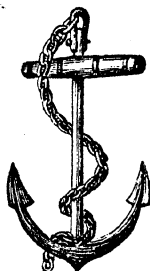


МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.



№ 11.

Содержаніе:

	стр.		стр.
Способъ поднятія гребнаго винта на палубу и укрѣ- пленія на ней винта запас- наго, соч. <i>В. Глазенапа</i> .	341.	Замѣченное временное дро- жаніе почвы въ Петер- бургѣ, Кронштадтѣ и Ре- велѣ, соч. <i>В. Зарудный</i> .	405.
Предсказаніе, пер. съ англ. <i>О.345.</i>	411.	Смѣсь	411.
Морская Старина <i>В. Р—К.</i> .	359.	Разныя извѣстія	425.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННАЯ ПРОГРАММА ЖУРНАЛА

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ.

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

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

Выходитъ 15 числа cadaго мѣсяца.

ОБЪИЗДАНІИ ЖУРНАЛА МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

въ 1853 году.

Журналъ этотъ, издаваемый отъ Морскаго Ученаго Комитета съ 1848 года, будетъ выходить и въ наступающемъ 1853 году, по слѣдующей, Высочайше утвержденной, программѣ:

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 и 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.

По надобности прилагаются къ статьямъ журнала карты, чертежи и рисунки.

Морской Сборникъ выходитъ 15 числа каждаго мѣсяца, книжками въ пять листовъ каждая, составляющими въ годъ два тома.

Подписная годовая цѣна на Морской Сборникъ въ 1853 году, безъ пересылки три рубля серебромъ, а съ доставкою на домъ или пересылкою по почтѣ четыре руб. пятьдесятъ коп. серебромъ.

Подписка принимается: для живущихъ въ С. Петербургѣ—у книгопродавца Ратькова (на Невскомъ Проспектѣ, въ домѣ купца Бельштейна № 76); для иногородныхъ—въ Газетной Экспедиціи С. Петербургскаго Почтамта. 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 (что въ Главномъ Адмиралтействѣ), но безъ доставки.

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ. — С. Петербургъ, 5-го Ноября 1852 года.
Предсѣдатель Адмиралъ Рикордъ.

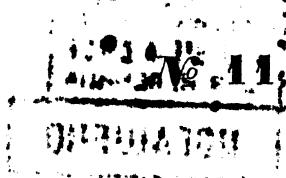
Въ Типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА

Томъ VIII.



НОЯБРЬ.



САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса

1852.

ИСТОРИЯ

Государственный
архив Ленин
градской области
им. В. И. Ленина

/ПОГАСЕНО

п-2437-49

СПОСОБЪ ПОДНЯТІЯ ГРЕБНАГО ВИНТА НА ПАЛУБУ И УКРѢПЛЕНІЯ НА НЕЙ ВИНТА ЗАПАСНАГО.*

Когда встрѣтится надобность перемѣнить гребной винтъ запаснымъ, или вынуть для осмотра наружную часть вала, или же перемѣнить подшипники его, находящіеся въ подъемной рамѣ, то необходимо вынуть этотъ винтъ вмѣстѣ съ подъемною рамою на палубу и тамъ производить работу.

Для этого надобно имѣть прямо надъ центромъ отверстія, сдѣланнаго въ кормовой части судна, собственно для подъема гребнаго винта, упорную точку, на такой высотѣ, чтобы весь винтъ съ рамою вышелъ сверхъ палубы, и чтобы подъемные гини не сошлись раньше того. На фрегатѣ, гдѣ самый винтъ имѣетъ 15 фут. въ діаметрѣ и подъемная рама еще около двухъ футовъ длиннѣе верхняго радіуса винта, должно прибавить около 15-ти футовъ на гини съ блоками, стропами и гаками; изъ этого видно, что упорная точка эта должна быть выше 30-ти футъ отъ палубы и что ее получить можно только постановленіемъ стрѣлъ на ютѣ. Изъ рангоутныхъ деревьевъ, проходящихъ надъ отверстіемъ, гикъ находится слишкомъ близко

* Смотри также №№ 4 и 5 М. Сб. 1852 г. (Т. VII, стр 341 и 462), гдѣ помѣщены разныя замѣчанія о винтовыхъ судахъ и управленіи ими.

къ палубѣ, а габель не достаточно толста для подъема такой значительной тяжести, которая, какъ было упомянуто въ другомъ мѣстѣ, равняется вѣсу становаго якоря.

Чтобы не имѣть въ ростерахъ особыхъ деревъ для этихъ стрѣлъ, можно ихъ устроить изъ деревъ запаснаго рангоута, и на трехъ-мачтовомъ суднѣ крѣйсъ-стенгъ и утлегарь совершенно соотвѣтствуютъ потребнымъ для сего размѣреніямъ. Кромѣ того, необходимо имѣть: 1) нѣсколько 3-хъ дюймовыхъ досокъ для настилки надъ отверстіемъ, на которую положится винтъ, для удобнѣйшей около него работы; 2) деревянные башмаки съ гнѣздами подъ нижніе концы стрѣлъ, и 3) деревянные же подушки изъ двухъ или трехъ штукъ, на которые винтъ кладется осью: онѣ должны быть такой вышины, чтобы, когда винтъ положится на нихъ серединою, то концами крыльевъ не лежалъ бы на палубѣ, а можно бы подъ нихъ положить небольшіе подкладочки. Наконецъ, 4) подставку для рамы, которая, снятая съ гиней и вращаясь свободно на своей оси, ляжетъ на бокъ. (см. *фиг. 1-ю*).

Имѣя всѣ эти приспособленія, для поднятія винта на палубу должно поступать слѣдующимъ образомъ.

Принеся крѣйсъ-стенгъ и утлегарь на ютъ, должно верхніе или тонкіе концы ихъ положить накрестъ на гака-бортъ, и класть на нихъ найтовъ; потомъ, на найтовныхъ же концахъ, ровно обтянутыхъ, прикрѣпляется къ кресту верхній блокъ подъемныхъ гиней, а на двухъ каболочныхъ стропахъ закладываются нижніе блоки двухъ сей-талей, которыхъ верхніе блоки заложены въ шкентеля на топъ бизань-мачты; нижніе концы стрѣлъ кладутся въ свои башмаки, прикрѣпленные къ ближайшимъ пушечнымъ рывкамъ, на срединѣ между бизань-мачтою и отверстіемъ для винта, около 10-ти футовъ впереди послѣдняго; послѣ этого, закладываются еще тали въ помощь бизань-штагу, которые вытянувъ въ тугую, приступаютъ къ

подъему стрѣлъ, снабженныхъ еще нѣсколькими бакштагами.

Стрѣлы поднимаютъ до тѣхъ поръ, пока гини не придутъ вѣрно надъ центромъ отверстія: это необходимо для того, чтобы рама, идущая въ отверстіи по двумъ металлическимъ полосамъ, поднималось совершенно прямо, иначе она будетъ нажимать въ которую либо сторону и тѣмъ чрезвычайно затруднился бы подъемъ. (см. *фиг. 2-ю*).

Винтъ долженъ быть поставленъ вертикально и застопоренъ въ рамѣ; тогда его разобщаютъ и, заложивъ гини, начинаютъ его поднимать; когда верхнее крыло винта въ рамѣ своей выйдетъ сверхъ палубы, то его опутываютъ найтовнымъ концемъ раза два около рамы и отдаютъ стопоръ (это дѣлается для того, чтобы винтъ не бросился вдругъ въ сторону, когда будетъ весь сверхъ палубы), Потомъ продолжаютъ поднимать винтъ, пока нижнее крыло не выйдетъ сверхъ палубы, и тогда настилаютъ на отверстіе приготовленныя трехдюймовыя доски и начинаютъ травить раму съ винтомъ осторожно въ низъ; когда нижнее крыло упрется въ доски, то потравливаютъ найтовный конецъ, которымъ верхнее крыло опутано, отъ этого крылья винта понемногу станутъ приходить въ горизонтальное положеніе; въ это время нижній конецъ, упирающійся въ доску, оттаскивается въ сторону на столько, чтобы рама шла въ низъ по вертикальному направленію; когда же нижнее крыло будетъ отведено достаточно въ сторону, то подставляютъ подкладки, на которыя должна лечь ось винта и травятъ его на мѣсто, послѣ чего рама, освобожденная отъ висѣвшей на ней тяжести, вращаясь свободно на своей оси, начнетъ уклоняться въ сторону и тогда ставятъ подъ неѣ подставку и снимаютъ гини.

Въ морѣ работа эта можетъ производиться только въ тихую погоду, безъ боковой качки и крена, потому что стрѣлы съ значительною на нихъ тяжестью, могутъ быть надежно укрѣплены только по длинѣ судна, отъ того въ морѣ благора-

зумно стрѣлы тотчасъ спускать, когда винтъ будетъ положенъ на палубу и поднять ихъ опять, когда потребуется опустить его на мѣсто, выбирая для этой работы тихое время и пользуясь имъ по возможности.

При опусканіи винта на мѣсто, не должно упустить изъ виду застопорить его, когда рама войдетъ въ отверстіе, безъ чего винтъ опустившись въ воду, отъ хода судна тотчасъ приметъ вращательное движеніе, и тогда трудно будетъ сообщить его съ машиною.

Винтъ, положенный на палубѣ, долженъ быть тотчасъ найтовленъ къ ближайшимъ пушечнымъ рымамъ, въ предосторожность отъ качки; кормовыя орудія, которыя могли бы мѣшать поднятію винта на палубу, должны быть перевезены, на это время, на шканцы.

—

Запасный винтъ долженъ всегда лежать такъ, чтобы удобно можно было его поднять съ мѣста на таляхъ, чтобы отверстіе, въ которое вставляется валъ, было съ обѣихъ сторонъ открыто и ни чѣмъ не заставлено, и чтобы онъ, по возможности, занималъ менѣе мѣста.

Для этого лучше всего класть его въ срединѣ ростеръ, вдоль судна, такъ чтобы крылья стояли на ребро. Фрегатскій винтъ для этого потребуетъ на палубѣ пространство въ 15 футовъ длины и 4 фута ширины. Чтобы надежно и удобно его укрѣпить должно сдѣлать подъ него деревянные подушки, вытесанные по лекалу такъ, чтобы винтъ лежалъ на нихъ, по возможности всѣми точками, плотно. Подушки эти прикрѣпляются болтами въ бимсъ и по обѣ стороны вбиваются по одному рыму для найтова; подъ концы крыльевъ подкладываются деревянные планочки. (См. *фиг.* 3-ю).

Для подъема винта изъ ростеръ удобнѣе всего перенести туда раму, вставить наружную часть вала и тогда заложить ги-ни за раму, поднять его такимъ образомъ чрезъ ростеры и по-томъ, положивъ на палубу, перевести на ютъ; но если бы распо-ложеніе ростеръ этому воспрепятствовало, то можно ос-новать найтовъ въ отверстіе гребнаго винта; но въ этомъ слу-чаѣ должно, при подъемѣ, поддерживать оба крыла, безъ чего одно изъ нихъ легко можетъ перевѣсить и, ударивъ по ги-нямъ, перерѣзать ихъ.

Владиміръ Глазенапъ.

ПРЕДСКАЗАНІЕ.

РАЗСКАЗЪ ГОВАРДА.*

На королевскомъ флотѣ постепенно совершенствуется все, достойное усовершенствованія. Въ этомъ меня никто не разу-вѣритъ. Въ такомъ убѣжденіи я былъ воспитанъ, и съ нимъ надѣюсь умереть. Прошу васъ, не говорите мнѣ о вашихъ дуэ-ляхъ въ какомъ нибудь лѣсу, за кустами, въ десяти или двѣнад-цати шагахъ? Что это, какъ не утонченная метода убійства? Одною рукою вы держитесь за платокъ, а другою подставляете ко лбамъ пистолеты. Что это, какъ не два глупца у концовъ доскутка, и если есть секунданты, то это два негодяя, хладнокровно смотрящіе на убійство? Правда, и «жаль, что правда,» какъ

* Мы полагаемъ, что рассказъ этотъ можетъ имѣть нѣкоторый интересъ для читателей, какъ картина нравовъ англійскихъ моря-ковъ въ началѣ нынѣшняго столѣтія.

Прим. Перев.

говорить старикъ Полоній, что и моряки иногда унижаются до подобныхъ дуэлей; но тутъ много дѣйствуетъ дурной примѣръ, навѣянный близостью берега. Я удивляюсь имъ; у нихъ всегда есть такое прекрасное средство оканчивать всѣ ссоры. Всякій согласится со мною, что морякъ имѣетъ такое же право предложить своему противнику дуэль съ ноковъ рей, какъ какойнибудь отчаянный джентльменъ—вызвать его въ поле.

Дуэль сама по себѣ есть вздоръ, совершенный вздоръ. Посмотримъ, какъ въ наше время она происходитъ. Поклонъ, слово, два выстрѣла — вдругъ, или одинъ за другимъ—и одинъ падаетъ на землю, и переселяется въ вѣчность, а другой спокойно идетъ домой съ секундантами. Все это считается дѣломъ самымъ обыкновеннымъ: иные даже выше поднимаютъ головы; но еслибы общество имѣло болѣе здраваго смысла, оно изгнало бы ихъ изъ своей среды. Вы видите, что такая дуэль совсѣмъ не интересна; главное дѣло въ обстановкѣ. Чего же лучше для искателей сильныхъ ощущений, какъ подстрѣлить или быть подстрѣленнымъ на нокъ рея, въ хорошій брамсельный вѣтеръ.

Лѣтъ пятьдесятъ тому назадъ, въ самый разгаръ войны, когда Англіійскій каналъ устьянъ былъ приватирами изъ Булони, Дюнкерка и Кале, оказался большой недостатокъ въ военныхъ бригахъ, для конвоированія купеческихъ судовъ. Въ то время лѣсъ былъ очень дорогъ, а время еще дороже. Чтобы сберечь и то и другое, правительство купило большой участокъ земли, позади одного изъ адмиралтействъ, и строило на немъ непрерывно корпусъ брига или бриговъ, такъ что, какъ только являлась въ нихъ надобность, ихъ вырубали уже готовыми, и также пригоняли къ нимъ заранѣе заготовленныя носы и кормы, какъ другой примѣряетъ въ лавкѣ рукавицы и шапку. Такимъ образомъ являлись четырнадцати, шестнадцати и восемнадцати

пушечные бригаи. Многіе сочтутъ это за сказку и станутъ утверждать, что суда, такимъ образомъ построенныя, никогда не существовали. Пусть же тѣ, которые на нихъ служили подтверждать мои слова невѣрующимъ.

Признаюсь, непріятно было править вахтою на этихъ судахъ. У нихъ были особеннаго рода качества: на нихъ невозможно было ходить въ бейдевиндѣ. Въ свѣжій вѣтеръ носъ зарывался такъ, что палуба всегда была мокрая, а вмѣстѣ съ нею и всѣ, стоявшіе на палубѣ. Въ тихую погоду было не легче; однимъ словомъ, невозможно перечестъ всѣхъ бѣдствій, которыя испытали всѣ, служившіе на англійскомъ военномъ бригѣ *Чайка*.

На немъ было двѣнадцать восемнадцати фунтовыхъ карронадъ, и двѣ длинныя шести-фунтовыя пушки на бакѣ. Смѣшно было видѣть его въ погонѣ за ходкимъ, щегольскимъ французскимъ приватиромъ. Его можно было сравнить съ неуклюжею старухою, которая ловить раздразившаго ее цыганенка.

Сравненіе съ цыганенкомъ напомнило мнѣ, что пора начать мой разсказъ. Я не слыхалъ ни объ одномъ предсказаніи цыганки, которое оказалось бы—или совершенно справедливымъ, или совершенно ложнымъ. Произшествіе, случившееся на бригѣ *Чайка*, было предсказано цыганкою.

Укрѣпленія, окружающія Портсмутъ, чрезвычайно живописны, а за ними, къ востоку, видны зеленыя, тѣнистыя рощи—любимое мѣсто отдыха моряковъ. Нѣсколько офицеровъ съ брига, только что вышли оттуда, когда къ нимъ подошла цыганка. Она была неотвязна, какъ грѣхъ, дурна какъ смерть, но ея живость могла бы розшевелить мертваго. Отъ такой твари нельзя отдѣлаться безъ гаданья, за которое нужно заплатить, или дароваго проклятія, о которомъ думаешь долѣе, чѣмъ бы хотѣлъ. Она, какъ водится, видѣла во всѣхъ насъ будущихъ командировъ и адмираловъ бѣлаго, синяго и краснаго флаговъ,

и сознавалась, что въ первый разъ видитъ такихъ истинныхъ джентльменовъ.

Превозносимое такимъ образомъ общество состояло изъ четырехъ человѣкъ: комиссара—Севонса, констапеля—Флинтстона, молодого мичмана, шалуна—Дарвера, и круглолицаго, краснощекаго штурмана, съ добрымъ и простоватымъ лицомъ. Комисаръ, имѣлъ претензію казаться джентльменомъ, хотя ни наружность, ни воспитаніе не оправдывали такой самонадѣянности. Констапель былъ человѣкъ строгихъ правилъ, выслужившійся изъ рядовыхъ отличнымъ поведеніемъ и храбростью. Онъ имѣлъ высокое понятіе о своемъ значеніи въ свѣтѣ, и во всѣхъ своихъ чувствахъ и дѣйствіяхъ, руководствовался печатною артиллерійскою инструкціею.

Генрихъ Дарверъ, юноша лѣтъ восемнадцати былъ бы несноснѣйшимъ человѣкомъ въ мірѣ, если бы не имѣлъ добрѣйшаго сердца. Онъ дѣйствовалъ по первому влеченію, и, къ счастью, это влеченіе всегда было истинно благородно.

Но характеръ штурмана, мистеръ Сеймона, невозможно обрисовать нѣсколькими словами. Онъ былъ кротокъ и довѣрчивъ, какъ пансіонерка, слушающая первую любовную балладу; при видѣ несчастія, большіе голубые глаза его наполнялись слезами; онъ ни кому не отказывалъ; слово «нѣтъ,» для него не существовало. Онъ былъ довѣрчивъ до глупости, но бѣда, если наконецъ онъ удостовѣрялся, что его обманываютъ. Необыкновенная сила всегда давала ему возможность отмстить насмѣшникамъ.

Хитрая цыганка, по свойственному ея племени инстинкту, тотчасъ отгадала свою добычу. Вся его душа была для нея открыта, какъ ладонь. Онъ стоялъ, устремля на нее глаза съ удивленіемъ и страхомъ, и между тѣмъ, какъ она своими иссохшими пальцами, походившими больше на когти вороны, держала его широкую, красную руку, другая рука вынимала изъ

кармана шиллингъ за шиллингомъ. Это, наконецъ, надѣло его товарищамъ.

Цыганка предсказала ему, за семь шиллинговъ, долгую жизнь, высокій чинъ, вѣчное здоровье, огромное богатство, прекрасную и добродѣтельную жену и кучу прекрасныхъ дѣтей; даже мечта о такомъ благополучіи стоила уже денегъ. Могъ ли жалѣть о нихъ штурманъ?

Но во время этихъ предсказаній, комиссаръ, какъ *esprit-fort*, не переставалъ насмѣхаться надъ старухой, которая отвѣчала на его насмѣшки дикими, смертельными взглядами. Между-тѣмъ, какъ трижды счастливый штурманъ осматривался кругомъ съ самодовольствомъ будущаго счастливца, цыганка искала глазами новой жертвы. На суроваго констапеля она не смѣла рассчитывать, отъ мичмана также была плоха пожива, комиссара она уже послала въ адъ, и потому готовилась уже отойти отъ нихъ, какъ комиссаръ вдругъ остановилъ ее.— Послушай, старая вѣдьма, сказалъ онъ; я лучше тебя предсказываю будущее. Протяни сюда свои когти и я отгадаю, нынче ли тебя повѣсятъ, или въ будущемъ году. Въместо того, чтобы съ тебя взять за это деньги, я еще самъ заплачу тебѣ.

У озлобленной старухи жадность взяла верхъ, и она медленно и недовѣрчиво протянула свою морщинистую руку. Комиссаръ положилъ ей на ладонь шиллингъ, и потомъ съ громкимъ смѣхомъ сжалъ ее такъ, что изъ глазъ цыганки брызнули слезы.

Но это торжество было непродолжительно. Старуха отскочила отъ него съ энергіею демона. Она вдругъ вытянулась во всю длину, и постоявъ такъ съ минуту, ушала на колѣни, разразилась проклятіями. Эти проклятія, при всей своей пошлости, были ужасны. Комиссаръ смѣшался и хотѣлъ отшучиваться.

— Полно, мать моя, сказалъ онъ.

— Твоя мать!... я скорѣе соглашусь назваться матерью всякой гадины! Какъ смѣешь ты говорить о матери? Ты разбойникъ,

грабитель мертвыхъ, обкрадыватель матроса; помни мое предсказаніе — не пройдетъ недѣли, какъ ты будешь висѣть на рѣѣ, какъ собака. Ступай къ пастору и молись, чтобы Богъ простилъ тебя. Онъ проститъ, но я—никогда!

И проклятія цыганки долго еще слышались и тогда, когда она скрылась уже за рощею.

Коммиссаръ былъ сконфуженъ, не смотря на всѣ усилія сохранить прежнюю увѣренность. Флинстонъ, констапель, суетливый какъ всякой Шотландецъ, сталъ серьезно совѣтовать ему привести свои дѣла въ порядокъ. Молодой мичманъ вступилъ въ переговоры объ уступкѣ ему тѣхъ вещей, которыхъ нельзя будетъ взять съ собою на тотъ свѣтъ. Все это было уже не совсѣмъ утѣшительно; но когда простосердечный, добродушный штурманъ также явился съ утѣшеніями, положеніе коммиссара стало невыносимо. Онъ, наконецъ, вышелъ изъ себя и послалъ его къ чорту.

— Другъ мой, Севонсъ, при твоёмъ настоящемъ положеніи, я не могу обижаться тѣмъ, что ты сказалъ. Ты можешь даже ударить меня: передъ смертію все прощается! И съ участіемъ положивъ руку на плечо своей жертвы, онъ продолжалъ:—Любезный Севонсъ, не огорчи меня; для чести товарищей, будь повѣшенъ за какой-нибудь благородный и высокій подвигъ, но не обезчести себя убійствомъ, или поддѣлкою монеты; для чести нашего брига.

Взбѣшенный коммиссаръ не далъ ему докончить рѣчи сильнымъ ударомъ въ зубы. Ударъ тотчасъ же былъ возвращенъ назадъ. Констапель, не говоря слова, сталъ за секунданта къ коммиссару, мичманъ перешелъ на сторону штурмана и оба хохотали до слезъ.

Но старая цыганка была также свидѣтельницею этой сцены. Стоя на возвышеніи, съ котораго ей видно было обоимъ боксеровъ, она радостно размахивала руками и приветствовала восторженными криками каждый полновѣсный ударъ штурмана.— »Славно!

повторяла она: — Славно, мой лейтенантъ! Еще ударъ, за меня, комендеръ мой! Сбей его съ ногъ, капитанъ! Славно, адмиралъ мой! Я отомщена, пусть его валяется, какъ разбитая лошадь! » И въ самомъ дѣлѣ, не болѣе какъ черезъ двѣ минуты, комиссаръ лежалъ уже безъ чувствъ на землѣ.

При паденіи противника, раскаяніе овладѣло штурманомъ. Онъ заботливо старался привести его въ чувства, обвиняя себя во всемъ. Наконецъ Севонсъ очнулся; лицо его было страшно избито. Онъ не сказалъ ни слова, но въ глазахъ его выражалась злоба, еще болѣе разжигаемая насмѣшками цыганки. Онъ отклонилъ всѣ предложенія услугъ своего побѣдителя, и, поддерживаемый констапелемъ и мичманомъ, побрелъ окольными дорогами къ городу. Добродушный штурманъ снова обратился къ цыганкѣ, прося ее сжалиться надъ его товарищемъ.

— Ни за что на свѣтѣ! вскричала она: ты будешь счастливъ, но его повѣсятъ, непременно повѣсятъ. На бригъ уже несутъ веревку, на которой онъ будетъ висѣть.

Услыша эти слова комиссаръ, при всей своей слабости, схватилъ камень, и съ-размаху пустилъ его въ голову цыганкѣ. Неизвѣстно, попалъ ли онъ въ цѣль, потому-что и голова и красный плащъ вдругъ исчезли и болѣе не являлись. Штурманъ былъ убѣжденъ, что старуха провалилась сквозь землю, и когда, въ послѣдствіи, онъ дѣйствительно сдѣлался лейтенантомъ, капитаномъ и, наконецъ, контръ-адмираломъ, онъ при каждомъ производствѣ вспоминалъ цыганку. Можетъ быть онъ до сихъ поръ еще здравствуетъ, и вѣрно остается при своемъ мнѣніи.

Въ сумерки, комиссаръ возвратился на бригъ на вольной шлюпкѣ, спустился внизъ и тотчасъ сказался больнымъ, чтобы не явиться къ командиру съ подбитыми глазами и опухшимъ лицомъ.

Черезъ три дня послѣ этого происшествія, королевскій

бригъ *Чайка* получилъ приказаніе отправиться въ море. Командиръ долженъ былъ обѣдать въ этотъ день на флагманскомъ кораблѣ у адмирала, а бригу велѣно держаться подъ парусами, и наполнить ихъ, когда капитанъ наполнитъ желудокъ. Такимъ образомъ комфортъ соединенъ былъ съ усердіемъ къ службѣ, потому что хотя въ Англіи и принято за правило служить отечеству съ самоотверженіемъ, но командирамъ нельзя же не обѣдать.

Все это происходило въ ясный майскій день. Около двухъ часовъ по полудни, капитанъ Гильборнъ, видя свой бригъ подъ парусами, съ шкотами до мѣста, въ полномъ блескѣ и исправности, отвалилъ, сначала на берегъ, въ домъ адмирала, а оттуда вмѣстѣ съ адмираломъ на корабль *Ройаль-Вильямъ*, обѣдать. Обѣдъ этотъ давался для какихъ то почетныхъ гостей, пріѣхавшихъ осматривать Портсмутъ и полагавшихъ, что гораздо лучше обѣдать на спитгедскомъ рейдѣ, въ низкой каютѣ, чѣмъ въ богатомъ домѣ главнаго командира на берегу. Впрочемъ, о вкусахъ не спорять.

И вотъ, между тѣмъ какъ бригъ подъ малыми парусами дѣлалъ короткіе галсы между берегомъ и островомъ Вайтомъ, старшій лейтенантъ, обращая вниманіе на чистоту палубы, замѣтилъ въ небольшой бухтѣ, на островѣ, прекрасный песокъ и каменья для ея мытья. Въ то время, какъ командиръ показывалъ свое усердіе къ службѣ, занимая адмиральскихъ гостей, старшій лейтенантъ вздумалъ также показать свое усердіе, хотя и не передъ столь почетными зрителями. Въ слѣдствіе такого намѣренія, онъ легъ въ дрейфъ, спустил барказъ, и, вызвавъ штурмана, обратился къ нему съ слѣдующими словами:

— Вы видите эту песчаную бухту, мистеръ Свимкинсъ; поѣзжайте туда, и если эти каменья годятся для мытья палубы, то прикажите набрать ихъ и привезите на бригъ. Возьмите и

песку, тридцать или сорокъ ведеръ. Но смотрите, скоро вода пойдетъ на убыль, не обмелѣйте съ барказомъ и ни подъ какимъ видомъ не распускайте людей.

На всѣ эти наставленія штурманъ, почтительно приложивъ руку къ шляпѣ, отвѣчалъ: Слушаю - съ.

На барказъ спустили молотъ для разбивки камней и два ведра для набора песку, и бригъ, наполнивъ паруса, легъ на прежній галсъ. Старшій лейтенантъ, довольный своею выдумкою, спустился внизъ—обѣдать.

Штурманъ и его матросы были совершенно счастливы; но, какъ выражается одинъ поэтъ, ихъ счастье было такъ велико, что долго не могло продолжаться. День былъ жаркій, люди работали усердно, но штурманъ ни одного человека не пустилъ погулять, пока песокъ и камни не были собраны и уложены въ барказъ.

Но когда онъ приказалъ отваливать, всѣ приступили къ нему съ просьбою отпустить ихъ «выпить». Погребъ былъ недалеко, всѣ общали воротиться прежде чѣмъ бригъ успѣетъ поворотить оверштагъ. Они такъ убѣдительно упрашивали, они работали такъ усердно и кому же имѣли дѣло съ добрейшимъ изъ штурмановъ. Нужно ли удивляться, что ихъ просьба увѣнчалась успѣхомъ? Они ушли а слишкомъ довѣрчивый штурманъ задремалъ на скамьѣ, у воротъ. Въ такомъ положеніи онъ оставался цѣлые три часа. Надъ нимъ носились пріятнѣйшія сновидѣнія, и въ ту самую минуту, когда ему снилось, что онъ входитъ на иностранный рейдъ адмираломъ бѣлаго флага, его разбудилъ громъ салютовавшихъ ему батарей, и онъ проснулся съ изумленіемъ и ужасомъ. Выстрѣлы и наѣву долетѣли до его слуха. Но какая картина представилась его глазамъ! Бригъ палилъ пушку за пушкою, держа на обѣихъ мачтахъ позывные вымпела барказа. Онъ проспалъ болѣе трехъ часовъ. Солнце уже садилось. Бѣднякъ протиралъ глаза,

думая что это сонъ, но, увы, къ довершенію всѣхъ бѣдствій, барказъ, который еще недавно такъ весело качался на волнахъ, лежалъ на пескѣ въ доброй четверти мили отъ сбывшей воды, на боку, нагруженный пескомъ и камнями. Впрочемъ, худшее было еще впереди. Всѣ гребцы, кромѣ рулевого, были мертвецки пьяны и нужны были неимовѣрныя усилія, чтобы перетаскать ихъ въ барказъ. Между-тѣмъ пальба на бригѣ продолжалась, и вскорѣ такая же потѣха началась и на флагманскомъ кораблѣ, въ Спитгедѣ.

Оставя бѣднаго штурмана съ его пьяною командою, мы возвратимся къ капитану Гильборну, который около половины седьмого часа беззаботно потягивалъ лафитъ за столомъ у адмирала. Въ это же самое время почтовая карета, запряженная бойкими лошадьми, вмѣщавшая королевскаго курьера, катилась по портсмутскимъ улицамъ. Нельзя было терять ни минуты; де-пешы вскорѣ доставлены были адмиралу и переданы имъ капитану Гильборну съ приказаніемъ тотчасъ же отправиться по назначенію. Бригу сдѣлали сигналъ подойти подъ корму, и ровно въ семь часовъ капитанъ Гильборнъ приставалъ уже къ его борту.

Но здѣсь все было въ смятеніи и тревогѣ. Бригъ не могъ идти въ море безъ находившихся на берегу матросовъ, офицера и своей главной шлюпки. Никому не пришло въ голову слѣдить за дѣйствіями штурмана и когда его хватились уже было поздно. Сигналъ за сигналомъ дѣлаетъ адмиральскій корабль бригу, не понимая причины его замедленія. Пушку за пушкою палитъ бригъ, разсвѣтившись повсюду позывными вымпелами своего барказа. Капитанъ выходилъ изъ себя. Онъ зналъ, что адмиралъ и его почетные гости слѣдили за движеніями брига и, въ досадѣ на цѣлый свѣтъ, три раза арестовывалъ старшаго лейтенанта и три раза освобождалъ его изъ подъ ареста. Самъ

не понимая, что онъ дѣлаетъ, онъ приказалъ сигнальныя пушки зарядить ядрами.

Между тѣмъ адмиралъ, на спитгедскомъ рейдѣ, не понимая такого ослушанія, пересталъ палить пушки и дѣлать сигналы, но послалъ свой катеръ къ бригу. Это образумило капитана, и онъ приказалъ сдѣлать то, что давно слѣдовало бы сдѣлать, т. е. спустить все шлюпки и послать ихъ за барказомъ. Каждый трезвый взялъ пьянаго на плечи и послѣ большихъ усилій и хлопотъ все возвратились на бригъ.

Бѣдный штурманъ съ трепетомъ поднимался по трапу; еще на берегу его настращали такъ, что онъ хотѣлъ бѣжать, и можетъ быть и убѣжалъ бы, если бъ не остановило его предсказаніе цыганки. Ни мало не сомнѣваясь въ его справедливости, онъ рѣшился перенести все, чтобы только умереть адмираломъ.

Пьяныхъ матросовъ заковали въ желѣзо, а штурмана посадили подъ арестъ.

Шлюпки подняли, наполнили паруса, и бригъ полетѣлъ въ море, когда адмиральскій катеръ былъ отъ него только въ четверти мили; мы какъ будто его не замѣтили. Можетъ быть, онъ везъ кого-нибудь на смѣну капитану. Когда стемнѣло, мы были уже далеко въ морѣ.

Мы приближаемся теперь къ той достопамятной дуэли, которая, бывъ слѣдствіемъ всѣхъ этихъ происшествій, спасла штурмана и до нѣкоторой степени оправдала предсказанія цыганки. Да не подумаетъ читатель, что я рассказываю ему небылицу; хотя съ того времени прошло уже болѣе сорока лѣтъ, я увѣренъ, что есть еще люди, которые помнятъ это происшествіе и узнаютъ настоящее имя судна подъ вымышленнымъ «Чайки».

Всю ночь бѣдный штурманъ не могъ сомкнуть глазъ. Капитанъ объявилъ ему, что на другой день онъ отдаетъ его подъ военный судъ. Увѣренность его въ цыганкѣ начала колебаться.

И вотъ, между тѣмъ какъ штурманъ не спалъ отъ безпокойства и страха, комиссаръ также не могъ сомкнуть глазъ, радуясь несчастію своего противника; сверхъ того, не смѣя показать днемъ свое избитое лицо, онъ вышелъ поздно на верхъ, подышать свѣжимъ майскимъ воздухомъ. Пробило двѣ стклянки, когда штурманъ высунулъ голову изъ люка и видя на шканцахъ однихъ только друзей, потихоньку поднялся на палубу. Онъ представлялъ собою живую статую горя, и невольно возбуждалъ къ себѣ участіе. На палубѣ не было никого, кромѣ констапеля, который не спалъ, потому что ему приснился дурной сонъ, и мичмана Дервера, стоявшаго на вахтѣ.

Луна была въ полномъ блескѣ, вѣтерокъ едва надувалъ паруса и бригъ подъ брамселями шелъ въ бейдевиндъ, англійскимъ каналомъ по три узла. Въ виду не было ни судовъ, ни берега. Констапель и мичманъ, жалѣя объ участи бѣднаго штурмана, старались утѣшать его когда злобно-радостное лицо комиссара показалось изъ люка. При лунномъ свѣтѣ оно казалось еще отвратительнѣе.

— Ну, песочный джентльменъ, сказалъ онъ, завтра мы увидимъ, какъ то вы раздѣляетесь. Ха, ха, ха!

— Въ настоящемъ случаѣ шутки неумѣстны, замѣтилъ констапель.

— А почему? Вѣдь есть же люди, которые берутъ только силою и какъ трусы бѣгутъ передъ пистолетомъ?

— Вы это о комъ говорите? запальчиво спросилъ штурманъ.

— О васъ, если вы не докажете противное.

— Когда? гдѣ?

— Здѣсь, сію минуту, на шканцахъ. Я ни за что на свѣтѣ не уступлю другому своего выстрѣла.

— Лучше быть застрѣленнымъ такимъ негодяемъ какъ вы, чѣмъ идти подъ судъ. Мистеръ Флинтстонсъ, одолжите намъ пистолеты.

— Дайте имъ, сказалъ вахтенный мичманъ.

— Нѣтъ, господа, замѣтилъ констапель, надъ головою капитана нельзя стрѣляться. Боже сохрани, чтобы я вздумалъ помѣшать вамъ окончить ссору, какъ прилично истиннымъ джентльменамъ, но стрѣляйтесь же какъ джентльмены, — съ нока на нокъ — по морскому; полезайте же на реи; пистолеты будутъ.

Предложеніе констапеля тотчасъ же было принято безъ возраженій. Послѣ небольшихъ переговоровъ рѣшили, что такъ какъ бригъ шелъ лѣвымъ галсомъ, и комиссаръ былъ не морякъ, то его поставить на фока-рею, такъ-что онъ въ состояніи будетъ держаться лѣвою рукою за фока-топенантъ или форъ-марса-гитовы, а правой стрѣлять въ противника, имѣя позади себя наполненный форъ-марсель. Славная позиція для дуэлиста! Положеніе штурмана было гораздо неудобнѣе. Ему назначено было мѣсто на грота-реѣ, и для того, чтобы гротъ-марсель не закрывалъ его отъ комиссара, ему нужно было идти на самый нокъ рея, гдѣ можно было держаться только за ликъ-трость марселя и стрѣлять черезъ лѣвую руку. Но противники разгорячились до того, что на такія мелочи не обращали вниманія. Когда всѣ условія были кончены, и когда каждый далъ слово не выдавать сообщниковъ, констапель положилъ на фоковый битенгъ два заряженные пистоleta, чтобы не сказали послѣ, что онъ далъ оружіе дуэлистамъ. Бросили жребій, и комиссару достался первый выстрѣлъ.

Все это устроилось такъ тихо, что вахтенные матросы какъ-будто ничего не замѣтили. Каждый изъ противниковъ, положивъ за пазуху пистоletъ, поднялся по вантамъ и занялъ свое мѣсто на реѣ.

— Держи полнѣе и не давай парусамъ заполаскивать, сказалъ вахтенный мичманъ рулевому.

— Готовы ли вы? спросилъ комиссаръ, прицѣливаясь въ штурмана, стоявшаго уже на носѣ.

— Готовъ, отвѣчалъ онъ приподнимая пистолетъ.

— Вотъ вамъ! сказалъ комиссаръ стрѣлая.

— Возьмите назадъ! весело отвѣчалъ штурманъ.

Два выстрѣла, раздавшись на высотѣ марсовъ, едва были слышны на палубѣ, откуда констапель и мичманъ съ безпокойствомъ слѣдили за послѣдствіями. Штурманъ стоялъ неподвижно, какъ статуя, но комиссаръ не такъ счастливо отдѣлался. Послѣ выстрѣла онъ уронилъ пистолетъ въ воду, и въ то же самое время пуля его противника перебила марса-гитовъ, за который онъ держался, такъ что онъ соскользнулъ съ рей, и, уцѣпясь кое какъ за конецъ перебитой снасти, качался между небомъ и водою.

Штурманъ, увидя его въ этомъ положеніи, не могъ удержать своей радости, вспомявъ предсказаніе цыганки. «Онъ виситъ! Ура! я буду адмираломъ!» Но состраданіе тотчасъ же взяло верхъ и онъ очутился на палубѣ.

Что оставалось дѣлать съ комиссаромъ, который качался на снасти, жалобно умоляя о помощи. Вахтенному мичману не хотѣлось класть гротъ - марсель на стеньгу, чтобы не разбудить капитана; онъ обѣщалъ комиссару спустить его въ воду и потомъ вытащить на бригъ, какимъ нибудь крюкомъ. Съ этимъ намѣреніемъ, отвернули марса - гитовъ и стали травить его до тѣхъ поръ, пока комиссаръ не очутился въ водѣ. На-бѣду, въ это самое время налетѣлъ шквалъ: принуждены были убрать бомъ-брамсели. Бригъ накренился и, вмѣсто трехъ, полетѣлъ по семи узловъ. Бѣдный Севонсъ неся, какъ стрѣла, за бригомъ; наконецъ, потерявъ силы и заливаемый волненіемъ, онъ выпустилъ изъ рукъ снасть и остался далеко за кормою.

Никто объ этомъ много не беспокоился. Одинъ только констапель не зналъ, какъ вывести въ расходъ пистолетъ. Мич-

манъ обрасопивъ гротъ - марсель, спустилъ шляпку на воду. Капитанъ и офицеры, услыша крикъ: «человѣкъ за бортомъ!» тотчасъ выскочили наверхъ.

Но что же дѣлалъ штурманъ? Онъ, какъ рыба, плылъ уже къ утопавшему комиссару. Когда шляпка подошла къ нимъ, онъ держалъ за шею своего бывшего непріятеля, и безчувственного передалъ его матросамъ. Капитанъ не могъ, не простить его за такой поступокъ, и много смѣялся, узнавъ въ послѣдствіи какимъ образомъ комиссаръ попалъ въ воду.

Съ англ.—●—.

МОРСКАЯ СТАРПНА.

Морская археологія до сихъ поръ не находила еще у насъ разработывателей, и покуда недостаетъ еще нашей морской литературы этого любопытнаго и полезнаго отдѣла, вѣроятно многія изъ нашихъ морскихъ офицеровъ безъ скуки прочтутъ предлагаемый здѣсь—гдѣ сокращенный, гдѣ пополненный переводъ одной главы вышедшаго въ 1843-мъ году сочиненія лейтенанта французскаго флота Мэссена (*Maissin*), подъ заглавіемъ. «*Etudes historiques sur la marine militaire.*»—Въ этой главѣ, авторъ крупными чертами обрисовываетъ строеніе, снабженіе и вооруженіе кораблей, составъ командъ и военноморскія постановленія въ началѣ XVII столѣтія, въ эпоху переходнаго состоянія морскаго искусства, когда древняя галера почти повсемѣстно уже уступила первенство паруснымъ судамъ, но искусство кораблестроенія и самое мореходство далеко еще не имѣли тѣхъ прочныхъ основаній для теоріи и прак-

тики, что теперь, а ходили ощупью, хотя уже и не съ робостію младенца, но и безъ самоувѣренности зрѣлаго опыта.

Не распространяясь далѣе въ предисловіи, начинаемъ переводъ.

Все, что здѣсь предлагается, извлечено большею частію изъ *Гидрографіи* патера Фурньё, книги, которая могла служить энциклопедіею французскимъ морякамъ XVII столѣтія. Авторъ, одинъ изъ ратниковъ того воинственнаго духовенства, которое въ рукахъ кардинала Ришельё было главнымъ орудіемъ правленія во Франціи, долго служилъ священникомъ на корабляхъ, тогда только-что родившагося флота Франціи.—Исполненный той любознательности, того желанія изучать и преподавать, какими всегда отличались Іезуиты, патеръ Фурньё со вниманіемъ наблюдалъ всѣ подробности морскаго дѣла.

«Имѣвъ желаніе видѣть вблизи, говоритъ онъ Королю въ «посвященіи, тотъ порядокъ, который Ваше Величество благоволили установить и наблюдать во всѣхъ морскихъ экспедиціяхъ военныхъ или торговыхъ, я считалъ долгомъ изложить мои наблюденія письменно, дабы, содѣйствуя по мѣрѣ силъ «благимъ намѣреніямъ Вашимъ, и пользуясь тою опытностію, «которую пріобрѣлъ я въ моихъ плаваніяхъ, составить какъ «бы руководство къ познанію мореходнаго искусства и по возможности сдѣлать народъ нашъ способнымъ къ дальнимъ плаваніямъ, чтобы могъ онъ выполнить все то, что Вашему Величеству благоугодно будетъ предпринять къ возвеличенію блеска державы.»

Это твореніе, одно изъ любопытнѣйшихъ, какими обладаетъ французская морская литература, есть драгоценный источникъ матеріаловъ для всѣхъ, желающихъ изучить состояніе морскаго дѣла въ ту эпоху; но такъ какъ не всякому удастся имѣть время и случай пробѣжать 900 страницъ *in folio* книги, нынѣ

уже довольно рѣдкой, то и предлагается здѣсь краткій очеркъ, заключающій главные черты изъ сочиненія ученаго патера.

Начнемъ съ того, каково было тогда строеніе военныхъ судовъ.

Въ началѣ, покуда артиллерія еще не играла важной роли въ военныхъ дѣйствіяхъ на морѣ, флоты державъ составлялись изъ судовъ, купленныхъ или нанятыхъ у частныхъ лицъ.—Однѣ галеры составляли исключеніе.

Съ развитіемъ и усовершенствованіемъ артиллеріи, пошло впередъ и кораблестроеніе, военные суда приняли такую величину и форму, которыя не могли уже годиться для купеческихъ, а Государи должны были строить особенныя суда, исключительно назначенныя для войны, въ слѣдствіе чего и составились военные флоты. Англія подала первый тому примѣръ, а вскорѣ Испанія, Голландія и наконецъ Франція ей послѣдовали.

Корабли этихъ флотовъ строились на счетъ правительствъ, отчасти на казенныхъ верфяхъ, а отчасти у вольныхъ строителей; но, на казенныхъ ли, на вольныхъ ли верфяхъ, строители судовъ, называвшіеся тогда *плотниками*, * строили суда безъ всякихъ общихъ, основанныхъ на одинакой теоріи правилъ, имѣя каждый свою методу, которая хранилась въ тайнѣ и передавалась отъ отца къ сыну, какъ наследственная драгоценность.—Оттого, системы строенія были слишкомъ ужъ разнообразны, и искусство совершенствовалось очень медленно.—«Изъ четырехъ или пяти сотъ корабельныхъ мастеровъ, «говоритъ патеръ Фурнье, едва ли найдется четверо, котрымъ извѣстны чертежъ и вычисленіе (*les traits et proportions*).»

* Слово, соотвѣтствовавшее бывшему у насъ въ употребленіи при Петрѣ Великомъ голландскому слову *баасъ*.

Наиболѣе общепринятая и общеизвѣстныя отношенія размѣреній были слѣдующія:

Длина по килю и ширина по брейтлейну относились между собою какъ 3 : 1 или какъ 14 : 5.—Корабль *Куроннъ* имѣлъ 120 футъ длины по килю и 44 фута ширины у брейтлейна.—Корабль *Ройяль*, построенный амстердамскимъ строителемъ Ламбертомъ, имѣлъ 42 фута ширины на 123 длины, и считался въ ту эпоху (около 1636—37 годовъ) однимъ изъ лучшихъ кораблей.

Изъ этого видно, что корабли того времени были коротки и широки сравнительно съ нынѣшними, у которыхъ длина по килю равняется вообще тремъ съ половиною величинамъ брейтлейна. Въ нынѣшнихъ корабляхъ *Дюкенъ* и *Монтебелло*, это отношеніе равно 5:17,7 и 5:16,7. Мы значитъ удлиннили наши суда, и даже въ ту эпоху, во Франціи строители имѣли наклонность къ такому измѣненію. Въ Англіи, суда строились сравнительно шире въ отношеніи къ длинѣ. Тамъ, въ 1618 году, въ царствованіе Іакова I-го наряжено было нѣсколько комиссій, которымъ, подъ первенствомъ Лорда Генераль-Адмирала (*Lord High Admiral*), поручено было рассмотреть состояніе морскихъ силъ и указать на улучшенія, какія можно бы ввести. Одна изъ этихъ комиссій, подавая свое мнѣніе на счетъ системы построекъ, опредѣляла, основываясь на заключеніяхъ лучшихъ корабельныхъ мастеровъ, соотношеніе главныхъ размѣреній общею третною пропорціею; т. е: длина корабля должна была равняться тремъ ширинамъ а ширина — тремъ глубинамъ, не допуская однакожъ корабли углубляться въ водѣ болѣе, чѣмъ на 16 футовъ. — Корабль *Принцъ Ройяль*, построенный при Іаковѣ I-мъ, имѣлъ 114 футовъ по килю и 44 по брейтлейну. Нынѣшній 120 пушечный англійскій корабль *Каледонія* имѣетъ 171 футъ длины по килю и 54 ширины по брейтлейну.

Недостаточная длина киля вознаграждалась нѣсколько значительнымъ уклономъ штевней. Сумма этихъ уклоновъ равнялась трети длины киля, изъ коей одна треть, т. е. одна девятая всей длины киля, равнялась уклону ахтерштевня. Хорошіе строители начинали уже уменьшать эти уклоны, и корабль *Ройаль*, при 123 футахъ длины по килю, имѣлъ тангенсъ уклона форштевня въ 28 футовъ,* а ахтерштевня — въ 7 футовъ, т. е. соотношеніе равнялось $1 : 4 : 17.6$ — если принять уклонъ ахтерштевня за единицу.

Въ нынѣшнихъ корабляхъ *Дюкёнъ* и *Монтебелло* эти размѣренія суть слѣдующія:

Длина киля Укл. старнп. Укл. стема.

Монтебелло — 187 ф. — 3,28 ф. — 18,04 ф.

Дюкёнъ — — 174 — 1,31 — 15,74.—

Другой изъ главныхъ элементовъ фигуры корабельнаго кузова, который намъ остается разсмотрѣть, есть *глубина*, т. е. разстояніе отъ брейтлейна до киля. Брейтлейнъ, или какъ выражаются Французы, *главный билсъ* (*maitre bau*) находился какъ и нынче, въ гондекѣ, у миделя.

Отношеніе глубины къ величинѣ брейтлейна равнялось $2 : 5$ и $2 : 6$. Отношеніе это въ наше время измѣнилось, и теперь въ линейныхъ корабляхъ обыкновенно глубина равняется почти половинѣ ширины, стало быть подводная часть болѣе углубилась, флортимберсы сдѣлались острѣе, и корабли стали менѣе плоскодонны и болѣе узки въ сравненіи съ длиною.

Наиболѣе плоскодонны были корабли Голландіи и Сѣверной Франціи. Къ тому понуждало свойство береговъ, усѣянныхъ песчаными отмелями и малая глубина воды въ портахъ. Въ Средиземномъ морѣ, гдѣ этихъ неудобствъ не существуетъ, начинали уже давать судамъ болѣе острия формы.

* Авторъ вѣроятно тутъ ошибся, потому что такой уклонъ форштевня болѣе, чѣмъ $\frac{2}{3}$ киля.

Остается рассмотреть послѣдній изъ главныхъ элементовъ формы корабля — разстояніе мидель-шпангоута отъ оконечностей киля. Въ то время, мидель помѣщали на трети длины киля отъ носа, тогда какъ нынче, у большихъ кораблей ставить его почти на половинѣ, въ $\frac{26}{57}$ -хъ длины киля отъ носа. Но такъ-какъ уже сказано было, что уклонъ штевней вознаграждалъ недостаточную длину киля, то и слѣдуетъ, что разница тогдашняго помѣщенія миделя, въ отношеніи всей фигуры корабля, съ нынѣшнимъ — была незначительна. Взявъ сумму длины киля и уклоновъ штевней, увидимъ, что мидель помѣщался на $\frac{10}{21}$ линіи наибольшей длины корабля.

Строили весьма крѣпко: бимсы были очень близки между собою. На кораблѣ *Ройаль*, разстоятіе между ними было въ три съ половиною фута. Начинали уже вводить полубимсы для поддержки верхнихъ дековъ. Бимсы гондека подпирались пиллерсами, доходившими до киля, и всѣ вообще бимсы связывались съ бортомъ кницами. Внутренняя обшивка, какъ и нынче, перекрещивалась ридерсами (конечно не діагональными).

Внутренность корабля раздѣлялась на нѣсколько ярусовъ палубами, разстояніе между которыми было подобно нынѣшнему. Такъ на кораблѣ *Куроннъ*, гондекъ имѣлъ 7 футовъ вышины, а мидель и оперъ деки по 6-ти футовъ. Наконецъ, планширъ на этомъ кораблѣ отстоялъ отъ верхней палубы на 3-ф. 6. дюймовъ. На многихъ корабляхъ этотъ брустверъ верхней палубы дѣлали просто изъ парусины, натянутой на стойкахъ поверхъ топтимберсовъ. Еще прежде, тутъ устанавливались въ рядъ щиты солдатовъ (*gens d'armes*).

Корабли имѣли большое пузо у ватерлиніи: верхняя палуба была пятою долею уже гондека. Это считали выгоднымъ, какъ говоритъ патеръ Фурнье, по слѣдующимъ причинамъ: по трудности доступа на шканцы при абордажѣ, по откосной поверхности, представляемой ядрамъ, по сближенію верхней ар-

тиллеріи съ діаметральною плоскостію, по уменьшенію напора волны, встрѣчающей судно, и наконецъ, по облегченію восхода на корабль. Всѣ эти причины, побуждавшія нашихъ предковъ такъ долго сохранять сѣуживаніе подводной части къ верху, насъ не удержали, и мы, мало по малу отклоняясь отъ этой системы, кончили тѣмъ, что строимъ корабли совершенно прамостѣнные.

Кузовъ, по положеніи наружной обшивки, обжигали, чтобы смола, растопясь подъ нею, выступила и наполнила трещины и пазы ея, а потомъ уже канопатили. Въмѣсто нынѣшней мѣдной обшивки, пробовали свинцовую и жестяную, но пробы не удались. Для дальнихъ плаваній, обыкновенно покрывали наружную обшивку слоемъ тонкихъ сосновыхъ досокъ, съ подкладкою изъ смоленого войлока. Впрочемъ, идея подводной обшивки не была уже новостью: еще въ 1485-мъ году, найдена была въ озерѣ Меморенца, въ Италіи, галера Императора Траяна, осмоленая и обшита свинцовыми полосами. Кажется только, что обшивали суда единственно съ цѣлію предохранить подводную часть, а не увеличить ходкость. Для ходкости же, суда килевали и натирали ихъ подводную часть бараньимъ саломъ съ резиною смолою. Эта операція, затруднительная для большихъ кораблей, была еще въ большемъ употребленіи для галеръ, которыя смазывали такимъ образомъ по крайней мѣрѣ каждые два мѣсяца.

Кормовую часть кораблей продолжали еще загромождать надстройками (*accastillages*), и она казалась на глазъ еще выше отъ малаго возвышенія бортовъ квартеръ-дека. Нѣкоторые корабли имѣли еще по два юта, одинъ надъ другимъ, но это начинало уже выводиться.

Палубная настилка квартеръ-дека была неполная: вся часть ея между фокъ и гротъ-мачтами была вскрыта, и даже не-всегда имѣлись по бокамъ шкафуты (*passavants* — буквально:

проходъ впередъ или на бакъ), для сообщенія съ форкастлемъ или бакомъ. Ютъ занималъ почти половину квартеръ-дека, и чтобы пройти на бакъ, нужно было спуститься по трапамъ въ оперъ-декъ и потомъ опять оттуда подняться. Настилка квартеръ-дека была частію глухая, а частію изъ рѣшетчатыхъ люковъ.

Подъ ютомъ находилось жилье шкипера, штурмана, а иногда и подшкипера (*contre-maitre*). На квартеръ-декѣ, впереди юта, было мѣсто вахтеннаго штурмана.

Въ кормовой части оперъ-дека находилась капитанская каюта. Впереди переборки, ее отдѣлявшей, было мѣсто для караула и тутъ же находился рычагъ румпеля (*la barre du timon*), а слѣдовательно и кормчій или рулевой. Съ каждой стороны караула было по каютѣ; одна—для лейтенанта, а другая для сержанта, или начальника морскихъ солдатъ.

У рулевого ставился нактоузъ, имѣвшій три отдѣленія: одно—для компаса, другое—для фонаря и третье для стклянокъ.

Выше было говорено о рычагѣ румпеля: нужно сказать какъ былъ онъ приспособленъ. Къ оконечности румпеля, находившагося, какъ и теперь, въ нижней баттарей, придѣлывался вертикальный рычагъ, обращавшійся серединою на горизонтальномъ штырѣ, вдѣланномъ въ отверстіе палубы оперъ-дека.—Значитъ, ворочался онъ въ поперечной плоскости и замѣнялъ нынѣшній штурвалъ.

Въ кормовой части гонъ-дека было жилище канонеровъ* (*Sainte-Barbe*). Тамъ хранились артиллерійскіе принадлежности и абордажное оружіе. Тутъ же былъ люкъ для сообщенія съ крытъ-камерой, которая находилась подъ низомъ или въ срединѣ бротъ-камеры, занимавшей, какъ и теперь, кормовую часть трюма. Люкъ ея въ констапельской закрывался двумя

* Отчего и нынѣшнее названіе констапельской за нею удержалось.

щитами, пространство между которыми закладывалось парусами или тряпьемъ.

Кормы были очень широки. Винъ-транецъ, опредѣляющій ширину кормы, былъ длиною въ двѣ трети брейтлейна.—Въ послѣдствіи, это содержаніе уменьшено.

У большихъ кораблей, шли вокругъ кормы галлерей, иногда крытыя, а иногда и нѣтъ, часто весьма просторныя. Такъ, на примѣръ, на галлерей корабля *Куроннъ*, по словамъ патера Фурньё, могло помѣститься до 150 человѣкъ. Раковины тщательно украшались, но еще не были въ общемъ употребленіи.

Описаніе кормовой части можно дополнить слѣдующимъ отрывкомъ изъ сочиненія патера Фурньё.

«Надъ кормовою галлереею прибавался на контръ-тимберсы «щитъ съ образомъ Святаго, избраннаго покровителемъ корабля (*le Dieu-conduit*), и тутъ, по уставу, должны были «изображаться гербы Короля и генералъ-адмирала*. Надъ «всѣмъ этимъ—платформа съ баллюстрадаю, для часового у «кормоваго фонаря. Флагъ и фонарь ставятся въ самой «вышенной части этого мѣста. На кораблѣ *Куроннъ*, три «кормовыхъ фонаря изъ золоченой мѣди, со слюдою вмѣсто «стекла, потому-что стекло легко бьется. Средній фонарь, «самый большой изъ трехъ, имѣетъ двѣнадцать футовъ въ «шину и двадцать четыре въ окружности; другіе два—не «многимъ его меньше».

Княвдегедъ, какъ и нынче, пришивался къ форштевню и соединяясь съ гасписами посредствомъ регелей, обитыхъ парусиною или забранныхъ леджесами, служилъ основаніемъ

* Такъ перевели мы французское слово *Amiral*. Во Франціи водили тогда эскадры генералъ-лейтенанты, или, вѣрнѣе—адмиралъ-лейтенанты; адмиралъ же былъ всего одинъ и назывался *Amiral de France*. Впрочемъ Ришельё уничтожилъ это званіе въ 1627-мъ году. Объ этомъ будетъ упомянуто далѣе.

галлюону, — «гдѣ мыли бѣлье (*on lavait la buée*) и куда «въ хорошую погоду сажали за наказаніе».

Галлюоны устраивались очень низко: на нихъ проходили или по трапу съ верхней палубы, или въ дверь изъ оперъ-дека. Имъ давали очень большую длину; галлюонъ корабля *Куроннъ* имѣлъ 47 футовъ длины, т. е. треть киля.

На окончность княвдегеда ставили, какъ и теперь, фигуру сообразную имени судна. Нѣкоторыя изъ этихъ фигуръ были болѣе или менѣе присвоены тою или другою націею. Такъ, напримѣръ, Англичане ставили болѣею частію изображеніе царствующаго Короля, Испанцы — льва, Венеціане — какіе-нибудь грудные бюсты.

Сказано уже было, что галлюоны устраивались очень низко; къ тому понуждало существованіе галеръ, которыя въ бою имѣли прямую выгоду атаковать корабли съ носа, а слѣдовательно и требовалось для носоваго обстрѣла поменѣе препятствій.

Рангоутъ военныхъ кораблей уже началъ ограничиваться тремя вертикальными мачтами и одною наклонною, или бушпритомъ. Четвертая мачта для контра-бизани (*contre artimon*), употреблявшаяся въ XVI вѣкѣ, уже выводилась. «Это рѣдкость» — говоритъ Фурнье: «я ни одной не видалъ въ нашемъ королевскомъ флотѣ.»

Гротъ и фокъ-мачты имѣли уже стеньги и брамъ-стеньги. У бизань-мачты была только стеньга, а бушпритъ имѣлъ утлегаръ вертикальный, въ видѣ небольшой мачты.

Размѣренія рангоута не были еще опредѣлены: мачты были очень высоки, ибо имъ давали длину въ три ширины корабля, тогда какъ нынче ихъ длина не болѣе двухъ съ половиною ширины. Впрочемъ начинали уже замѣчать, что такая пропорція для большихъ кораблей не годится. Гротъ-мачта корабля *Куроннъ* имѣла бы, по такому правилу, 120 футовъ длины, а

ее сдѣлали всего во 100, да и то еще послѣ принуждены были значительно срѣзать.

Стеньги были, также какъ и теперь, — въ полторы ширины корабля; брамъ-стеньги также размѣрами подходили къ нынѣшнимъ.

Изъ этого видно, что рангоутъ сравнительно съ нынѣшнимъ былъ очень высокъ. Реей также были не короче. Грота — рей дѣлался въ двѣ ширины; марса-рей въ двѣ трети грота-рея, а брамъ-рей — нѣсколько менѣе нынѣшняго — а именно, въ половину марса-рея.

И такъ, площадь парусности встарину была не такъ-то меньше нынѣшней, какъ можетъ-быть думаютъ, и если принять въ расчетъ, что корабли имѣли меньшую длину и меньшее водоизмѣщеніе, то выйдетъ, что моряки того времени не скупо носили парусину.

Фокъ-мачта была пятою долею короче гротъ-мачты, а бизань-мачта такою же долею короче фокъ-мачты. Бушпритъ былъ длиною равенъ фокъ-мачтѣ и, слѣдовательно, очень длиннѣе, но на немъ тогда не носили стакселей, которые замѣнялись блиндами. Ничтожный вертикальный утлегарь, которымъ его снабжали на судахъ выше 200 тоновъ, дѣлался величины произвольной.

Гротъ-мачту отставляли отъ носа на $\frac{4}{7}$, на $\frac{3}{5}$ и на $\frac{1}{2}$ гондека. Нынѣ ставятъ ее у Французовъ на $\frac{11}{20}$, а у Англичанъ на $\frac{5}{9}$, — отношенія весьма мало разнѣсяющія.

Размѣры мачтъ и реевъ могутъ дать понятіе о размѣреніяхъ парусовъ; впрочемъ, въ парусности были нѣкоторыя особенности, на которыхъ стоить остановиться.

Гротъ не былъ тѣмъ полнымъ парусомъ, чѣмъ нынѣ; ему давали въ вышину не болѣе трети длины всей мачты. Это объясняется возвышеніемъ кормовой части, которое мѣшало вѣтру дѣйствовать на нижнюю часть паруса. Впрочемъ, для допол-

ненія грота, къ нижней шкаторинѣ его прищуровывали иногда дополнительный парусъ, родъ *боннета*, который употребляли только въ слабый вѣтеръ. Въ бейдевиндъ гротъ не ставился, а употреблялся только при полныхъ вѣтрахъ.

Въ помощь марселямъ, такъ же какъ и теперь, ставили лисели, очень узкіе вверху и расходившіеся книзу. Недавно только начали давать имъ нынѣшнюю форму.

Сказано уже, что гротъ въ бейдевиндъ не ставился. Для придержки корабля къ вѣтру, болѣе всего служила бизань, единственный парусъ, который носили тогда на бизань-мачтѣ. Бизань была совершенно латинскій парусъ, который поднимался на бизань-мачтѣ, подобно парусамъ нынѣшнихъ средиземскихъ фелукъ и шебекъ: шкотъ ея тянулся у гака-борта, а гика не было.

На нѣкоторыхъ корабляхъ, впрочемъ на немногихъ еще, начиналъ вводиться крюйсель. Наболѣе же, этотъ парусъ считался бесполезнымъ, и дѣйствительно, при тогдашней малой длинѣ кораблей, разстояніе между двумя задними мачтами было недовольно велико, чтобъ крюйсель хорошо брасопился. Мы въ наше время очень отступили отъ этого взгляда, и такъ часто снабжаемъ бизань-мачту прямыми парусами на такихъ малыхъ судахъ, что такое приспособленіе даже странно на глазъ.

Паруса фокъ-мачты были подобны гротовымъ, а также и бушпритъ имѣлъ нижнимъ парусомъ прямой блиндъ, чуть не буровившій въ водѣ и бомъ-блиндъ, вмѣсто марселя.

Патеръ Фурньё совсѣмъ не упоминаетъ о рифахъ у марселей и вообще не говоритъ о способахъ уменьшать поверхность парусовъ. Между прочимъ извѣстно, что употребленіе рифовъ уже очень старинно: кавалеръ Турвилль, въ своемъ «*Наставленіи къ управленію кораблемъ (Exercice général des manœuvres)*» изъясняетъ, какъ нужно брать рифъ. Однакожъ, если это приспособленіе и существовало уже въ ту

эпоху, то вѣрно оно не было всеобщимъ. Даже во времена Турвилля, у марселей дѣлалось только по одному рифу, и когда при свѣжѣющемъ вѣтрѣ хотѣли облегчить судно, то немного приспускали марсели. Ренѡ д' Элизагарэ (*Renaud d'Elisagaray*) въ своей «Теоріи управленія кораблемъ» (*Théorie de la manoeuvre des vaisseaux*), рекомендуя дѣлать марки на брасахъ и буленяхъ, чтобъ знать обрасоплены ли реи какъ должно въ бейдевиндѣ, прибавляетъ, что марокъ нельзя дѣлать у марса-и брамъ-брасовъ, *потому что марсели и брамсели поднимаютъ не всегда одинаково, а смотря по вѣтру*. Въ рисункѣ корабля, приложенномъ къ изданію 1697-го года «Тактики патера Госта» у марселей рифовъ нѣтъ. Всѣ эти свидѣтельства одно другое подкрѣпляютъ и доказываютъ, что если употребленіе рифовъ и было извѣстно, то не было оно всеобще и даже скорѣе рѣдко.

Бросивъ теперь общій взглядъ на вооруженіе кораблей той эпохи, увидимъ, что въ общемъ своемъ видѣ и дѣйствіи, оно представляло мало разницы съ нынѣшнимъ. Тотъ же стоячій такелажъ для поддержки рангоута, тотъ же бѣгучій такелажъ чтобъ ставить, убирать и брасовать паруса.—Въ этомъ отношеніи, наша эпоха многое улучшила, но основанія остались тѣ же.

Вотъ какую разницу мы замѣчаемъ:

Стеньги придерживались исключительно стеньгъ-вантами, и только на большихъ корабляхъ прибавляли къ этому фордуны, доходившіе до низу. Стеньгъ - ванты тянулись на марсѣ и соответствовали числомъ и положеніемъ путингъ - вантамъ. Брамъ-стенги поддерживались подобнымъ же образомъ; только брамъ-ванты, за неимѣніемъ саленга, доходили до марса. Брамъ фордуновъ и бакштаговъ вовсе небыло. Фока-штагъ крѣпился на двухъ третяхъ бушприта отъ шпора; форъ-стенгъ-штагъ шелъ

къ самому его топу; форъ - брамъ - штагъ — къ топу вертикальнаго утлегаря.

У бушприта не имѣлось ни ватеръ - штаговъ, ни бакштаговъ; для поддержки его полагались единственно на вулинги. У бизань мачты также часто вовсе не было штага.

Бейфуты у реевъ были на барашкахъ; патеръ Фурнье называетъ ихъ «крупными четками.»—Рей поднимались драйрепами съ гинцами. На нижнихъ реяхъ гардель - блоковъ не было; они замѣнялись кнехтомъ у мачты, который назывался *гардель - септоромъ* (*sept de drisse*). *

Топенанты были двойные. Грота - брасы шли на корму; гротъ-марса - брасы — къ фокъ - мачтѣ, напередъ, потому что бизань мачту считали недовольно крѣпкою для ихъ силы. Фока - брасъ кореннымъ концомъ брался за грота - штагъ, и ходовой конецъ его возвращался въ блокъ, привязанный тамъ же. Всѣ брасы, и вообще большею частію снасти бѣгучаго такелажа были двойныя, и блоки ихъ многочисленностью своею придавали тяжелый видъ рангоуту.

Нижніе паруса имѣли шкоты и галсы, быкъ - гордени, гитовы и нокъ - гордени. Брамъ шкоты тянулись на марсахъ.

Корабельные канаты были пеньковые, въ 120 сажень (брасовъ) для большихъ якорей. Канатъ корабля *Куроннъ* имѣлъ 22 дюйма толщины, изъ чего можно заключить, что толщину канатовъ, опредѣляли полагая по полу-дюйму на футъ ширины корабля. Швартъ (*maîtresse ancre*) имѣлъ вѣсомъ, въ фун-

* Теперь, у Французовъ называютъ *sept de drisse* марсафальные кнехты; такъ по крайней мѣрѣ сказано въ словарѣ Монферрье.

По тогдашнему же устройству гардель-кнехтовъ и по отсутствію гардель-блоковъ, надо полагать, что коренной конецъ гарделя брался прямо за рей и сновался въ нѣсколько оборотовъ сквозь упомянутый кнехтъ и блокъ подъ марсомъ.—Судя по слову *sept* можно пожалуй думать, что этихъ оборотовъ было семь.

тахъ, число въ пять разъ больше числа тоновъ водоизмѣненія. Это отношеніе недалеко отъ нынѣшняго Плехтъ и даг-ликсъ вѣсили одною пятою долею менѣе. Были кромѣ того стоиць - анкеръ и верны.

Крамболъ, пертулинь, буйренъ и томбуй существовали какъ и нынче, только въ крамболѣ не было прорѣзано шкивовъ для катъ - лопаря, а служилъ онъ для одного пертулиня. Якорь брали на катъ особыми двушкивными таями.

Разсмотрѣвъ такимъ образомъ механизмъ корабля XVII столѣтія въ отношеніи мореходномъ, нужно разсмотрѣть его точно также въ отношеніи боевомъ.

Судовая артиллерія состояла изъ трехъ разрядовъ орудій: пушекъ, кулевринъ (*couleuvrines*) и каменометовъ (*pièrriers*).

Пушки отливались большею частію 33-хъ фунтоваго калибра; длина ихъ была въ 20 калибровъ. Дѣлались впрочемъ и 15-ти, 20-ти и 24-хъ фунтовые орудія. На нѣкоторыхъ судахъ имѣлись 36-ти, а у Голландцевъ даже и 48-ми фунтовые орудія. Пушки наибольшаго калибра отъ 36-ти до 20-ти фунтоваго, ставились въ нижнія баттарей; назначеніе ихъ, по выраженію Фурнье, было «сбивать и разрушать.»

Кулеврины были тѣже пушки, длинныя, но меньшаго калибра, а именно—отъ 16-ти до одно-фунтоваго, и отъ 10-ти до 6½ футовъ длиною. Этотъ разрядъ орудій имѣлъ нѣсколько подраздѣленій, которымъ присвоивались названія разныхъ животныхъ; такъ напримѣръ, были кулеврины—драконы, василиски, змѣевки, коршуны, соколы и соколики (*falcones*, отчего произошло наше русское слово *фалконетъ*.)

Наконецъ каменометы были короткія, большаго калибра орудія, изъ которыхъ стрѣляли камнями, гвоздами, обломками желѣза и прочею мелочью. Они имѣли отъ 8-ми до 9-ти калибровъ длины и вѣроятно были похожи на нынѣшнія карро-

нады. Къ этому классу причислялись и мортиры, которыя начали употреблять на морѣ съ 1682-го года Каменометы наименьшаго калибра были въ родѣ нынѣшнихъ мушкетонѣвъ, имѣли отъемный казенникъ и заряжались сзади. Они утверждались на септорахъ, и вмѣсто винграда имѣли ручку, которую канониръ при стрѣльбѣ упиралъ въ плечо, для вѣрности выстрѣла.

Изъ сказаннаго выше объ орудіяхъ видно, что онѣ были очень длинны. Несовершенство тогдашняго пороха не довольно быстро воспламенявшагося, было причиною, что давали большую длину каналу орудія, чтобъ зарядъ успѣлъ весь вспыхнуть до вылета ядра.

Количество металла опредѣлялось: для пушекъ—въ 150 и 160 фунтовъ на фунтъ ядра; для кулевринъ—въ 180 и 190, для орудій меньшаго калибра въ 238 и до 266-ти. Въ наше время, дѣлаютъ большія орудія въ 200 разъ противу вѣса снаряда; среднихъ калибровъ орудія—въ 230—250, малыя—въ 260—280 * Большія орудія были, значить, слабѣе нынѣшнихъ количествомъ металла. Отливались орудія изъ мѣди и изъ чугуна.

У Франгузовъ въ то время военный флотъ былъ еще новостью, и потому для вооруженія кораблей артиллеріею не было еще установленныхъ правилъ. Суда, вооружаясь въ портахъ, брали что попадало подъ руку, и не только на судахъ одинаковаго водоизмѣщенія была неодинаковая артиллерія, но даже въ одной и той же баттарей ставились орудія разныхъ калибровъ. Только на судахъ, выстроенныхъ на счетъ собственной королевской казны, начинали, по примѣру Англичанъ, вводить въ этомъ отношеніи нѣкоторую правильность.

* Здѣсь показаны французскія пропорціи, наши нѣсколько меньше.

Зарядъ пороха для большихъ пушекъ клали въ половину или треть вѣса ядра. Доходили и до двухъ третей, когда желали сильнѣйшаго дѣйствія. Нынче, улучшеніе качествъ пороха и испытанная бесполезность преувеличенныхъ зарядовъ, привели насъ къ тому, что треть вѣса снаряда есть самый сильный зарядъ пороха.

Зарядъ для длинныхъ орудій, назначавшихся для дальней стрѣльбы, полагался въ двѣ трети вѣса снаряда, «болѣе или менѣе, сообразно качеству пороха.» Зарядъ казеннотовъ, былъ въ четверть вѣса снаряда.

Уже признано было, что надобно уменьшать зарядъ по мѣрѣ того какъ орудіе разгорячается, и отсыпали порохъ изъ картузовъ.

Картузы начали употреблять незадолго передъ тѣмъ. Прежде, порохъ насыпали шуфлою, которая вмѣщала подъ-заряда. Порохъ брали изъ бочки около орудія, и потому можно представить себѣ сколько такой способъ заряжанія былъ труденъ, мѣшкаты и опасенъ. Картузы, по этому были важнымъ улучшеніемъ и дѣлали ихъ тогда изъ парусины или изъ толстой бумаги. Посылая картузъ въ орудіе, дѣлали предварительно ножомъ крестообразный разрѣзъ въ той части его, которая должна была прилечь къ запалу. За картузомъ посылали пыжъ изъ сѣна, изъ пеньки и даже изъ дерева, и другой такой-же, за ядромъ.

Станки у пушекъ и кулевринъ были только о двухъ колесахъ; казенноты ставились на стойки.

У орудій были все принадлежности нынѣшняго времени, т. е. брюки, тали, ломы, гандшпуги, кокора (жестяные), прибойники, банники, пыжевики, пальники фитильные и клинья для прицѣла. Отпускалось на каждое орудіе по 50-ти простыхъ ядеръ и по 20-ти цѣпныхъ.

Принадлежности комендора (по тогдашнему канонира) бы-

ли: пороховница (*poudrière*), протравникъ и пальникъ, который онъ передавалъ одному изъ прислуги, носившему названіе *фитиль*. Кромѣ того, комендоръ вооружался короткимъ и широкимъ тесакомъ и ружьемъ, которое тогда дѣлалось коротенькое и малаго калибра.

Для прицѣлванія не было особенныхъ правилъ; знали только, что для прямого прицѣльнаго выстрѣла нужно наводить орудіе прямо на предметъ, для дальнаго же—цѣлить повыше. Правило, приведенное патеромъ Фурнье, показываетъ наклонность цѣлить ближе предмета и палить во время восходящаго движенія борта судна, на качкѣ; «надобно, говоритъ онъ, цѣлить» на 20 шаговъ ближе, и покуда сгараетъ порохъ «на затравкѣ и ядро вылетаетъ изъ дула, движеніе корабля «приведетъ орудіе въ надлежащій уклонъ.»

Уже придумано было нѣчто въ родѣ прицѣла или мушки, но кажется его не употребляли, какъ одно изъ тѣхъ изобрѣтеній, которыхъ польза недостаточно очевидна и отработка недостаточно усовершенствована, чтобъ ихъ съобща принимали. Изъ словъ патера Фурнье видно, что прицѣлъ этотъ состоялъ изъ ставившейся на цапфенномъ фризѣ мѣдной рамки, въ которой двигалась вверхъ и внизъ заслонка (*visière*). Сводя низъ заслонки съ окраиною дульнаго возвышенія, «можно было по-«вѣрять прицѣлъ». Къ кромкѣ прилажена была дуга, вѣроятно качавшаяся на свободѣ, и по совпаденію дѣленій этой дуги съ краемъ рамки можно было видѣть прямо ли надъ серединою канала поставлена мишень.

Пушечные порты были близки одинъ отъ другаго. Въ продолженіе двухъ вѣковъ, какъ уже артиллерія употреблялась на морѣ, только и думали, чтобы увеличить число орудій на корабляхъ. Въ XVI вѣкѣ, уже начинали думать, что лучше имѣть орудія большаго калибра и дать имъ достаточный просторъ для того, чтобъ лучше было ими управляться, чѣмъ

загромождать и стѣснять палубы множествомъ орудій мелкихъ. Такимъ образомъ, корабль *Куроннъ*, который самъ по себѣ былъ уже шагомъ впередъ въ кораблестроеніи, имѣлъ 11 футовъ разстоянія между портами, тогда какъ прежде это разстояніе было въ 9, 8 и даже 7 футовъ.

Порты закрывались сверху въ низъ, какъ и нынче въ нижнихъ баттарейхъ. Только у Испанцевъ порты притворялись двумя ставнями съ боку, какъ дверьми.

Этотъ краткій обзоръ наружнаго вида и вооруженія кораблей первой половины XVII столѣтія можно дополнить выпискою изъ описанія 72-хъ пушечнаго корабля *Куроннъ* патеромъ Фурнье (*).

..... То было тринадцатое іюля 1638 года, когда «де-Л' Онэй - Разильи (*de l' Aunay Rasilly*) привелъ его къ берегамъ Испаніи ко флоту, въ которомъ онъ долженъ былъ занять постъ вице - адмирала. По одной уже скорости хотя едва узнали его, потому что удивительная величина этого корабля давала поводъ думать, что онъ также негоденъ, какъ и другіе, которые по громозкости своей оказались бесполезны. Каково же было удивленіе, когда увидѣли, что эта громада ворочается во всѣ стороны, разрѣзаетъ волны и скользитъ по водѣ съ такою легкостью, что маленькій брандеръ ее сопровождавшій, насилу за нею поспѣвалъ. А въ тотъ день, какъ снимались съ якоря, та же громада, быстро выполнивъ сигналъ адмирала, доказала всему флоту, что можно пользоваться и тѣмъ вѣтромъ, какой дулъ тогда, несмотря на мнѣніе самыхъ опытныхъ штурмановъ, которые утверждали противное.»

«Все время, какъ этотъ корабль былъ при флотѣ, около него

* Авторъ выписываетъ все описаніе сполна, но мы сокращаемъ его, указавъ только на нѣкоторыя особенности этого *chef d'oeuvre* своего времени. Остальныя же подробности описанія заключаются въ цифрахъ и размѣрахъ, съ которыми мы уже знакомы по всему сказанному выше.

«была безпрестанная процессія прїѣзжавшихъ смотрѣть на него «Англичанъ, Голландцевъ и другихъ иноземцевъ. Всѣ они, «осмотрѣвъ его подробности, возвращались исполненные удивленія, несмотря на то, что большая часть ихъ состояла изъ «людей, вилавшихъ самые лучшіе корабли, и самъ Архіепископъ «бордосскій, въ то время «генераль французскихъ морей» смотря «съ корабля *Куроннъ* на свой адмиральскій корабль, считавшійся «въ то время однимъ изъ лучшихъ между нашими, сказалъ, что «последній противъ перваго, все равно, что перевозный боть «(*patoche*).

«Словомъ, я не знаю никого, кто бы не былъ удивленъ этимъ «кораблемъ, кромѣ развѣ герцогини де Роганъ, которая увидѣвъ «его въ Рошъ - Бернаръ, въ Бретани, гдѣ Шарль Морьё уро- «женецъ діеппскій его строилъ, не показала ни малѣйшаго уди- «вленія и только холодно сказала: *Я думала, что два льса «моего мужа, которые, говорятъ, пошли на постройку «этого корабля, были поболье, чѣмъ они теперь мнѣ «кажутся.*»

Длина надводной части корабля *Куроннъ*, была отъ гака- борта до носовой фигуры 200 футовъ; наибольшая вышина всего кузова, отъ гака-борта до пятки киля 75 футовъ. Вы- шина гротъ - мачты, отъ степса до клота 216 футовъ:

Члены корабля необыкновенно толсты; шпангоуты въ верхней части были въ четырнадцать дюймовъ, а у киля отъ семнад- цати до двадцати. Снаружи обшивка двойная, а внутренняя со-

* Авторъ, по поводу этого краснаго словца, жалуется на холод- ность французскихъ дамъ къ морскому дѣлу и весьма основательно замѣчаетъ, что служба много бы выиграла, еслибы молодежь, со свойственнымъ ей желаніемъ отличиться въ глазахъ прекраснаго пола, могла ожидать отъ нихъ для морскаго щегольства хотя поло- вины того участія, какое разогрѣваетъ ихъ при видѣ, хоть напри- мѣръ, ловкаго наѣздничества. Нельзя ли тѣмъ же попрекнуть и нашихъ барынь?

стояла изъ досокъ мѣстами въ девять дюймовъ. Словомъ, толщина стѣнъ корабля доходила мѣстами до *шести футовъ*.

Назы проконопачены были шестью прядями ценьки и залиты свинцомъ.

Флагъ, поднимавшійся въ торжественные дни на гротъ-брамъ-стенгъ, стоилъ четырнадцать тысячъ экю (болѣе 10.000 рублей серебромъ).

На два комплекта парусовъ его, пошло до 6.000 локтей парусины, * которой полотнища были уже обыкновеннаго для того, чтобъ швы усиливали прочность парусовъ, и чтобъ не надобно было ихъ дѣлать двойные, какъ это водится на карракахъ.»*

Въ большой братскій котель входило до восьми анкерковъ (*barriques*) воды, а въ малый до шести. По бокамъ камбуза, было двѣ хлѣбныхъ печи (*fours*). Въ разныхъ мѣстахъ, гдѣ удобнѣе, помѣщены хлѣвы для барановъ и индѣекъ, и этотъ запасъ дополнялся болѣе чѣмъ 500-ми штукъ дворовыхъ птицъ, черепахъ и другой живности.

Экипажъ корабля *Kurronъ* въ 1638-мъ году составляли:

Капитанъ — Г-нъ Онэ-Разилии.

Лейтенантъ — Капитанъ Кокè де Бруажъ.

Прапорщикъ (*enseigne*) г-нъ Превò д'Орлеанъ.

Три оружейныхъ капитана или каптенармуса (*capitaines d'armes*).

Два сержанта.

Шесть капраловъ.

Шесть ландшасадовъ (*anspessades*).

Профосъ (*Prévôt*).

* Это что то немного, и не согласуется съ приведенными авторомъ размѣрами рангоута.

** *Карраками* называли въ XVI вѣкѣ и въ началѣ XVII-го громаднѣя, неуклюжія, сѣловатыя суда въ нѣсколько дековъ, строившіяся сначала Генуэзцами, и потомъ перенятая и прочими націями.

Два священника (*aumoniers*).

Три фельдшера съ тремя *братіями* (*Fraters*).

Два шкипера (*maîtres d'équipages*).

Четыре подшкипера (*contre-maîtres*).

Шестнадцать квартирместеровъ (*quartier-maîtres*).

Два штурмана (*pilotes hauturiers*).

Два лоцмана для береговъ Испаніи, два для окрестностей Шаранты (*Saintonge*) и еще два для береговъ Бретани.

Одинъ тиммерманъ, съ четырнадцатью плотниками и конопатчиками.

Два купора.

Восемь баталеровъ. (*Maîtres valets*).

Три кока.

Одинъ констапель (*maître canonnier*.)

По одному конониру и по два *фитиля* на каждыя четыре орудія.

Три оружейныхъ слесаря, и наконецъ,

Пятьсотъ матросовъ, сдѣлавшихъ всѣ до одного по нѣскольку дальнихъ плаваній.

Къ этому описанію французскаго корабля *Куроннъ*, весьма кстати будетъ приложить описаніе современнаго ему англійскаго корабля *Соверень* (*Sovereign of the seas*—Властитель морей), спущеннаго въ Вуличѣ въ 1637-мъ году, въ царствованіе Карла I-го. * Корабль этотъ по другую сторону Канала почти столько же двинулъ впередъ науку кораблестроенія, сколько во Франціи корабль *Куроннъ*, и, какъ говоритъ Томасъ Гейвудъ въ описаніи этого корабля, посвященномъ Карлу I-му, послужилъ къ великой славѣ англійскаго народа, и не имѣлъ себѣ равнаго въ цѣломъ христіанскомъ мірѣ.»

* Описаніе это помѣщено въ другой главѣ *Etudes historiques*, но мы считаемъ не лишнимъ перемѣстить его сюда.

Водоизмѣщеніе корабля *Сóверень* было отъ 1500 до 1600 тоновъ. Боевую силу его Гейвудъ описываетъ слѣдующимъ образомъ.

«У него, говоритъ онъ, три дека полныхъ, бакъ (*forecastle*) «полу-декъ (*an half deck*), квартеръ-декъ или рондгоузъ. * «Въ нижней баттареѣ его тридцать пушечныхъ портовъ, для «пушекъ и полу-пушекъ; въ мидель-декѣ его, тридцать портовъ «для кулевринъ; въ оперъ-декѣ, тридцать шесть—для другихъ «родовъ орудій (*ordnance pieces*—орудія поставленныя на «станки). На квартеръ-дѣкѣ у него двѣнадцать портовъ, а на «полу-декѣ четырнадцать, да отъ тринадцати до четырнадцати «амбразуръ во внутреннихъ переборкахъ бака и юта для абор- «дажной артиллеріи (*murdering pieces*—смертельныя орудія, «вѣроятно небольшія, родъ фалконетовъ, обстрѣливавшія верх- «ній декъ во время абордажа); множество бойницъ въ каютныхъ «переборкахъ, для ручнаго огнестрѣльнаго оружія и наконецъ «десять погонныхъ орудій, да десять ретирадныхъ.»

Сложивъ числа всѣхъ этихъ портовъ, кромѣ амбразуръ для абордажной артиллеріи, увидимъ что корабль *Сóверень* былъ вооруженъ ста сорока двумя орудіями, что едва ли вѣроятно, и надо думать, что есть ошибка въ разсказѣ Гейвуда. Впрочемъ, въ корабельной архитектурѣ Чарнока есть гравюра, снятая съ картины живописца Фандевельде, по которой можно частію повѣрить этотъ разсказъ. Въ ней, у корабля *Соверень* видно съ боку по тринадцати портовъ въ каждомъ изъ двухъ нижнихъ дековъ, да одиннадцать въ оперъ-декѣ.

Въ бортѣ полу-дека, т. е. той части верхняго дека, которая доходила отъ кормы до гротъ-мачты, три порта; значить, всего съ одного борта сорокъ орудій.

* Выражаясь по нынѣшнему, надо бы сказать, что это былъ трехдечный корабль съ возвышеннымъ бакомъ и ютомъ, у котораго вывута часть верхней палубы.

Форкастль, уже менѣе возвышенный, чѣмъ на судахъ XVI-го столѣтія, прорѣзанъ десятию круглыми амбразурами для погонныхъ орудій. Плана кормы въ картинѣ Фандевельде не видно, а чрезъ шканечныя сѣтки показываются въ передней переборкѣ юта амбразуры для abordажной артиллеріи, о которой говорить Гейвудъ.

Итакъ, судя по рисунку, этотъ трехдечный корабль могъ бы по нынѣшнему считаться въ рангѣ восьмидесяти пушечныхъ, а включая погонныя и ретирадныя орудія сто десяти пушечныхъ.

Далѣе, изъ описанія Гейвуда видно, что *Соверень* имѣлъ 128 футовъ длины по килю и 48 ширины, а отъ головы до хвоста * 232 и 76 отъ пятки киля до верхушки фонаря. Онъ былъ весь выкрашенъ чернымъ и покрытъ золоченою рѣзбою. На кормѣ его было пять фоварей, изъ коихъ въ самомъ большемъ могло помѣститься десять человѣкъ, не тѣсняясь, не толкаясь и не сгибаясь. Онъ имѣлъ одинадцать якорей, изъ коихъ одинъ вѣсилъ до 4.400 фунтовъ и пр. и пр...**

Корабль *Соверень* служилъ Англіи до 1696-го года, т. е. около шестидесяти лѣтъ, и принималъ участіе во всѣхъ войнахъ, выдержанныхъ тогда Англіею противъ Голландіи и Франціи, и всегда считался въ числѣ лучшихъ кораблей тѣхъ эскадръ, въ которыхъ находился. Строителемъ его былъ нѣкто Петтъ, сынъ знаменитаго корабельнаго мастера Финеаса Петта, построившаго въ царствованіе Іакова I-го корабль *Принцъ-Ройаль*, который, можно сказать, есть первый корабль, по наружности своей, по постройкѣ и вооруженію, принадлежащій къ новѣйшей эпохѣ

* *De tête en tête*: вѣроятно, тутъ должна быть ошибка, потому-что даже при тогдашнихъ уклонахъ штевней, длина надводной части не могла быть такъ велика, сравнительно съ такою малою длиною киля.

** Описаніе этого же корабля *Владѣтель морей* съ двумя изображеніями его напечатано было въ XII-й части записокъ Морскаго Ученаго Комитета Г. М. III. Е. И. В., 1835 года.

кораблестроенія. Лучшею заслугою обоихъ Петтовъ для науки можетъ считаться уменьшеніе надстроекъ надъ кормовою частью, а кромѣ того, они много сдѣлали для морскихъ качествъ судовъ и для боевой ихъ силы, увеличивъ водоизмѣщеніе и размѣры ихъ.

Сначала, корабль *Соверень* имѣлъ четыре мачты, но послѣ оставили только три. Въ гравюрѣ, снятой съ Фандевельде, парусность его имѣетъ правильный рисунокъ. Каждая изъ двухъ главныхъ мачтъ его, имѣетъ по четыре паруса, весьма удовлетворительной соразмѣрности. Мачты и стеньги очень высоки; верхняя парусность незначительна; реи вообще кажутся коротки, но судить объ этомъ съ точностію трудно, потому что онѣ изображены въ проекціи (*en raccourci*). У бизань-мачты два прямыхъ паруса—крюсель и брамсель, а внизу бизань съ латинскимъ реемъ. Гика нѣтъ. У бушприта есть блиндъ и маленькій вертикальный утлегарь. Стаксели еще не существовали.

Руслени находятся между портами мидель-и гонъ-дековъ; бизань руслени выше оперъ-дека. Гротъ-вантъ по тринадцати на сторонѣ, фокъ-вантъ по одиннадцати, а бизань-вантъ по семи. Для бѣгучаго такелажа, множество проводныхъ блоковъ на штагахъ и вантахъ; всѣ брасъ-блоки на длинныхъ шкентеляхъ.

Вообще, успѣхи кораблестроенія въ эту эпоху обозначаются тѣмъ, что строители начинали понимать неудобство плоскодонныхъ формъ подводной части и неумѣреннаго возвышенія надводной; кормовыя надстройки начинали пропадать, шпангоуты дѣлались острѣе, и вѣроятно это общее стремленіе кораблестроителей соединить боевую силу съ ходкостью было причиною появленія, въ ту эпоху, новаго рода судовъ—*фрегатовъ*.

Честь изобрѣтенія фрегатовъ принадлежитъ наиболѣе морякамъ сѣверной Франціи, а въ особенности приватирнымъ арматорамъ Дюнкерка и Остенде. Они первые признали необходимость такъ строить свои частныя суда, какъ для торговыхъ предпріятій, такъ и для корсарскихъ поисковъ. Слово *фрегатъ* перешло изъ

галерного флота, въ которомъ такъ называли легкія галеры, назначавшіяся для разсылокъ и развѣдыванія, и слѣдовательно сходныя по цѣли своей съ нынѣшними парусными фрегатами.

Въ Англіи, первый военный фрегатъ построенъ былъ въ 1649 году, тѣмъ же Петтомъ, который строилъ *Соверень*. Назывался онъ *Константъ Уарвикъ* и принадлежалъ сначала графу Уарвику, который назначалъ его для корсарскихъ экспедицій, а потомъ, при Кромвелѣ, проданъ былъ въ казну. Моделью его былъ французскій фрегатъ, видѣнный Петтомъ въ Темзѣ. *Константъ Уарвикъ* былъ, какъ кажется, судномъ въ 380 или 400 тоновъ, двадцати шести пушечный, съ 18-ю длинными 9-ти фунтовыми орудіями въ батарее, шестью 6-ти фунтовыми на полу-декѣ или на шканцахъ и двумя малыми 4-хъ фунтовыми на ютѣ. По силѣ своей, онъ равнялся кораблямъ шестого класса (*rate*), но какъ морское судно, далеко превосходилъ ихъ.

Это поверхностное сравненіе искусства кораблестроенія въ Англіи и Франціи можно нѣсколько дополнить небольшимъ, но любопытнымъ извлеченіемъ изъ современнаго той эпохѣ изчисленія «*Достоинства Англии*»—Фуллера (*Fuller's Worthies of England*).

«Не ради униженія достоинства и морскихъ силъ нашихъ «сосѣдей, говоритъ Фуллеръ, но ради отповѣди тѣмъ, кто «желаетъ уменьшить наши достоинства, мы постараемся опредѣ-
«лить въ девяти слѣдующихъ статьяхъ превосходство нашего флота
«предъ прочими европейскими.

«1-е) Въ ходкости судовъ.

«У Португальцевъ, *карраки*, которыя у нихъ еще остались, «суть тяжелыя массы, чему всего болѣе причиною принятый «ими обычай обременять суда особою штукатуркою для уменьше-
«нія разрушительнаго дѣйствія ядеръ (*certaine espèce de*

«*mortier pour amortir les boulets*), обычай, который они
«впрочемъ сами нынче оставляютъ.

«Французы опытны въ войнѣ на сухомъ пути, а въ воен-
«но-морскомъ дѣлѣ далеко отстали, и ихъ лучшія суда стро-
«ены въ Голландіи.

«У Голландцевъ корабли широки, плоскодонны и менѣе
«сидятъ въ водѣ, чѣмъ наши, но наши зато лучше держатся
«къ вѣтру и превосходятъ ихъ въ ходкости.

«Испанцы, съ ихъ обычнымъ тщеславіемъ, обременяютъ
«свои корабли великолѣпными, но слишкомъ возвышенными
«надстройками, которыя служатъ удобною цѣлью нашимъ ядрамъ.
«Притомъ корабли ихъ своею надводною частью представляютъ
«такую площадь вѣтру, что у нихъ дрейфа вдвое болѣе, чѣмъ
«у нашихъ.

«Нѣкоторые турецкіе фрегаты, а особенно алжирскіе, по-
«строенные подобно нашимъ и управляемые ренегатами, могутъ
«со временемъ нанести намъ вредъ, если мы во-время не при-
«мемъ мѣръ.

«2-е) По долговѣчности и качеству строительнаго матеріа-
«ла нашихъ кораблей.

«Англійскій дубъ есть лучшій въ мірѣ. У Голландцевъ есть
«нѣсколько кораблей, построенныхъ изъ этого дуба, но всѣ
«прочія націи строятъ изъ сосны.

«3-е) По изяществу формъ.

«Фрегаты наши легки на видъ, узки, длинны и мало воз-
«вышаются надъ водою, такъ, что непріятель, ожидающій встрѣ-
«тить только тридцать орудій, находитъ шестьдесятъ.

«У насъ, мачты стоятъ прямо, тогда-какъ у Испанцевъ онѣ
«наклонены назадъ, какъ будто хотятъ свалиться за корму.
«Ихъ палубы неровны, прерываются сходами и всходами, то-
«гда-какъ наши представляютъ повсемѣстно одну плоскость. У
«нихъ пушечные порты въ одномъ дѣлѣ болѣе, чѣмъ въ дру-

«гомя, а наши всё ровны и прорѣзаны въ одной прямой линіи. Ихъ канаты плохи и скоро сгниваютъ, потому-что они покупаютъ ихъ изъ вторыхъ рукъ, тогда-какъ мы беремъ нашъ такелажъ въ томъ мѣстѣ, гдѣ онъ отработывается.

«4-е) Силою артиллеріи.

«Наши корабли 2-го ранга имѣютъ отъ 60-ти до 64-хъ и 70-ти орудій	
« — — — 3-го 38-ми до 50-ти до 54, 56 и 60 —	
« — — — 4-го — — 40, 44, 48 и 50 —	
« — — — 5-го — — 22 до 26, 28 и 30 —	
« — — — 6-го — — — — 10 до 20 —	

«Корабль *Соверень* имѣетъ до 104 артиллерійскихъ орудій (*ordonance pieces*)*.

«5-е) Достоинствами командъ.

«Команды наши храбры и хорошо обучены. Съ этимъ соглашаются и Испанцы, уныло опускаая плечи и Голландцы, печально покачивая головой.

«6-е) Оружіемъ.

«У насъ есть огнестрѣльное оружіе всѣхъ сортовъ, отъ пистолета до пушки, съ большимъ запасомъ разнородныхъ снарядовъ, ядра простыя и цѣпныя, кнпели и проч. При на-вѣтреной позиціи, наши корабли употребляютъ стрѣлы съ зажигательнымъ составомъ, которыя вьзнутъ въ парусахъ и зажигаютъ ихъ. При абордажѣ, команды наши бросаютъ на непріятельскій корабль ручныя гранаты и банки съ вонючимъ составомъ (*stink-pots*), который распространяетъ такое зло-вѣніе, что непріятельскіе люди должны въ палубѣ подбѣгать къ портамъ, чтобъ подышать чистымъ воздухомъ**.

«7.) Содержаніемъ командъ.

* Вѣроятно отъ этого произошло и наше слово *ордонансъ* — рас-кликать людей по ордонансу, т. е. по пушкамъ.

** Трудно угадать, какого рода тактика могла въ ту эпоху побуждать людей оставаться въ палубахъ во время абордажа.

«Пища нашихъ людей здорова и сытна: наша свинина и мя-
«со могутъ прослужить 26 мѣсяцевъ; а матросская порція
«изобильнѣе, чѣмъ въ какомъ либо другомъ государствѣ Ев-
«ропы. Мясо даютъ у насъ дважды въ недѣлю, свинину дваж-
«ды же, соленую рыбу трижды. Кромѣ того, каждый матросъ
«снабжается удочками, чтобы ловить рыбу, которою наши мо-
«ря изобилуютъ, такъ-что большую часть времени, нашей чет-
«верной порціи хватить на шестерыхъ. Вслѣдствіе того, наши
«люди могутъ заслужить изъ своей провизіи столько, что мо-
«гутъ покупать свѣжую, тамъ гдѣ ее можно достать.

«Каждый изъ офицеровъ на военныхъ судахъ имѣетъ
«особое помѣщеніе. Намъ завидуютъ въ этихъ удобствахъ Гол-
«ландцы, Французы и Португальцы, которые большею частію
«валяются на палубѣ въ декахъ (*lye sub dio under ship's decks*).

«9-е) Нравственностью экипажей.

«На нашихъ судахъ случается очень мало проступковъ, сра-
«внительно съ прочими націями, и изъ нихъ немногія остаются
«безнаказанными. За легкія преступленія, виновный судится
«коммиссіею изъ судовыхъ офицеровъ, а за важныя военно-
«суднымъ совѣтомъ, составленнымъ только изъ командировъ и
«судьи-адвоката.»

Дѣйствительно, въ началѣ XVII столѣтія, англійскій флотъ опередилъ всѣ прочіе, какъ порядкомъ своего управленія, такъ и техническими успѣхами. Этимъ обязанъ онъ теплому участию, какое принимали въ дѣлахъ его короли Іаковъ I-й и Карлъ I-й. Первый въ продолженіе своего царствованія назначалъ нѣсколько коммиссій для разсмотрѣнія дѣлъ флота, независимо отъ вліянія лорда Генералъ-Адмирала (*lord high-admiral*), подъ которымъ флотъ до той поры исключительно находился. Коммиссіи эти ввели важныя улучшенія какъ въ кораблестрое-ніи, такъ и въ администраціи флота, и были причиною уни-чтоженія неограниченнаго вліянія на флотъ такого лица, ко-

торое большею частію бывало чуждо познаній, необходимыхъ въ подобномъ званіи. Любимецъ Карла I-го, герцогъ Букингэмъ удерживалъ еще за собой это вліяніе, но со смертію его, званіе лорда генераль-адмирала осталось только почетнымъ титуломъ, а управленіе дѣлами флота перешло къ особому совѣту (*Navy Board*), въ которомъ засѣдали: казначей флота, интендантъ (*surveyor*), контролеръ и секретарь. Управленіе и донинѣ сохранило этотъ характеръ.

Въ тоже время Испанія, не смотря на свою матеріальную силу, еще довольно грозную, не могла уже послѣ Филиппа II и его армады возстановить свое вліяніе на морѣ. Морское управленіе не имѣло у ней достаточно хорошей системы и порядка, такъ, что флоты ея снаряжались по мѣрѣ надобности, на скорую руку, и также скоро разстроивались.

Голландцы начинали уже пріобрѣтать извѣстность на морѣ. Только-что освобожденная отъ ига Испаніи, республика начинала процвѣтать и богатѣть своею торговлею, и флотъ ея, хотя еще и далекъ былъ отъ того величія, съ какимъ во второй половинѣ этого столѣтія боролся онъ противъ Англіи и Франціи, но начиналъ уже становиться грознымъ для Испанцевъ. Уже въ 1639-мъ году, адмиралъ Мартинъ Фанъ-Тромпъ съ 17-ю кораблями напалъ у Соутъ-Форлэнда на испанскую эскадру изъ 53-хъ судовъ, въ присутствіи 34-хъ англійскихъ, и брандерами своими привелъ ее въ такое замѣшательство, что 23 судна тутъ же были брошены на Доунскія отмели и частію потоплены или сожжены, а остальные тридцать, Тромпъ преслѣдовалъ до самаго Дюнкерка и изъ нихъ двѣнадцать взялъ, пять потопилъ, а три принудилъ наткнуться на берегъ, такъ-что испанскій адмиралъ пришелъ въ Дюнкеркъ только съ 10-ю кораблями.

Во Франціи, морское дѣло, въ могучихъ рукахъ кардинала Ришельё начинало пошевеливаться и морское управленіе уже

приобрѣтало систематическую правильность. Учреждены были портовые управленія, отчетная часть приведена въ нѣкоторый порядокъ и обращено вниманіе на составъ судовыхъ командъ и штабовъ. Но все еще, дѣлу далеко было до порядка. Такъ напримѣръ, хотя отчетность и существовала, но за недостаткомъ въ ней строгости и правильности, запасовъ въ портахъ не хватало на нужды флота, и часто казна заключала контракты съ капитанами для снабженія и вооруженія судовъ. По возвращеніи изъ плаваній, на судахъ оставляли малую часть команды со шкиперомъ для присмотра, а потомъ, когда судну снова требовалось вооружиться, то назначенный на него капитанъ самъ долженъ былъ набирать себѣ и офицеровъ и команду *.

Начальникомъ судна, какъ и теперь, былъ *капитанъ*, но званіе это имѣло болѣе военное значеніе, чѣмъ морское. Капитановъ назначалъ самъ король, выбирая ихъ почти исключительно изъ дворянъ, часто вовсе незнакомыхъ съ морскимъ дѣломъ, а полагавшихся въ управленіи кораблемъ на *шкипера* (*maitre*), а въ кораблевожденіи на *штурмана*. Впрочемъ, кардиналъ Ришельё уже обратилъ вниманіе на это уродливое разединеніе власти со знаніемъ и учредилъ для сформированія морскихъ офицеровъ гидрографическую школу, въ которой воспитывалось на счетъ короля шестнадцать дворянскихъ дѣтей.

Помощникомъ себѣ, капитанъ избиралъ *лейтенанта*, такого же дворянина, какъ и онъ, который обыкновенно въ этомъ званіи готовился въ свою очередь быть командиромъ. Лейтенантъ, также, какъ и капитанъ, утверждался въ своемъ званіи королевскимъ патентомъ.

Такимъ образомъ капитанъ и его лейтенантъ, т. е. поручикъ, были на кораблѣ представителями королевской власти и военными начальниками. Для тогдашней эпохи всеобщаго невежества, знаніе ремесла не было неперемѣннымъ условіемъ мо-

* Почти такой порядокъ существуетъ и нынѣ въ Англіи.

рального вліянія начальника на подчиненныхъ. Шкиперъ былъ болѣе свѣдушъ въ управленіи судномъ, штурманъ лучше умѣлъ брать высоты и вести счисленіе, но оба они не были дворянами, оба не имѣли королевскаго патента, и этого было достаточно, чтобъ поддержать вліяніе на нихъ капитана и лейтенанта.

Кромѣ лейтенанта, назначался иногда на корабли другой офицеръ, изъ дворянъ же, въ помощь лейтенанту и для охраненія корабельнаго флага въ сраженіи, и назывался онъ *прапорщикомъ* (*enseigne*)* это званіе было учреждено на большихъ корабляхъ для того, чтобы усилить власть военную и доставить большому числу дворянъ случай ознакомиться съ мореплаваніемъ.

Ясно, что при подобномъ порядкѣ вещей, ходъ службы на каждомъ изъ кораблей не представлялъ того единства, что нынѣ, потому-что въ лицѣ капитана сосредоточено было менѣе дѣятельности, тогда-какъ дѣятельность каждого изъ субалтернъ-офицеровъ имѣла болѣе обширности и независимости, а слѣдовательно и вліяніе на порядокъ службы было раздроблено, раздѣлено на нѣсколько лицъ и менѣе зависѣло отъ личности капитана. Отъ этого, конечно, можетъ быть частности служебнаго механизма военного корабля не теряли, но общая стройность его должна была проигрывать, потому-что при подобномъ устройствѣ корабль все равно, что умная и дѣльная книга, которой листы такъ перебиты переплетчикомъ, что ее трудно читать.

Первымъ изъ субалтернъ-офицеровъ послѣ лейтенанта, былъ шкиперъ (*maitre*). У него въ подчиненности состояла вся команда исключая констабеля, камердинера, лекаря, кока и солдатовъ, т. е. тѣхъ чиновъ, которые принадлежали исключительно къ военному составу корабля, или къ прислугѣ представителей ко-

* Отъ слова *прапоръ* — знамя, флагъ.

ролевской власти. Въ вѣдѣніи шкипера состояло все, что принадлежало къ вооруженію корабля, и ему же ввѣрялось управленіе парусами. Этимъ послѣднимъ искусствомъ капитанъ, лейтенантъ и прочіе военные офицеры вовсе не занимались, хотя капитанъ и имѣлъ право верховнаго надзора за этимъ въ случаѣ нужды. Шкиперъ чередовался на вахтѣ съ подшкиперомъ; звѣкомъ его достоинства была дудка, онъ командовалъ парусами, а квартеръ-мейстеръ исправлялъ должность подвахтеннаго офицера. Подшкиперъ былъ прямой помощникъ шкипера, но замѣчательно, что ни тотъ, ни другой не имѣлъ права распоряжаться парусами, не предваривъ о томъ *штурмана*.

Штурманъ считался тогда на кораблѣ весьма важнымъ лицомъ. Ему исключительно ввѣрена была та часть мореплаванія, которая называется кораблевожденіемъ, и естественно, долженъ былъ соединять въ себѣ болѣе практическихъ и теорическихъ свѣдѣній, чѣмъ кто либо изъ прочихъ офицеровъ, а потому пользовался большимъ почетомъ и имѣлъ много власти.

Впрочемъ, завѣдуя такимъ образомъ направленіемъ пути корабля, онъ не могъ мѣнять его по произволу, безъ вѣдома капитана, который въ этомъ дѣлѣ, какъ и во всемъ прочемъ имѣлъ право высшей власти. Начинали уже появляться капитаны, которые хотѣли сами изучать эти отрасли ремесла.

Сниматься съ якоря и становиться на якорь должны были шкиперъ вмѣстѣ со штурманомъ. Одинъ управлялъ кораблемъ, а другой указывалъ направленіе. «Поставивъ корабль на якорь «въ какомъ нибудь мѣстѣ, говоритъ патеръ Фурнье, шкиперъ «и штурманъ давали о томъ знать капитану и лейтенанту, и «имъ предоставляли попеченіе о разстановкѣ карауловъ и ча- «совыхъ для смотрѣнія за кораблемъ».

Обыкновенно на военныхъ судахъ, кромѣ старшаго штурмана, было еще нѣсколько другихъ, которые чередовались на вахтѣ, какъ шкиперъ и подшкиперъ.

Всѣ эти офицеры жили подъ ютомъ, чтобъ быть поближе къ своей должности, и въ сомнительныхъ случаяхъ плаванія еовѣщались между собою о томъ что предпринять. Въ подобныхъ случаяхъ, хотя и спрашивали капитанскаго приказанія, но все дѣлалось не иначе, какъ по рѣшенію шкипера и штурмана.

Штурмана, какъ единственные обладатели навигаціонной науки, кажется, очень шарлатанили и важничали своею должностью. Чувствуя, что въ нихъ имѣютъ нужду, они кичились, облакали свои вычисленія нѣкоторою таинственностью и никому не сообщали своихъ выводовъ; на дѣлѣ же, они были большею частію очень невѣжественны. У нихъ были нѣкоторые практическіе приемы для повѣрки счисленія, противъ которыхъ не допускалось разсуждать; весьма немногіе знали начала сферики и умѣли употреблять морскія карты. Надобно удивляться даже, что несчастные случаи не были болѣе часты, и это можно приписать тому развѣ, что моряки той эпохи плавали несравненно осторожнѣ насъ.

Впрочемъ, если штурмана имѣли большое значеніе на корабляхъ, то и отвѣтственность на нихъ налагалась соразмѣрная. И законы, и обычаи того времени были очень строги на этотъ счетъ, такъ-что даже на купеческихъ судахъ, въ случаѣ крушенія судна отъ недостатка свѣдѣній штурмана или его небрежности, судохозяинъ могъ не обращаясь къ суду, рубить ему голову. За потерю же королевскаго судна, штурмана безотлагательно вѣшали. Однакожъ, патерь Фурньё жалуется на то, что подобныя постановленія и обычаи не въ полной строгости соблюдаются, и что оттого несчастные случаи болѣе часты.

За шкиперомъ и штурманомъ, по важности значенія, слѣдовало еще нѣсколько субалтернъ-офицеровъ, которымъ ввѣрялись разныя спеціальныя части боевой принадлежности корабля.

Констанель (*maitre canonnier*) исполнялъ должность старшаго артиллерійскаго офицера и имѣлъ въ полномъ распоряженіи все, что касалось артиллеріи, завися отъ одного лишь капитана. Ему предоставлялось смотрѣніе за артиллерією и всѣми артиллерійскими припасами, за крѣйтъ-камерою; на немъ лежало обученіе канонировъ и картузниковъ, и даже размѣщеніе орудій на кораблѣ.

Корабельный сержантъ начальствовалъ солдатами, обучалъ ихъ ружью и имѣлъ надъ ними довольно большую власть. Онъ же завѣдывалъ корабельнымъ карауломъ и разстановкою часовыхъ.

Какъ шкиперъ имѣлъ своими помощниками подшкипера и квартирмейстеровъ, а штурманъ—подштурмановъ, такъ у констанеля имѣлся *подконстанель*, и артиллерійскіе урядники, а у сержанта *капралъ*.

Сказано уже, что подшкиперъ чередовался со шкиперомъ въ управленіи парусами. Когда становились на якорь или снимались съ якоря, онъ обязанъ былъ находиться на бакѣ у якорей и канатовъ, а шкиперъ у шпигля командовалъ авраломъ. Вообще, подшкиперу поручались фокъ-мачта и бушпритъ, а самъ шкиперъ смотрѣлъ за двумя задними мачтами. На самыхъ большихъ корабляхъ, подшкиперъ при авралѣ оставался сзади около шкипера, а должность его на бакѣ отправлялась баковыми урядниками, которые назывались *шхисманами* (*esquimans*).

Обыкновенно, корабельную команду дѣлили на четыре части, изъ коихъ каждою начальствовалъ *квартирмейстеръ*, отчего и самое названіе этого чина произошло *. Они были помощ-

* *Quartier-maitre*, четвертый урядникъ. Обязанности его весьма сходны съ тѣми, какія назначены были этому званію у насъ, по регламенту Петра Великаго.

никами шкипера и подшкипера во всемъ, что касалось управленія кораблемъ, и изъ нихъ же назначались шлюпочные урядники. Шлюпочный урядникъ былъ полновластнымъ господиномъ своей шлюпки, и хотя не могъ онъ ею распоряжаться безъ позволенія капитана, но зато и безъ него никто не могъ воспользоваться шлюпкою. Кромѣ того, квартирмейстеры имѣли надзоръ за чистотою корабля, за поведеніемъ и обученіемъ юнговъ, и обязаны были строго наблюдать за тѣмъ, чтобы матросы не якшались съ солдатами.

Кромѣ всѣхъ этихъ офицеровъ и урядниковъ, были на кораблѣ еще другіе чины. *Профосъ* былъ родъ корабельнаго полицеймейстера, и былъ исполнитель капитанскихъ приказаній во всемъ, что касалось корабельной дисциплины, выполненія морскихъ постановленій, смотрѣлъ за огнемъ и выполнялъ судные приговоры.* Словомъ, обязанность его была почти соединеніемъ обязанностей нынѣшнихъ караульнаго офицера и артиллерійскаго огневаго, и во французскомъ флотѣ въ нынѣшнее время, возложена на такъ называемаго *оружейнаго капитана* или *каптенармуса* (*capitaine d'armes*). Тогда же, хотя званіе каптенармуса и существовало, но обязанность его ограничивалась однимъ лишь присмотромъ за ручнымъ оружіемъ и за оружейными слесарями.

Хозяйственная и письменная часть на кораблѣ, ввѣрялись особому чиновнику, который назначался на корабль какъ королевскій депутатъ, для соблюденія интереса королевской казны. Чиновникъ этотъ назывался *клеркомъ* (*escrivain*) и соединялъ въ своей должности обязанности корабельнаго комиссара и корабельнаго секретаря; ** своимъ помощникомъ имѣлъ

* У насъ, при Петрѣ Великомъ, званіе профоса имѣло гораздо низшее, но вѣсколько сходное съ французскимъ значеніе. У насъ это былъ гальющикъ и палачъ.

** Значитъ, соотвѣтствовало званіе это нынѣшнему званію *ре-визора*.

онъ баталера (*maitre-valet, maitre commis*), который, какъ и нынче, былъ содержателемъ корабельной провизіи. Во время боя, клеркъ и баталеръ должны были находиться при подачѣ картузовъ.

На каждомъ кораблѣ состоялъ фельдшеръ. Кромѣ того, при эскадрахъ обыкновенно имѣлись госпитальные корабли, на которыхъ находился цѣлый медицинскій штабъ: два медика, одинъ старшій фельдшеръ, трое братій (*Fraters*) и аптекарь съ тремя помощниками.

Священникъ непременно долженъ былъ находиться на каждомъ военномъ кораблѣ, и состоялъ, по порядку старшинства корабельныхъ чиновъ, послѣ лейтенанта. Ежедневно дважды, утромъ послѣ мытья палубъ, а вечеромъ передъ ужиномъ, вся команда корабля собиралась, становилась на колѣни, и слѣдуя священнику, общимъ хоромъ пѣла нѣсколько молитвъ. Обѣди на кораблѣ не служилось, но при каждомъ удобномъ случаѣ, команда для того свозилась на берегъ.

Во время боя, и священникъ и фельдшеръ должны были находиться въ трюмѣ, при раненыхъ.

Должности конопатчиковъ, плотниковъ, купоровъ и парусниковъ были тѣ же, что и нынѣ.

Команда каждого корабля состояла изъ матросовъ и солдатовъ.

Матросы составляли одинъ классъ, и небыло между ними никакихъ статейныхъ различій: всѣ они вербовались капитанами изъ волонтеровъ, и покуда флотъ во Франціи былъ невеликъ, эта система не представляла затрудненій. Только уже при Людовикѣ XIV, когда морскія силы приняли огромные размѣры, пришлось обязать прибрежное народонаселеніе на службу въ королевскомъ флотѣ, вслѣдствіе чего Кольберъ долженъ былъ учредить приморскую перепись и раздѣлить сословіе моряковъ на разряды, по способности и опытности. Впрочемъ, у Англичанъ и у Португальцевъ, матросы дѣлились уже на два ра-

зряда. Первые имѣли, какъ и нынѣ, *способныхъ матрозовъ* и *обыкновенныхъ или дюжинныхъ матрозовъ* (*able and ordinary seamen*), а у вторыхъ марсовые и рулевые составляли особый классъ, который пользовался на судахъ нѣкоторыми привиллегіями, какъ напримѣръ, освобожденіемъ отъ черныхъ, грязныхъ работъ.

Все матросы на кораблѣ дѣлились на двѣ вахты: *штир-бордную* и *бакбордную*. Въ главѣ первой находились капитанъ и шкиперъ, а въ главѣ второй лейтенантъ и подшкиперъ. Каждый матросъ одной вахты имѣлъ въ другой своего партнера или товарища, съ которымъ онъ дѣлилъ все случайности морской жизни, и которому служилъ даже душеприкащикомъ по смерти. Это товарищество (*amatelottage*) вводило между матросами нѣчто въ родѣ братства, нѣчто болѣе задушевное и болѣе согрѣтое сердечною теплотою, чѣмъ обыкновенное служебное товарищество. Такъ по крайней мѣрѣ у Французовъ водились.

Для обѣдовъ, завтраковъ и ужиновъ, команда дѣлилась на артели. «Въ каждую артель говорить Фурнье, капитанъ долженъ назначить шесть, семь, много восемь человѣкъ, стараясь, «чтобъ они по возможности собирались по собственному взаимному согласію и по сходству званій. Къ своему столу долженъ онъ принимать всехъ людей благороднаго происхожденія и почетнаго званія, и хотя шкиперъ и штурманъ не должны «быть непременно за его столомъ, однакожъ не мѣшаетъ ему «приглашать ихъ почаще, дабы всегда быть съ ними въ добромъ «согласіи, потому-что послѣ воли Божіей, отъ усердія этихъ «двухъ офицеровъ всего болѣе зависить успѣхъ плаванія, «и что никто болѣе ихъ двоихъ не помогаетъ капитану.»

Столъ капитана считался такою же артелью, какъ и прочія, и кушанье къ нему готовилось вмѣстѣ съ команднымъ, тѣмъ же команднымъ кокомъ, только «къ этому столу все-

«гда должно подавать что нибудь поотборнѣе и поизысканнѣе, «потому—что капитанская артель не ограничивается шестью или «восемью человекѣми, а принимаются въ нее всѣ почетные и знатные люди.»

Впрочемъ, эта простота начинала уже выводиться, и на большихъ военныхъ корабляхъ, которыми командовали люди высокаго происхожденія, всегда имѣлся у капитана свой поваръ, который готовилъ ему особый столъ.

Пища командъ состояла изъ сухарей, солонины, сушеной рыбы, сухой зелени, вина и пива. Раздача провизіи производилась ежедневно баталеромъ подъ надзоромъ клерка и профоса. Сухари и вино выдавались черезъ квартирмейстеровъ артельщикамъ, а мясо, зелень и рыба коку. На нѣкоторыхъ корабляхъ, выдавали провизію разомъ на нѣсколько дней, а у Португальцевъ, напримѣръ, предоставлялось готовить пищу каждому для себя, какъ вздумаетъ и какъ съумѣетъ.

На военныхъ корабляхъ, провизія и жалованье экипажей находились на рукахъ у капитановъ. Капитану обыкновенно отпускалось деньгами извѣстная, однажды навсегда опредѣленная, сумма на жалованье и порцію каждого человекѣа, а потомъ уже самъ капитанъ, набирая людей, торговался съ ними, платя одному больше, другому меньше, смотря по способностямъ.

Въ эскадрахъ, количество и составъ матросской порціи, опредѣлялись командующимъ флагманомъ, и квартирмейстеры обязаны были доносить ему, если выдача провизіи производилась не такъ, какъ приказано.

Команда ѣла трижды въ день: завтракъ состоялъ изъ сухаря съ пивомъ, а къ обѣду и ужину, давали обыкновенно бобовую или рисовую кашу, трижды или четырежды въ недѣлю съ соленою свининою, а въ остальные дни съ соленою рыбою.

Кромѣ росписанія на вахты и артели, у «хорошихъ и опытныхъ капитановъ» водилось и боевое росписаніе. Для этого,

обыкновенно всѣхъ матросовъ дѣлили на отдѣленія баковыхъ, шканечныхъ и ютовыхъ. Въ этихъ отдѣленіяхъ шкиперъ выбиралъ самыхъ свѣдущихъ, смѣлыхъ и проворныхъ матросовъ и назначалъ ихъ по снастямъ къ управленію парусовъ. Потомъ предоставлялось констапелю выбирать канонировъ, по *четыре* на каждого изъ комендоровъ.

Для выдачи картузовъ или пороху въ крѣйтъ-камерѣ, капитанъ выбиралъ двоихъ самыхъ надежныхъ матросовъ, а для передачи ихъ въ люкахъ разстанивались купора, парусники и юнги.

Капралы съ своими солдатами росписывались, или лучше сказать разстанивались на верхней палубѣ, гдѣ требовалось, и помогали тянуть снасти не только при тревогѣ, но и каждый разъ, какъ находились въ караулѣ.

Констапель командовалъ нижнею баттареею, подконстапель—верхнею, а шканечныя орудія ввѣрялись комендорамъ.

Обхожденіе съ матросами было сурово и жестоко—«чтобы «пріучить ихъ къ труду и держать во всегдашней готовности «ко всякому непредвидѣнному случаю; имъ не позволялось ни—«когда раздѣваться, подъ страхомъ купанья съ райны.» По этому примѣру можно судить объ остальномъ. Удары палокъ и лопарей щедро на нихъ сыпались отъ шкиперовъ, подшкиперовъ, квартермейстеровъ и профосовъ безъ всякаго разрѣшенія высшей власти, и только при важныхъ преступленіяхъ спрашивалось у капитана о мѣрѣ наказанія.

Квартермейстеры впрочемъ имѣли право подобной расправы только надъ юнгами, которые тогда у Французовъ назывались корабельными *пажами* или *мальчиками*. Зато и пользовались они своею властью со всеѣмъ отсутствіемъ мягкости нравовъ тогдашней эпохи. Самъ патеръ Фурнье, хотя «проникнутый «строгостью духа дисциплины тогдашняго времени, осуждаетъ это, упоминая, что въ его время всѣхъ юнговъ

безъ разбора сѣкли нѣсколько разъ въ недѣлю у шпиль, не за какую либо вину, а такъ, въ счетъ будущихъ благъ, вмѣстѣ съ провинившимися.

Покуда военные флоты не составляли отдѣльнаго корпуса, а снаряжались изъ наемныхъ купеческихъ судовъ, какъ это было во Франціи до XVII-го столѣтія, по судебнымъ руководствамъ для наложенія уголовныхъ и исправительныхъ наказаній служили вообще, какъ въ торговыхъ, такъ и въ военныхъ морскихъ экспедиціяхъ, два уложенія, составленныя собственно для торговаго мореплаванія. Первое изъ нихъ, носившее названіе «*Олеронскихъ Регулъ*» служило руководствомъ для всѣхъ моряковъ западнаго океана. Происхожденіе его нельзя отнести къ какой нибудь верховной или судебной власти, потому-что оно теряется во временахъ феодализма среднихъ вѣковъ, но вѣроятно то былъ сводъ преданій и обычаевъ общепринятыхъ, потому-что ему охотно подчинились не только у береговъ Франціи, но и въ Кастиліи, въ Англіи, во Фландріи и въ Сѣверныхъ Нидерландахъ, «по одному лишь» общему признанію мудрости его правилъ» какъ выражается патеръ Фурнье. Уложеніе это получило свое названіе отъ перваго списка своего, скрѣпленнаго въ 1266 году однимъ Олеронскимъ нотаріусомъ.*

Французскіе и испанскіе моряки Средиземнаго моря руководились другимъ подобнымъ же кодексомъ, носившимъ названіе «*Морскаго Консулата*» Никто не могъ еще ясно доказать, откуда и когда этотъ кодексъ взялся, полагаютъ только, что онъ былъ составленъ въ Барселонѣ въ XIV-мъ столѣтіи.

Наказанія, налагаемыя *Консулатомъ* и *Регулами*, хотя въ нѣкоторыхъ случаяхъ весьма сильны и даже жестоки, но въ большей части случаевъ ограничиваются денежными пенями,

* О постепенномъ развитіи и современномъ состояніи морскаго права, См. М. Сб. Т. V., стр. 152.

и это понятно, потому-что проступки купеческихъ матросовъ или шкиперовъ разсматривались болѣе съ точки зрѣнія убытка судовъхозяину. Особенно *Олеронскія Регулы* на этотъ счетъ мягки: въ нихъ не встрѣчаются ни купанье съ райны, ни битье лопаремъ. Мягкость эта переступала даже границы: такъ, на-примѣръ, матросъ, ударившій своего патрона или начальника, подвергался отрѣзанію правой кисти, но онъ могъ откупиться отъ этого наказанія *ста копѣйками!*

Этими двумя кодексами руководствовалось сначала и Адмиралтейство въ своихъ судебныхъ распоряженіяхъ, и здѣсь кста-ти будетъ поговорить о званіи Адмирала и значеніи адмиралтейскаго управленія во Франціи, до уничтоженія и преобразованія ихъ кардиналомъ Ришельё.

Адмиралтейство имѣло значенія и почетное, и административное, и судебное. Адмиралу должно было повиноваться все приморье въ предѣлахъ его управленія; титулъ давался ему королемъ, и именемъ короля онъ завѣдывалъ всѣмъ, что касалось не только военнаго, но и торговаго мореплаванія. Суда, снаряженныя и вооруженныя въ границахъ его вѣдомства, носили его флагъ и не имѣли права безъ его разрѣшенія уходить. Ему принадлежали права на долю въ призахъ, на плѣнныхъ, на пошлины съ иностранныхъ судовъ, приходившихъ въ его порты. Наконецъ, административная, хозяйственная и судебная части были въ его рукахъ, и онъ назначалъ во всѣ должности по этимъ отраслямъ; словомъ, это былъ морской министръ своихъ береговъ и еще съ болѣшими привиллегіями.

Адмиралтействъ во Франціи было нѣсколько, и это взялось еще съ феодальныхъ временъ, когда адмиралтейскія права составляли часть ленныхъ правъ владѣльца берега. Такимъ образомъ были адмиралтейства Нормандское, Пикардійское, Бретаньское, Гвіанское и Прованское или Левантское. Первые два, въ половинѣ XIV столѣтія, соединены были въ одно—

Французское; потомъ и остальные присоединились къ этому послѣднему, такъ-что въ 1613-мъ году, въ царствованіе Людовика XIII-го, всѣ адмиралтейскія управленія Франціи сосредоточились въ лицѣ Герцога Монморанси. Казнивъ Монморанси, Ришельё взялъ въ свои руки всю его власть и, уничтоживъ титулъ Адмирала, назвалъ главноуправляющимъ мореплаванія (*Surintendant de la navigation*), и въ этомъ видѣ морское управленіе оставалось до преобразованія его Людовикомъ XIV.

Въ Англіи, Адмиралтейство имѣло тоже значеніе до Карла I-го, который, какъ уже сказано было, со смертію Букингэма, поручилъ морское управленіе совѣту, а званіе лорда Генераль-Адмирала обратилъ въ почетный титулъ.

Сказано уже, что въ судебныхъ своихъ дѣйствіяхъ, французскія адмиралтейства руководствовались двумя упомянутыми неофиціальными уложеніями. Съ отдѣленіемъ военного флота отъ купеческаго, потребовались для перваго, постановленія, болѣе строгія, мѣры болѣе суровыя, и эта потребность обнаружилась въ вышедшемъ 1584-го года новомъ постановленіи объ Адмиралтействѣ (*Amiralât*), въ которомъ денежные пени замѣнены плетью, колесованіемъ и другими жестокими наказаніями.

Первый самостоятельный регламентъ для военныхъ французскихъ судовъ изданъ былъ въ 1634 году. Онъ состоитъ всего изъ пятидесяти трехъ статей, въ которыхъ указаны наказанія за нѣкоторые главные роды преступленій противу порядка военной корабельной службы и исполнѣе отзывается суровыми правами среднихъ вѣковъ, когда жизнь и благосостояніе человѣка ни во что не ставилась.

Естественно, что строгость постановленій имѣла вліяніе и на нравы, и моряки XVII столѣтія не могли похвалиться своими нравственными качествами. Лишенные не только удоволь-

ствій, но и простыхъ удобствъ, они не могли цѣнить благъ существованія въ мірѣ, и на этомъ презрѣніи къ жизни всего болѣе основана была ихъ храбрость, которая такимъ образомъ отзывалась скорѣе терпѣливою рѣшимостью мученика, чѣмъ беззаботною отвагою бойкой удали. Любви къ начальникамъ и усердія къ дѣлу въ нихъ не могло существовать, и для совершенствованія въ ремеслѣ, оставался одинъ лишь двигатель — привычка.

Другой элементъ судовыхъ командъ составляли солдаты. Покуда въ морскомъ бою артиллерія не играла еще важной роли, а полагались болѣе на abordажъ, для боеваго дѣла употреблялись солдаты, а матрозы въ немъ не участвовали. Когда же съ усовершенствованіемъ кораблестроенія, пошла впередъ и морская артиллерія, тогда узнали, что на кораблѣ, матросъ-артиллеристъ имѣетъ преимущество передъ артиллеристомъ-солдатомъ, и число солдатовъ начали уменьшать, а служебная ихъ дѣятельность начала ограничиваться судовымъ карауломъ и ружейнымъ огнемъ во время боя. Вооружены они были палаши, мушкетами и пиками.

Мушкетъ былъ еще весьма тяжелымъ оружіемъ, изъ котораго нельзя было стрѣлять прямо съ руки, а нужно было на что нибудь опираться. Калибръ его въ описываемую эпоху уменьшился: вѣсъ пули отъ сѣмьмны фунта убавился до одной шестнадцатой. Употребляли также *аркебузы*, оружіе подобное мушкету, только поменьше, и снабжавшееся кремневымъ замкомъ, тогда-какъ изъ мушкета палили съ помощію фитиля. Употребляли также пистолеты и короткіе мушкетоны съ раструбчатымъ стволомъ, дюймового калибра, заряжавшіеся картечью.

Остальныя abordажныя оружія были: *пика*, *интрепель* и *алебарда*. Употребляли также особый самострѣлъ или арбалетъ, для метанія зажигательныхъ стрѣлъ въ паруса. Какъ и прежде,

бросали на непріятельскія суда банки съ горючимъ составомъ, гранаты и ракеты.

Въ заключеніе этого обзора, можно бросить общій взглядъ на тогдашнее состояніе морской тактики, которая не имѣла еще опредѣлительныхъ данныхъ для своихъ правилъ. Въ бою, хотя корабли и строились въ линію баталіи, но не имѣли еще правиломъ держаться на линіи бейдевинда. Галеры еще существовали и потому правила ихъ тактики, прочіе установленныя, имѣли еще вліяніе на расчеты тогдашнихъ флагмановъ. Кажется, что лучшимъ строемъ почиталось полукружіе, на томъ основаніи, что будто бы съ помощію такого строя легче окружить непріятеля. Это правило «окружать непріятеля» имѣло впрочемъ свои достоинства, потому-что къ нему воротились въ послѣдствіи, и всѣ успѣхи Нельсона основаны были на томъ, что онъ отыскалъ средства къ вѣрнѣйшему и скорѣйшему соблюденію этого правила.

Впрочемъ, это правило не было еще тогда положительнымъ основаніемъ тактики, а только зародышемъ идеи. Видѣли, что выгодно сражаться нѣсколькимъ противъ одного; что авангардъ подвѣтреннаго флота, долженъ стараться выйти на вѣтръ непріятеля, чтобы поставить его въ два огня; что должно галерами окружать непріятельскіе корабли упавшіе подъ вѣтръ или вышедшіе изъ линіи, но еще не были начертаны для этого неизмѣнныя правила.

Настоящимъ, общепринятымъ основаніемъ морской тактики было—стараться выиграть вѣтръ, потому-что тогда можно было располагать временемъ и родомъ нападенія, а потомъ, «съ возможнымъ пыломъ абординовать непріятеля, если онъ силою артиллеріи ровень; а если онъ слабѣе числомъ орудій, «то дѣйствовать по немъ пушечною пальбою, доколѣ не учинитъ бѣгство.» Это послѣднее наставленіе, вводившее въ тактику бой артиллеріею на разстояніи, указываетъ перемѣну въ

морскихъ сраженіяхъ сравнительно съ предшествовавшими вѣками, и направленіе, какое они начинали принимать. Еще не было тѣхъ великихъ морскихъ войнъ, которыя должны были установить нынѣ существующія правила военнаго искусства на морѣ.

Употреблялись уже сигналы для управленія эскадрами, но число ихъ было весьма ограничено и указывались имъ только главныя дѣйствія, какъ напримѣръ, стать на якорь, вступить подъ паруса, гнаться за непріятелемъ, атаковать, готовиться къ бою и собраться военному совѣту. Это послѣднее распоряженіе было самое частое: флагманъ сзывалъ капитановъ, совѣщался съ ними, сообщалъ имъ свои намѣренія, условливался о нѣкоторыхъ сигналахъ, а все остальное предоставлялъ соображенію и любви къ славѣ каждаго изъ нихъ. Такая простота, въ мѣру употребленная, едва ли не лучше и въ нынѣшнее время, и самъ Нельсонъ такъ думалъ, когда написалъ въ своей «Инструкціи» эти замѣчательныя слова: » Чѣмъ меньше сигналовъ, тѣмъ лучше.»

Сигналы производились съ помощію трехъ флаговъ, которые поднимались на той, или на другой части рангоута, или съ помощію пушечныхъ выстрѣловъ, или постановки и уборки нѣкоторыхъ парусовъ. Общепринятой системы не было: каждый флагманъ имѣлъ свои сигналы.

Съ той поры, какъ Ришельё уничтожилъ званіе адмирала, начальствующіе эскадрами носили названіе *флагмановъ* (*chefs d'escadre*) и говоря объ нихъ, величали ихъ *генералами*. Впрочемъ, сохранились еще названія *вице-адмирала* и *контръ-адмирала*, для обозначенія офицеровъ, начальствовавшихъ авангардами и арріергардами эскадръ, но то не были чины, а временныя званія, удерживавшіяся только на время плаванія такой или иной эскадры.

Все, какъ видимъ, было еще незрѣло, несовершенно, неу-

стойчиво, но тѣмъ не менѣе, наше поколѣніе должно уважать моряковъ той эпохи, потому-что ихъ можно считать настоящими праотцами мореходнаго искусства, для котораго едва ли мы съ нашими положительными данными создали болѣе, чѣмъ они наработали оцущью.

В. Р — К.

ЗАМѢЧЕННОЕ ВРЕМЕННОЕ ДРОЖАНІЕ ПОЧВЫ ВЪ ПЕТЕРБУРГѢ, КРОНШТАДТѢ И РЕВЕЛѢ.

Въ шестой книжкѣ «Современника» этого года, напечатана любопытная статейка: *«замѣчательныя наблюденія надъ уровнемъ, французскаго наблюдателя Аббади»*. Всѣ обстоятельства такъ ясно и основательно въ ней изложены, что трудно не согласиться съ осторожнымъ заключеніемъ г-на Аббади, который предполагаетъ, что повидимому неподвижный фундаментъ, непосредственно утвержденный на поверхности твердой земной коры, подверженъ иногда медленнымъ колебаніямъ, которыя по всей вѣроятности происходятъ отъ временнаго, едва уловимаго гнутія земной коры, то въ одну, то въ другую сторону. Едвали кто нибудь назоветъ это замѣчаніе опрометчивымъ, когда узнаетъ всѣ предосторожности, которыми г-нъ Аббади ограждалъ свои наблюденія, начатыя съ 1837 года въ Бразиліи. Примѣчательныя обстоятельства, замѣченныя этимъ наблюдателемъ во Франціи въ 1851-мъ году, позволяютъ сдѣлать основательное заключеніе о причинахъ этихъ незамѣтныхъ, неощутительныхъ землетрясеній.

На стр. 361 «Современника» 1852 года (отдѣленіе VI), мы читаемъ:

«Мои наблюденія, говоритъ г-нъ Аббади, открываютъ перемѣны, которыя могутъ быть объяснены гнутіемъ земной коры подъ тяжестію большаго количества воды. Во время рѣчнаго прилива въ Кильбёфъ (*Quilleboeuf*), 19 марта 1851 года пузырькъ уровня * подвинулся на 1", 5 по направленію отъ рѣки.

Въ Аидо сдѣлано подобное наблюденіе: въ 200 метрахъ отъ упомянутаго погреба протекаетъ рѣка Гавъ-Дорлонъ; ноября 25-го, 1851 года, пузырьки уровней перваго вертикала постоянно подвигались къ западу, а въ ночи съ 25-го на 26-ое ноября шелъ проливной дождь, отъ котораго вода въ рѣкѣ поднялась на большую высоту; въ 8 часовъ утра пузырьки начали двигаться къ востоку, и движеніе это продолжалось до 6 часовъ вечера 27 ноября. Не происходятъ-ли эти перемѣны отъ пониженія рѣчнаго дна, отъ чрезвычайной тяжести прибывшей воды?»

Наблюденія г-на Аббади справедливо удостоились вниманія астрономовъ и геологовъ. Рѣшаюсь представить на судъ г.г. наблюдателей свое замѣчаніе, имѣющее кажется нѣкоторую связь съ предъидущимъ. Занимаясь въ продолженіи нѣсколькихъ лѣтъ астрономическими наблюденіями отражательнымъ инструментомъ, я употребляю для измѣренія высотъ солнца и звѣздъ на берегу кругъ Пистора и ртутный искусственный горизонтъ. Очевидно, что главное условіе для точности наблюденій такого рода есть совершенная неподвижность отражающей жидкости.

* Г-нъ Аббади избралъ мѣсто для продолжительныхъ тщательныхъ наблюденій на днѣ погреба. Для установки фундамента земля была прорыта до твердой скалы; на немъ были поставлены два превосходныхъ, чувствительныхъ уровни, одинъ по направленію меридіана, а другой по линіи востока и запада.

Если блестящая поверхность искусственного горизонта начнет колебаться, то обезображенное отраженіе свѣтила также будетъ колебаться или дрожать, измѣняя безпрестанно свою видимую величину и форму. Въ такомъ случаѣ наблюденіе или невозможно, или очень ошибочно. Малѣйшее движеніе въ воздухѣ, имѣющемъ непосредственное прикосновеніе съ поверхностію чистой ртути, производитъ въ ней дрожаніе. Масло не такъ подвижимо. Во всякомъ случаѣ до сихъ поръ большею частію употребляютъ при искусственныхъ горизонтахъ покрышки со стеклами, которыя ограждаютъ отражающую жидкость отъ волненій окружающаго воздуха.

Если фундаментъ, на которомъ установленъ искусственный горизонтъ неподвиженъ, и если вѣтеръ не поддуваетъ подъ покрышку, то наблюдателю остается пользоваться установленнымъ инструментомъ для производства точнѣйшаго наблюденія, пока ничто не нарушаетъ спокойствія отражающей жидкости, которая колеблется при малѣйшемъ сотрясеніи почвы: пройдетъ-ли человекъ въ нѣсколькихъ саженьяхъ отъ инструмента, пройдетъ-ли экипажъ въ значительномъ разстояніи, отраженіе свѣтила дрожать, и наблюдать не возможно. Если вы хотите расположиться для наблюденія на подвѣтренномъ берегу волнующагося моря, то старайтесь удалиться какъ можно дальше отъ шумящаго прибоя; вблизи берега напрасно будете ожидать успокоенія дрожащей поверхности горизонта; потому что упругая почва земли подвержена сильнымъ сотрясеніямъ по окраинамъ моря, покрытой пѣнистыми бурунами. Подобныя обстоятельства можно предвидѣть. Они понятны и даже осязательны. Мы случилось убѣдиться, что не только на берегу моря, но даже близъ тихой, едва текущей рѣки эластическая почва земли находится иногда въ постоянномъ дрожаніи.

Однажды, года три тому назадъ, я расположился для наблюденія съ искусственнымъ горизонтомъ на берегу Буга, шагахъ

въ десяти отъ воды. Вѣтра не было, гладкая поверхность рѣки блестѣла, прибой и бытъ не могло, но отраженіе солнца въ искусственномъ горизонтѣ такъ колебалось, что наблюдать небыло возможности. Я убралъ горизонтъ и снова установилъ его на прикрутости, не много подальше отъ воды, и отраженіе солнца ясно обозначилось въ горизонтѣ безъ малѣйшаго дрожанія.*

Внутри многолюднаго города трудно выбрать время и мѣсто для наблюденія такого рода, потому-что частая ѣзда экипажей такъ дѣйствуетъ на почву, что она находится почти въ постоянномъ сотрясеніи. Этой причинѣ я приписывалъ сначала неудачу своихъ частыхъ попытокъ наблюдать высоты солнца въ искусственный горизонтъ въ нѣкоторыхъ точкахъ Петербурга: въ Академической обсерваторіи (близъ биржи), возлѣ магнитнаго

* Здѣсь кстати сказать нѣсколько словъ о примѣчательной періодической прибыви и убыли воды въ нижнихъ частяхъ рѣкъ

Буга и Ингула: (См. Лоцію Чернаго моря, изд. 1851 г. стр. 3-я.)

«Въ обыкновенную погоду струя теченія идетъ въ Ингулѣ отъ полдня до полуночи, а изъ рѣки—отъ полуночи до полдня. Скорость его доходитъ до 3-хъ узловъ; обстоятельствомъ этимъ пользуются для входа и выхода.

Возвышеніе и пониженіе воды зависитъ отъ дующихъ вѣтровъ, и прибывъ и убыль ея простирается до 3-хъ футовъ.»

Далѣе стр. 18.

«Возвышеніе и пониженіе воды въ Бугѣ, также какъ и теченіе, зависятъ отъ вѣтровъ. Вода подымается и понижается иногда до $2\frac{1}{2}$ футовъ.»

Широкий и глубокий Бугъ вливаетъ медленно текуція воды свои въ мелкій лиманъ, въ которомъ господствуетъ Днѣпровское теченіе.—Обстоятельство это кажется достаточно объясняетъ причину, почему устье этой рѣки не заграждено баромъ или мелью. На всемъ протяженіи, 26 миль, отъ саянія съ Ингуломъ до самаго Днѣпровскаго лимана, глубина въ Бугѣ измѣняется отъ 50 до 20 футовъ.

Такая значительная глубина, измѣнчивое непостоянное теченіе, и ширина рѣки, доходящая до 3-хъ миль, позволяютъ намъ называть эту примѣчательную часть Буга *рѣкообразными озеромъ*.

павильона, въ саду горнаго корпуса, и близь Таврическаго сада, на углу Малой Офицерской улицы. Но одинъ странный случай заставилъ меня переимѣнить мѣстѣ. Весной 1851 года, въ концѣ апрѣля, мнѣ удалось поймать одинъ день, когда ртуть въ горизонтѣ не дрожала. Инструментъ стоялъ внутри двора одного частнаго дома, близь Таврическаго сада, на углу Офицерской улицы. Когда экипажъ проѣзжалъ по улицѣ, близь двора, отраженіе солнца въ горизонтѣ сильно колебалось; какъ только экипажъ удалялся, ртуть тотчасъ устлавалась. На другой день, при одинаковыхъ обстоятельствахъ, на томъ же мѣстѣ, при совершенномъ безвѣтріи, ртуть дрожала въ такое время, когда никто вблизи не ходилъ, и экипажи не ѣздили. Замѣчу мимоходомъ, что почва въ этой части Петербурга такъ возвышена, что ее никогда не заливаютъ при самыхъ большихъ наводненіяхъ. На Васильевскомъ острову, послѣ многихъ неудачныхъ попытокъ, въ 1851 и 1852 годахъ, я наконецъ замѣнилъ въ искусственномъ горизонтѣ ртуть масломъ; но наблюденія были очень не хороши; отраженіе солнца въ маслѣ тускло; кромѣ-того масло, не смотря на сильное сѣщеніе частицъ, подвержено значительнымъ сотрясеніямъ нъ этой части Петербурга, такъ-что здѣсь для астрономическихъ наблюденій необходимо употреблять инструменты съ уровнемъ.

Въ Кронштадтѣ я наблюдалъ одинъ только разъ, въ этомъ году, въ началѣ іюня. Мѣсто для наблюденія было мною выбрано на углу вала огородовъ, принадлежащихъ флотскимъ экипажамъ. Мѣсто это такъ удалено отъ моря, что казалось бы, что тутъ прибой моря не можетъ имѣть вліянія на сотрясеніе почвы. Притомъ вѣтеръ въ этотъ день былъ тихій восточный, море было спокойно, но ртуть сильно дрожала въ горизонтѣ, не смотря на его тщательную установку. На этомъ мѣстѣ наблюдалъ нѣсколько разъ въ прежніе года одинъ изъ моихъ сослуживцевъ, и ему ни разу не случилось испытать подобнаго

неудобства при наблюдении, что заставило его спросить меня съ недовѣрчивой улыбкой: «отчего же *у васъ* дрожить ртуть, какъ это можно?» Я ему отвѣтилъ, что дрожить не одна ртуть, но весь земляной фундаментъ, на которомъ установленъ инструментъ; это фактъ мною испытанный; ртуть сильно колебалась, несмотря на то, что горизонтъ былъ установленъ надежно, прямо на землю; надъ нимъ поставлена была крышка, которая совершенно прекращала сообщеніе внутренняго и внѣшняго воздуха; вблизи никто не ходилъ, вѣтру не было, и ни одинъ экипажъ ни разу вблизи не проѣхалъ.

Въ Ревелѣ, внутри адмиралтейства, случилось мнѣ испытать тоже явленіе безъ всякихъ видимыхъ нарушающихъ причинъ, а также бывали дни, когда ртуть нисколько не колебалась. Но изъ 57 наблюдений, полученныхъ мною въ іюнѣ и іюлѣ мѣсяцахъ этого года на низменныхъ островахъ Монзунда, и по берегамъ Эзеля и Дагъ, ни одно не было возмущено такимъ необыкновеннымъ дрожаніемъ ртути. Мнѣ случалось довольно много наблюдать по берегамъ Чернаго моря, въ Крыму, Анатолиі и Румелии—на почвахъ каменистыхъ, песчаныхъ и болотистыхъ, но ни разу я незамѣтилъ что-нибудь подобное, наблюдая въ значительномъ разстояніи отъ берега, какъ довелось мнѣ испытать въ Петербургѣ, Кронштадтѣ и Ревелѣ.

Не позволяя себѣ сдѣлать ни одного предположенія о причинахъ такихъ временныхъ сотрясеній почвы, ограничусь вопросомъ: не можетъ ли здѣсь имѣть мѣсто та причина, которую г-нъ Аббади приписываетъ измѣненію въ положеніи уровня?

Не подвергается ли упругая и гибкая кора земли, на которой расположены низменные окрестности Петербурга, временнымъ погибамъ и сотрясеніямъ при передвиженіяхъ большихъ тяжестей воды, то прибывающей, то убывающей?

В. Зарудный.

С М Ъ С Ъ.

О машинахъ, дѣйствующихъ нагрѣтымъ воздухомъ.
Аугсбургская газета (*Allgemeine Zeitung*) сообщаетъ въ № 298, два письма въ ее редакцію: одно изъ Германіи отъ какого-то г-на Штейна, другое изъ Англіи; оба они содержатъ извѣстія о машинахъ, дѣйствующихъ *нагрѣтымъ воздухомъ*, о которыхъ упомянуто было въ № 8 М. Сб. нынѣшняго года, подъ названіемъ *машины Эриксона*.

Г. Штейнъ въ письмѣ своемъ излагая преимущества такой машины и оспаривая у Эриксона изобрѣтеніе ея говоритъ:

«Съ нѣкотораго времени Эриксонова воздушная машина дѣлаетъ эпоху въ Нью-Йоркѣ. Преимущества ея кажется уже не подлежатъ ни какому сомнѣнію; всѣми силами стараются теперь приложить ее къ трансатлантическому плаванію; строители не ошибаются, рассчитывая на такія значительныя выгоды, которыя сдѣлаютъ всякое соперничество паровъ съ этими «воздушными машинами труднымъ или вовсе не возможнымъ.»

Потомъ, излагаетъ пользу той націи, которая прежде другихъ, воспользуется этою новою, дешевою двигательною силою, приложивъ ее въ особенности къ пароходству, для перевозки переселенцевъ изъ Германіи, а также и къ фабрикамъ. Онъ утверждаетъ, что употребленіе нагрѣтаго воздуха, какъ новаго двигателя, есть изобрѣтеніе германское, и что Амтманъ Прэнъ, изъ Лауенбурга, извѣстный, хотя и въ небольшомъ кругу своихъ знакомыхъ, за свѣдующаго механика, провелъ большую часть жизни своей, въ изслѣдованіяхъ и опытахъ по этому предмету. Послѣ многихъ трудовъ и большихъ издержекъ, ему удалось наконецъ разрѣшить главный вопросъ, т. е. онъ нашелъ возможность, попеременно и быстро согрѣвать и охлаждать атмосферный воздухъ, и тѣмъ создалъ новую движущую силу.

Изобрѣтеніе Прэна, г-нъ Штейнъ ставитъ выше Эриксонова потому, что оно допускаетъ четыре различныя системы(?), тогда какъ Эриксонъ имѣетъ только одну; оно въ свое время было разсмотрѣно и одобрено людьми свѣдущими, а готовые чертежи такой машины существуютъ въ Германіи съ 1848 года. Далѣе г. Штейнъ о дѣйствіяхъ Прэна говорить:

«Онъ обратился съ своимъ изобрѣтеніемъ въ Англію, гдѣ имѣлъ намѣреніе взять привиллегію, но, по разнымъ причинамъ, а въ особенности по недостатку въ деньгахъ, онъ въ этомъ не успѣлъ. Привиллегія въ Англіи стоитъ 350 фунтовъ стерлинговъ (около 2250 руб. сер.). Англійскіе Инженеры, и между ними Стевенсонъ, одобрили его мысль но—и только. Послѣ того, онъ обратился въ 1848 году, въ Берлинъ, гдѣ тогда хотъ и не до него было, однакожъ ему въ привиллегіи не отказали, но съ условіемъ, чтобы онъ въ теченіи шести мѣсяцевъ дѣйствительно построилъ такую машину, чего онъ, по недостатку средствъ, выполнить не могъ. Не смотря на единогласное засвидѣтельствованіе Александра фонъ Гумбольта, г-на Репсольда въ Гамбургѣ, и Шумахера въ Альтонѣ, въ томъ, что его изобрѣтеніемъ важный вопросъ этотъ вполне разрѣшенъ—г. Прэнъ не пережилъ того огорченія, что не имѣлъ средствъ приложить свое изобрѣтеніе къ дѣлу. Онъ оставилъ вдовѣ своей и семерымъ дѣтямъ въ единственное наслѣдство—упомянутое изобрѣтеніе, въ которое, кромѣ людей спеціальныхъ, никто не вѣрилъ.

Однакожъ, передъ смертію, онъ передалъ изобрѣтеніе свое профессору физики въ Килѣ г-ну Карстену, который не только убѣдился въ справедливости вычисленій Прэна, но сдѣлалъ разные опыты, доказавшіе вполне возможность приложенія этой системы къ дѣлу. Профессоръ Карстенъ продолжая съ успѣхомъ свои изслѣдованія, всѣми силами покровительствовалъ развитію Прэновой мысли, и по убѣжденію его, въ настоящее

время Датское правительство сдѣлало вдовѣ Прэна предложеніе о приобрѣтеніи у нея проэкта ея мужа.

Г. Карстенъ излагаетъ достоинства такой машины въ трехъ главныхъ пунктахъ: 1.) Отсутствіе *всякой опасности* со стороны механизма. 2.) Значительный выигрышъ въ помѣщеніи, потому-что паровые котлы съ неизбѣжнымъ при нихъ пространствомъ для дѣйствія кочегаровъ и многія части самаго механизма дѣлаются излишними, и 3.) Достиженіе въ три раза увеличенной движущей силы при одинаковомъ количествѣ топлива или, что то же самое, сохраненіе двухъ третей топлива для произведенія одинаковой силы въ машинѣ. *

На всѣ эти огромныя выгоды г-нъ Штейнъ указываетъ германскимъ капиталистамъ и фабрикантамъ, убѣждая ихъ, не упускать изъ рукъ такого важнаго изобрѣтенія; онъ даже вызываетъ ихъ на современное соперничество съ Американцами, доказывая имъ возможность, не далѣе какъ въ будущемъ 1853 году, встрѣтиться съ этими соперниками на волнахъ Атлантическаго океана.

Далѣе, онъ полагаетъ вѣроятнымъ, что система эта могла бы быть приложена и къ локомотивамъ, и указываетъ на выгоды, которыя тогда произойдутъ отъ возможности понизить цѣны на желѣзныхъ дорогахъ.

Другое письмо, изъ Англіи, отъ 5-го октября, сообщаетъ слѣдующія извѣстія:

Построенное въ Америкѣ *калорическое* судно (*calorishes Schiff*), названное по имени строителя Эриксона (и помѣщаемое многими въ категорію морскаго змѣя т. е. нелѣпостей), теперь

* Къ числу преимуществъ новой машины можно отнести еще и то, что посредствомъ ея удобно совершается во всякое время очищеніе воздуха во внутренности судна.

вѣроятно спущено на воду*. Если всѣ ожиданія изобрѣтателя осуществятся, то торжество паровъ кончится. Пароходъ *Эриксонъ*, величиною въ 2000 тоновъ; четыре цилиндра въ 13 футовъ въ діаметрѣ каждый, поставлены въ одинъ рядъ по килю судна**; подъ каждымъ изъ нихъ имѣется не большая печь, вмѣщающая отъ 3-хъ до 4-хъ чальдроновъ угля; каждый цилиндръ составляетъ пару съ другимъ, ему соотвѣтствующимъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ отдѣльную машину, которая всѣ между собою соединяются для приведенія судна въ движеніе. Воздухъ, согрѣваемый вышеупомянутыми печами, стремится изъ этихъ цилиндровъ и возвращается въ нихъ попеременно, такъ-что въ этомъ отношеніи остается нѣкоторое сходство съ паровыми машинами, но съ тою разницею, что новыя машины всегда бываютъ низкаго давленія. Въ нихъ необходимо приложеніе бѣльшаго числа и огромныхъ цилиндровъ, ибо "поверхность поршней, на которую дѣйствуетъ разширяющійся воздухъ, должна быть относительно на столько же увеличена, на сколь-

* Спущенъ и теперь вѣроятно уже испытывается.

Прим. Ред.

** Въ газетѣ *La Marine*, 31 октября 1852 г. (№ 18), напечатана интересная статья объ этомъ же пароходѣ, переведенная изъ американскихъ газетъ, подъ заглавіемъ: *Le Steamer calorique l'Ericson*; главное содержаніе ея то же что и нашей статьи; въ той говорится также, что діаметръ cadaго цилиндра въ 13 ф. или 156 д., тогда-какъ самыя большіе цилиндры нынѣшнихъ паровыхъ машинъ имѣютъ только 96 дюймовъ въ діаметрѣ. Въ той же статьѣ приведено, что давленіе на поршень четырехъ цилиндровъ, по 156 дюймовъ въ діаметрѣ каждый, считая по 1 фунту на каждый квадратный дюймъ—равно давленію на поршень одного цилиндра въ 78 дюймовъ въ діаметрѣ, считая по 16 фунтовъ на каждый квадратный дюймъ. Треніе въ этомъ расчетѣ не принимается.

Газета *Nautical Standard* пишетъ, въ № 43, объ этой машинѣ тоже, что объ нышеприведенныя статьи.

Прим. Ред.

ко сила согрѣтаго воздуха меньше силы паровъ. Теперь все дѣло въ томъ, будетъ ли такъ называемый *реженераторъ* — душа этого механизма—вполнѣ соответствовать ожиданіямъ. Въ маломъ видѣ онъ, по словамъ американскихъ газетъ, совершенно удался, и можно предполагать, что и при увеличенныхъ размѣрахъ результатъ будетъ тотъ же. Цѣль реженератора та же, что и холодильниковъ въ паровыхъ машинахъ — быстрое охлажденіе, только не пара, а той части горячаго воздуха, которая, по окончаніи дѣйствія своего на поршень, выходитъ изъ цилиндра.

Въ паровыхъ машинахъ холодильникъ, охлаждая паръ, сгущаетъ его и превращаетъ въ воду; которая безъ содѣйствія огня не можетъ вновь обратиться въ паръ, тогда какъ цилиндры для дѣйствія требуютъ безпрестаннаго снабженія новыми парами, что и причиняетъ большой расходъ топлива. Эриксонъ устроилъ свой реженераторъ такъ, чтобы та часть теплаго воздуха, которая исполнила свое дѣйствіе, не пропадала, или, лучше сказать, не уничтожалась охлажденіемъ. Воздухъ, нагрѣтый до температуры 480° въ реженераторѣ, теряетъ только 30° . Вотъ основное начало сбереженія топлива; объ устройствѣ реженератора знаемъ только, что онъ состоитъ изъ ряда тѣсныхъ проволочныхъ тканей, чрезъ которыя нагрѣтый воздухъ долженъ пройти, когда выпускается изъ цилиндра, и въ нихъ оставляетъ большую часть своей теплоты. Мысль счастливая, а самое изобрѣтеніе столь важно, что заслуживаетъ всеобщаго вниманія.

Владиміръ Глазенапъ.



Русскія кругосвѣтныя путешествія. Подъ этимъ заглавіемъ помѣщенъ былъ въ М. Сб. (Т. II. стр. 202), въ видѣ таблицы, перечень всѣхъ кругосвѣтныхъ путешествій совершенныхъ подъ русскимъ флагомъ съ 1803 по 1848 годъ вклю-

чительно. Послѣ того напечатано было въ запискахъ гидрографическаго департамента (Томы VII и VIII) крайне любопытное, весьма поучительное и полное обозрѣніе всѣхъ кругосвѣтныхъ путешествій нашихъ. Это сочиненіе г-на капитана лейтенанта Ивашинцова, составляющее цѣлую книгу, болѣе 300 страницъ, съ прекрасною картою свѣта. Въ ожиданіи дополненія сего важнаго труда сообщаемъ читателямъ нашимъ продолженіе вышеупомянутаго перечня, также въ видѣ таблицы.

Итакъ въ пятьдесятъ лѣтъ отправилось 55 судовъ, а именно: 24 казенныхъ 28 компанейскихъ, одно частное (Гр. Румянцова) и два судна финляндской китоловной компаніи.

Замѣчательно, что наибольшее отправленіе судовъ въ одно лѣто было въ 1819 году, когда пошло вокругъ свѣта 5 судовъ, и изъ нихъ 4 отъ правительства. Въ нынѣшнее же лѣто (1852 года) отправилось 6 судовъ: 4 компанейскихъ и 2 военныхъ. Однако суда, приведенныя въ приложенной здѣсь таблицѣ не совершали, собственно говоря, *кругосвѣтныхъ* путешествій, ибо шли какъ туда, такъ и обратно около мыса Горна, находясь всего въ плаваніи невступно по два года.



Морское сраженіе у мыса Калиакріи, 31-го Іюля 1791 года, между русскимъ и турецкимъ флотами. Черноморскій флотъ, съ начала учрежденія своего, съ 1783 по 1790 годъ, занимался охраненіемъ крымскихъ береговъ отъ нападенія турецкаго флота, который состоялъ изъ многихъ кораблей, сильно вооруженныхъ; когда же онъ увеличился и команды его приучились къ управленію парусами и дѣйствію орудіями, тогда командовавшій черноморскимъ флотомъ, контръ-адмиралъ Ушаковъ, началъ дѣйствовать наступательно. Первое сраженіе было 8-го іюля 1790 года у Ени-

Отплытіе изъ Кронштадта.	Возвращеніе въ Кронштадтъ.	ИМЕНА СУДОВЪ.	КОМАНДИРЫ.	Направленіе пути мимо мыса.	Отъ Правитель- ства.	Отъ Американ- ской Компаніи.	Отъ частныхъ лицъ и Китолов- компаніи.
1849	1851	Атха.	Ридель.	Горнъ — Горнъ.		1	
1850	1852	Ситха.	Векманъ.	Горнъ — Горнъ.		1	
1850	1852	Имп. Николай I-й.	Конради.	Горнъ — Горнъ.		1	
1850	1852	Фрея (1)	Гронбергъ.	Горнъ — Горнъ.		1	
1850		Корв. Оливуца (2).	К. Л. Суцовъ.	Горнъ.	1		
1851		Атха.	Ридель.	Горнъ.		1	
1851		Кадьякъ.	Берхъ.	Горнъ.		1	
1851		Суоми (3).	Хазгагенъ.	Горнъ.			1
1852		Имп. Николай I-й.	Кликовстремъ.			1	
1852		Цесаревичъ.	Юрганъ.			1	
1852		Шелеховъ (4).	Юзелиусъ.			1	
1852		Турко (5).	Шель.				1
1852		Воен. трансп. Двина.	К. Л. Бессарабскій.		1		
1852		Фрегатъ Паллада.	К. Л. Уньковский.		1		
Итого съ 1849 по 1852 годъ включительно 14 судовъ ==					3.	9.	2.
съ 1803 по 1848 годъ включительно 41 судно ==					21.	19.	1.
Всего съ 1803 по 1852 годъ включительно 55 судовъ ==					24.	28.	3.

- 1) Фрея вышелъ изъ Або; 2) Оливуца остался въ Камчаткѣ; 3) Суоми (Финны) вышелъ изъ Або;
4) Шелеховъ вышелъ изъ Гамбурга; 5) Турко (Финское названіе города Або) вышелъ изъ Або.



кальского пролива. Легкость непріятельскихъ кораблей помогла имъ выйти изъ-подъ выстрѣловъ нашей артиллеріи, а наступившая темнота ночи прекратила преслѣдованіе и спасла бѣгущій флотъ отъ совершеннаго пораженія. Второе произошло 28-го августа того же года, между Гаджибеемъ (Одессою) и островомъ Тендрою. Въ этомъ сраженіи нашъ флотъ разбилъ и сжегъ 74-хъ пуш. турецкій корабль втораго адмирала и взялъ въ плѣнъ 66-ти пуш. корабль Мелеки-багари (Владыка морей), одну бригантину, одинъ лансонъ и одну плавучую баттарей. Наконецъ третье сраженіе послѣдовало у мыса Калиакри, 31-го іюля 1791 года. Изъ трехъ этихъ сраженій опишемъ послѣднее. Оно заключаетъ въ себѣ окончательное разбитіе турецкаго флота, и въ особенности эскадры и корабля алжирскаго паши Саидъ-али, который хвалился султану привести къ стопамъ его русскаго адмирала Ушакъ-пашу (такъ называли Турки Ушакова), окованнаго въ цѣпяхъ.

Контръ-адмиралъ Ушаковъ вышелъ изъ Севастополя 29-го іюля, съ 16-ью кораблями *, 2-мя фрегатами, 2-мя бомбардирскими судами 1-мъ репетичнымъ, 1-мъ брандеромъ и 17-ью крейсерами, и пошелъ къ румильскимъ берегамъ. Чрезъ два дня увидѣлъ непріятельскій флотъ, стоящій на якорѣ у мыса Калиакрин, подъ прикрытіемъ устроенной на берегу баттарей. У Турокъ было 18 кораблей, 10 фрегатъ и 43 мелкихъ судовъ. Ушаковъ прошелъ со флотомъ своимъ подъ выстрѣлами баттарей, отрѣзалъ Турокъ отъ берега и, будучи у нихъ на вѣтрѣ, спѣшилъ атаковать ихъ. Флотъ непріятельскій, изумленный неожиданнымъ приходомъ русскихъ кораблей, отрубилъ канаты и, вступая подъ паруса, пришелъ

* Корабли эти были малаго ранга: одинъ 80-ти пуш., два 74-хъ пуш., три 66-ти пуш., четыре 50-ти пуш., и шесть 46-ти пушечныхъ.

въ такое замѣшательство, что корабли ихъ сходились между собою и причиняли другъ другу вредъ. На одномъ упала бизань-мачта, на другомъ переломился бушпритъ. Первый остался при флотѣ; а послѣдній направилъ путь свой къ Варнѣ. Капитанъ-паша бѣжалъ со флотомъ подъ вѣтеръ и началъ строить линію баталіи: то на правый, то на лѣвый галсъ. Ушаковъ, пользуясь его замѣшательствомъ, подошелъ къ нему въ ордеръ трехъ колоннъ; но какъ капитанъ-паша нѣкоторую часть кораблей своихъ устроилъ уже въ линію баталіи праваго галса, а алжирскій паша Саидъ - али, съ отдѣльною частію флота, подъ краснымъ флагомъ, пошелъ впередъ и обратилъ весь флотъ за собою, устроивая линію на лѣвый галсъ, чему и капитанъ - паша послѣдовалъ, то Ушаковъ, гнавшійся за ними, приказалъ строить съ поспѣшностію линію баталіи, при вѣтрѣ NNO, параллельно непріятельскому флоту и спуститься на него. Въ это время Саидъ - али - паша съ двумя кораблями и нѣсколькими фрегатами, будучи самъ передовымъ, спѣшилъ уйти впередъ, чтобъ поворотить на другой галсъ и выйти на вѣтеръ. Ушаковъ погнался за нимъ на корабль «Рождество Христово», приказалъ флоту слѣдовать за собою и сомкнуть дистанцію между кораблями. Когда линія флота построена была въ самомъ близкомъ разстояніи противъ непріятельской, и передовой корабль Саидъ-али-паши алжирскаго догнанъ, тогда Ушаковъ обошелъ, атаковалъ его съ носу и слѣлалъ сигналъ начать общее сраженіе. Бой былъ кровопролитный и продолжался 4 часа. Непріятель претерпѣлъ большое поврежденіе и бѣжалъ. Прежде всего былъ сбитъ корабль алжирскаго паши. Безъ форъ-стенъги, безъ гротъ-марселя, съ растрепанными парусами и большими поврежденіями въ корпусѣ, спустился въ средину своего флота. Заступившіе его мѣсто, два корабля и два фрегата краснаго флага, также пошли за линію. Корабли «Іоаннъ Предтеча», «Александръ Невскій» и «Θеодоръ Стра-

тилатъ» окружили бѣгущіе непріятельскіе корабли и производили по нимъ и вдоль всего флота непрерывный жестокий огонь. Корабль Ушакова, преслѣдуя Саидъ-али-пашу, вошелъ въ центръ непріятельской линіи и довершалъ пораженіе непріятельскаго корабля. Прочіе наши корабли и фрегаты гнали и поражали ихъ выстрѣлами до самой темной ночи. Многіе турецкіе корабли лишились рангоута и всѣ вообще были сильно повреждены въ корпусахъ.

При побѣдѣ столь совершенной, можно было бы надѣяться, что значительная часть кораблей взята будетъ въ плѣнъ, но обстоятельства спасли Турокъ. Темнота ночи и густота дыма способствовали удалиться непріятельскому флоту. На другой день видны были на горизонтѣ подъ вѣтромъ вымпела турецкихъ кораблей, идущихъ въ Константинополь. Контръ-адмиралъ Ушаковъ сдѣлалъ сигналъ—прибавить парусовъ—и погнался за непріятелемъ, но вѣтеръ усилился, развелъ большое волненіе и принудилъ остановить погоню, тѣмъ болѣе, что разныя поврежденія на нашихъ судахъ и въ-особенности, на кораблѣ «Александръ» оказавшаяся течь отъ подводныхъ пробоинъ, требовали починокъ, которыя невозможно было исправить не имѣя безопаснаго пристанища. И потому флотъ нашъ подошелъ подъ берегъ мыса Эминэ, сталъ на якорь и началъ исправлять свои поврежденія.

Разбитый турецкій флотъ бѣжалъ на фордевиндъ въ разстройство и спустился кто куда могъ. Алжирская эскадра вошла ночью въ Константинополь, и какъ адмиральскій корабль началъ тонуть, то Саидъ-али-паша, требуя помощи, палилъ изъ пушекъ. Султанъ проснулся и весь Константинополь встревожился. Съ разсвѣтомъ дня султанъ увидѣлъ разбитые корабли, безъ мачтъ, съ множествомъ убитыхъ и раненныхъ, которыхъ на одномъ адмиральскомъ кораблѣ Саидъ-али-паши находилось 450 чловѣкъ. Нѣкоторые корабли отъ большихъ поврежденій бросились на анатольскіе берега, а капитанъ-пашу долго не могли отыскать.

Во время исправленія нашего флота, контръ-адмираль Ушаковъ послалъ крейсеровъ искать непріятельскія суда. Они вошли въ Фаросскій заливъ и загнали на берега Сизополя, Мисемврии и Ахиолло многія турецкія суда съ хлѣбомъ, назначеннымъ для сухопутной арміи. Четыре изъ нихъ взяты въ плѣнъ съ 14-ью человѣками, а выброшенные на берегъ разбиты крейсерами. 2-го августа загнали на каменный рифъ мыса Эминэ вышедшую изъ Варны турецкую военную шебеку и разбили. Бывшіе на ней Алжирцы бросились въ воду и многіе потонули, а которые выбѣжали на берегъ, побиты пушечными выстрѣлами съ гребныхъ судовъ.

Чрезъ три дня всѣ поврежденія были исправлены и флотъ приведенъ въ благонадежное состояніе, чтобъ опять сразиться съ непріателемъ. Ушаковъ, узнавъ отъ плѣнныхъ, что въ Варнѣ находится алжирская флотилія, рѣшился итти туда съ флотомъ, истребить ее и потомъ подойти къ Константинопольскому проливу и искать непріятельскаго флота. 5-го августа флотъ снялся съ якоря и, лавируя, подошелъ на третій день къ Варнѣ, откуда вышли два турецкіе кирлангача. Ушаковъ послалъ за ними нѣсколько мелкихъ судовъ, но они, вмѣсто того чтобы, по обыкновенію, бѣжать отъ своихъ преслѣдователей, сами пошли къ нимъ, показывая знаками, что желаютъ сообщить какое-то извѣстіе. Кирлангачи были допущены къ нашему флоту и Турки передали Ушакову повелѣніе отъ главнокомандующаго російскими войсками, князя Рѣпина—прекратить военныя дѣйствія, потому-что въ 30-й день іюля подписаны въ Галацѣ предварительныя условія мира. Это спасло турецкій флотъ отъ окончательнаго пораженія и Ушаковъ возвратился со флотомъ въ Севастополь, 19-го августа.

Порта, потерпѣвъ въ этомъ году значительные уроны: на Дунаѣ князь Рѣпинъ, при содѣйствіи Кутузова, разбилъ зи-

зия, на Кавказской-Линіи графъ Гудовичъ взялъ приступомъ Анапу и занялъ Суджукъ-калѣ, на Черномъ морѣ контръ-адмиралъ Ушаковъ разбилъ турецкій флотъ—смирилась и рѣшилась просить у Императрицы мира, который и состоялся въ Яссахъ, 19-го декабря 1791-го года. Турки обязались въ точности исполнить все условія кайнарджійскаго договора, признать господство Россіи надъ Крымомъ и уступить ей Очаковъ и все пространство между Бугомъ и Днѣстромъ. Россія возвратила Турціи Измаиль и все крѣпости при рѣкѣ Дунаѣ.

З. А.

Севастополь, 12-го мая.

(Изъ «Одесскаго Вѣстника» № 82.)

=

Голландскій флотъ въ 1852 году. Газета *La Marine* 24 октября приводитъ подробный списокъ всехъ голландскихъ военныхъ судовъ, извлекая его изъ голландскаго морскаго журнала *Verhandelingen en Berigten*. Вотъ таблица, показывающая число этихъ судовъ по рангамъ.

	На водѣ.	Строются.	всего.
Кораблей.	5	„	5
Фрегатовъ	14	3	17
Корветовъ 1-го класса	10	2	12
— — — 2-го — —	16	2	18
Бриговъ 2-го — —	2	„	2
Шкунъ-бриговъ. . . .	13	1	14
Шкунъ.	5	„	5
Пароходовъ.	17	3	20
Транспортовъ	2	„	2
Учебное судно	1	„	1
Всего	85	11	96

Корабли: 84 пуш. *Зеувъ*, построенъ въ 1825, тимберованъ въ 1848 г.; 84 п. *Король Нидерландскій*, постр. въ 1835; 74 п. *Королева Нидерландская*, постр. 1825, тимб. 1841; 74 п. *Кортенааръ*, постр. 1833 г., считается худымъ кораблемъ, и 74 п. *Тромпъ*, постр. въ 1850 году.

Фрегаты отъ 28 до 60 пуш., но большею частию 44-хъ пушечные; два обращенные изъ кораблей.

Корветы 1-го класса, отъ 26 до 32 пуш., съ крытою батареею. Корветы 2-го класса большею частию 16-ти пушечные. Многіе изъ корветовъ дѣлали по два путешествія въ Вестъ-Индію, гдѣ постоянно содержится станція голландскихъ судовъ.

Изъ семнадцати париходовъ, 11 построены на казенныхъ верфяхъ въ Амстердамѣ, Роттердамѣ и Флиссингенѣ, 5 заказаны правительствомъ на частной верфи въ Фейноордѣ и одинъ въ 40 силъ построенъ въ Индіи. Фейноордскіе париходы — желѣзные или деревянные на желѣзномъ наборѣ. Изъ 17-ти париходовъ только два въ 300 силъ, прочіе менѣе; почти всѣ париходы эти ходили въ Остъ-Индію.

Три военные парихода строятся въ Амстердамѣ, изъ нихъ *Амстердамъ* въ 300 силъ готовъ въ $11\frac{1}{20}$ -хъ, т. е. не много болѣе половины, а два другіе парихода въ 150 силъ каждый и готовностію въ $\frac{8}{20}$. Въ Голландіи строеніе военнаго судна раздѣляется на 20 частей, а во Франціи на 24

==

Еще о Франклинѣ. Пишутъ будто одинъ изъ его матросовъ, какой-то Робертъ Смитъ, пришелъ на китоловномъ суднѣ въ Америку и рассказываетъ, что лѣтомъ 1850 года оставилъ онъ Франклина совершенно здоровымъ, но изъ 138 чел. отправившихся съ нимъ изъ Англіи, тогда было на лицо только 41, большею частию слабыхъ. Еще рассказываетъ онъ (или вѣрнѣе рассказываютъ американскія газеты), что они тамъ

провели одну зиму въ какомъ-то *Полярномъ раю*, въ широтѣ около $85\frac{1}{2}$ градусоѣ.

Очень недавно писали еще, что на берегахъ Голландіи выкинуло бутылку съ запиской о томъ, что Франклинь отысканъ съ 15-ю чел. экипажа и пр. и пр.

Но возвратился *Принцъ-Альбертъ* — судно въ 90 тоновъ, кап. Кеннеди, снаряженное на счетъ Леди Франклинь нарочно для отысканія Франклина — и никакихъ слѣдовъ!

Судно это съ 18-ю человѣками экипажа, отправилось изъ Абердина въ маѣ прошлаго года; зимовали въ Батти-бей, что на западномъ берегу канала Принца Регента; солнца не было у нихъ съ 30-го октябрю по 15-е февраля нов. ст., т. е. $3\frac{1}{2}$ мѣсяца была ночь. Различныя партіи, въ которыхъ съ честію участвовалъ служившій у нихъ волонтеромъ офицеръ французскаго флота г. Белло, — отправлялись въ теченіи зимы, по разнымъ направленіямъ и достигли 100° зап. долг. въ 72° широты — но возвращались безъ успѣха въ главной цѣли. Августа 6-го г. Кеннеди оставилъ мѣсто зимовки, 19-го пришелъ къ ос. Бичи, гдѣ нашелъ транспортъ *Нортъ-Старъ* отъ экспедиціи кап. Бельчера (М. Сб. Т. VII, стр. 498), только что отправившейся въ проливъ или каналъ Веллингтона, который тогда былъ чистъ отъ льдовъ и открытъ для плаванія какъ только видѣлъ глазъ. Отсюда г. Кеннеди пошелъ назадъ и возвратился въ Абердинъ въ началѣ октябрю, привезя только депеши отъ кап. Бельчера, твердо надѣющагося отыскать Франклина на берегахъ Веллингтонова канала.

Сэръ Джонъ Франклинь произведенъ теперь въ контръ-адмирала синяго флага. Повышеніе англійскихъ адмираловъ послѣдовало на вакансію открывшуюся смертію адмирала Моджа.



Англійскій адмиралъ Моджъ (Admiral Zachary Mudge)

поступилъ въ службу 1 ноября 1780 года. Въ 1789 году произведенъ въ лейтенанты, и въ 1790—1796 годахъ участвовалъ при описи сѣверо-западнаго берега Америки, подъ начальствомъ Ванкувера. Въ 1798 году назначенъ командиромъ 16-ти пуш. шлюпа *Фляй* (*Fly*). Въ 1801 г. *La Constance* 24 пушки; въ 1802 г. 44-хъ пуш. фрег. *Бланшъ*; 1805 г. 36 пуш. фрег. *Фениксъ* и въ 1814 г. 74 пуш. корабль *Валлианъ*, который оставилъ онъ въ августѣ слѣдующаго года и тѣмъ кончилъ дѣятельнѣйшую военно-морскую службу свою, продолжавшуюся сряду 35 лѣтъ. Онъ былъ пожалованъ въ 1830 г. въ контръ-адмиралы, въ 1841 г. въ вице-адмиралы и въ 1849 г. въ адмиралы. Онъ съ честію участвовалъ во многихъ сраженіяхъ, оставаясь побѣдителемъ, но іюля 19-го 1805 года сдалъ Французамъ 44 пуш. фрегатъ *Бланшъ*, будучи атакованъ отрядомъ, состоявшимъ изъ четырехъ судовъ: 44 пуш. фр. *Топазъ*, 22 пуш. шлюпъ, 18 пуш. корветъ и 16 пуш. бригъ. За сдачу эту не только былъ онъ совершенно оправданъ военнымъ судомъ, но даже удостоенъ похвалы и благодарности за отличную и мужественную защиту.



Празднованіе дня Трафальгарскаго сраженія. 9/21 октября, въ сорокъ седьмую годовщину (1805 г.) Трафальгарскаго сраженія, былъ данъ въ Портсмутѣ, на великолѣпно убранномъ адмиралтейскомъ кораблѣ *Виктори*, блистательный праздникъ. Командиръ—кап. Мартинъ—и офицеры корабля угощали главнаго командира порта и его штабъ; нижніе чины получили въ этотъ день ростбифъ и пломъ-пудингъ.

По этому случаю №№ 42 и 43 газеты *Nautical Standard* наполнены воспоминаніями о блистательной побѣдѣ и о виновникѣ ея—павшемъ героѣ.

Приведены названія всѣхъ судовъ, участвовавшихъ въ этомъ

сраженіи, съ указаніемъ сколько на каждомъ суднѣ было убитыхъ и раненныхъ, и сколько офицеровъ нынѣ въ живыхъ, кто изъ нихъ былъ раненъ, въ какомъ тогда былъ чинѣ и состоитъ ли теперь въ службѣ, на полу-пансіонѣ (*half-pay*) или въ отставкѣ. Между прочимъ въ упомянутой газетѣ, разсказано что когда Нельсонъ былъ смертельно раненъ, то на бизань-мачтѣ французскаго корабля *Редутабль* было только два матроса, изъ коихъ одинъ поразилъ Нельсона. Они продолжали стрѣлять по офицерамъ и гардемаринамъ, находившимся на ютѣ и шканцахъ, пока одинъ изъ нихъ не свалился, пораженный пулею. Тогда другой сталъ спускаться съ марса, но мячманъ Поллардъ убилъ его изъ ружья. Мы не сомнѣваемся, что со временемъ имя г-на Полларда найдетъ мѣсто на страницахъ исторіи сего знаменитаго сраженія, но между тѣмъ находимъ теперь въ морскомъ спискѣ, что г. Поллардъ, произведенный въ 1806 году въ лейтенанты, все еще въ томъ же чинѣ! Еще нѣтъ полной исторіи сего великаго дня и потому, можетъ-быть, сослуживецъ Нельсона, тотъ кто раздѣлялъ его славу и кто отмстилъ за его смерть—служить сорокъ шесть лѣтъ лейтенантомъ королевскаго флота. Мы надѣмся, что къ слѣдующей годовщинѣ этого торжества вспомнить объ этомъ старомъ и достойномъ офицерѣ.



Р А З Н Ы Я И З В Ъ С Т І Я .

— Съ 1-го января 1853 года постановлено, чтобы всѣ шведскіе пароходы отъ заката до восхода солнца имѣли слѣдующіе огни: *Въ ходу*: одинъ фонарь съ бѣлымъ огнемъ на фокъ-мачтѣ; одинъ съ зеленымъ огнемъ на правомъ кожухѣ, и одинъ съ краснымъ на лѣвомъ. Бѣлый огонь долженъ освѣщать гори-

зонтъ впереди на 20 румбовъ, именно по 10 румбовъ въ каждую сторону отъ курса. Цвѣтные боковые огни должны освѣщать по 10-ти румбовъ отъ курса, каждый въ свою сторону, т. е. каждый на два румба назадъ своего траверза; боковые фонари должны имѣть со внутренней стороны судна заслонки или щиты не менѣе 3-хъ футовъ длиною, чтобы не смѣшивать цвѣта ихъ огней впереди, и чтобы они не мѣшали находящимся на суднѣ своею яркостію. *На якорь* пароходы должны имѣть одинъ обыкновенный огонь, по возможности освѣщающій весь горизонтъ.

— Датское правительство распорядилось, чтобы на суда, терпящія крушеніе у западнаго берега Ютландіи или около береговъ Борнгольма, бросаемы были съ берега ракеты для передачи на судно линия въ 9 нитей. Когда линь этотъ будетъ пойманъ, то, вытягивая его, получается на судно перлинь въ $3\frac{1}{2}$ дюйма, который и слѣдуетъ надежно закрѣпить; на немъ есть стропъ съ блокомъ, въ который продернуть линь, привязанный концами къ крытой лодочкѣ особаго устройства, которая и послужитъ для перевоза погибающихъ, съ судна на берегъ.

— Приказомъ 23 октября, вся лоцманская часть Голштиніи, за исключеніемъ рѣки Эйдеръ и Кильскаго канала, подчинена морскому вѣдомству въ Копенгагенѣ.

— Ноября 7-го скончался въ Копенгагенѣ оберъ-экипажмейстеръ, вице-адмиралъ Шиллеръ, извѣстный большими свѣденіями по кораблестроенію.

— Принцъ Адалбертъ Пруссійскій отправляется въ Англію, для приобрѣтенія практики въ морскомъ дѣлѣ.

— Пруссійскій корабельный мастеръ *Клавиттеръ* строитъ нынѣ въ Данцигѣ, на свой счетъ, плавучій докъ 240 ф. длины, 65 ф. ширины и 24 ф. глубины.

— Пишутъ, что недавно въ Ливернулѣ одно частное судно *Маріана Мооръ*, въ 1037 тоновъ, сошло со стапеля часомъ ранѣе, нежели назначенъ былъ спускъ его по полной водѣ.

Это случилось оттого, что оставили мало подпоръ, и хорошо еще, что онѣ сдали всѣ вдругъ, иначе могло бы судно повалиться на бокъ, и тогда не обошлось бы безъ несчастій, ибо на стапель около судна было много людей, другіе находились уже на суднѣ. Капитанъ случайно всходилъ на судно въ тотъ моментъ, когда случилось это неприятное происшествіе, окончившееся однако благополучно. Теченіемъ рѣки Мерсей пропесло *Маріану Мооръ* мили на двѣ, и тамъ перенялъ ее пароходъ.

— Октября 16-го спущено въ Блякуалѣ, близъ Лондона, небольшое, но красивое судно *Оттеръ*, назначенное на службу Гудзонбэйской компаніи, на станцію къ сѣв.-зап. берегамъ Америки. Оно въ 268 тоновъ и снабжено винтовымъ двигателемъ, имѣетъ двѣ машины по 25-ти силъ, работы г.г. Модслея и Фильда. Механикъ этого судна, г. Торнъ, ставившій машину, служилъ передъ этимъ шесть лѣтъ на пароходѣ *Биверъ* (*Beaver*), принадлежащемъ той же компаніи. Замѣчательно, что *Биверъ* почти 17 лѣтъ сряду служить у береговъ Сѣв. Запад. Америки, находясь на тысячи миль отъ пароходныхъ заводовъ, и машины его всегда исправны. Это краснорѣчиво говоритъ въ пользу балансирныхъ его машинъ.

— Въ Вуличѣ спущенъ недавно 50 пуш. винтовой фрегатъ *Эмперезъ*, въ 2357 тоновъ. Длина его между перпендикулярами 212 ф., крайняя длина 245 ф., наибольшая ширина 50 ф. $\frac{1}{2}$ д. и глубина 16 ф. $8\frac{3}{4}$ д. Машины работы Пенна, въ 350 силъ.

— Директоры королевской вестъ-индской почтовой пароходной компаніи положили воздвигнуть на Саутемтонскомъ кладбищѣ великолѣпный памятникъ капитану Сеймонсу, офицерамъ и нижнимъ чинамъ, погибшимъ отъ самопожертвованія при сгорѣніи парохода *Амазонъ* (М. Сб. Т. VII стр. 106).

— Изъ Монтевидео пишутъ, что англійское купеческое судно *Амидасъ*, шедшее изъ Ливерпуля въ Кокимбо (*Coquimbo*),

сдѣлалось жертвою пламени отъ самовозгорѣнія его груза—искусственного каменнаго угля (*patent fuel*), приготовленнаго въ плиткахъ. Экипажъ изъ двадцати человѣкъ, спасшійся на гребныя суда, былъ взятъ и доставленъ въ Монтевидео почтовымъ судномъ *Амелія* съ Фалкландскихъ острововъ.

— Изъ Нью-іорка пишутъ, что эскадра, назначенная въ Японію, отправится 10 ноября. Ее составляютъ 110 пуш. кор. *Вермонтъ*, пароходъ — фрегаты: *Сускеганна*, *Миссисипи*, *Принстонъ* и *Аллегани* 10-ти пушечные, и четыре корвета. *Маседоніанъ* 30 пуш., *Плимутъ*, *Фальмутъ* и *Саратога* 20-ти пушечные. Всего 9 судовъ, по другимъ только 8, именно безъ *Аллегани*. Отдѣльнымъ начальникомъ пароходовъ называютъ коммодора Рейнгольда.

— Недавно пришелъ въ Санъ-Франциско шведскій военный фрегатъ *Евгенія*, совершивъ переходъ изъ Говолуло въ 26 дней. Въ десять мѣсяцовъ, послѣ отплытія его изъ Швеціи, онъ заходилъ въ Портсмутъ, на ос. Мадеру, въ Рио-Жанейро, Монтевидео, Валпарайзо, Каллао, Гваякваль, Панаму, на острова Галлапагосскіе и Сандвичевы. Тутъ капитанъ фрегата г. *Виржинъ*, именемъ своего короля, заключилъ съ королемъ Тамеамеа коммерческій трактатъ. Цѣль плаванія этого фрегата есть коммерческая и ученая вмѣстѣ. Изъ Калифорніи пойдетъ онъ опять на Сандвичевы о-ва, оттуда на о-ва Общества, потомъ въ Китай и Сингапуръ, и около мыса Доброй-Надежды возвратится въ Швецію.

— Изъ Архангельска пишутъ, что 5 октября отправился изъ Соломбальской гавани послѣдній купеческій корабль. Всего въ нынѣшнее лѣто приходило къ Архангельскому порту русскихъ и иностранныхъ коммерческихъ судовъ 715, и русскихъ судовъ изъ Норвегіи 72; на зимовкѣ въ гавани не осталось ни одного судна. Навигація при Архангельскомъ портѣ продолжалась съ 9 мая по 11 октября, т. е. 155 дней.

— Французскій корветъ *Тисбе* привезъ извѣстіе, что на ос. Таити построенъ докъ для починки судовъ, которымъ уже многіе и пользуются, и что число приходящихъ и отходящихъ судовъ въ послѣдніе два года тамъ утроилось.

— Американцы предлагали Англичанамъ вызовъ на гонку двухъ судовъ, отъ 800 до 1200 тоновъ: одно построенное и вполне вооруженное въ Америкѣ, другое въ Англіи; оба съ національными экипажами, и чтобы они вышли вмѣстѣ изъ одного порта Англіи и слѣдовали бы съ грузомъ въ Китай и обратно въ Англію. Первый возвратившійся, безъ всякой аппеляціи, выигрывалъ 250 тыс. франковъ. На такой вызовъ охотниковъ не нашлось. Теперь Американцы предложили другія условія: чтобы англійское судно вышло въ море двумя недѣлями прежде американскаго, и чтобы экипажъ перваго выбранъ былъ изъ самыхъ опытныхъ матросовъ, бывавшихъ въ китайскихъ водахъ; напротивъ, на американскомъ суднѣ будутъ находиться матросы, плававшіе только въ Атлантическомъ океанѣ; между-тѣмъ выигрышный призъ уже удвоенъ, и составляетъ 500 тыс. франковъ.

Любопытно найдутся ли охотники?

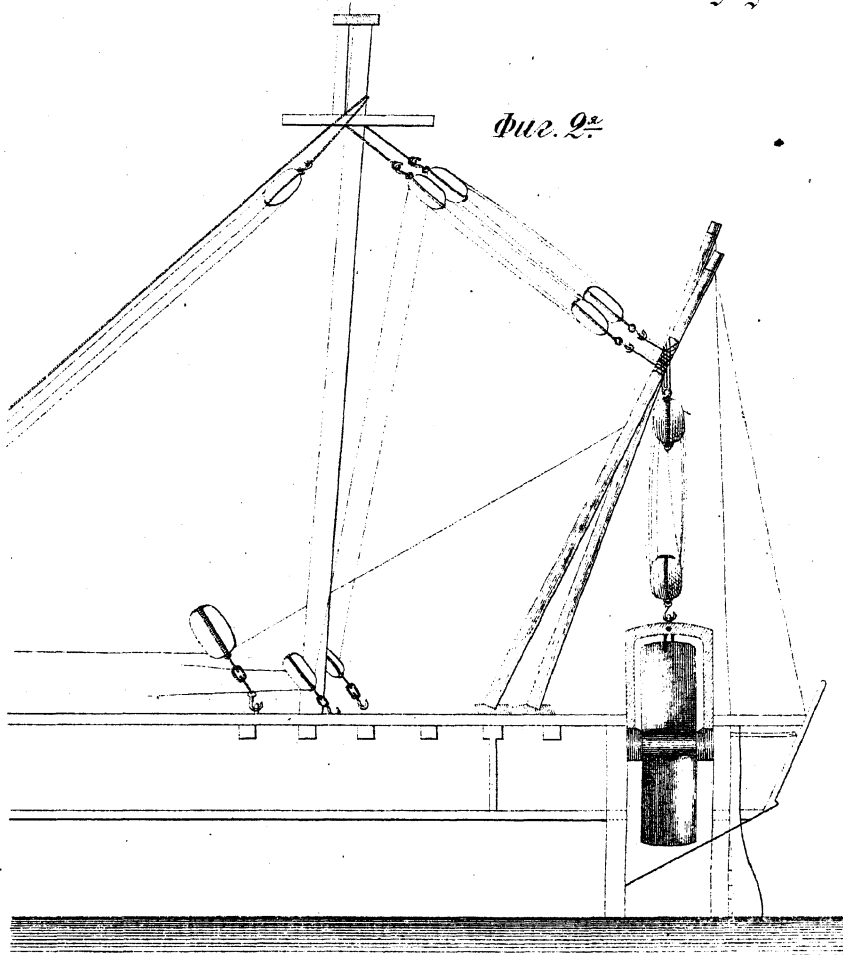
ОПЕЧАТКИ въ № 40 М. Сб.

Стр. 271., строка 9-я снизу, вмѣсто *крюйтъ-камера*, читай—*констапельская*.

Стр. 302, строка 2-я сверху, напечатано 1789—читай 1798.

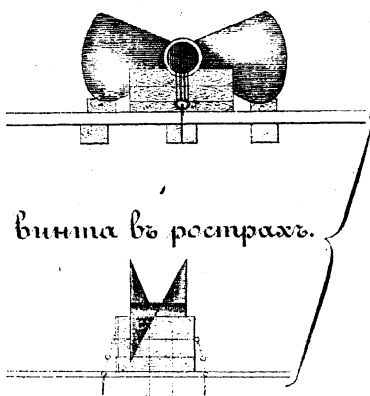
Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ.
Предсѣдатель Адмиралъ Рикордъ.

Подъемъ гребнаго винта на палубу.

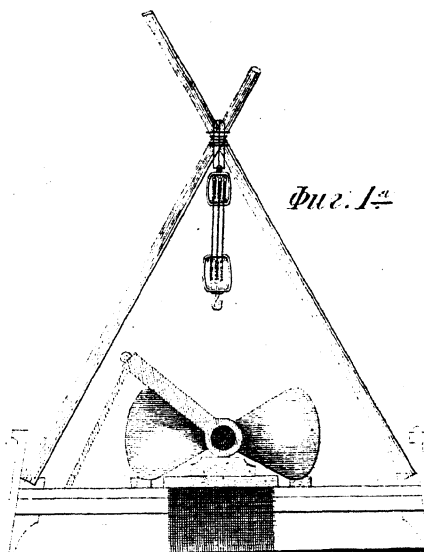


Фиг. 3.

Укрѣпленіе запаснаго



Фиг. 1.



ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНѢ

РАТЬКОВА,

На Невскомъ проспектѣ въ домѣ Бельштейна подлѣ № 76, продаются слѣдующія книги:

ИСТОРИЯ ВОЙНЫ РОССИИ СЪ ФРАНЦІЕЮ въ царствованіе Императора Павла I въ 1799 году, составлена по Высочайшему повелѣнію Государя Императора Николая I. Сочиненія Генераль Лейтенанта *Михайловскаго Данилевскаго* и Полковника *Милютина*. (Будетъ 5 томовъ), вышли т. 1. 2 и 3, со многими иллюминированными картами и планами. Спб. 1852 года. Цѣна за все 5 томовъ 10 руб. сер., съ перес. 13 руб.; а за первые 3 тома отдѣльно 6 руб., съ перес. 8 р.

ТРУДЫ ЧЛЕНОВЪ РОССИЙСКОЙ ДУХОВНОЙ МИССИИ ВЪ ПЕКИНѢ. Томъ I. Спб. 1852. Ц. 1 р. 50 к., съ перес. 2 р.

МОРСКІЯ ВОЙНЫ временъ Французской Республики и Имперіи, соч. *Жюрень де ла Гравьера*. Перев. съ франц. 2 ч. Спб. 1851. Ц. 2 р. 50 к., съ перес. 3 р.

КОРОЛЕВСТВО ВЕСТФАЛЬСКОЕ и разрушеніе его Генераль Адъютантомъ, Чернышевымъ, соч. *Ф. А. К. Фонъ-Шнехта*. Капитана Гессенскаго Генеральнаго штаба, Переведено Полковникомъ *Богдановичемъ* и Капитаномъ *Кознаковымъ*, съ портретомъ и 2 картами. Спб. 1852. Ц. 1 р. 75 к., съ перес. 2 р. 25 к.,

ШХЕРЫ ФИНСКАГО ЗАЛИВА. Соч. *В. Мельницкаго*. Спб. 1852. Ц. 1 р., съ перес. 1 р. 25 к.

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 купца Бельштейна № 76); 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 собственныхъ, названія мѣстностей и вообще цифры.
