніи кредита для очищенія портовъ Средиземнаго моря. Работа эта уже производится съ помощію пароваго прибора, съ выгодною замѣняющаго прежнія землечерпательные понтоны; но приборовъ этихъ для означенной цѣли недостаточно, и потому необходимо число ихъ увеличить, и самую систему усовершенствовать.

— Нѣмецкіе журналы весьма серьезно рассказываютъ, что компанія англійскихъ капиталистовъ обратилась къ Неаполитанскому Королю съ просьбою о дозволеніи погасить Везувій. Пылающее дно волкана находится на нѣсколько тысячъ футовъ ниже горизонта моря. Слѣдовательно, вырывъ каналъ, для проведенія морской воды въ кратеръ, волканъ будетъ затушенъ; операція эта, которая обойдется неболѣе какъ въ 2 милліона франковъ, доставитъ удобной для воздѣлыванія земли на сумму въ десять разъ большую (!)

— Въ Парижѣ готовятся произвести курьёзный опытъ надъ «воздушнымъ» кораблемъ, который будетъ поднять на воздухъ тремя шарами и управляемъ паровою машиною.

— Французскій паровой фрегатъ *Суффлеръ* пришелъ въ Эндре изъ Бреста, для буксированія въ Пенбёвъ транспорта *Жиравъ*, нагруженного послѣдними частями машины для линейнаго корабля *Наполеонъ*. Три военныя судна были назначены для перевозки этой громадной машины. Для сборки ея отправлены съ завода въ Тулонъ 2 подмастерья и 18 работниковъ: работа, эта полагасть, кончится къ октябрю мѣсяцу, и тогда же будутъ сдѣланы опыты. Г. Молль, помощникъ директора завода, которому временное правительство поручило постройку этого механизма, будетъ присутствовать при постановкѣ первыхъ частей его на корабль.

— Въ Шербургѣ, на высотѣ Руль, производится дѣятельная работа: крѣпостца, тамъ находящаяся, превращается въ укрѣпленную казарму. 24 пушки большого калибра будутъ защищать эту цитадель, на постройку которой ассигновано 490,000 франковъ. Въ фортѣ Керквилль предположено сдѣлать значительныя улучшения. Для этой цѣли назначено 358,000 франковъ. На всѣ же укрѣпленія Шербурга ассигновано, еще въ апрѣлѣ нынѣшняго года, 5,999,000 франковъ.

— Французское морское депо издало недавно весьма полезное для моряковъ сочиненіе инженеръ-гидрографа Живри, подъ заглавіемъ: *Pilote francais, instructions nautiques*. Въ немъ заключается описаніе обширнаго залива между Хео-де-Бреа и мысомъ Ла-Хагъ. Заливъ этотъ, въ которомъ находятся важныя порты: Сень-Бріё, Сень-Мало и Гранвилль, заключаетъ, сверхъ того, острова Чанси и Бреа, принадлежащіе Франціи, и англійскіе острова Джерси, Гернси и Ориньи. Плаваніе въ заливѣ одно изъ самыхъ дѣятельныхъ, несмотря на множество подводныхъ камней, къ которымъ приближеніе тѣмъ опаснѣе, что теченіе надъ ними бываетъ чрезвычайно сильное. Въ книгѣ, о которой мы говоримъ, не только описаны всѣ опасности, но и указаны средства избѣгать ихъ. Она служитъ дополненіемъ къ издан-

нымъ главнымъ французскимъ морскимъ депо, въ 1842 и 1845 годахъ, общимъ описаніямъ береговъ Франціи, отъ Дюнкерка до Хео-де-Бреа, и составляетъ поясненіе къ картамъ, входящимъ въ полный атласъ береговъ Франціи (*Pilote français*).

Независимо отъ морскихъ и атмосферическихъ явленій, въ ней заключается описаніе береговъ, якорныхъ мѣстъ, рейдовъ, гаваней и подводныхъ камней; и наконецъ приложена пояснительная таблица маяковъ и другихъ огней, въ которой мореплаватели найдутъ родъ освѣщенія, возвышеніе и дальность горизонта огней, содержимыхъ въ ночное время.

— Недавнее событіе дозволило сдѣлать сравненіе ходкости англійскаго и американскаго клипперовъ. Два такихъ судна совершили, почти при одинаковыхъ обстоятельствахъ, плаваніе изъ Англіи въ Китай. Американскій клипперъ называется *Оріэнталь*, котораго первые опыты надѣлали такъ много шума между моряками; впрочемъ, онъ до сихъ поръ поддерживаетъ свою славу. Отправившись изъ Лондона 14 января, онъ прибылъ въ Анжеръ (въ Китаѣ), въ 93 дни; соперникъ его, *Рейндиръ*, выйдя изъ Ливерпуля 30 декабря, пришелъ въ тотъ же портъ въ 99 дней. Преимущество въ ходу остается на сторонѣ американскаго клиппера, упредившаго англійскій шестью днями. Но англійскіе журналы замѣчаютъ, что условія гонки не были одинаковы: *Рейндиръ* имѣетъ вмѣстительности 500 тоновъ, а *Оріэнталь* 1000. Какъ бы то ни было, но состязаніе было блестящее, и приноситъ честь побѣдителю и побѣжденному.

— Французскій военный пароходъ *Cocyle* посѣтилъ нынѣшнюю весною англійскую колонію Сіерра-Леоне, на западномъ берегу Африки. Колонія эта была основана въ 1787 году филантропомъ Гранвилль-Шарпомъ, по совѣтамъ знаменитаго Вильберфорса, посвятитшаго всю жизнь старанію объ уничтоженіи торгова неграми. Онъ имѣлъ въ виду доставить пристанище Африканцамъ,

получившимъ свободу, и, въ теченіи многихъ лѣтъ, не имѣлъ въ томъ значительнаго успѣха. Только въ 1825 году колонія приобрѣла нѣкоторую важность. Въ это время, англійское правительство приняло управленіе ею на себя, присоединило островъ Чердро, и постановило, чтобы негры, взятые съ негропромышленныхъ судовъ, были немедленно тамъ поселяемы. Въ послѣдующіе годы, 1500 негровъ были дѣйствительно поселены въ этой странѣ; имъ построили деревни, роздали земли, и въ настоящее время земледѣліе получило тамъ большое развитіе. Этими успѣхами колонисты обязаны настойчивости Англіи, которая въ теченіе около 30 лѣтъ, истратила огромную сумму—до 500 милліоновъ франковъ; и между тѣмъ колонія эта, вслѣдствіе различныхъ причинъ, къ числу которыхъ должно отнести и нездоровость климата, не достигла той важности, какой отъ нее ожидали.

— Въ тронной рѣчи, произнесенной недавно Ея Величествомъ Королевою Англійскою, по случаю закрытія нынѣшняго ряда парламентскихъ засѣданій, между прочимъ сказано:

«Съ удовольствіемъ объявляю вамъ (милорды и господа!), что торгъ неграми, между Африкою и Бразиліею, значительно уменьшился. Дѣйствія моихъ эскадръ при берегахъ Африки и Бразиліи, поддерживаемыя бдительностію французскихъ и американскихъ крейсеровъ, а равно и содѣйствіе со стороны Бразиліи, существенно способствовали достиженію этого результата.»

— Близъ Рио-Жанейро былъ захваченъ пароходомъ *the Cogitator* одинъ бразильскій пароходъ, способствовавшій торгу неграми. Этотъ пароходъ былъ выведенъ въ открытое море и взорванъ тамъ на воздухъ. (?)

— Въ *Times* напечатаны слѣдующія подробности о сообщеніи между Нью-Йоркомъ и Санъ-Франциско, чрезъ рѣку Санъ-Жуанъ и озеро Никарагва:

«Сообщеніе между Нью-Йоркомъ и Санъ-Франциско будетъ открыто на этой недѣлѣ. Пароходъ *Прометей* долженъ выйти

изъ Нью-Йорка 14 іюля, прямо въ Санъ-Жуанъ-де-Никарагва. Пассажиры отправятся по рѣкѣ до озера, на одномъ изъ новыхъ желѣзныхъ пароходовъ, принадлежащихъ компаніи, и недавно построенныхъ въ Филадельфіи. Проплывъ озеро, они будутъ перевезены сухимъ путемъ 12 миль, до порта Санъ-Жуанъ-дель-Суръ, при Атлантическомъ океанѣ; тамъ будетъ ожидать ихъ пароходъ *Пасификъ*, на которомъ, 25 іюля, они отправятся въ Санъ-Франциско. Для этой цѣли пароходъ *Пасификъ* долженъ выйти изъ Калифорніи въ тотъ же день, въ который *Прометей* выйдетъ изъ Нью-Йорка. Такимъ образомъ, путешествіе совершится въ весьма короткое время, и нѣтъ сомнѣнія, что опытъ этотъ будетъ удаченъ.

— Въ Триестѣ предполагено учредить адмиралтействъ-совѣтъ, въ которомъ предсѣдателемъ будетъ фельдмаршалъ лейтенантъ Вимпфенъ. Вице адмиралъ Далерупъ, главный начальникъ австрійскаго флота, всемилостивѣйше уволенъ, по просьбѣ его, въ отставку, и фельдмаршалъ-лейтенанту графу Фонъ-Вимпфену, триестскому намѣстнику, повелѣно принять на себя временное управление Императорскомъ флотомъ. Флотъ этотъ будетъ состоять изъ 10 фрегатовъ, 8 корветовъ, 6 бриговъ и 12 пароходовъ, съ соразмѣрнымъ числомъ транспортовъ.

— Независимо отъ ежедневнаго сообщенія между Триестомъ и Венеціею на пароходахъ австрійскаго Лойда (числомъ до 33-хъ), триестскій купецъ, Далматинецъ *Копчевичъ*, рѣшилъ усилить это сообщеніе своими собственными пароходами, на что и получилъ дозволеніе отъ министерства торговли. Одинъ изъ пароходовъ его, *Князь Черный Георгій*, уже началъ рейсы; другіе пароходы еще строятся и скоро будутъ готовы. Цѣна мѣстамъ на этихъ пароходахъ гораздо ниже, чѣмъ на Лойдовыхъ.

— Въ Дюнкеркъ пришелъ нынѣшнимъ лѣтомъ трехмачтовый баркъ *Индусъ*, который былъ построенъ въ Индіи въ 1718

году. Теперь онъ принадлежитъ одному марсельскому торговому дому, и, по французскимъ законамъ, чтобы принадлежать Франціи, долженствовалъ быть проданъ въ ней, вслѣдствіе кораблекрушенія, и потребовать исправленій въ четверо превышавшихъ продажную цѣну. Корпусъ его построенъ изъ тика и дуба, скрѣпленъ мѣдными болтами и обшитъ мѣдью. Вместительность его 342 тона.

— Въ маѣ мѣсяцѣ пришло въ Санъ-Франциско судно *Фанни*, въ которомъ, въ числѣ прочихъ товаровъ, находился въ трюмѣ совершенно готовый къ плаванію пароходъ, длиною въ 110 футовъ. Онъ погруженъ былъ слѣдующимъ образомъ: судно *Фанни* было спущено на воду безъ палубы. Въ полную воду, оно было затоплено, а пароходъ былъ поставленъ прямо надъ нимъ. Когда вода сбыла, пароходъ плотно помѣстился въ трюмѣ судна, изъ котораго тотчасъ выкачали воду; такимъ образомъ пароходъ остался заключеннымъ какъ-бы въ плавучій докъ. Послѣ этого достроили на *Фанни* борта, настлали палубу, и она отправилась въ море.

По прибытіи въ С. Франциско, чтобы вынуть изъ трюма пароходъ, надобно было сперва выгрузить товары, снова снять палубу и затопить судно. Такъ было сдѣлано и вполне удачно.

— Въ Греціи сдѣлано весьма любопытное археологическое открытіе. Копая землю, подъ фундаментъ для новаго маяка на островѣ Леонтіо (одномъ изъ Курсолерскихъ), нашли гробъ, съ человѣческимъ скелетомъ, оружіемъ и множествомъ медалей, съ изображеніями Карла V и Филиппа II. На камнѣ, помѣщенномъ внутри, высѣчена латинская надпись, показывающая, что гробъ этотъ принадлежалъ Донъ Жозефу Альмейдскому и Донъ Луи Алькантарскому, храбрымъ испанскимъ капитанамъ, убитымъ въ Лепантскомъ сраженіи.

Извѣстно, что это морское сраженіе, имѣвшее важное вліяніе

на судьбу христіанскаго міра, было 5 октября 1571 года, въ Лепантскомъ заливѣ, между островами Курсолерскими и берегомъ, и что Донъ Жуанъ Австрійскій, командовавшій союзными силами христіанскихъ державъ, уничтожилъ въ этотъ день многочисленный турецкій флотъ. Селимъ II лишился 162 галеръ и 32,000 человекъ, и съ того времени могущество его было разрушено.

Донъ Жуанъ Австрійскій потерялъ многихъ храбрыхъ офицеровъ и въ числѣ ихъ Донъ Жуана Алкантарскаго, командовавшаго *Нативитадомъ* и Донъ Жозефа Альмейдскаго, командовавшаго *Санта-Марією*. Мужество и смерть ихъ много содѣйствовали къ одержанію побѣды. На островѣ Леонтіо воздвигнули имъ памятникъ, разрушенный въ послѣдствіи пиратами, часто посѣщавшими и грабившими эти мѣста. Этого-то памятника вырыты теперь обломки съ глубины нѣсколькихъ метровъ.

Открытіе это сдѣлалъ г. Амасси, австрійскій инженеръ, которому поручена постройка маяка. Онъ собралъ эти драгоценные предметы, и отправилъ ихъ, на одномъ изъ лойдовыхъ пароходовъ, въ вѣнскій императорскій музей.

— Въ засѣданіи греческой палаты депутатовъ 17 іюня, между прочимъ постановлено:

1) Палата депутатовъ выражаетъ глубокое сожалѣніе о кончинѣ знаменитаго филеллина сэра Эдварда Кодрингтона.

2) Для изъявленія вѣчной признательности націи къ адмиралу Кодрингтону и адмираламъ Риньи и Гейдену, палата постановила, чтобы имена ихъ, съ изображеніями надъ ними лавровыхъ вѣнковъ, были начертаны на доскахъ, которыя будутъ помѣщены въ залѣ собранія.

3) Предсѣдатель озаботится о разсылкѣ копій съ протокола каждому изъ семействъ знаменитыхъ усопшихъ.

— 1-го августа (нов. ст.), въ 11 ч. 45 м. вечера, ас-

трономъ Зенфтенбергской обсерваторіи Брорзенъ открылъ, въ созвѣздіи «гончихъ», телескопическую, весьма блестящую комету. 4 августа, эта самая комета замѣчена также съ альтонской и гамбургской обсерваторій. (Р. И.)

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ,
Предсѣдатель Адмпралъ Рикордъ.

ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНѢ

Н. А. РАТЬКОВА и Ко.,

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

(Цѣны означены на серебро).

МОРСКІЯ ВОЙНЫ время Французской республики и Имперіи. Соч. Жюрьенъ-де-ла-Гравьера, капитана французскаго флота, переводъ съ французскаго, ч. I и II, 1793—1805 годы. Издано Морскимъ Ученымъ Комитетомъ, 1851 года, цѣна 2 р. 50 к., вѣсовыхъ за 3 фунта.

ПАМЯТНАЯ КНИГА ВОЕННЫХЪ УЗАКОНЕНІЙ для штабъ и оберъ-офицеровъ, 1851 г. цѣна 2 р. сер., вѣсов. за 2 фунта.

РУССКАЯ СТАРИНА, въ памятникахъ Церковнаго и Гражданскаго Зодчества. Состав. А. Мартыновымъ. Тетрадь однадцатая. Москва 1851 ц. 3 р.; вѣсов. за 3 фунта.

ОБЗОРЪ ХИРУРГИЧЕСКИХЪ ОПЕРАЦІЙ, произведенныхъ Лейбъ-Медикомъ Арендтомъ. Спб. 1851 ц. 50 к.; вѣсов. за 1 ф.

ВРЕМЕННОКЪ Императорскаго Московскаго Общества Исторіи и древностей Россійскихъ. Книга десятая. Москва, 1851 г. ц. 1 р. 75 к.; вѣсов. за 4 фунта.

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

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

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

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