







ПУТЕШЕСТВІЕ

ВОКРУГЪ СВѢТА.



# ПУТЕШЕСТВІЕ

ВОКРУГЪ СВѢТА,

По повелѣнію

## ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА

совершенное,

на военномъ Шлюпѣ

КАМЧАТКЪ,

въ 1817, 1818 и 1819 годахъ,

Флота Капитаномъ Головиннымъ.

---

ЧАСТЬ ВТОРАЯ.

---

САНКТПЕТЕРБУРГЪ,

Въ Морской Типографіи, 1822 года.

ВТОРОЙ ЧАСТИ

*Петатано по повелѣнію Государственнаго Адми-  
ралтейскаго Департамента, съ утверждѣнія Г.  
Морскаго Министра.*

ч- XIII<sup>a</sup> B  
2697



XIII<sup>a</sup>

2224786647

# ПРЕДУВЪДОМЛЕНІЕ

КО

## ВТОРОЙ ЧАСТИ.

Въ предувѣдомленіи къ Первой Часпи я сказалъ уже, что вторая часть моего путешествія будетъ содержать однѣ только замѣчанія о такихъ предметахъ, которые могутъ быть нужны мореплавателямъ: я ихъ не включилъ въ общее повѣствованіе для того, чтобы не наскучить читателямъ, которые не знаютъ искусства мореплаванія, и для которыхъ большая часть такихъ замѣчаній были бы вовсе не понятны. Съ подобною цѣлю и во Второй Часпи сдѣлалъ я новое расположеніе; ибо, не жалея читателя наскучить излишними подробностями и вычисленіями, я замѣчанія мои сколько возможно сократилъ и расположилъ такъ, какъ, по мнѣнію моему, родъ сего сочиненія требовалъ.

В. Г.

## РОСПИСЬ

*Картамъ, планамъ и видамъ, приложеннымъ  
къ сему путешествію.*

1. Морская карта Россійскихъ владѣній на Сѣверномъ Великомъ Океанѣ.
2. Карта Чиніашскаго залива.
3. Планъ залива Румянцова.
4. Планъ гавани Гоноруру.
5. Планъ залива Умашы.
6. Планъ порта Свяшаго Людовика Апры.
7. Планъ Фаяльскаго рейда.
8. Видъ острова и города Фаяла съ Чапманова камня.

### *Виды.*

- № 1. Мысъ Пиносъ, Фаральонскіе острова, восточный мысъ острова Овайги и гора Моуна-Роа.
- № 2. Островъ Гуаханъ и входъ въ заливъ Калдеру.
- № 3. Гора Марибелласъ, островъ Баши, островъ Графшонъ, входъ въ Манильскую бухту и островъ Сиваланъ.
- № 4. Берега при входѣ въ Маниллу, островъ Сиваланъ, островъ Доканъ и островъ Тоши.
- № 5. Мысъ Тосинъ, берега острова Банки, островъ Гаспаръ, островъ Средній и островъ Сумашра.
- № 6. Островъ Ява и Споловая гора мыса Доброй Надежды.

А всѣ прочія карты, планы и виды, принадлежащія къ Путешествію, въ числѣ около 30 номеровъ, не сочтено за нужное прилагать къ оному; но они выгравированы, и будутъ напечатаны для Генеральнаго Апласа, издаваемого при Государственномъ Адмиралшескомъ Департаментѣ.

---

## РОСПИСЬ

Рисункамъ, принадлежащимъ къ сему путешествію, которые Государь Императоръ Высочайше повелѣтъ соизволилъ \*) выгравировать и напечатать на иждивеніе Кабинета, при Императорской Академіи Художествъ, подъ надзоромъ Президента оной Господина Тайнаго Совѣтника Алексѣя Николаевича Оленина.

№.

1. Рио-Жанейскій водопадъ.
2. Портретъ живущаго въ Лимѣ Индѣйца, потомка древнихъ Инковъ.
3. Морскія ванны въ портѣ Каллао.
4. Деревянный соборъ въ Лимѣ.
5. Портретъ Спаршины одного поколѣнія сѣвернаго берега Америки, по имени *Котлеана*.
6. Портреты цѣлаго семейства дикихъ сѣверозападнаго берега Америки.
7. Крепость Ново-Архангельская.
8. Индѣйцы Новаго Албіона, играющіе въ народную свою игру.
9. Шаманъ лечитъ больного: Индѣйцы порша Румянцова.
10. Портреты Калифорнскихъ Индѣйцевъ.

---

\*) Высочайшее о семъ повелѣніе послѣдовало въ Іюль сего года.

11. Поршрешъ Владѣшеля Сандвичевыхъ острововъ, по имени *Талеалея*.
  12. Поршрешы Сандвическихъ спаршинъ *Боки* и *Гикери* и свишы ихъ.
  13. Бой пѣшуховъ на островѣ *Гуаханѣ*.
  14. Индѣйцы Филиппинскихъ острововъ.
  15. Видъ города *Маниллы*.
  16. Кишайской торговой рядъ въ *Маниллѣ*.
  17. Видъ города *Виллы-де-Горшы* на островѣ *Фаялѣ*.
-

# О Г Л А В Л Е Н І Е

## В Т О Р О Й Ч А С Т И.

### Г Л А В А I.

Приготовленіе кѣ путешествію, плаваніе до Рио-Жанейро, съ замѣчаніями о семъ портѣ. Стран. 1.

### Г Л А В А II.

Плаваніе отъ Рио-Жанейро около мыса Горна; прибытіе въ портѣ Каллао, на берегу Перуанскомъ, и замѣчанія объ ономъ. Плаваніе отъ Каллао до Петропавловской гавани, что въ Камчаткѣ. - - - - - 18.

### Г Л А В А III.

Плаваніе отъ Петропавловской Гавани кѣ Беринговымъ островамъ, оттуда кѣ западнѣйшему изъ острововъ Алеутскихъ и вдоль всей гряды сей кѣ острову Кадьяку; а отъ онаго до порта Ново-Архангельска, съ замѣчаніями о Гаваняхъ Павловской и Ново-Архангельской. 37.

### Г Л А В А IV.

Плаваніе отъ Ново-Архангельска кѣ Крѣпости Россѣ, на берегу Новаго Албіона находящейся; оттуда въ портѣ Монтерей, съ замѣчаніями о немъ. Плаваніе изъ Монтерея до

порта Рудянцева, а отъ онаго къ Крѣпости  
Россѣ, и замѣтанія обѣ оныхъ. - - - - - 81.

## Г Л А В А V.

Плаваніе отъ береговъ Новаго Албіона къ  
Сандвичевымъ островамъ; замѣтанія обѣ оныхъ;  
плаваніе отъ нихъ къ Маріанскимъ островамъ,  
и также нѣкоторыя замѣтанія о сихъ послѣд-  
нихъ. - - - - - 97.

## Г Л А В А VI

Плаваніе отъ Маріанскихъ острововъ до  
порта Маниллы, съ замѣтаніями о семъ пос-  
лѣднемъ. Переходъ Китайскимъ моремъ до  
Зондскаго пролива, и потомъ Индѣйскимъ  
Океаномъ, и около мыса Доброй Надежды къ  
острову Св. Елены, и замѣтанія о рейдѣ онаго. 135.

## Г Л А В А VII и послѣдняя.

Плаваніе отъ острова Св. Елены до ост-  
рова Вознесенія, съ замѣтаніями о семъ пос-  
лѣднемъ; а отъ онаго къ островамъ Азорскимъ,  
и замѣтанія обѣ нихъ по морской гаси. Пе-  
реходъ отъ острова Фаяла въ Англію, на ко-  
нецъ плаваніе изъ Портсмута въ Кронштатъ 178.

---

# ПУТЕШЕСТВІЕ ВОКРУГЪ СВѢТА

ФЛОТА КАПИТАНА ГОЛОВНИНА.

---

## Ч А С Т Ь І І,

СОДЕРЖАЩАЯ ЗАМѢЧАНІЯ, СОБСТВЕННО КЪ  
МОРЕПЛАВАНІЮ ПРИНАДЛЕЖАЩІЯ.

---

### Г Л А В А І.

*Приготовленіе къ путешествію, плаваніе отъ  
Кронштата до Ріо-Жанейро, съ замѣчаніями о  
семъ портѣ.*

О предметѣ сего путешествія сказано въ первой часпи; въ пополненіе же предписанію, объ ономъ мнѣ данному, Государственная Адмиралтействъ - Коллегія и Государственный Адмиралтейскій Департаментъ снабдили меня инструкціями \*), по хозяйственной и ученой часпи; въ сочиненіи послѣдней изъ нихъ трудился дѣятельный и неупомимый членъ Департамента

Приготовленіе къ путешествію. 1817.

---

\*) См. Прибавленія № 1 и 2.

Приготовленіе къ пу- Г. Морской Гидрографъ \*); подъ его же непосредствен- шесствію - нымъ надзоромъ сочинены для насъ карты Сѣверовос- 1817. точнаго океана, съ означеніемъ путей разныхъ море- плавателей, океанъ сей посѣщавшихъ.

Въ пригоповленіи Шлюпа никакихъ затрудненій или препяиспвій не повспрѣчалось. Одна лишь нагруз- ка шла довольно медленно, ибо такое количество раз- нороднаго груза, какое мы имѣли, надлежало разклады- вать весьма осмотришельно, и потому работа сія со- пряжена была съ немалымъ затрудненіемъ: грузъ нашъ состоялъ въ слѣдующемъ:

	вѣсъ въ пудахъ
Сѣстные припасы - - - - -	5178
Вода съ бочками - - - - -	3330
Орудія и Артиллерійскіе снаряды - - -	1998
Зapasные морскіе матеріалы и снаряды - -	1666
Вещи для Охотска, состоявшія въ желѣзѣ, па- русинѣ, канапахъ, якоряхъ, свинцѣ, стеклахъ, шхивахъ, краскахъ и проч. - - - -	5914
Вещи для Камчатки, состоявшія въ желѣзѣ, кры- шечныхъ желѣзныхъ листахъ, канапахъ, па- русахъ, смолѣ, краскахъ, плопичныхъ, спо- лярныхъ, слесарныхъ инструменпахъ и мно- жествѣ разнаго рода другихъ вещей - -	3067

---

\*) Вице-Адмиралъ Гаврило Андреевичъ Сарычевъ.

Грузь Американской Компаніи, состоявшій въ жельзѣ, воскѣ, мѣдныхъ листахъ, парусинѣ, спеклахъ, ружьяхъ и пр. *) - - - - -	2680	Приготовленіе къ пу- шеческ - вию. 1817.
Всего - -		23,833

Должно замѣтить, что я назначенъ на Шлюпъ, когда уже онъ былъ обшитъ и палубы насланы, и что при составленіи чертежа оному, совѣта ошъ меня не спрашивали; а попому только внутреннее расположе- ніе было сдѣлано такъ, какъ я назначилъ; что же ка- сается до главныхъ частей сего судна, то оно, по мнѣ- нію моему, хотя довольно хорошо соотвѣтствовало своей цѣли, но имѣло и недоспажки. О нѣкоторыхъ изъ нихъ въ первой части упомянуто \*\*); а сверхъ того, онъ былъ слишкомъ узокъ, особливо вверху, и верхняя палуба не имѣла доспапточной высоты; люди же должны были жить между пушками; что весьма

\*) По прозвѣ Директоровъ Россійской Американской Ком- паніи, Г. Морской Министръ позволилъ имъ опраравить на Шлюпъ въ Компанейскія Колоніи столько груза, сколько, за помѣщеніемъ казенныхъ вещей, можно будетъ положить въ него; за что они обѣщались заплащать Каз- нѣ по 10 рублей съ пуда.

\*\* ) На страницѣ 60.

Приготовленіе къ путешествію - не удобно, и даже иногда бываетъ вредно въ дальныхъ путешествіяхъ. Припомъ, по узкости Шлюпа вверху,

1817.

нельзя было вывести канатовъ на верхній декъ, опъ чего хлюсы, слѣдовапельно и канаты, должны были находиться въ той же палубѣ, гдѣ люди жили. Вообще можно сказать: чемъ судно ширѣ и прямоспѣннѣе, тѣмъ для дальныхъ походовъ удобнѣе, и чѣмъ менѣе сырости въ палубахъ и болѣе простора для служителей, тѣмъ лучше можно сохранить ихъ здоровье.

Ничпо, можетъ быть, сполько не споспѣшествуетъ къ содержанію корабля и служителей въ надлежащемъ порядкѣ, успройспвѣ и подчиненности, какъ однѣ общія, непремѣнныя правила, по коимъ служба на нихъ должна быть опправляема, дабы всѣ офицеры и нижніе чины въ однихъ и тѣхъ же случаяхъ поступали совершенно одинаково, гдѣ обспояпельспва сіе позволяютъ, и никпо бы не смѣли самовольно нарушать единожды успановленнаго порядка. Въ семъ опношеніи Морскимъ Успавомъ надлежало бы руководспвоваться, еслибъ Успавъ Петра Великаго во многомъ не измѣнился; но большая его часпъ уничтожена или опмѣнена разными узаконеніями, во множеспвѣ Указовъ находящимися; многое само собою вышло изъ употребленія и замѣнено другими постановленіями, и теперь топъ Капшанъ, копорый вздумалъ бы опправлять службу во всемъ по Успаву, нашелся бы въ крайнемъ затрудненіи; да и едва ли имѣлъ бы возможность исполнить свое намѣреніе, на примѣръ: не многимъ

бы понравилось, еслибъ Капитанъ спалъ пребовапъ Приготовленіе къ путешествію. опъ своихъ офицеровъ, чпобъ каждый изъ нихъ велъ свой журналъ, и имѣлъ картину плоскую, и картину 1817. круглую, картиѣ де Редукціонѣ, радіусѣ или Градобоѣ \*) и прог. Да и самимъ Капитанамъ показалось бы прошивнымъ введенному порядку, если бы Главнокомандующій запрешилъ имъ во все время похода съѣзжать съ корабля на берегъ, иначе какъ по казенному дѣлу или съ его позволенія \*\*); припомъ же и самыя должности нѣкоторыхъ офицеровъ нынѣ совѣтъ другія, нежели какъ въ Успавѣ оныя для нихъ опредѣлены \*\*\*). Опъ сего происходишь, чпо въ нашемъ флотѣ на всякомъ кораблѣ еспъ чпо нибудь свое, опъ прочихъ особенное, введенное по произволу Капитанскому; и даже часпо бываешъ, чпо на одномъ и томъ же кораблѣ въ разныхъ вахпахъ, разнымъ образомъ служба опправляется, если Капитанъ не предпишетъ держаться одного общаго порядка. Въ сухопутныхъ нашихъ войскахъ жорядокъ службы доведенъ до чрезвычайной точности:

---

\*) Книга III, Глава 4. О Лейтенантѣ, § 12.

\*\*\*) Книга III, Глава I. О Капитанѣ, § 4.

\*\*\*) Уншеръ-Лейтенантовъ и Корабельныхъ Секретарей нынѣ вовсе нѣтъ; Мичманы прежде не имѣли офицерскихъ чиновъ, а Гардемарины по шшапу на корабляхъ находились.

Приготовленіе къ путешествію. — если офицеровъ изъ полка, расположеннаго въ Сибири, вдругъ помѣстятъ въ полкъ, всегда споявщій на Прусскихъ границахъ; по они и солдаты съ перваго дня совершенно единообразно будутъ отправлять службу, какъ бы всегда вмѣстѣ служили; но во флотѣ не такъ: на одномъ и томъ же кораблѣ иногда употребляется столько разныхъ способовъ для произведенія въ дѣйствіе какихъ либо движеній и маневровъ, на сколько вахтъ офицеры раздѣлены. Конечно нельзя требовать, чтобы одни и тѣ же маневры парусами, на всѣхъ корабляхъ во флотѣ производились точно по однимъ правиламъ и единообразно, ибо сіе значило бы ограничить Капитановъ въ искусствѣ, къ ихъ званію принадлежащемъ; но не обходимо нужно, чтобы на одномъ и томъ же кораблѣ во всякомъ случаѣ, въ маневрахъ и во всѣхъ движеніяхъ онаго строго наблюдалось единообразіе и всегда тотъ же порядокъ; причины сему показаны въ прибавленіи къ сей часпи на страницѣ XXX. И потому, не доспапокъ нашъ въ опредѣленныхъ морскихъ узаконеніяхъ и правилахъ, и необходимостъ имѣть оныя заставили меня воспользоваться однимъ пунктомъ \*)

1817.

---

\*) Книга III, Глава I. О Капитанѣ, § 77.

„Когда Капитанъ изобрядетъ за потребное, ради  
„лучшаго сохраненія корабля его команды, дасть какія  
„инструкціи, или приказаніе своимъ подчиненнымъ офи-

Морскаго Устава, на основаніи коего я сооставилъ для <sup>Финскій</sup> своего Шлюпа одну общую инспрукцію, копорую на <sup>заливъ.</sup> 1817. свой счетъ напечаталъ, и роздалъ всѣмъ офицерамъ и <sup>Августъ.</sup> унперъ-офицерамъ, предписавъ имъ писменнымъ приказомъ исполнять оную въ почности \*).

Августа 26 числа, дождавшись благополучнаго вѣтра, мы <sup>Воскрес. 26.</sup> отправились въ путь. Идучи Финскимъ заливомъ и Балтійскимъ моремъ, мы имѣли много сопутниковъ, копорые доставили намъ хорошій случай узнать, что шлюпъ нашъ былъ скоръ въ ходу, слѣдовательно имѣлъ качество, весьма нужное для судовъ пускающихся въ дальнія путешествія; качество, копорое нѣкопорымъ образомъ <sup>Зундъ.</sup> вознаграждало насъ за другіе его недоспажки.

Проходя Зундомъ, мы приближались къ оспрову Драгъ, при сихихъ переменныхъ вѣтрахъ, весьма медленно; лоцманъ располагалъ курсами; онъ, утверждая, что течение идетъ отъ N: намъ противное, наспопашельно пребовалъ, чтобы мы спали на якорь: я исполнилъ его желаніе, и въ ту же минупу, бросивъ лагъ, нашель,

<sup>Сентябрь.</sup>  
<sup>Вторн. 4.</sup>

---

„церамъ въ прибавокъ сему, то въ его Капитанской воли: однакожь, чтобы непротивны были Регламенту и „Инспрукціи.“

- \* ) Капитанъ 1 ранга И. С. Тулубевъ, въ прошломъ году (1821) отправившійся въ Америку, предписалъ на вѣренномъ ему шлюпѣ Аполлонѣ, поступать по моей инспрукціи. Одобрение такого искуснаго и достойнаго офицера для меня весьма лестно; въ надеждѣ, что инспрукція сія можетъ быть и для другихъ не вовсе бесполезна, я помѣстилъ ее въ прибавленіи подъ N° 3.

Зундъ. чшо въ шо время не было ни малѣйшаго печенія: вода  
1817. стояла какъ въ прудѣ. Вопшь примѣръ, чшо на Дапскихъ  
Сентябрь. лоцмановъ не всегда можно полагагься.  
Суббота 8.

Сентября 8, въ полдень мы находились по наблюденіямъ въ широтѣ  $54^{\circ} 48'$ , долготѣ  $4^{\circ} 12\frac{1}{2}'$ ; тогда мѣсто наше по картѣ Адмирала Наипа \*) было южнѣ Доггеръ-банки, на глубинѣ 28 сажень, а лопъ показалъ 26 сажень; на сей самой глубинѣ мы находились по картѣ Гипера, и шакже южнѣ Доггеръ-банки; а въ 9 часовъ вечера, имѣя глубину 26 сажень, и будучи опъ Тексея въ распояніи 63 миль, на NW  $35^{\circ}$  по правому компасу, мы были по картѣ Адмирала Наипа на Вель-банкѣ, на глубинѣ 20 сажень; а по Гиперовой картѣ южнѣ оной, и глубина по лопу шочно сему мѣспу соопвѣпспвовала. Карпъ Г. Гипера здѣшняго моря я всегда опдавалъ преимущесшво, и шеперь въ превосходспвѣ ея еще разъ имѣлъ случай удосповѣрипсья.

---

\*) Когда Лордъ С. Винсенпъ (Admiral Jervis) былъ Главнокомандующимъ Брипанскихъ флошовъ, тогда Кошпръ-Адмиралъ Найпъ (Knight) находился при немъ въ должности Совѣпника (Captain of the Fleet). Онъ исходашайспвовалъ у Главнокомандующаго повелѣніе начальникамъ всѣхъ кораблей и прочихъ судовъ его флота, описывашъ и дѣлалъ замѣчанія о берегахъ, портахъ, рейдахъ и пр, гдѣ имъ случипсья бышъ, и присылашъ свои описанія и замѣчанія къ Адмиралу. Симъ способомъ Найпъ собралъ множесшво маперіаловъ, кошорые, помѣщая на прежнія карты, издавалъ оныя опъ своего имени; но какъ онъ упошреблялъ всѣ ихъ безъ разбора, шо его карты вышли неисправнѣ и хуже всѣхъ.

Болѣ ничего, достойнаго замѣчанія мореплавателей, на проходѣ нашемъ изъ Россіи до Англіи не повспрѣчалось. Въ Портсмутѣ пришли мы 10 Сентября, и исправивъ шамъ всѣ надобности, чрезъ десяць дней оправились въ дальнѣйшій путь.

Сѣверный  
Атлантическій  
Океанъ.

1817.

Сентябрь.  
Понедѣл.го.  
Пящ. 21.

Можетъ быть ничто столько не нужно мореходцамъ для безопаснаго и успѣшнаго плаванія, какъ свѣдѣнія о направленіи и скорости теченій, о которыхъ я буду часто помѣщать въ сей книгѣ мои замѣчанія; но какъ для опредѣленія оныхъ намъ служили хронометры, то за нужное почишаю въ семъ мѣстѣ упомянуть, что мы ихъ имѣли пяць, а именно:

Купленные въ Лондонѣ на счетъ Казны.

*Арнольдова* большой семидневный хронометръ N° 423, названный нами для сокращенія буквою А.

Его же карманный супочный хронометръ N° 1839. В.

Купленные въ Лондонѣ для Россійск. Америк. Компаніи.

*Бародова* большой супочный хронометръ N° 803, названный для сокращенія буквою С.

Купленный въ Лондонѣ: мой собственный.

Его же карманный супочный N° 827. D.

У насъ былъ еще хронометръ *Брокъ-банка*, данный намъ изъ Государственнаго Адмиралтейскаго Департамента; но какъ онъ нѣсколько лѣтъ употреблялся на нашихъ корабляхъ въ Средиземномъ морѣ, и во все

Сѣверный это время не былъ чищенъ, по шель весьма неправиль-  
Апланши- но и намъ служилъ только для обсервацій.  
ческий Оке-  
анъ.

1817. Сеншября 20, по Старому Спилю, хронометры наши  
Сеншябрь. имѣли слѣдующій ходъ \*):

А.	впередѣ	средняго	времени	въ	Грин-	ч. м.	с.	с.
	вѣчѣ	-	-	-	-	-	о. о.	7,8 ускор. 0,5
В.	-	-	-	-	-	-	о. о.	14,2 — 2,1
С.	-	-	-	-	-	-	о. о.	22,3 — 2,5
Д.	-	-	-	-	-	-	о. о.	43,7 — 1,5

Упомянувъ выше сего, что хронометры нужны для  
нахожденія силы и направленія печеній, должно замѣ-  
нить, что для почнѣйшаго опредѣленія оныхъ надле-  
жало бы еще принимашь въ разсужденіе, шакъ сказать,  
*неровность въ склоненіи компаса*, еслибъ было всегда  
возможно опредѣляшь оную въ почности или по край-  
ней мѣрѣ довольно близко къ истиннѣ; но какъ спо-  
собъ сей, сколь ни легокъ и удобенъ въ Теоріи, весьма  
шруденъ и не надеженъ въ Практикѣ, то мы его не  
употребляли.

Во впоромъ путешествіи Капитана Кука вокругъ  
Свѣпа, бывшій съ нимъ Астрономъ Валисъ замѣнилъ  
*неровность въ склоненіи компаса*; оная проспиралась  
иногда до 10 градусовъ, и соспояла въ томъ, что на  
одномъ мѣспѣ Зернаго Шара, въ одинъ и пошъ же день,  
одинъ компасъ въ разныхъ мѣспахъ корабля показывалъ

---

\*) По наблюденіямъ Профессора Инмана, кошорый повѣрялъ  
ихъ на обсерваторіи Поршсмущской Морской Академіи.

не одинакое склоненіе, и даже на помѣ же мѣспѣ ко-  
рабля при разныхъ курсахъ онаго, склоненіе было раз-  
лично. Валисъ, первый, замѣпилъ сіе явленіе; но оспа-  
вилъ оное безъ дальнѣйшаго изслѣдованія, и ученые  
мореплаватели не обращали на оное никакого внима-  
нія, доколѣ Англійскій Капитанъ Флиндерсъ не издалъ  
своихъ наблюденій, и не показалъ способовъ, копорыми,  
по его мнѣнію, можно найсти сію неровность. Сей пред-  
метъ споль еще новъ, чпо въ нашемъ флотѣ вовсе  
не извѣстенъ и ни въ какомъ Рускомъ сочиненіи объ  
немъ не упоминается. И попому въ леспной для меня  
надеждѣ угодить нашимъ морскимъ офицерамъ, я при-  
совокупилъ въ прибавленіи къ сему путешествію замѣ-  
чанія о неправильности склоненія компаса, учиненныя  
Валисомъ и Флиндерсомъ \*), приложивъ къ онымъ мое  
мнѣніе о трудностяхъ въ практическомъ употре-  
бленіи сей неровности.

Сѣверный  
Атланти-  
ческий  
Океанъ.  
1817.  
Сентябрь.

Въ 9 часу утра 3 Октября увидѣли мы островъ  
Порпо-Санто, а ввечеру прошли Мадеру. На пупи опъ  
Англии до сихъ острововъ, мы ничего особенно досто-

Октябрь.  
Среда 3.

---

\*) Извѣстный своею ученостію и путешествіями нашъ мо-  
реплаватель И. О. Крузенштернъ, напечатавъ въ исходѣ  
прошедшаго (1821) года разсужденіе о неровности скло-  
ненія компаса, названной имъ весьма прилично: *погрѣш-  
ностию склоненія компаса*, далъ мнѣ способъ Рускимъ со-  
чиненіемъ замѣнить переводы Валиса и Флиндерса, кои  
я было пригошвилъ къ печати. Разсужденіе сіе, съ по-  
зволенія достопочтеннаго сочинителя, помѣщено въ при-  
бавленіи къ сей части подъ N<sup>o</sup> 4.

Сѣверный примѣчательнаго не замѣтили, кромѣ печенія къ Во-  
Атлантическій Оке- споку, споль на семь переходѣ обыкновеннаго; ибо  
ань.

1817. счислимая наша долгоша была западнѣе истинной на  
Октябрь.  $2^{\circ} 31'$ , и сія разность произошла въ 12 дней.

Четвер. 11. Опъ острова Мадеры шли мы безпрестанно съ попуш-  
нымъ въпромъ, и 11 Октября въ полдень достигли, по  
наблюденіямъ и хронометрамы, широты  $15^{\circ} 29' 50''$ , долго-  
ты  $26^{\circ} 12' 39''$ ; отсюда спали править къ SSO, съ пою  
цѣлю, чпобъ на паралели  $10^{\circ}$ , бышь въ долгопѣ около  $23^{\circ}$ ,  
дабы имѣшь запаса опъ 3 до 4 градусовъ долгопы, на  
копорые должно снести насъ воспочнымъ печеніемъ  
въ продолженіе безвѣпрія, случающагося при прохожде-  
ніи шпилевой полосы около Экватора. Безъ сей оспо-  
рожности печеніе можетъ подашь корабль слишкомъ  
много къ Западу, и даже такъ, чпо будетъ трудно  
миновать длинную гряду мѣлей, вдоль Бразильскаго бе-  
рега проспирающуюся и извѣспную на Англійскихъ  
карпахъ подъ именемъ: Abrolhas.

Пятниц. 12. Сего числа и въ ночь на 12, проходили мы гряду  
острововъ Зеленаго Мыса, изъ коихъ опъ острова Бра-  
во прошли въ 36 миляхъ, чувспвовали сосѣдство его  
перемѣною въ вѣпрѣ, но по причинѣ ночи не видали.

Въ первой часпи уже сказано сколь удачно про-  
шли мы Экваторъ, и какъ счастливо совершили путеше-  
шество до Бразиліи: въ Рио-Жанейро вошли мы 5  
Понелл. 5. Ноября.

Кратковременное наше здѣсь пребываніе и частые  
дожди не позволили намъ утвердись на берегу полуденной

спрубы \*) для повѣренія хронометровъ, и попому мы Рио-Жаней-  
 принуждены были довольствоваться соопвѣспвующи-<sup>ро.</sup> 1817.  
 ми высопами, кои каждый ясный день брали на осп-<sup>Ноябрь.</sup>  
 ровъ, называемомъ *Крысилѣ* \*\*). Симвь средспвомъ на-  
 шли мы слѣдующій ходъ хронометровъ:

17 Ноября по Старому Спилю, въ полдень прошивъ <sup>Суббота 17-</sup>  
 средняго времени въ Гринвичѣ:

	ч.	м.	сек.		сек.
Хрон. А былъ впереди	о.	15.	14,4	опспаваль	17,44
— В — назади	о.	6.	44	—	9,57
— С — впереди	о.	0.	51,6	ускоряль	1,3
— D — —	о.	5.	43,6	—	6,76

Сии наблюденія показали, чпо хронометры наши, на переходѣ опъ Англии, весьма чувспвипельно ходъ свой перемѣнили; особливо А и В. Причины такой перемѣны мы не знали, ибо въ разсужденіи ихъ принимаемы были всѣ нужныя оспорожности: висѣли они въ покойномъ мѣспѣ и далеко опъ компасовъ и магнѣпа \*\*\*);

\*) Или такъ называемый, Инспрументъ Прохожденія (Portable Transit instrument) маспера Трошона; инспрументъ сей споль хорошо нынѣ извѣспенъ мореплавателямъ, чпо нѣспъ никакой надобности описывать его.

\*\*) Isla des Ratos: оспровъ сей находится въ самой гавани, разспояніемъ на полмили опъ города.

\*\*\*) Хронометры никогда не должны бышь къ компасамъ ближе 3 фушь; дабы припягательная сила магнѣпа не могла имѣшь дѣйствія на спальные пружины часовъ.

Ріо-Жанейро. пушечной сильной стрѣльбы не было \*); равнымъ обра-

1817. зомъ не имѣли мы ни чрезвычайнаго холода, ни жара.  
Ноябрь. Я полагаю, что въ перевозѣ ихъ изъ Лондона въ Портсмутъ не была употреблена надлежащая осторожность. Но какъ мы всѣ наши хронометры сравнивали между собою ежедневно, и всегда находили разность между ими, поспешенно перемѣнявшуюся, по изъ сего можно было заключить, что и ходъ ихъ перемѣнялся не вдругъ, а поспешенно, и вѣроятно равномерно; а потому ко всѣмъ опредѣленнымъ нами долгопамъ, мы присовокупили поправку, найденную изъ наблюдений въ Ріо-Жанейро. Правда, что на пупи мы брали нѣсколько разъ лунныя расщепленія, но при всей точности, съ какою только можно посредствомъ оныхъ опредѣлять долгопу; она никогда не можетъ служить къ повѣренію Астрономическихъ часовъ, развѣ по нуждѣ.

Отъ самой Англіи до Бразильскихъ береговъ теченіе, съ большею или меньшею силою постоянно увлекало насъ къ Западу: иногда къ NW; чаще къ ZW. Сей путь столь часто былъ преплываемъ мореходцами, издавшими въ Свѣтъ свои путешествія, что писать подробныя замѣчанія о теченіяхъ, было бы повторять нѣсколько разъ сказанное.

Входъ въ Ріо-Жанейро, равно какъ и самый портъ, есть одинъ изъ удобнѣйшихъ и безопаснѣйшихъ въ

---

\*) Ничто такъ много не вредитъ хронометрамъ, какъ сильная пушечная пальба, отъ которой часто они вдругъ перемѣняютъ свой ходъ.

свѣшѣ: спойпѣ только прійпи къ мысу Фріо, весьма примѣшному шѣмъ, что онѣ издали кажется оспровомъ, имѣющимъ два холма, а припомѣ берегъ Бразилии опѣ Сѣвера до сего мыса лежишѣ прямо по меридіану, а опѣ мыса вдругъ заворачиваешѣ къ Западу. Увидѣвъ мысѣ Фріо, должно правишѣ къ W, вдоль берега распояніемъ опѣ него 10 или 12 миль. Когда корабль пройдешѣ нѣсколько миль по сему направленію, тогда опкроюшѣ ему прямо передѣ носомъ высокія горы, изѣ коихъ одна, подобная сахарной головѣ, и на сторону къ ZW наклоненная, оппчасѣ опличинѣ себя предѣ прочими взорамъ мореплавателѣ. Гора сія находится при самомъ входѣ въ поршѣ. По мѣрѣ приближенія къ ней, будупѣ опкрываешѣ оспрова, лежащіе предѣ входомъ; всѣ они приглубы и безопасны: корабль долженѣ правишѣ прямо между ими къ вышеупомянутой горѣ. Находясь между оспровами, онѣ ясно увидишѣ на другой споронѣ входа, пропивъ горы, большую каменную крѣпость, *Санта-Крузѣ* называемую: подошедши къ оной конообразной горѣ на версту или менѣе, должно держашѣ прямо въ средину входа, и спарашѣ избѣгашѣ всѣхъ видимыхъ опасностей: скрипыхъ мѣлей и подводныхъ камней здѣсь вовсе нѣшѣ. Войдя въ заливъ, можно будешѣ избрашѣ якорное мѣспо, спопря пошому, гдѣ другія суда спояпѣ, или руководспвуясь лопомъ: всегдашнимъ и вѣрнымъ пушководишелемъ опышнаго и оспорожнаго мореплавателѣ.

Я совѣшую, однакожѣ, по прибытіи въ поршѣ, поискашѣ лоцмановъ и спросишѣ у нихъ, мѣшѣ ли гдѣ

Ріо-Жанейро.  
1817.  
Ноябрь.

Ріо-Жанейро. на рейдѣ, имѣющемъ впрочемъ на днѣ жидкій илъ, мѣ-

1817. спами лежащихъ камней или поперянныхъ якорей.  
Ноябрь. Совѣтъ мой происходилъ опъ опыту, ибо мы, пона-  
дѣясь на мягкій грундъ, не осматривали своихъ яко-  
рей, и въ двѣ недѣли испорчили прекрасный канашъ.  
Мѣсно, гдѣ мы спояли, означилъ слѣдующими пелен-  
гами: крѣпость Санша - Круцъ SO 32°; крѣпость на  
островѣ Кобрѣ SW 73°; вершина конообразной горы  
SO 9°.

Мало гаваней, гдѣ было бы можно споль покойно  
и безопасно спояшь, какъ въ Ріо-Жанейро. Хотя намъ  
сказывали, что здѣсь бывають ужасные вѣпры изъ  
NW чешверпи, и что въ Генварѣ прошлаго (1816) года  
свирѣпствовала жестокая буря, копорая переломала  
множество судовъ, а нѣкоторыя, бросивъ на мѣль, во-  
все разбила; но я думаю, что сему несчастію была при-  
чиною безпечность, произшедшая опъ излишней довѣ-  
ренности къ доброшѣ грунда и къ якорямъ и кана-  
памъ; ибо два корабля \*) нашей Американской Ком-  
паніи, тогда здѣсь бывшія, опъ сей бури ничего не по-  
перяли. „Ненадобно презирашь непріятеля, какъ бы онъ  
„слабъ ни былъ“; говоряшь опытные люди. Держась се-  
го правила, я вездѣ спавляю суда ферпоингъ и имѣю  
препій якорь въ гошповности; съ сими, впрочемъ обык-  
новенными предосторожностями, я почишаю гавань  
Ріо-Жанейро весьма безопасною.

---

\*) Кушуровъ и Суворовъ, подъ начальствомъ Флота Капитана  
на Л. А. Гагенмейстера.

Въ заливѣ Рио-Жанейро есть приливъ и опливъ ; Рио-Жаней-  
крапковременное наше здѣсь пребываніе не допустило <sup>ро.</sup> 1817.  
насъ сдѣлать доспапочныхъ наблюдений, чпобъ гово- Ноябрь.  
рить объ нихъ съ досповѣрностію; но по замѣчаніямъ  
нашимъ казалось, что въ самомъ проходѣ направленіе  
прилива было къ NNO или NO, а оплива въ проливную  
спорону; и время печенія оныхъ было не ровно: при-  
ливъ продолжался опъ 4 до  $4\frac{1}{2}$ , а опливъ опъ  $7\frac{1}{2}$  до 8  
часовъ; прикладный часъ около или нѣсколько болѣе  $4\frac{1}{2}$   
часовъ; возвышеніе воды не значительнo и точно опре-  
дѣлить оное я не могъ.

---

Г Л А В А II.

Южный  
Атлантический  
Океанъ.

1817.  
Ноябрь.

Плаваніе отъ Рио-Жанейро около мыса Горна, прибытіе въ портъ Каллао, на берегу Перуанскомъ, и замѣтанія объ ономъ. Плаваніе отъ Каллау до Петропавловской гавани, что въ Камчаткѣ.

Четвер. 22.  
Пящн. 23.

Декабрь.  
Вторн. 4.

Ноября 22 вышли мы изъ Рио-Жанейрской гавани, а на другой день оставили Бразильскіе берега. Въпры намъ благопріятствововали и мы шли очень скоро. Декабря 4, достигнувъ широты  $40\frac{1}{2}^{\circ}$ , долготы  $55\frac{3}{4}^{\circ}$ , мы имѣли прекрасный тихій день, пользуясь коимъ перемѣнили марсели, фокъ, гротъ и нѣкопорыя снаспи: привязали лучшія изъ всѣхъ бывшихъ у насъ, дабы съ большею безопасностію могли выдерживать жестокія бури у мыса Горна, къ предѣламъ коего мы шеперь приближались.

Декабря 19, въ 6 часу вечера увидѣли мы воспочный мысъ земли Шпаповъ, называемый Санъ-Жуанъ (Св. Іоанна), на SW  $16^{\circ}$  въ распояніи 20 или 25 миль по глазомѣру. Мы увидѣли его почти шакъ, какъ ожидали по аспрономическимъ наблюденіямъ, слѣдовапельно хрономешпры наши шли довольно хорошо. Въ переходѣ опъ Бразиліи до сего мѣспа мы нѣсколько разъ имѣли крѣпкіе въпры, большею часпію съ западной спороны; но они намъ никакого важнаго вреда не сдѣмали; хуже всего было то, что почти безпрестаннымъ сильнымъ волненіемъ часпо перебивало рулевую

спроку, копорую перемѣняшь на качкѣ было весь- Южный  
ма затруднительно. Сіе обстоятельство заставля- Атланти-  
етъ меня предложить кораблеспроиселямъ, замѣняшь ческій Оке-  
оную мѣдною цѣпью, изъ мѣлкихъ звѣнцевъ соспав- анъ.  
ленною. 1817. Декабрь.

На семь переходѣ печеніе безпрестанно было намъ прошивное; дѣйствія онаго мы наиболѣе перпѣли и съ большею точностію опредѣлили въ слѣдующихъ по- лосахъ:

Дек: 4 въ полдень широт:  $40^{\circ} 35' 34''$  долгот:  $55^{\circ} 42' 28''$   
— 7 — — — — —  $42 42 06$  — — —  $58 09 02$ .

Въ сіи прое супокъ, при пихихъ перемѣнныхъ вѣтрахъ, преимущественнѣе изъ NW чепверпи дув- шихъ, печеніемъ снесло насъ къ NNO на 84 мили.

Декабря 8 въ полдень мы находились въ широтѣ по наблюдению  $44^{\circ} 33'$ , долготѣ по хронометрамъ  $59^{\circ} 28' 33''$ , и нашли, что въ прошедшія супки печеніе подало Шлюпъ почти на 30 миль, прямо къ Сѣверу. А 12 чи- сла въ широтѣ  $48^{\circ} 11' 25''$ , долготѣ  $61^{\circ} 05' 07''$ , пече- ніе причинило разноси въ испинномъ мѣстѣ ошъ счислимаго по широтѣ къ N на 15, а по долготѣ къ O на 18 миль.

Сіи примѣры достапочны, чшобъ показать сколь великое препяшствие могушь причиняшь печенія судамъ, плывущимъ къ мысу Горну. Еслибъ мнѣ случи- чилось въ другой разъ предприняшь такое же пушеше- ствие, то я спалъ бы держашься гораздо ближе къ Аме- риканскому берегу, чшобъ избѣжашь дѣйствія споль сильныхъ печеній. Я не увѣренъ въ испинѣ сего пред-

У мыса  
Горна  
1817.  
Декабрь.  
Четвер. 20.

положенія ; по крайней мѣрѣ предметъ споймъ испыпанія.

20 Числа мы начали обходить мысъ Горнъ: время сіе я счисляю со дня, когда прошли мы параллель мыса Санъ-Жуана. На другой день, опредѣливъ мѣсто свое въ полдень астрономическими наблюденіями (шир:  $55^{\circ} 55' 43''$ , долг:  $64^{\circ} 07' 45''$ ), нашли мы, что въ послѣдніе 42 часа, печеніе удалило насъ къ NO на 51 милю. Въ слѣдствіе сего мы поворожили прочь опъ берега и при вѣтрѣ SSW, пошли къ SO. Мореплавателями вообще замѣчено, что по близости береговъ Спашенландіи и Огненной Земли печеніе къ Сѣверо-воспоку сильнѣе дѣйствуетъ, нежели далѣе опъ нихъ къ Югу: равнымъ образомъ западные вѣтры дуютъ чаще и сильнѣе. Мы спарались опъ нихъ удалились, пользуясь припомъ вѣтрами, позволявшими намъ скорѣе перемѣнять долготу къ Западу.

Воскрес. 23.  
Понедѣл. 31.

Декабря 23, въ широтѣ  $58^{\circ} \pm$ , долг:  $68^{\circ} \pm$  встрѣпили мы спрашную зыбь опъ SW, которая означала, что мы вошли уже въ предѣлы Великаго Океана. 31 Декабря въ полдень находились мы по наблюденіямъ въ широтѣ  $55^{\circ} 44' 50''$ , долготѣ  $76^{\circ} 57' 00''$ . Сего числа прошли мы параллель мыса Горна въ долготѣ  $77^{\circ} \pm$ , слѣдовательно обошли мысъ Горнъ; но это можно сказать только, глядя на карту; ибо бывали примѣры, что корабли, достигнувъ гораздо большей долготы, нежели та, въ которой мы находились, были уносимы печеніемъ и бурями воспочнѣе долготы сего мыса и не могли уже во второй разъ его обогнуть. Правда, что мы

обходили его въ самое благопріятное время года, ш. е. у мыса Горна. 1817. Декабрь.  
лѣшомъ, но спихи въ здѣшней бурной спранѣ, кажешся, еще непоспояннѣ, нежели въ другихъ моряхъ: я знаю много случаевъ, что Американскія суда обходили мысъ Горнъ въ Маѣ и Іюнѣ, слѣдовательно въ самой срединѣ зимы, и были споль счастливы, что во весь переходъ кругомъ его лиселей не спускали; напрошивъ того другіе въ Декабрѣ и Генварѣ шерпѣли здѣсь ужасныя бури и едва могли обойти мысъ; а нѣкоторыя во все оставляли свое предпріятіе. Изъ сего однакожъ не должно заключать, чтобъ это часно случалось. Для путешеспвія кругомъ мыса Горна всегда лѣпнее время надлежитъ предпочитать зимнему; ибо если бы корабль, обходя оный, и встрѣшилъ продолжительныя крѣпкія прошивныя вѣтры, то онъ имѣеть уже въ другихъ отношеніяхъ немаловажныя выгоды: теплую погоду, менѣе дождей, длинныя дни, продолжающіеся почти во всѣ сутки; слѣдственно экипажъ его не будетъ подверженъ такимъ опаснымъ болѣзнямъ, какъ зимою.

За параллелью мыса Горна, къ Сѣверу, мы еще много разъ имѣли весьма крѣпкіе вѣтры, даже до широты  $43^{\circ} \pm$ ; но бури сіи никакого важнаго поврежденія намъ не причинили, и не заслуживаютъ подробнаго описанія. Въ продолженіе оныхъ обыкновенно мы спавили гропъ-марсель, всѣми рифами зарифленный и одинъ или два шпормовые спакселя; а когда вѣтръ до того усиливался, что дѣлался опаснымъ марселю, тогда его убирали и спавили при шпормовые спакселя, а иногда и шпормовую бизань преугольникомъ. Я нахо-

Южный  
Белый  
Океанъ.

1818.

Генварь.

Четвер. 3.

жу, что сіи паруса суть самые безопасныя и покойныя, какіе только можно нести бейдевиндъ при жестокихъ вѣтрахъ.

Съ 3 Декабря по 3 Генваря, (когда мы находились въ широтѣ  $53^{\circ} 01' 33''$ , долготѣ  $78^{\circ} 21'$ ), по есть въ теченіе цѣлаго мѣсяца, мы никакъ не могли опредѣлить долготы лунными разсояніями, по причинѣ облачной или пасмурной погоды; но упоупребляя нужныя поправки, всегда знали истинное наше мѣсто по средствомъ хронометровъ. Что же принадлежило до счисленія, по отъ Рио-Жанейро до мыса С. Жуана оно было впереди на  $2^{\circ} 33'$ , а отъ мыса до сего мѣста на  $1^{\circ} 54'$ : всего на  $4^{\circ} 27'$ . Это показываетъ сколь нужно на всякомъ кораблѣ имѣть по крайней мѣрѣ два хронометра. Изъ нашихъ хронометровъ, при семъ случаѣ, С и D ближе всѣхъ показали долготу къ истинной.

Суббота 5. Доспигнувъ широты  $53^{\circ} 28'$  мы наши, средствомъ весьма исправныхъ наблюдений, что печеніемъ подвинуло насъ къ Югу только на 11 миль: ясное доказательство, что здѣсь не существуетъ по сильное печеніе, спремящееся на Z, близъ береговъ Огненной Земли. Замѣчанія наши, въ послѣдствіи по сему же предмету сдѣланныя, тоже показали.

Понедѣл. 14. Генваря 14, находясь въ широтѣ  $51^{\circ} \pm$ , долготѣ  $77^{\circ} \pm$ , мы имѣли поупный вѣтръ и пріятную погоду, продолжавшуюся до самой ночи. Мы не упустили случая воспользоваться споль прекраснымъ днемъ, въ теченіе коего сдѣлали нѣкопорыя перемѣны въ пріумъ и поправки по Шлюпу: носовая часть отъ издержен-

ной воды и дровъ очень облегчилась, почему мы пере- Южный  
несли съ кормы на носъ 200 пудъ свинцу и очиспили Великій  
закладенныя въ гропъ-люкъ бочки съ водою, съ шѣмъ, Океанъ.  
чтобъ съ сего числа изъ нихъ держашь воду, которая 1818.  
была еще изъ Кроншпапа и находилась въ бочкахъ Генварь.  
около шести мѣсяцевъ, но пакъ хорошо сохранила  
вкусъ, какъ бы сей часъ изъ рѣки; лишь получила  
цвѣтъ, похожій на самую слабую чайную воду. Мы ос-  
мотрѣли и провѣприли крющъ-камору, просушили  
карпузы, папранпажи и другіе аршиллерійскіе снаряды  
и проч.

Между шѣмъ, попушный вѣтеръ недолго продолжал- Бшорн. 15.  
ся: на другой день сдѣмался онъ опъ Сѣвера, и попо-  
му опасаясь продолженія прошивныхъ вѣтровъ, я ду-  
малъ, что если они удержашь насъ долго въ сей бурной  
полосѣ, то принудяшь, наконецъ, зайши въ какой ни-  
будь необитаемый портъ Южной Америки за водою  
и дровами, почему я велѣлъ какъ для моего сполы,  
такъ для офицеровъ и для нижнихъ чиновъ съ сего Среда 16.  
числа пищу варить черезъ день, довольствуясь въ про-  
чіе дни холоднымъ споломъ, пригошовленнымъ въ то  
время, когда горячія кушанья варашь. 16 Числа  
мы находились въ широтѣ  $49\frac{1}{2} \pm$ , долготѣ  $77\frac{1}{4} \pm$  и по-  
лучили, послѣ пишины, нѣсколько часовъ продолжав-  
шійся, самый попушный вѣтеръ, умѣренно задувшій съ  
Юга, при ясномъ небѣ. Мы, взявъ наспоящій свой пущъ  
къ NNW, поставили всѣ паруса; даже и лисели, кото-  
рые почти цѣлый мѣсяць не употребляли, ибо всегда  
шли бейдевиндъ. Сей благопріятный вѣтръ дулъ съ

Южный  
Большой  
Океанъ.  
1818.  
Январь.

такою умеренностію и равномерною силою и такъ постоянно, при ясной погодѣ, что мы почли было его за настоящій муссонъ, господствующій вдоль западныхъ береговъ Южной Америки въ лѣтніе мѣсяцы: всѣ признаки сіе показывали. Къ вечеру вѣтръ, отойдя къ SO, продолжалъ дуть съ ровною, посредственною силою около двухъ супокъ; а потомъ перешелъ поспешенно къ Сѣверу, и сдѣлавшись опять намъ прошивнымъ, показалъ, что мы ошиблись въ своихъ заключеніяхъ.

Четвергъ 17. Поупру въ четвертомъ часу 17 числа, увидѣли мы горы, находящіяся на островѣ *Компаніи* \*), и берега къ Сѣверу отъ онаго. Горы сіи, казалось, находились отъ насъ въ разстояніи 40 или 50 миль; впрочемъ, незная точно высоты ихъ, невозможно опредѣлить по глазомеру вѣрно разстоянія. Съ восхожденіемъ Солнца горы покрылись облаками, и мы потеряли ихъ изъ виду.

Суббота 19. 19 Числа, въ шир:  $44^{\circ} \pm$ , долгот:  $77^{\circ} \pm$ , полагая, что мы вышли изъ бурной полосы, велѣлъ я отвязать шпормовые стаксели: въ семъ случаѣ я держусь правила Англичанъ, копорые ни парусовъ, ни другихъ вещей безъ нужды на верху не имѣютъ.

Воскр. 20. Около полудни 20 числа видѣли мы съ салингу на NOO по правому компасу весьма высокій берегъ. По сему румбу и по широтѣ, видимую нами землю долженствовали составлять двѣ высокія горы, находящіяся на островѣ Чилоѣ (*Chiloe*), и означенныя на Арросмиповой картѣ именемъ: *Cisno*.

---

\*) *Isla de la Compana.*

Генваря 22, находясь въ широтѣ  $39^{\circ} \pm$ , долготѣ  $76^{\circ} \pm$ , Южный  
прошли мы нѣсколько пучковъ морскихъ распѣній, ко- Великій  
торыхъ до сего дня не видали по эпу спорону мыса 1817.  
Горна. Господствующіе здѣсь западные вѣтры, конечно, Генварь.  
не пускаютъ такъ далеко въ морѣ морскую праву, ра- Вторн. 22.  
спущую при Американскихъ берегахъ, а попому естъ  
причина думать, что она принесена съ Запада, и вѣ-  
роятнн, что между Новою Зеландіею и Америкою естъ  
еще острова, намъ неизвѣстные, и даже тамъ могутъ  
быть большія земли \*).

25 Числа (шир:  $33^{\circ} \pm$ , долг:  $74^{\circ} \pm$ ) вспутили мы Пящн. 25.  
въ предѣлы дѣйствительнаго муссона или, лучше ска-  
затъ, прибрежнаго пасада; ибо муссонами называютъ  
вѣтры, шесть мѣсяцевъ дующіе въ одну спорону, а  
шесть въ другую: здѣсь же южный вѣтеръ во весь годъ  
владычествуетъ. Сего числа мы опвязали лучшіе наши  
паруса, чпобъ поберечь ихъ для бурныхъ морей, а намѣ-  
сто ихъ привязали другіе, которые опъ дождей и жа-  
ровъ подъ Эквапоромъ довольно поперѣли \*\*).

---

\*) Недавно еще смѣялись надъ шѣми, кто думалъ, что въ  
сосѣдствѣ мыса Горна, къ Югу опъ него, естъ неизвѣ-  
стныя земли; ибо Кукъ ихъ не нашель; но часно попадав-  
шіяся морскія распѣнія догадку сію одобряли, а событіе  
оправдало оную: земля опкрыша и часпію опредѣлена.  
Извѣстный Англійскій мореплаватель Капитанъ Галль по-  
сланъ для подробнѣйшаго изслѣдованія оной. Путешествіе  
его вскорѣ будетъ издано.

\*\*) Мы имѣли только два комплекта парусовъ, а для  
шрешьяго взяли парусину, которую однакожь не было  
Ч. II.

Южный  
Великий  
Океанъ.  
1818.  
Генварь.

Февраль.  
Суббота

Четвер.

Съ пасадомъ плаваніе наше было весьма успѣшно, но спранно, что онъ не производилъ никакого печенія по своему направленію; на прошивъ, оно было еще намъ прошивное опъ 5 до 11 миль въ сущки. Такую маловажную разность можно было бы приписать погрѣшностямъ счисленія пупи, если бы она не была почти всегда въ одну сторону. Мы правили такимъ курсомъ, чпобъ прежде могли увидѣшь горы около мѣстечка Сангалана. Но шуманы ихъ опъ насъ скрывали, а первый Перуанскій берегъ увидѣли мы въ сосѣдствѣ мыса Чилки послѣ полудни 2 Феврала; а въ портъ Каллао вошли не прежде 7 числа.

Постоянный, всегда умѣренный пасадный вѣпръ, правильный въ своихъ измѣненіяхъ, извѣстныхъ мореплавателю, съ одной стороны много способствуесть входу въ Перуанскіе порты; а съ другой вѣчные шуманы чрезвычайно затрудняють оный: я говорю о томъ, что опытомъ знаю.

Само собою разумѣется, что шуманы препятствуютъ опредѣлять мѣсто корабля, какъ астрономическими наблюденіями, такъ и пеленгами, слѣдовательно должно узнавать входъ по примѣрнымъ мѣстамъ, кои покажутся, когда уже подойдешъ къ нимъ на самое близкое разстояніе или по счисленію; но на сіе послѣднее здѣсь никакъ нельзя положиться по причинѣ печеній.

---

надобности перешивашъ на паруса; ибо съ надлежащею осторожностію Господа Вахшенные Офицеры умѣли сохранить ихъ такъ хорошо, что двухъ комплекшовъ намъ стало на все путешествованіе.

Когда мы имѣли средину оспрова С. Лоренца \*) на Южный SO 55°, а западный изъ оспрововъ, *Рыбагъили* именуемыхъ \*\*) на NO 30°, будучи на глубинѣ 65 сажень Великій Океанъ. 1818. Февраль. съ зеленоватымъ иломъ, по со спущенной на воду шлюпкѣ, посавленной на дрекѣ, нашли по лагу печеніе  $\frac{5}{8}$  мили въ часъ. И пакъ вѣрнѣйшее средство входить въ портъ Каллао естъ по примѣтамъ. Идучи опъ Юга, надлежитъ прійти на видъ берега по близости мыса Писко, и подойдя почти вплотъ къ нему, плыть вдоль берега на Сѣверъ, доколѣ не встрѣпишь на пупи высокаго голаго оспрова, называемаго оспровомъ Лимы или Св. Лавренція. Сей оспровъ образуесть портъ, въ который можно войти по южную и по сѣверную его сторону. Первый изъ сихъ входовъ узокъ и въ немъ естъ камни, но при обыкновенной оспорожности не опасенъ; а послѣдній открьтъ, широкъ и чистъ совершенно.

Если же корабль будесть находящся въ такомъ положеніи, что не можесть прійти на видъ берега южнѣ порта, а долженъ прямо къ нему съ моря править, по примѣтами оному могутъ служить *Рыбагъи* оспрова, которые соспоютъ изъ камней, опъ ппичьяго кала споль побѣлѣвшихъ, что они походятъ на большіе песчаные или снѣгомъ покрытые холмы. Бѣлизна сія открьваетъ ихъ мореходцамъ на значи-

---

\*) San Lorenzo, Св. Лавренція.

\*\*) Pescadores.

Южный  
Великій  
Океанъ.  
1818.  
Февраль.

пельное разспояніе даже сквозь пасмурность, а какъ они лежатъ почти при самомъ входѣ въ портъ опъ Сѣвера, то увидѣшь ихъ естъ поже, что усмотрѣшь и самый входъ.

Портъ  
Каллао.

О выгодахъ и безопасности сего порта сказано уже въ первой часпи \*), а теперь я замѣчу, что въ Каллао суда спановаясь подлѣ самага берега, прошивъ крѣпостей, такимъ образомъ: наспоящій якорь кладушь къ SSO, а верпъ къ NNW, и берушь кабелшовъ опъ онаго на корму; а пошому суда кругомъ не ворочающся и могушь спояшь весьма близко одно къ другому, ибо здѣсь вѣпры съ сѣверной стороны, кромѣ самыхъ пихихъ, да и шо рѣдко, никогда не дуюшь, да и печенія опъ прилива и оплива бываюшь очень слабы.

## П Л А В А Н І Е ИЗЪ ПЕРУ ВЪ КАМЧАТКУ.

Южный  
Великій  
Океанъ.

Въ первой часпи сказано \*\*) уже о пупи, копорый я избралъ сначала для перехода изъ Перу въ Камчатку, о перемѣнахъ въ послѣдствіи сдѣланныхъ въ моемъ планѣ и о причинахъ онымъ. Взявъ курсъ къ Западу, мыплы при безпреспанныхъ попушныхъ вѣпрахъ очень суббота 23. успѣшно. 23 Числа мы имѣли случай весьма хорошо опредѣлишь свое мѣсто аспрономическими наблюденіями и хронометрами, по коимъ находились въ широтѣ  $7^{\circ} 45' 58''$ , въ долготѣ  $90^{\circ} 08' 30''$ ; а счисленіе показы-

\*) Сшран. 122 и далѣе.

\*\*) См. часшь I, сшран. 126 и 127.

вало широту  $7^{\circ} 47' 56''$ , долготу  $90^{\circ} 13'$ . Сполъ малая, Южный  
едва примѣпная разность свидѣтельствовала, что на Великий  
проспрансивъ опъ Каллао до сего мѣста печеніе надъ Океанъ.  
нами никакого дѣйствія не имѣло. Вечеромъ сего числа 1818.  
по амплишудамъ нашли мы склоненіе компаса  $8^{\circ}$  во-  
спочное тогда, когда мы полагали оное въ  $3^{\circ}$  или  $4^{\circ}$ ;  
ибо и въ Каллао оно не превосходило  $9^{\circ}$ . Сначала мы  
приписывали сіе какому либо нашему упущенію, но и  
наслѣдующій день поушру и послѣ полудни, чрезъ Ази-  
муфы разными компасами нашли оное опъ  $7^{\circ} 58'$  Воскр. 24.  
до  $8^{\circ} 10'$  восточное.

Марша 13 въ полдень по наблюденіямъ мы находи-  
лись въ широтѣ  $8^{\circ} 39' 13''$ , долготѣ  $138^{\circ} 29' 41''$ ; тогда Маршъ.  
воспичный островъ изъ купы Вашингтоновыхъ остро-  
вовъ, называемыхъ *Аугага*, находился опъ насъ на WSW $\frac{1}{2}$ W Среда 13.  
въ 39 миляхъ; почему съ полудни мы спали править  
прямо къ сему острову, который открылся намъ въ 4  
часа пополудни, тогда по наблюденіямъ нашимъ до не-  
го опъ насъ было 16 миль; по глазомѣру же казалось миль  
придцать. Слѣдовательно хронометры наши показали  
долготу около четверти градуса западнѣ истинной; но  
повѣривъ ихъ точнѣ мы предославили слѣдующему  
дню. Въ 6 часовъ вечера подошли мы къ вышепомяну-  
тому острову на распояніе миль 10 или 12, убрали  
всѣ лишніе паруса, взяли у марселей по два рифа и  
пошли на NW $\frac{1}{2}$ W: къ островамъ *Гіау* и *Фаттуцу*; Четвер. 14.  
подъ малыми парусами ходу намъ до нихъ было на всю  
ночь. Поушру мы увидѣли ихъ на WNW въ распояніи  
около 20 миль; а въ 9 часу, находясь близъ меридіана

Южный  
Великій  
Океанъ.  
1818.  
Маршъ.

южной оконечности острова *Giau*, по широтѣ и долготѣ вѣрно опредѣленной Англійскимъ Аспрономомъ Гуджемъ (Goodge), мы имѣли случай повѣрить свои хронометры и нашли, что изъ нихъ В, С и D, кои мы употребляли, показывали долготу на  $16' 49''$  западнѣе. Здѣсь нужно замѣтить, что почти безпрестанные шуманы препятствовали намъ повѣрить хронометры въ портѣ Каллао надлежащимъ образомъ, и потому мы принуждены были довольствоваться тѣмъ, что улучивъ время, нашли какую они показываютъ долготу порта Каллао, и сдѣланную ими разность со дня отбытія изъ Рио-Жанейро раздѣливъ на число дней, во сколько они оную сдѣлали, приняли за поправку. Послѣдствія обнаружили, что мы не многимъ ошиблись.

Отъ береговъ Перуанскихъ до Вашингтоновыхъ острововъ счисленіе сдѣлалось на  $1^{\circ} 16' 35''$  впереди или западнѣе истиннаго мѣста нашего. Если положимъ, что печеніе, по всему пространству на семь переходъ нами переплытому, было равномерное, то скорості онаго не будетъ превышать 3 миль въ сутки къ Воспоку.

Воскр. 17. Но когда достигли мы въ полдень 17 числа широты  $2^{\circ} 35' 13''$ , долготы  $146^{\circ} 36' 19''$ , то замѣтили, что печеніе стало дѣйствовать весьма чувствительно; ибо во вчерашніе сутки (съ полудни 15 до полдень 16 числа) подало насъ онымъ по широтѣ къ S на 4 мили, а по долготѣ къ Западу на 25 миль; а въ нынѣшніе сутки къ N на 2 мили и къ Западу на 37 миль. Послѣ того ежедневно мы находили, что печеніе сильно

на насъ дѣйствовало, какъ по означено въ таблицѣ, Сѣверный  
находящейся въ Прибавленіи \*). Великій  
Океанъ.

Марта 19 сдѣлалась такая пишина, что мы во 1818.  
весь день шли не болѣе 3 и 2 миль въ часъ, а иног- Маршъ.  
да и по одной полько. Мы уже думали, что Вшорн. 19.  
начались эквапорные шпили, хопя и безъ дождей; обла-  
ка находили часпо, но онѣ были сухи, вообще же  
можно сказаць, погода спояла ясная. Въ полдень мы  
находились по наблюденіямъ и хронометрамъ въ ши-  
ротѣ  $0^{\circ} 01' 36'' S$ , долготѣ  $149^{\circ} 51' 16''$ , а во впоромъ  
часу пополудни прошли Эквапоръ, почти въ самой той  
же долготѣ, въ какой были въ полдень. Тихіе вѣтры  
продолжались двое сутокъ, при пасмурной и дождливой  
погодѣ, а потомъ вѣтръ опъ О спалъ крѣпчашъ и вскорѣ  
до такой степени усилился, что принялъ настоящій  
видъ пасада; но спрашныя, черновидныя тучи, лежа-  
вшія по горизонту въ сѣверо-восточной и сѣверо-запад-  
ной споронѣ, показывали, что мы еще не вспрѣпили  
настоящаго пасаднаго вѣпра.

Въ продолженіе такой погоды, перемѣнили мы Среда 20.  
грозъ-спеньгу, у которой въ прещинѣ нашли гнилое  
мѣсто: это было еще первое значительное поврежде-  
ніе, случившееся у насъ съ самага опыбія изъ Россіи.

22 Числа въ полдень по наблюденіямъ мѣсто наше Пятн. 22.  
было въ широтѣ  $4^{\circ} 25' 48''$ , въ долготѣ  $152^{\circ} 00' 18''$ ; тогда  
до заходенія Солнца дулъ ровный вѣтръ, а потомъ

---

\*) См. Прибавленія N° 5.

Сѣверный  
Великій  
Океанъ.  
1818.  
Маршъ.

спалъ зашихать, и по горизонту сдѣлалось очень облачно; къ Сѣверу мы видѣли одинъ разъ блеснувшую молнію, а въ 11 часу ночи показался весьма необыкновенный метеоръ; я самъ наверху тогда не былъ, но вахтенные офицеры сдѣлали ему слѣдующее описаніе: „Въ „половинѣ 11 часа къ NNO, примѣнили большой свѣп- „лый шаръ, спускающійся къ горизонту, копорый былъ „видѣнъ секундъ пять, попомъ исчезъ, разливъ свѣпъ „по всему небу въ сѣверо-восточной споронѣ“. Ночью на 23 Марша вѣпръ былъ очень шихъ, но днемъ усилился и опять спалъ дупъ по прежнему довольно крѣпко съ порывами опъ NO. Казалось мы вспутили въ полосу наспоящаго пасада. Тогда спали держащъ къ Сѣверо-западу и шли весьма скоро.

Среда 27.

Марша 27 послѣ полудни имѣли мы очень хорошій случай опредѣлишь, по азимуфамъ Солнца, склоненіе компаса и нашли оное къ величайшему нашему удивленію  $12\frac{1}{2}^{\circ}$ ; когда за день предъ симъ оно было полько  $5^{\circ}$ ; но мы скоро нашли сему причину: азимуфъ-компасъ принаблюденіи ошибкою былъ поставленъ подлѣ пожарной трубы; на другой день азимуфы, взяпые съ надлежащею предосторожноспію, показали склоненіе  $8\frac{1}{2}^{\circ}$  восточное. Я о семъ маловажномъ случаѣ упомянулъ для того, чпобъ показатъ, чпо малѣйшая неосторожноспь можетъ иногда произвеспи весьма важныя, опасныя послѣдствія для корабля.

Четвер. 28.

28 Числа, достигнувъ шой параллели ( $14 \pm$ ), близъ коей обыкновенно плавали галіоны изъ Акапулко въ Маниллу, мы уже не имѣли болѣе причины опасатъся

вспрѣчи по ночамъ съ неизвѣстными островами и мѣ- Сѣверный  
лями; а попому я велѣлъ опвязать канашы и поло- Великій  
жишь на бордѣ якоря, которые на всякой случай мы Океанъ.  
опъ самага порта Камлао держали въ готовности. 1818.  
Апрѣль.

До 17 Апрѣля ничего доспопримѣчательнаго съ на- Среда. 17.  
ми не повспрѣчалось; но сего числа всѣ обстоятельствова  
благопріятствовали намъ хорошо опредѣлить посред-  
ствомъ лунныхъ разстояній разность, дѣлаемую наши-  
ми хронометрами въ показаніи долгошы. Разность сія,  
средняя между хронометрами В, С и D, была  $0^{\circ} 30' 48''$   
воспочнѣ истинной; а какъ и по луннымъ наблюдени-  
ямъ 1 Апрѣля найдено, что хронометры показывали  
наше мѣсто воспочнѣ истиннаго, то я, положивъ,  
что они разность сію дѣлали равномерно, опнесъ со-  
размѣрныя поправки къ прежде опредѣленнымъ долго-  
шамъ со дня опплытія нашего опъ острововъ Вашинг-  
тоновыхъ; а съ сего дни впередъ полную разность,  $0^{\circ}$   
 $30' 48''$ , спалъ вездѣ употреблять.

Апрѣля 25, находясь въ широтѣ  $43^{\circ} \pm$ , долгошѣ  $198 \pm$ , Четвер. 25.  
почувствовали мы въ полной мѣрѣ приближеніе наше  
къ Камчаткѣ; ибо при весьма холодной погодѣ, сжав-  
шей ршупъ въ термометрѣ почти до почки замерзанія,  
спалъ иппи снѣгъ, и въпрѣ дуль крѣпко опъ О; на дру-  
гой день началъ онъ упихашъ; а 27 числа съ упра до Суббота 27  
полудни была совершенная пишина, въ продолженіе ко-  
ей, опвязавъ спарые паруса, замѣнили ихъ новыми,  
чтобъ бытъ въ сосояніи вѣрнѣ оплавировашъ опъ  
берега въ случаѣ крѣпкаго вѣпра, если бы сіе понадо-  
билось по приближеніи къ Камчатскимъ берегамъ, у ко-

Сѣверный  
Великій  
Океанъ.  
1818.  
Апрѣль.

порыхъ часто случающихся шуманы и пасмурныя погоды, при жестокыхъ вѣтрахъ опъ NO и SO, не позволяють по нѣскольку дней сряду войти въ порпъ; между шѣмъ, какъ буря несетъ корабль съ худыми парусами прямо на берегъ. Впрочемъ сія предосторожность всегда нужна, приближаясь къ берегамъ, подверженнымъ жестокимъ вѣтрамъ.

Камчат-  
скіе берега.  
Понедѣл. 29.

Апрѣля 29 мы никакъ не могли опредѣлить мѣста своего астрономическими наблюденіями, а по счисленію находились въ широтѣ  $51^{\circ} 33\frac{1}{2}'$ , долготѣ  $201^{\circ} 30\frac{1}{2}'$ . Сію долготу мы опредѣлили по хронометрамъ, вычитая изъ оной разность, найденную послѣдними лунными наблюденіями; въ шѣже дни, когда невозможно было хронометрами опредѣлить долготы, по по послѣдней ими сысканной долготѣ и по счислимой разности долготы, мы оную опредѣляли. Такимъ образомъ:

Апрѣля 27 долгота по хронометрамъ	- - -	200° 38' 02"
разность, сысканная по послѣднимъ луннымъ разстояніямъ 17 Апрѣля	- - -	0 30 48

---

И потому исправленная долгота	- - -	201 08 50
28 и 29 числа наблюденій не дѣлали, а счислимая разность долготы была къ W	-	21. 36.

---

И потому долгота  $201^{\circ} 30' 26''$ .

По сей долготѣ въ полдень 29 числа, мы должны были находиться опъ ближайшаго къ намъ берега

Камчатки, по картѣ Капитана Крузенштерна \*), въ Камчат-  
разспояніи  $18\frac{1}{2}$  миль; но какъ съ 17 Апрѣля по сіе чи- скіе берега.  
сло, т. е. въ 12 дней, хронометры могли сдѣлать пере- 1818.  
мѣну, да и въ послѣдніе двое сутокъ въ численіи мо- Май.  
гла послѣдовать значительная разность, по я призналъ  
за нужное для осторожности считать свое мѣсто бли-  
же къ берегу. На сей конецъ съ полудни 28 числа  
правиль по компасу на N; но 29 числа въ полдень, бу-  
дучи окружены мрачностію покрытымъ горизонтомъ,  
бросили мы лопъ и нашли глубину 60 сажень, на днѣ  
черно-сѣрый песокъ съ малыми мѣлкими камешками.  
Это намъ поспѣшь открыло, что мы находились гораз-  
до ближе къ берегу, нежели какъ послѣднія наблюденія  
показывали, и что заключеніе наше о хронометрахъ  
и разности численія было справедливо. Въ полдень мы  
поворопили опъ берега, и при вѣтрѣ опъ ONO легли  
на SO. Вскорѣ мрачность начала проходить, тогда мы  
опянь поворопили къ берегу, который поспѣшь намъ  
и открылся на WSW. Это былъ безымянный мысъ,  
лежащій на картѣ Капитана Крузенштерна подъ ши-  
ропою  $51^{\circ} 35\frac{1}{2}'$ , и камень опъ него находящійся къ SW  
въ  $5\frac{1}{2}$  миляхъ. Опъ сего камня по крѣйсь-пеленгу мы  
находились на NO  $54^{\circ}$  въ  $9\frac{1}{2}$  миляхъ; это было въ поло-  
винѣ прешьяго часа пополудни; тогда же мы нашли,  
что долгота наша по хронометрамъ была воспочнѣ  
испінной на  $0^{\circ} 54' 22''$ , долгота по хронометрамъ съ

\*) Это четвертый разъ я прихожу въ Камчатку, и всегда  
имѣлъ случай замѣтить, что карта здѣшняго берега Ка-  
питана Крузенштерна весьма вѣрна.

Камчат-  
скіе берега.  
1818.  
Май. поправкою послѣдними лунными наблюденіями также воспочнѣ на  $0^{\circ} 23' 34''$ , а счислимая по обыкновенному шканечному журналу, воспочнѣ истинной на  $8^{\circ} 32' 45''$ .

Послѣ сего шрое супокъ, по причинѣ пасмурности со снѣгомъ, шумана и прошивныхъ вѣтровъ, мы ни-  
Чешвер. 2. какъ не могли войти въ Авачинскую губу, но 2 Мая выяснѣло; тогда мы опредѣлили мѣсто свое въ полдень въ широтѣ  $52^{\circ} 26' 22''$ ; Вилюченская сопка по правому компасу находилась опъ насъ на NW  $55^{\circ}$ , а Поворопная сопка на NW  $87^{\circ}$ . Опъ сего мѣста, съ повѣявшимъ благопріятнымъ вѣтромъ, мы спали правиль въ проходъ, и ночью во второмъ часу спали на якорь подлѣ самой Пепропавловской гавани.

Плшн. 3.  
Камчатка. Авачинская губа и Пепропавловская гавань, въ опи-  
ношеніи къ мореплаванію весьма подробно и вѣрно опи-  
саны въ Пупешеспвіяхъ Кука, Лаперуза, Сарычева и Крузеншперна, а также нѣкоторыя не важныя замѣча-  
нія объ оныхъ помѣщены и въ моемъ прежнемъ пупе-  
шеспвіи \*), и потому я не считаю нужнымъ повпорять здѣсь о предметѣ, споль хорошо извѣспномъ Россій-  
скимъ мореплавателямъ.

---

\*) Записки о плаваніи Шлюпа Діаны для описи Курильскихъ острововъ. стран. 4 и далѣ.



Берингова  
Море.  
1818.  
Июнь.

промышленниками Россійско-Американской Компаніи, для сего кажущя бышь самыми удобнѣйшими. О преимуществахъ такой описи и о удобности произвеси оную съ полнымъ успѣхомъ, писалъ Г. Вице - Адмираль Сарычевъ еще въ 1802 году \*); но къ удивленію Камчатскіе и Охотскіе берега и по сіе время оспаются не описанными: по крайней мѣрѣ съ такою точностию, какой Ученый Свѣтъ вправѣ надѣяшься и ожидашь опъ Державы, имѣющей сильный флотъ и большое число морскихъ офицеровъ. Даже и издержки на описи сего рода будутъ самая маловажныя: 8 Морскихъ Офицеровъ, 16 штурманскихъ помощниковъ или учениковъ и 150 человѣкъ нижнихъ чиновъ, на 2 небольшихъ транспорсахъ и 6 байдарахъ, въ при лѣпа совершенно опишуть весь берегъ, начиная опъ устья рѣки Амура вдоль всего Охотскаго берега до Ижигинска, и опшуда кругомъ всего полуострова Камчатки, даже до самаго Берингова пролива; а шакже и обѣ гряды Алеупскихъ и Курильскихъ острововъ. Если же къ сей экспедиціи будутъ присоединены два Еспесва-испытателя, то опись во всѣхъ отношеніяхъ будетъ совершенна; тогда она не будетъ подлежать никакимъ сомнѣніямъ и спорамъ, и каршы, съ оной сочиненныя, можно уже безъ спыда издашь въ свѣтъ и показывать иностранцамъ.

---

\*) См. Предувѣдомленіе къ Путешествію его по Сѣверовосточной части Сибири, Ледовитому морю и проч. стран. VI.

Мы были споль счастливы, что, находясь у Берин-<sup>Берингого</sup> говыхъ острововъ, имѣли прекрасную погоду и самый <sup>Море.</sup> 1818. благопріятный вѣтеръ, копорые дали намъ всѣ способы <sup>Юнь.</sup> опредѣлить географическое положеніе сихъ острововъ астрономическими наблюденіями и хронометрами. Сіи послѣдніе были повѣрены нами въ Камчаткѣ посредствомъ соопвѣспивующихъ высотъ. Мы нашли, что Юня  $\frac{6}{18}$ , прошивъ средняго времени въ Пепропавловской гавани \*):

	ч.	м.	сек.	сек.
Хрон: В впереди	1.	00.	04,6	отспааетъ 2,31
— D —	1.	53.	39,1	уходитъ 3,74

Хронометры, по коимъ особенно долгога вычислялась

Хрон: А впереди	0.	36.	11,1	уходитъ 1,49
— С —	1.	26.	17,9	отспааетъ 3,63.

При наблюденіяхъ всегда употреблялся хронометръ В, копорый прежде наблюденія и попчасъ послѣ, съ прочими сравнивался.

Въ полдень 21 числа удалось намъ опредѣлить весьма хорошо широту нашу  $54^{\circ} 37' 32''$  \*\*), а въ поже

\*) Долгота Пепропавловской гавани по таблицамъ Мендозы де Рюсъ —  $201^{\circ} 15' 30''$   
 По наблюденіямъ Капишана Крузенштерна 201 12 15  
 По наблюденіямъ Кинга и Беля — — — 201 16 17  
 средняя — 201 14 17

и сія-по долгога употреблялась въ нашихъ выкладкахъ.  
 \*\*) По моимъ наблюденіямъ — — — —  $54^{\circ} 37' 30''$   
 По наблюденіямъ Шш: Никифорова — — —  $54 37 34$ .

Берингово  
море.

1818.

Июль.

время южная оконечность Берингова оспрова находилась опъ насъ на NO  $73^{\circ}$  \*) по правому компасу, а чрезъ  $2\frac{1}{4}$  часа, пройдя 13 миль по правому компасу прямо на O, оная оконечность была опъ насъ *прямо* на N, пакже по правому компасу; по сему пеленгу, весьма удачно сдѣланному, опредѣлили мы истинную широту южной оконечности Берингова оспрова  $54^{\circ} 41' 30''$ . Вскорѣ послѣ полудни опкрылся намъ въ пасмурности оспровъ *Мѣдный*, къ которому мы прямо шли, держа по правому компасу на O.

Благопріятство погоды и вѣтра позволили намъ самыми лучшими пеленгами связать разныя мѣста обонихъ вышепомянутыхъ оспрововъ и по онымъ опредѣлить взаимное ихъ опспояніе \*\*), и шѣмъ съ большею вѣрностію, что мы шли по параллели, опредѣленной нами въ полдень широты. Въ 4 часа послѣ полудни мы опредѣлили по хронометрамъ долготу, которая, будучи приведена къ полудню, нашлась  $193^{\circ} 38' 19''$  \*\*\*), и сыскали по азимуфамъ склоненіе компаса  $10^{\circ} 23'$  восточное \*\*\*\*). Въ полночь прошли мы на перпендикулярѣ

\*) Сего числа послѣ полудни склоненіе компаса опредѣлили мы по азимуфамъ среднее  $10^{\circ} 23'$  восточное, которое и упошребляли.

\*\*) См. Прибавленія N<sup>o</sup> 6.

\*\*\*) По моимъ наблюденіямъ — — — —  $193^{\circ} 37' 45''$   
по наблюденіямъ Шш. Никифорова — —  $193 38 56$

\*\*\*\*) По моимъ наблюденіямъ — — — —  $10 33$   
по наблюденіямъ Шш. Никифорова — —  $10 13$

курса къ NO въ 3 миляхъ разстоянія южную оконечность Берингова  
 острова Мѣднаго, и привели бейдевиндъ къ SSO, чѣмъ до 1818.  
 разсвѣта останахся вблизи берега подъ малыми парусами. Июнь.

22 Числа въ 3 часа утра пошли мы къ южной оконечности острова Мѣднаго, и подойдя къ оной на раз-  
 стояніе  $1\frac{1}{2}$  миль, спали править вдоль берега по правому  
 компасу на NNW $\frac{1}{2}$ W: островъ Мѣдный по длинѣ своей ле-  
 житъ въ семь направленіи. Вѣтръ тогда дулъ опъ SW весь-  
 ма сильно съ туманомъ, но мы, находясь подъ вѣтромъ  
 острова, не чувствовали силы онаго, и у насъ было ясно.

Мы шли вдоль острова подъ весьма малыми пару-  
 сами, опасаясь порывовъ вѣтра, изъ-за горъ набѣгав-  
 шихъ, до  $10\frac{1}{2}$  часовъ утра; а тогда, чѣмъ не привести  
 Солнце, сіявшее въ сіе время во всемъ своемъ блескѣ,  
 въ мгновеніе полдня надѣ островѣ, и чрезъ то не ли-  
 шиться случая сдѣлать весьма вѣрное астрономическое  
 наблюденіе, мы поворопили и пошли вдоль острова  
 къ SO по правому компасу, дѣлая, смотря по возможно-  
 сти и удобству, пеленги \*). Въ полдень удалось намъ  
 взять прекрасную высоту Солнца на самомъ числомъ  
 горизонтѣ; по оной мы опредѣлили широту свою  
 $54^{\circ} 46' 18''$  \*\*). Въ сіе время южная оконечность Мѣд-  
 наго острова была опъ насъ прямо на S праваго ком-  
 паса, а сѣверная на NW  $75^{\circ}$ . Долгота же наша, по хро-  
 нометрамъ опредѣленная и приведенная къ полудню, бы-

\*) См. Прибавл. N° 7.

\*\* ) По моимъ наблюденіемъ — — — —  $54^{\circ} 46' 26''$   
 по наблюденіемъ Шп. Никифорова — — — —  $54 46 09$

Берингово ла 191° 49' 10" \*), а склоненіе компаса изъ многихъ ази-  
 море. муфовъ среднее 9° 50' восточное.

1818. июль.

Послѣ полудни день сдѣлался совершенно ясный, и въперъ спалъ утихашъ, а сіе препятствовало намъ подойти ближе къ берегу и продолжашъ пеленги. Но я о семь не жалѣлъ, ибо и шѣхъ пеленговъ, которые мы успѣли сдѣлашъ, и взяпыхъ нами астрономическихъ наблюдений было очень доспапочно для опредѣленія географическаго положенія Беринговыхъ оспрововъ. Мы нашли, что

		Широты.	Долготы.
Берингова оспр.	N оконечн.	55° 10' 30"	193° 44' 11" **)
— — — —	S — —	54 41 32	193 15 11
Оспрова Мѣднаго	N — —	54 52 26	192 27 34
— — — —	S — —	54 32 41	191 49 10.

\*) По моимъ наблюденіямъ — — — — 191° 48' 14"  
 по наблюденіямъ Шш. Никифорова — — 191 50 07

\*\*) Сѣверную оконечность Берингова оспрова мы не видали, но я положилъ оную по запискѣ, данной мнѣ Г. Вице-Адмираломъ Г. А. Сарычевымъ, о мѣсахъ, которыхъ широту онъ во время своего путешествія опредѣлилъ астрономическими наблюденіями. Въ ней сказано, что въ 3½ миляхъ отъ сей оконечности къ Сѣверу, широта по обсервации была 55° 14', а какъ о долготѣ Г. В. А. С. не упоминаеть, то мы оную опредѣлили, взявъ съ его карты и поправивъ нашу долготю южной оконечности, шакимъ образомъ:

наша долготя южной оконеч. Берингова оспрова	193° 15' 11"
его долготя	193 18
разность	2 49
Его долготя сѣверной оконечности	193 47 —
Долготя принятая за настоящую	193 44 11

Опъ Беринговыхъ оспрововъ спали мы держашь <sup>Берингово</sup> море. 1818.  
къ оспрову Апшъ. 23 Числа погода не позволила опре- <sup>1818.</sup>  
дѣлишь мѣспа своего наблюденіями, а по счисленію въ <sup>Іюнь.</sup>  
полдень оспровъ Апша находился опъ насъ на SO 56° <sup>Воскрес. 23.</sup>  
праваго компаса, въ разспояніи спа миль. Мы правили  
прямо на сей оспровъ и засвѣпло моглибъ его уви-  
дѣшь, еслибъ не было мрачно. Въ ночь на 24 число, мы <sup>Понедѣл. 24.</sup>  
были не далеко опъ оспрова, и по разсвѣптѣ въ 4 часа,  
за густымъ шуманомъ, принуждены были поворошитъ  
опъ него прочь, а въ 8 часовъ ушра, когда шуманъ про-  
чиспился, мы опять пошли на OSO, прямо къ берегу,  
копорый въ полдень по счисленію, ибо наблюденій сдѣ-  
лашь было невозможно, находился опъ насъ на выше-  
означенный румбъ въ разспояніи 37 миль.

Въ 6 часу пополудни увидѣли мы оспровъ Апшу  
прямо передъ носомъ въ глазомѣрномъ разспояніи миль  
десяпи; а въ 8 часу мы приблизились къ нему на раз-  
спояніе 4 миль, и линемъ во 170 сажень дна не доста-  
ли. Послѣ сего мы поворошили и пошли опъ оспрова  
къ W, въ чаяніи на другой день имѣшь болѣе благо-  
пріятнаго времени для опредѣленія аспрономическими  
способами положенія сего оспрова, копораго сего дни  
мы и видѣшь не могли по всему его проспранспву, по  
причинѣ шумана. На другой день поушру было пасмур- <sup>Вшорн. 25.</sup>  
но и временно шуманъ находилъ; мы приблизились къ  
оспрову на разспояніе  $1\frac{1}{2}$  или 2 миль; но до полудни ни-  
чего сдѣлашь не могли, а въ полдень весьма хорошими  
наблюденіями удалось намъ опредѣлишь широпу и дол-

Берингово море. 1818. Июнь. гопу свою ( $53^{\circ} 01' 56''$  \*) и  $187^{\circ} 22' 11''$  \*\*), и взявъ, исправные пеленги \*\*\*) , по коимъ нашли мы западной оконечности \*\*\*\*) оспрова Аппы широту  $52^{\circ} 58' 12''$ , долготу  $187^{\circ} 19' 32''$ . Съ полудни спустились мы къ Воспоку вдоль гряды Алеупскихъ оспрововъ.

Въ 4 часа п. п. л. д. крьюсь-пеленгомъ утвердили свое мѣсто, которое находилось опъ воспочной оконечности Аппы на NNW въ  $18\frac{1}{2}$  миляхъ, и опъ сего пункта спали мы держась по шакой параллели, по коей никто изъ извѣстныхъ мореплавателей не плавалъ, какъ то было означено на картѣ, данной мнѣ опъ Государственнаго Адмиралшейскаго Департамента.

Много естъ причинъ, которыя заставляють думать, что на Беринговомъ морѣ находяпся еще неизвѣстные оспрова, равно какъ и къ Югу въ небольшомъ разстоянн опъ Алеупской гряды. Почти вѣчно-царствующіе здѣсь туманы и мрачныя погоды скрываютъ насоящія земли опъ поисковъ мореплавателей, а мнимые оспрова имъ показываютъ. Опическій обманъ или призракъ бываетъ часто споль силенъ и ясенъ, что не говоря уже о Синдахъ и другихъ, ему подобныхъ; но даже самые искусные и опытные мореплаватели до того обманывались, что шаковымъ мнимымъ оспровамъ, опъ стуженнаго

---

\*) По моимъ наблюдениемъ — — — —  $53^{\circ} 01' 55''$   
но наблюдениамъ Шт. Никифорова — —  $53^{\circ} 02' 03''$

\*\*) По наблюдениамъ Шт. Никифорова.

\*\*\*) См. Прибавл. N<sup>o</sup> 8.

\*\*\*\*) См. часть I, стран. 168.

шумана являющимся, давали имена и назначали мѣсто Берингова море. на карпахъ \*). Ванкуверъ, опыннѣйшій изъ мореплава- 1818. шелей, никогда увѣришельно не говорилъ о шѣхъ видѣн- Юнь. ныхъ имъ берегахъ, на копорыхъ не замѣпилъ онъ соб- спвенными своими глазами ясныхъ и основапельныхъ признаковъ, чпо видипть землю, какъ на примѣръ при- бой у берега, лѣса или деревья, разноцвѣпный грунтъ земли и проч., а шѣ, копорые полько по наружному виду, какъ по, по образованію горъ и возвышеній и по шѣнямъ оныхъ, казались ему берегомъ, онъ клалъ на карту подъ *солнбніемб*, оговариваясь, чпо въ почномъ сущеспвованіи земель сихъ не увѣренъ. Знаменипый Па- ри совершенно однихъ мыслей о семъ предметѣ съ Ванкуверомъ; въ Путешеспвіи своемъ въ Бафиновъ за- ливъ, онъ даже примѣры и доказательспва приво- дипть, сколь призраки берега въ полярныхъ моряхъ бы- ваюпть обманчивы. На пропивъ пого неопыпность, а часпо славолюбіе заспаляли нѣкопорыхъ, пакъ назы- ваемья, шуманная банки принимапть за земли, копорья по видимому находились опъ нихъ въ превеликомъ раз- спояніи, давапть имъ имена и назначапть на карту. Мнимое сущеспвованіе такихъ земель продолжалось до- шоль, доколѣ мѣспса сіи не были посѣщены въ послѣд- спвіи другими мореплавапельями \*\*). Большая часть от- крыпій сдѣланы случайно, по еспть мореплавапель во-

\*) Андерсонова оспровъ, пакъ названный славнымъ Кукомъ и многіе другіе; а оспровъ *Ратманова* (открыпіе Г. Коцебу), пакъ сказапть, изъ глазъ пропаль.

\*\*) Мысь Обрѣзанія и проч.

Берингово море. 1818. Июнь. ображалъ, что идетъ по числному проспекту водъ, а счастье направляло пупъ его къ землямъ неизвѣстнымъ, къ новымъ открытіямъ \*), къ славѣ. Впрочемъ бывали примѣры, что мореплаватели дѣлали открытія по соображеніямъ, и находили земли почно шамъ, гдѣ ихъ искали. Не говоря уже о важнѣйшемъ на земномъ шарѣ открытіи, учиненномъ безсмертнымъ Колумбомъ, многіе новѣйшіе мореплаватели обогатили Географію своими изысканіями. Въ наши времена невозможно, уже сдѣлать никакихъ важныхъ открытій, развѣ въ полярныхъ странахъ, куда, по видимому, Природа воспретила смертнымъ имѣть доступъ навсегда; но есть еще много острововъ и вѣроятно довольно значительныхъ, которые намъ неизвѣстны. Къ открытію сихъ острововъ можеть привести слѣпой случай или догадки и вѣроятныя заключенія, которыя могутъ основываться на признакахъ, предшественниками нашими замѣченныхъ, или на сходствѣ и законахъ Природы. На примѣръ, если мы находимъ нѣсколько острововъ, цѣпью протяну-

---

\*) Такимъ почно образомъ въ прошломъ году (1821), нашъ мореплаватель флота Капитанъ Васильевъ нашелъ неизвѣстный, для промышленности Россійской Американской Компаніи весьма важный островъ, гдѣ шакомъ мѣстѣ, гдѣ никшо никогда не чаялъ найти новую землю. Островъ сей Г. Васильевъ назвалъ по имени своего корабля островомъ *Открытія*, между шѣмъ сообщаетъ намъ названіе онаго, отъ жителей ему данно: вѣроятно искони, слѣдственно, по правилу принятому просвѣщенными Морскими Державами, сіе, шакъ сказать природное названіе острова и должно бытъ сохранено. См. Приб. № 9.

шихся, по весьма еспеспвенно заключають, что какъ Берингово море. 1818. Июнь.  
между ими, такъ и въ объ стороны опъ нихъ по направленію гряды, должны бытъ еще оспрова. Когда ма-  
шерикъ выдается въ море длиннымъ мысомъ, покры-  
тымъ горами, въ одномъ направленіи лежащими, то не  
слѣдуетъ ли предполагать, что по направленію сего мыса  
лежатъ оспрова, составляющіе протяженіе горнаго  
хребта, ибо оспрова не что иное сущь, какъ вершины  
горъ. Знаменитый Еспеспва-испытатель Форсперъ,  
сопутствовавшій Капитану Куку во впоромъ его пу-  
тешествіи, помѣстилъ сіе замѣчаніе въ запискахъ сво-  
ихъ о семъ путешествіи. Господинъ Вице-Адмиралъ Са-  
рычевъ точно того же мнѣнія: въ письмѣ своемъ ко  
мнѣ опъ 16 Августа 1817 года, между прочими учены-  
ми замѣчаніями, онъ говоритъ: „Впрочемъ нѣтъ сом-  
„нѣнія, что по сему морю (Берингову) находится еще  
„много не извѣстныхъ оспрововъ, открытіе копорыхъ  
„не должно предоспавлять однимъ только нечаяннымъ  
„или счастливымъ случаямъ, но можно опчаспи такъ же  
„руководствоваться нѣкопорыми правилами: всѣ осп-  
„рова на семъ морѣ сущь верхи горъ, возвыщающихся  
„изъ моря, и большая часпъ изъ нихъ лежатъ грядями  
„по направленію выдавшихся опъ матерой земли го-  
„риспыхъ мысовъ, какъ по: опъ Камчатскаго полуос-  
„рова къ SW проспирается до Японіи гряда Куриль-  
„скихъ оспрововъ; опъ мыса Аляксы идутъ Алеупскіе  
„оспрова по направленію горъ Аляксинскихъ, сначала къ  
„WSW, потомъ заворачиваются къ WNW, и оканчи-  
„ваются Беринговымъ оспровомъ, прошивъ Камчатскаго

Берингово море.  
1818.  
Июнь.

„и Кронцакаго гориспыхъ мысовъ; опъ Чукопскаго  
„носа къ OSO проспирается большой оспровъ *Ейвугъ-*  
„*енѣ* \*), на коемъ положеніе горъ соопвѣпствуемъ  
„направленію хребта горъ на Чукопскомъ мысу; осп-  
„ровъ Св. Машея лежимъ по направленію горъ мыса  
„Св. Ѡаддея. Почему заключаемъ можно, что ежели еспъ  
„еще какіе неизвѣспные оспрова на семь морѣ, по и  
„они должны бытъ, по тѣмъ же правиламъ, оспрали  
„береговыхъ горъ и ихъ искаемъ слѣдуемъ пропивъ мы-  
„совъ по направленію горныхъ хребтовъ.“

Я также думаю, что въ направленіи гориспыхъ  
мысовъ дѣйспвительнѣ можно еще найти нѣсколькѣ  
небольшихъ оспрововъ; но какъ въ цѣль моего путеше-  
ствія не входили оспкрышія, и я долженъ былъ обо-  
зрѣвать мѣста, не удаляясь слишкомъ опъ наспопца-  
го пупи своего, по и не могъ заняться сего рода по-  
исками; припомъ и шлюпъ нашъ былъ слишкомъ великъ  
для сего предмета. По симъ причинамъ я правилъ  
вдоль Алеуспкихъ оспрововъ, не опдалаясь опъ нихъ  
слишкомъ много, тѣмъ путемъ, копорымъ никшо изъ  
извѣспныхъ мореплавателей не шель.

Въ 4 часа пополудни по крѣсь-пеленгу воспопная  
оконечность оспрова Анппы находилась опъ насъ по  
правому компасу на SSO, въ распояніи  $18\frac{1}{2}$  миль; пог-

---

\*) Такъ называемый жипелями онаго; но Рускіе именуюпъ  
его оспровомъ Св. Лаврентія: имя сіе даль ему Берингъ,  
а на Англійскихъ каршахъ извѣспенъ онъ подъ названі-  
емъ *Кларкова* оспрова, опъ Кука ему даннымъ.

да сія оконечность и середина оспрова Агаппы нахо- Берингово  
дились на сей румбъ отъ насъ вспворѣ. море.  
1818.

Туманы лишали насъ способовъ опредѣлить свое  
мѣсто аспрономическими наблюденіями; но по численію  
въ полдень 26 числа мы находились въ широтѣ  $53^{\circ} 18'$ ,  
долготѣ  $182^{\circ} 48'$ ; отъ сего мѣста сѣверный край оспро-  
рова Апхи отсposable на OtS праваго компаса въ раз-  
спояніи 312 миль. Разстояние сіе прошли мы или въ  
туманѣ или въ пасмурности; видѣли разные оспрова \*),  
и пеленговали ихъ, но не имѣли способовъ сдѣлать ни-  
какихъ наблюденій. Наконецъ 30 числа увидѣли мы ос- Воскр. 30  
провъ Апху и прошли вдоль сѣверной его спороны,  
опредѣливъ положеніе оной пеленгами \*\*); а въ ночь  
вышли на южную спорону гряды и спали держапъ къ  
Шумагиновымъ оспровамъ, изъ копорыхъ юговоспоч- Сѣверный  
ный, не большой, но высокій оспровъ увидѣли по- Великій  
успру 4 Юля. Океанъ.  
Юль.

Въ плаваніи нашемъ по сѣверную спорону оспрововъ,  
мы не имѣли случая, какъ по выше сказано, опредѣлить  
мѣста своего наблюденіями свѣпилъ небесныхъ,  
сдѣдовашельно и о печеніяхъ нельзя было сдѣлать ни-  
какого заключенія. Но пеленги нѣкопорыхъ оспрововъ,  
на вѣрность положенія коихъ по долготѣ не совсѣмъ  
можно понадѣяться, показывали, что печеніе иногда было  
къ W, а иногда къ O. Впрочемъ, еслибъ и была возмож-

---

(\*) См. часть I, стран. 169 и 170.

(\*\*) См. Прибавленія N° 10.

Сѣверный  
Великій  
Океанъ.

1818.  
Июль.

ность найпи, съ нѣкопорою почноспію, печеніе, дѣйствію коего мы были подвержены, по сіе не могло бытъ полезно для другихъ; ибо какъ географическое положеніе Алеупскихъ острововъ въ отношеніи къ берегамъ Азіи и Америки, такъ и взаимное между собою, показываептъ, что печеніе вдоль ихъ не можетъ подлежать никакимъ правиламъ или постояннымъ законамъ. Оное должно зависѣть отъ вѣтровъ и состоянія погоды на сосѣдственныхъ материкахъ. Замѣчено только правильное печеніе, но съ разною скоростію постоянно спрепящееся, сквозь проливы между Алеупскими островами на Югъ, а сіе происходишь отъ причинъ естественныхъ. Ибо въ Берингово морѣ вливаепся превеликое количество водъ рѣками и ручьями, какъ на Азіатскомъ, такъ и на Американскомъ берегу. Воды сіи, не имѣя испока Беринговымъ проливомъ, а напротивъ посредствомъ онаго еще увеличиваясь, должны спремиться сквозь проливы Алеупской гряды, и весною сильнѣе, когда снѣги таюшь. Приливъ и отливъ только чувствительны въ гаваняхъ и у самыхъ мысовъ и, какъ и вездѣ, подлежашь въ каждомъ мѣспѣ своимъ законамъ, зависящимъ отъ положенія береговъ. Но въ нѣкопоромъ разстояніи къ Югу отъ Алеупскихъ острововъ печеніе много разъ замѣчено по къ Западу, по къ Воспоку; чему причину показать трудно, развѣ блуждашь въ догадкахъ. Въ 1810 году Шлюпъ Діана оспавилъ Камчатскіе берега 27 Мая и прибылъ къ острову Ситхъ Іюня 26; на семь переходъ въ 30 дней счисленіе показывало долготу воспочиѣ или впереди истинной на  $4\frac{1}{2}^{\circ}$ ; и на об-

рапномъ пути, совершенномъ въ 39 дней (опъ 6 Августъ до 14 Сентября), долгоша по счисленію также была воспочнѣ, или въ семь случаѣ назади испинной, на  $1^{\circ} 57'$ . Но сіи разности возраспали не равномерно: на пути въ Америку до 9 числа Іюня, когда Шлюпъ находился въ широтѣ  $52\frac{1}{2}^{\circ}$ , долгошѣ  $166\frac{1}{4}^{\circ}$  западной, разность въ долгошахъ была почти не чувствительна; 10 и 11 числа мы не имѣли наблюдений; а 12 числа, будучи въ широтѣ  $53\frac{3}{4}^{\circ}$ , въ долгошѣ  $162^{\circ}$  W, разность между счислимою и обсервованною долгошою вдругъ нашлась около  $2^{\circ}$ , то есть въ сіи при дня печеніе проспиралось до 20 миль въ сутки къ Западу, и съ того времени прибавлялось оно, только менѣе и почти равномерно. Причиною сему было конечно встрѣченное Шлюпомъ 9 Іюня печеніе водъ; но опъ чего сіе печеніе происходило? Вотъ вопросъ, которій рѣшить мудрено: вѣтры не могли произвести оное, ибо они большею частію были попутные. И на обратномъ пути разность между долгошами по счисленію и по наблюдениямъ возраспала не равномерно, и даже сначала прибавлялась въ прошивную сторону, то есть, когда Шлюпъ оставилъ Американскій берегъ, то счисленіе всегда было впереди, и разность прибавлялась не равномерно, но иногда болѣе, а иногда менѣе. Увеличиваніе сей разности продолжалось до 27 Августа, тогда она возросла до  $1^{\circ} 46'$ ; что случилось въ широтѣ  $48^{\circ} 38'$  \*), долгошѣ  $168^{\circ} 09'$  W, а потомъ до 2

\*) Сего числа широта по наблюдениямъ была  $48^{\circ} 38' 04''$ , а по счисленію  $49^{\circ} 21' 56''$ : такой разности въ широтѣ

Сѣверный  
Великій  
Океанъ.  
1818.  
Іюль.

Ex bibl. univ. Dorp.

Сѣверный  
Беликій  
Океанъ.  
1818.  
Юль.

Сентября (въ широтѣ  $49^{\circ} 31'$ , долготѣ  $176^{\circ} 19'$  вос-  
почной), уменьшалась: въ сей день она была  $3\frac{1}{2}'$ ; а 3 чи-  
сла разность была уже въ противную сторону, то  
есть, счисленіе спало показывашь мѣсто Шлюпа наза-  
ди противъ истиннаго. Тогда онъ находился въ широ-  
тѣ  $49^{\circ} 54' 35''$ , долготѣ  $174^{\circ} 07' 07''$  воспочной, и раз-  
ность была  $14' 54''$ . Съ сего времени она всегда уже  
прибавлялась до самага прибытія нашего къ Камчап-  
скимъ берегамъ.

Среда 3.

По упру 3 Юля въпрѣ сдѣлался гораздо тише и  
упро было довольно ясное при чиспомъ горизонтѣ, да  
и во весь день Солнце сквозь самую тонкія облака бы-  
ло видно, почему мы опредѣлили широту свою по ме-  
ридiанальной высотѣ Солнца:  $53^{\circ} 03' 24''$  \*), долготу по  
хронометрамъ  $161^{\circ} 41' 00''$  \*\*), склоненіе компаса по  
азимутамъ  $25^{\circ} 16'$ . Сіи наблюденія показали, что въ 5  
часовъ вечера 3о Юля, когда мы взяли свое опшесствіе  
опъ острова Апхи, до сегоднешняго полудня, то ешь  
въ 67 часовъ, разности было между истиннымъ и счи-  
слимымъ мѣстомъ около 60 миль: первое опспояло опъ  
послѣдняго на  $SSO\frac{1}{2}O$ . Если всю сію разность припи-  
сать печенію, то оное будетъ почти по одному узлу  
въ часъ.

---

( $43' 52''$ ) Шлюпъ во всѣ свои плаванія никогда не  
имѣлъ.

*) По моимъ наблюденіямъ	—	—	—	—	$53^{\circ} 03' 06''$
по наблюденіямъ Шп: Никифорова	—	—	—	—	$53 03 42$
**) По моимъ наблюденіямъ	—	—	—	—	$161 44 35$
по наблюденіямъ Шп. Никифорова	—	—	—	—	$161 37 25$

Въ полдень 4 Юля опредѣлили мы, при весьма бла- Сѣверный  
гопріятныхъ обспояпельспвахъ по наблюденію, широпу Великій  
54° 22' 44" 1); долгоша же счислимая, опъ вчерашней Океанъ.  
хрономешрами опредѣленной, была 158° 35' 21" 2). По 1818.  
сей широпѣ и долгопѣ и по крѳисъ пеленгу 3) нашли Июль.  
мы оспрова Тихкинѳа широпу 54° 56' 56", долгопу Четвер. 4.  
159° 40' 36".

5 Числа въ полдень опредѣлили мы обсерваціями Пяши. 5.  
широту свою 55° 14' 34" 4), долгоша же, по счисленію  
опъ вчерашней хрономешрами опредѣленной, была  
156° 16' 40", а въ 5½ часовъ пополудни увидѣли южный  
изъ оспрововъ Евдокійскихъ по компасу на NW 51°  
въ распояніи около 20 миль. Въ половинѣ 8 часа вече-  
ра по счисленію мы находились въ широпѣ 55° 50' 52"  
долгопѣ 156° 11' 20", и тогда же начали брашь крѳисъ-  
пеленги, по которымъ опредѣлили широпу и долгопу  
вышепомянушаго оспрова 5).

На другой день пасмурная и шуманная погода не поз- Суббота 6.

- 
- 1) По моимъ наблюденіямъ — — — — 54° 22' 50"  
по наблюденіямъ Шш. Никифорова — — 54 22 37
- 2) Въ 3½ часа п. п. л. д. намъ удалось опредѣлишь долгопу по  
хрономешрамъ, по которой и по крѳисъ-пеленгамъ долгоша  
оспрова Тихкинѳа вышла 158° 58' 24"; но какъ гори-  
зонть тогда былъ очень нечисль, шо я сей долгопѣ не-  
сполько довѣряю, какъ взяшой опъ обсервованной вчера-  
шняго числа.
- 3) См. часть I, стран. 175 и Прибавленія N° 11.
- 4) По моимъ наблюденіямъ — — — — 55° 14' 57"  
по наблюденіямъ Шш. Никифорова — — 55 14 12
- 5) См. часть I, стран. 177 и Прибавленія N° 12.

Сѣверный  
Великій  
Океанъ.  
1818.  
Июль.  
Воскр. 7.

волила намъ опредѣлить положеніе острова Укамока или Чирикова, однакожь мы его видѣли; но 7 числа какъ въспрь, такъ и погода намъ благопріятствовали: въ 10 часу утра мы подошли къ воспочной его споронѣ на распояніе 2 миль, и въ семь мѣспѣ имѣли глубину 21 сажень, а грунтъ мѣлкой изъ черна-сѣрый песокъ. Въ полдень опредѣлили наблюденіями Солнца ширину свою  $55^{\circ} 54' 52''$  \*), и долготу хронометрами  $154^{\circ} 47' 55''$ . Связавъ мѣсто свое пеленгомъ и распояніемъ съ островомъ, мы опредѣлили сѣверной его оконечности ширину  $55^{\circ} 55' 52''$ , долготу  $155^{\circ} 14' 43''$  \*\*), а Ванкуверомъ она положена въ широтѣ  $55^{\circ} 56'$ , долготѣ  $154^{\circ} 56'$ . Въ широтѣ разность нечувствительна, а въ долготѣ  $18' 43''$ , что составитъ въ распояніи по параллели только 10 миль. Разность сія могла произойти отъ принятаго нами распоянія до острова, еслибъ мы отъ него далеко были, но находившись почти вплотъ къ нему, мы не могли сдѣлать такой ошибки, и потому разность должна произойти отъ хронометровъ \*\*\*). Ванкуверъ объ опредѣленіи имъ

---

\*) По моимъ наблюденіямъ — — — —  $55^{\circ} 54' 53''$   
по наблюденіямъ Шш. Никифорова — —  $55 54 51$

\*\*) По моимъ наблюденіямъ — — — —  $155 11 45$   
по наблюденіямъ Шш. Никифорова — —  $155 17 40$

\*\*\*) Сначала мы хотѣли исправить хронометрическія наши долготы, ходомъ хронометровъ, который найдется на островѣ Кадьякъ; но какъ намъ не удалось опредѣлить оный до самаго порша Монперя (въ Сенябрѣ), то мы приняли долготы, показуемыя хронометрами Арнольдова

географическаго положенія сего оспрова говорипть \*), что Сѣверный  
Великій  
Океанъ.  
1818.  
Юль. онъ опредѣлилъ его *превосходными наблюденіями* (excellent observations), но я весьма согласенъ опдапть опредѣленію сего искуснаго мореплавателя преимуще-ство предъ нашимъ. Склоненіе компаса у оспрова Укамока нашли мы по азимуфамъ  $23^{\circ}$  воспочное. Онъ имѣеть длины опть 8 до 10 миль, а въ ширину около шести. Опть сего оспрова пошли мы къ оспровамъ Сипхуноку и Тугидоку, къ которымъ приближились уже передъ вечеромъ. Ясная погода и благопріятный вѣспрь позволили намъ опредѣлипть географическое положеніе оспрова Сипхунока по пеленгамъ и глазомѣрному разспоянію, а именно: широта  $56^{\circ} 32' 47''$ , долгота  $153^{\circ} 25' 02''$ . Широту же южной оконечности Тугидока мы нашли  $56^{\circ} 30' 17''$ ; разспояніе оной опть воспочной оконечности Сипхунока 25 миль почпи на W праваго компаса. Впрочемъ мы не успѣли сего дни увидѣпть далеко ли сей оспровъ простирается къ N, да и разспояніе сіе казалось слишкомъ велико пропивъ пого, какое глазомѣръ показываль; а попому пеленги наши никакъ нельзя приняпть за вѣрныя. Неисправность оныхъ могла произойти опть компасовъ или, что вѣрнѣе, опть

---

N<sup>o</sup> 1889 и Бародова N<sup>o</sup> 827, за истинныя; ибо 13 Юля они показали долготу Павловской гавани, что на оспровѣ Кадьякѣ,  $152^{\circ} 16' 27''$ , которую флота Капишанъ Ю. Ѳ. Лисянскій опредѣлилъ  $152^{\circ} 08' 30''$ , а Шшурманъ Васильевъ  $152^{\circ} 18' 18''$ .

\*) Томъ III, сшран. 86.

Сѣверный  
Белый  
Океанъ.

1818.

Июль.

Понедѣл. 8.

печенія, которое здѣсь, по близости многихъ проливовъ, должно быть довольно сильно.

8 Числа въ полдень широта наша была по меридианальной вѣсотѣ Солнца  $56^{\circ} 26' 30''$  1), долготы по двумъ лучшимъ нашимъ хронометрамъ  $153^{\circ} 44' 05''$  2); а въ 3 часа пополудни мы находились въ широтѣ  $56^{\circ} 29' 59''$  3), въ долготѣ  $153^{\circ} 22' 11''$  4); тогда восточный мысъ Сипхунока былъ отъ насъ прямо на N по правому компасу въ разстояніи не болѣе 4 миль; почему и будемъ сей оконечности:

широта	—	—	—	—	—	—	—	—	$56^{\circ} 33' 59''$
долгота	—	—	—	—	—	—	—	—	$153 22 11$

а по вчерашнему вычисленію :

широта	—	—	—	—	—	—	—	—	$56 32 47$
долгота	—	—	—	—	—	—	—	—	$153 25 02$

Но сегодняшнія наблюденія должны быть предпочтены вчерашнимъ, какъ попому, что сего дни мы имѣли весьма ясную погоду и совершенно чистый горизонтъ, такъ и попому, что находились гораздо ближе къ берегу; Ванкуверомъ же опредѣлена сія самая оконечность въ широтѣ  $56^{\circ} 33' 30''$ , долготѣ  $153^{\circ} 13'$ . Широты наши совершенно сходны, а въ долготѣхъ

- 1) По моимъ наблюденіямъ — — — —  $56^{\circ} 26' 51''$   
по наблюденіямъ Шп. Никифорова — — — —  $56 26 09$
- 2) По моимъ наблюденіямъ.
- 3) По моимъ наблюденіямъ — — — —  $56 30 12$   
по наблюденіямъ Шп. Никифорова — — — —  $56 29 46$
- 4) См. Прибавленія N<sup>o</sup> 13.

разность 9' 11", что сдѣлаешь около 5 миль разстоянія по паралели; въ отношеніи къ долготѣ сію разность также можно признасть почти ничтожною. Обь опредѣленіи географическаго положенія сего острова Ванкуверъ говоритъ \*): „когда мы проходили островъ Троицы („Trinity island \*\*)), тогда видѣли, что онъ раздѣлился на два острова, одинъ которыхъ къ N находилось еще нѣсколько малыхъ острововъ. Ой мысъ восточнаго изъ сихъ острововъ \*\*\*), по нашимъ наблюденіямъ, находился въ широтѣ 56° 33', долготѣ 206° 47' (153° 13' W). Капитанъ Кукъ, означая широту и долготу сего острова, простирающагося въ длину на 6 лигъ, не говоритъ, какая часть его опредѣлена имъ въ широтѣ 56° 36', долготѣ 205° (155°). Но долгота восточной его оконечности, въ томъ же путешествіи опредѣленная на шлюпѣ ДисCOVERи, есть 205° 53'. Однакожь ни та, ни другая не согласуется съ опредѣленною нами, которая выведена изъ весьма хорошихъ наблюденій, взятыхъ прежде и послѣ полудня, и исправленныхъ наблюденіями въ послѣдствіи чужинными.“

Сѣверный  
Великій  
Океанъ.  
1818.  
Юль.

Юля 9 въ 5 часу п. п. л. д., вошли мы въ Павловскую гавань острова Кадьяка. Отъ острова Сипхунока до сего мѣста шли мы ночью, а потомъ въ безпрестанной пасмурности и часомъ съ туманомъ; почему

Вторн. 9.

\*) Томъ III, стран. 38.

\*\*) Симъ именемъ Кукъ называлъ Тугидокъ и Сипхунокъ, принявъ ихъ за одинъ островъ.

\*\*\*) То есть Сипхунока.

Островъ не могли сдѣлать описи берегамъ и опредѣлить ихъ  
 Кадыкъ. положенія; нѣкоторыя же замѣчанія касательно входа  
 1818. въ сію гавань помѣщены въ первой частѣ \*).  
 Июль.

Въ Павловской гавани пробыли мы девять дней, въ печеніе коихъ, не взирая на лучшее время года, не удалось намъ ни разу взять лунныхъ распояній, хотя взаимное положеніе Солнца и Луны позволяли сдѣлать сіи наблюденія; ниже опредѣлишь ходъ хронометровъ какимъ либо другимъ аспрономическимъ средствомъ; паковъ здѣсь климатъ: туманы, пасмурность, дожди при берегахъ здѣшняго Океана спольже обыкновенны, какъ ясные дни въ Средиземномъ морѣ. Мы только могли

Суббота 13. 13 числа найши очень хорошими обсерваціями по хронометрамъ В (Арнольдова N° 1889) и D (Бародова N° 827) долгопу гавани  $152^{\circ} 16' 27''$ . Долгота сія должна быть весьма хорошо опредѣлена Гг. Капитаномъ Лисянскимъ и Штурманомъ Васильевымъ, ибо они долго здѣсь жили:

Долгота Г. Лисянскаго	—	—	—	—	$152^{\circ} 08' 30''$
— Г. Васильева	—	—	—	—	$152 18 18$
— средняя	—	—	—	—	$152 13 24$
— наша	—	—	—	—	$152 16 27$

---

Разность — — 0 03 03

И такъ наши хронометры впереди по долготѣ западной, а назади по долготѣ восточной на  $3' 3''$ . Если

\*) См. стран. 186 и далѣе.

сею разностию исправиль долгошы, нами опредѣленныя, <sup>Островъ</sup> по будеть западная оконечность южнаго изъ Евдокій- <sup>Кадьякъ.</sup> <sup>1818.</sup> скихъ острововъ  $156^{\circ} 18' 57''$ ; сѣверная оконечность <sup>Юль.</sup> острова Укамока  $155^{\circ} 11' 40''$  \*); воспочная оконечность острова Сипхунока  $153^{\circ} 19' 08''$  \*). Въ бытность нашу на Кадьякъ опредѣлили мы наклоненіе магнитной стрѣлки  $75\frac{1}{4}^{\circ}$  \*\*).

### О Чиніятскомъ заливѣ и Павловской гавани.

Какъ при шеперешнемъ ничпожномъ мореплаваніи и торговлѣ Рускихъ въ водахъ Сѣвернаго Великаго Океана, шакъ и шогда, когда бы владѣнія наши шамъ сдѣлались многолюдны, сильны и богаты промышленностію и торговлею, Павловская гавань, по моему мнѣнію, должна быть первою приспанью и главнымъ мѣстомъ Колоніи. Множесство причинъ даюшь ей право на сіе преимущество, а именно: 1. Умѣренность климата, доброша земли, изобиліе въ паспвахъ, обильныя рыбныя ловли, покорность жипелей, опъ привычки вошедшая уже въ привязанность къ Рускимъ, и средопочное положеніе оной между Компанейскими владѣніями. 2. Безопасная и во всѣхъ опношеніяхъ удобная гавань. 3. Возможность во всякое время года кораблямъ входить

---

\*) Сіи исправленныя долгошы еще ближе къ шѣмъ, кои опредѣлены Ванкуверомъ.

\*\*\*) См. Прибавленія N° 14.

Островъ  
Кадыкъ.  
1818.  
Июль.

и выходить изъ оной. 4. Выгодное мѣстоположеніе самой гавани, позволяющее малыми средствами сильно укрѣпить оную, и наконецъ 5. Удобность имѣть сообщеніе съ другими островами и селеніями, зависящими отъ Россійской Американской Компаніи, посредствомъ байдаръ или гребныхъ судовъ.

О выгодахъ, въ первой спавѣ означенныхъ, сказано было прежде \*). Стоить только взглянуть на карту, чтобы увѣриться въ добротѣ гавани: она со всѣхъ сторонъ закрыта, имѣетъ малую глубину и хорошій грунтъ (иль). По узкости оной суда должны спаять въ ней на швартовахъ; теперь для сего нѣтъ надлежащей удобности, и потому онѣ принуждены заходить на берегъ свои якоря; а это всегда бываетъ сопряжено съ большими хлопотами, и нерѣдко съ опасностію для гребныхъ судовъ. Но хорошій хозяинъ тотчасъ сему недостатку пособить; надобно лишь съ одной стороны ея, на Кадыкскомъ берегу, имѣющемъ мягкій грунтъ, утвердить нѣсколько деревянныхъ паловъ; а съ другой, то есть на островѣ *Близкоибъ*, гдѣ берегъ каменистый, положить однолапые якоря между камнями. При этомъ якоря сіи не должны быть слишкомъ велики, ибо со стороны острова никогда сильныхъ порывовъ не бываетъ; но на противномъ берегу палы надлежитъ утвердить весьма крѣпко, потому, что самые ужасные вихри спремаяся съ горъ отъ W и NW. Штурманъ

---

\*) См. часть I, стран. 193 и далѣе.

Васильевъ нашелъ въ Павловской гавани прикладный <sup>Островъ</sup> <sup>Кадыкъ.</sup> <sup>1818.</sup> <sup>Юль.</sup> часъ (11<sup>ч</sup> 47') и самое большее возвышеніе воды (11 футовъ \*)); хотя пребываніе наше здѣсь было кратковременно, однакожь мы могли увѣришься въ точности замѣчаній Г. Васильева. Такое значительное возвышеніе воды позволяеть устроить здѣсь мѣсто для спусканія и починки самага большаго класса купеческихъ судовъ. Нынѣ всѣ входящія сюда корабли, большіе и малые, спановаясь въ Гавани; но какъ она слишкомъ узка, чѣмъ можно было въ оную всегда войти и припомъ швартовившись хлопотно и много времени надобно по въ нее можно только войти иногда, когда попребуешься надолго оставаясь въ портѣ; а на короткое время всего лучше спановившись въ такъ называемомъ здѣсь Сѣверномъ Проходѣ, между островами Кадыкомъ и *Льбными*, который есть насупящій, совершенно безопасный, покойный рейдъ, какъ по можно видѣшь на картѣ. Еслибъ я прежде зналъ свойство сего рейда, то ни подъ какимъ видомъ не пошелъ бы въ гавань, гдѣ мы имѣли споль много безпокойствъ и заботы, чѣмъ утвердить Шлюпъ швартовами.

Павловская гавань иногда въ холодную зиму на нѣсколько дней замерзаетъ, но рейдъ никогда не мерзнетъ; слѣдовательно корабли могутъ сюда приходивъ во всякое время года; а къ удобнѣйшему входу много способствующихъ: 1. Разные пупы прямо съ Океана въ са-

---

\*) Здѣсь спарожилы изъ промышленниковъ, или, какъ Компания ихъ называетъ, *Старовояжные* намъ сказывали, что при крѣпкихъ вѣтрахъ съ моря вода возвышается при новолуніи и полнолуніи до 14 футовъ.

Островъ  
Кадьякъ.  
1818.  
Юль.

мую гавань ведущіе, слѣдовательно позволяющіе входить при разныхъ вѣтрахъ. 2 Довольно сильныя печенія дають средство съ пользою лавировать, когда нужно идти въ портъ при прошивныхъ вѣтрахъ, и наконецъ 3. Возможность, не достигнувъ еще гавани или рейда, сплывъ на якорѣ довольно безопасно, если бы сіе понадобилось по причинѣ ночнаго времени, тумана и проч.

Когда и въ нашихъ Европейскихъ моряхъ, гдѣ почти въ каждомъ портѣ можно сыскать хорошихъ лоцмановъ, знаніе входовъ считается весьма важнымъ, но во сколько же разъ оно нужнѣе для мореплавателей въ отдаленныхъ странахъ, гдѣ нѣтъ ни лоцмановъ, ни вѣхъ, ни бакановъ, ни маяковъ. Сіе знаніе приобрѣтается или собственными опытами, либо по наставленіямъ другихъ; но кто же можетъ опытами узнать входы во всѣ порты, по берегамъ Земнаго Шара разсѣянные? Описаніями же можно пользоваться въ Путешествіяхъ и Лоціяхъ, и поному, полагая, что наставленія сего рода никогда не могутъ быть излишними въ морскихъ путешествіяхъ, я помѣщаю здѣсь мои замѣчанія о входахъ въ Павловскую гавань; а также упомяну и о другихъ портахъ, куда въ продолженіи сего путешествія намъ доведется зайти.

Но прежде да позволено мнѣ будетъ сдѣлать небольшое отступленіе. Морскія Путешествія, какъ и другія сего рода книги, не всѣ пишутся съ одною цѣлю: нѣкоторыя изъ нихъ наиболѣе имѣютъ въ предметѣ забаву и удовольствіе читателей; а другія клонятся къ наставленію мореплавателя. Одни жертву-

ють полезнымъ пріятному; другія напрошивъ для вы-  
годъ и безопасности мореплавателей не спрашались  
были скучными для обыкновенныхъ чипателей. Ан-  
глійскія путешествія особенно опличаются сими по-  
слѣдними качествами: Путешествія Кука, Ванкувера,  
Броуна, Флиндерса, Парри и многихъ другихъ суть  
настоящія лоціи. Кто спанеть ихъ чипать для препро-  
вожденія времени, тотъ захочетъ половину содержанія  
оныхъ выкинуть, какъ вещь лишнюю и скучную. Но  
совсѣмъ не такъ будутъ судить мореходцы, плавающіе  
у береговъ, описанныхъ сими славными мореплавате-  
лями. Я самъ нѣсколько разъ, руководствуясь подроб-  
ными и благоразумными ихъ наставленіями, избѣгалъ  
опасностей и произносилъ имена ихъ съ чувствами  
живѣйшей благодарности. Въ первой части я, сколько  
могъ, старался не помѣщать *скучныхъ морскихъ по-  
дробностей*; но здѣсь въ книгѣ, посвященной именно  
сего рода землечаніямъ, не въ правѣ былъ эпаго сдѣлать.

Павловская гавань имѣетъ два входа: одинъ съ  
Юга отъ острова Укамока, чрезъ Чиніапскій заливъ; а  
другой отъ Сѣвера со стороны острова Афогнака, чрезъ  
Павловской рейдъ. Въ чистую погоду, когда окружные  
берега ясно видны или хотя нѣ изъ нихъ, которые  
по близости гавани лежатъ, при благополучныхъ вѣп-  
рахъ входить въ оную безопасно; но въ туманъ ни  
какъ не должно на сіе покушаться; равнымъ образомъ  
и въ ночное время; ибо здѣсь маяковъ нѣтъ, а пече-  
ніе можетъ уклонить отъ прямого курса и принести  
къ мѣлямъ или каменьямъ, коихъ здѣсь слишкомъ много

Островъ  
Кадьякъ.  
1818.  
Іюль.

Островъ  
Кадыякъ.  
1818.  
Юль.

повсюду разсѣяно. Въ первой части \*) уже сказано, ка-кимъ образомъ, идучи опъ Юга, можно сыскашь Чині-апскій заливъ, а подошедши къ камню Горбуну надле-житъ взять курсъ по правому компасу  $NW\frac{3}{4}W$ ; тогда скоро откроешь прямо передъ носомъ небольшой до-волько высокій островокъ, на картѣ означенный подъ именемъ острова *Топоркова*. По сему острову надле-житъ замѣчать, какъ дѣйствуешь печеніе, спараясь всегда держать прямо на него. Приближаясь такимъ образомъ къ острову, сначала пройдешь въ правой сто-ронѣ островъ *Голой*, а потомъ проливъ, отдѣляющій его опъ *Лбснаго* острова; когда же южный мысъ сего послѣдняго, весьма замѣтный по множеству наруж-ныхъ каменьевъ, около его находящихся, будетъ на праверсѣ, тогда приводишь къ Сѣверу и правишь въ параллель западнаго берега острова *Лбснаго*, держась къ нему сколько возможно ближе до пристойной глу-бины, которая въ обѣ стороны до самой Павловской гавани уменьшается поспешенно; слѣдовательно, идучи подъ малыми парусами и бросая лопъ безпреспанно съ обоихъ руслень, можно, если въпръ позволяешь, и безъ лоцмана обогнуть опмѣли острововъ, означенныхъ бу-квами А и В, и войши въ самую гавань. Здѣсь надоб-но замѣтитъ, что хопя при входѣ въ оную на картѣ означены вѣхи; но въ самомъ дѣлѣ ихъ нѣтъ. Покойный Г. Васильевъ совѣщовалъ Компанейскому Правителю

---

\*) Стран. 186.

спавишь оныя всякое лѣпо и для того означилъ на своей картѣ; а я, звавши сколь сии знаки здѣсь нужны и полагая, что Компанія современемъ велишь имѣшь ихъ, такъ же пославилъ оныя и на моей картѣ.

Островъ  
Кадьякъ.  
1818.

Юль.

Если же, зайдя по западную сторону острова Лѣснаго, нельзя будетъ по какой либо причинѣ, какъ на примѣръ опъ вѣпра, шшиля, шумана и проч., ишши въ гавань, по шупъ вездѣ можно спояшь на якорѣ безъ всякой опасности, въ ожиданіи благопріятнаго случая.

Но еслибъ случилось кораблю войти въ Чиниашскій заливъ, и вѣпръ не позволяеть ишши въ гавань обыкновеннымъ проходомъ, то естъ между островомъ *Лѣснымъ* и островами А и В; а корабль имѣеть печь, недоспапокъ въ водѣ или съѣстныхъ припасахъ, словомъ, когда онъ находится въ такомъ положеніи, которое оправдываетъ всякое покушеніе, чпобъ спасши себя, по можно войти въ безопасное приспанищѣ подлѣ мыса *Утесистаго*. На сей конецъ опъ камня *Горбуна* должно держашъ прямо на сей мысъ ( $WtN\frac{1}{4}W$  праваго компаса), доколѣ не приведешъ весьма замѣтнаго, между низменными берегами находящагося, высокаго, опрубиснаго упеса С, на  $WNW$  по правому компасу, тогда пошчасъ надлержишь прямо на него держашъ между рифами Е и D, не забывая между пѣмъ мѣришь глубину безпреспанно. И коль скоро корабль пройдесть праверсъ мыса *Утесистаго* или *Утесовѣ*, по можешь нѣсколько привесши въ право и положишь якорь подлѣ острова *Топоркова*, опкуда уже легко будетъ при помощи опъ порша въ благопріятное время

Островъ  
Кадьякъ.  
1818.  
Июль.

войши подъ парусами или завозами въ настоящую гавань.

Желающіе войши Сѣвернымъ проходомъ, откуда бы они ни шли, опъ оспрова Афогнака или съ Юга, должны приближиться къ мысу *Еловолу* на разстояніе опъ полумили до одной мили и привести оный на NW по правому компасу; а попомъ держашь прямо въ средину между Кадьякскимъ берегомъ и оспровомъ *Лѣснымъ*, по глубинѣ не менѣе 20 или 18 сажень, при самомъ входѣ въ сей проливъ, и править прямо на оспрова А и В, доколѣ селеніе Павловской гавани не опкроется прямо по направленію оной; тогда держашь въ гавань, если нужно; или спашь на якорь на рейдѣ; а лучшее якорное мѣсто ближе къ Лѣсному оспрову на глубинѣ 15, 16 и 17 сажень, грунтъ песокъ. Ближе же ко входу гавани грунтъ иль, но мѣсто шупъ не споль закрышо съ моря, какъ по близости вышеозначеннаго оспрова; опъ чего въ крѣпкіе вѣтры волненіе должно бытъ гораздо чувствительнѣе.

Когда корабль желаетъ войши въ гавань подъ парусами, шо надобно иппи при противномъ печеніи, или имѣть очень надежные канаты и якоря, ибо узкосъ мѣста не позволяеть приводить къ вѣтру, а якорь надлежитъ на ходу опдавать. Впрочемъ въ лѣпнее время всего лучше спановиться на рейдѣ, положивъ якоря ферпоингъ по направленію печенія: NO и SW, ибо какъ въ гавани, такъ и на рейдѣ приливъ идетъ опъ SW, а опливъ опъ NO. *Плехтѣ* должно класъ къ NO, а *Дагликсѣ* къ SW, дабы при NW и W вѣтрахъ, копо-

порые здѣсь дуоупъ весьма сильными порывами, кананы <sup>Островъ</sup> были чисты. Коропкое время можно даже проспоянть <sup>Кадыкъ.</sup> 1818. и на одномъ якорѣ, полько надобно опасаться, чпобъ <sup>Юль.</sup> печеніе, поворачивая корабль, не запупало канана около якоря; чпо весьма часпо случается на корабляхъ, гдѣ или не знаоупъ какъ управлаться съ печеніемъ, споя на одномъ якорѣ \*), или служапъ нерадиво.

Чпо принадлежишь до укрѣпленія гавани, по, взглянувъ полько на планъ, можно уже видѣнть сколь легко самими ма-лыми средспвами привеспи ее въ лучшее оборонительное соспояніе; а если взяпъ еще въ разсужденіе, чпо берега ея очень высоки и слѣдспвенно бапареи, на нихъ построеныя, не могупъ быпъ легко апакованы, и чпо внупреннее расположеніе оспрова по близоспи позволяепъ, въ слу-

---

\*) Сколь приливы и опливы полезны для прибрежнаго плаванія, по всѣмъ мореходцамъ извѣстно; но чпобъ знашь какъ ими пользовашься, по для сего надлежишь имѣпъ большой навькъ. Опыпность сію можно приобрьспи часпымъ плаваніемъ при берегахъ Океана и морей, имѣюпщыхъ приливъ и опливъ; а изъ книгъ научишься сему искусству едвали можно. Но какъ управлать кораблемъ на якорѣ при печеніи, по за неимѣніемъ опышовъ, можно пользоваться наспавленіями другихъ. Въ службу мою на морѣ я составилъ родъ правилъ, какъ въ шаковыхъ случаяхъ поступашъ; но мнѣ показалось, чпо сочиненіе сіе слишкомъ маловажно, чпобъ особо его напечашашъ; но какъ оно, покрайней мѣрѣ молодымъ офицерамъ, можетъ быпъ полезно; а при случаѣ, вѣрояпно, шѣмъ, кпо и пошарѣе, пригодишья, по я разсудилъ дать оному мѣсто въ Прибавленіи къ сей часпи: См. N<sup>o</sup> 15.

Осирровъ  
Кадьякъ.  
1818.  
Июль.

чаѣ весьма сильнаго непріятельскаго нападенія, опуступишь въ горы и тамъ укрѣпиться, не опасаясь дикихъ вооруженныхъ народовъ, каковыя кочуютъ по берегамъ Америки, по сіе преимущество Павловской гавани весьма важно. Американская Компанія имѣла уже причины опасаться нападенія опъ непріятелей на ея колоніи, и было время, когда она не могла посылать своихъ кораблей ни изъ Европы въ Америку, ни изъ Америки въ Европу \*); а что было одинъ разъ, по можеть и опяшь случисься, слѣдственно для Компаніи необходимо имѣть какой нибудь хорошо укрѣпленный постъ, гдѣ бы могла она на время прекращенія плаванія кораблей ея, хранить съ безопасностію богатые, многихъ милліоновъ споящіе промыслы; а для построения на сей предметъ крѣпости, Павловская гавань представляеть самое удобное мѣсто.

Въ похвалу сей гавани можно еще и по сказать, что въ какомъ бы положеніи край сей ни находился, а рыбныя ловли всегда будутъ сосавлять важнѣйшій предметъ продовольствія жителей онаго. У береговъ же Кадьяка рыба начинается ранѣ ловиться и ловля позднѣ прекращается, нежели въ Чугачской или Кенайской губѣ, куда нынѣшняго главнаго правителя Колоній намѣреніе есть перевести свою *резиденцію*.

Пятниц. 19.

Суббота 20.

Июля 19 вышли мы изъ гавани на рейдъ; но за безвѣпріемъ не могли опправиться въ путь, прежде 5 ча-

---

\*) Въ 1808 и 1809 годахъ, когда Россія и Англія въ войнѣ находились, нашъ Повѣренный въ дѣлахъ, бывшій въ Америкѣ, извѣщаль Компанейскаго Правителя о намѣреніи Англійскихъ корсеровъ напасть на его колоніи.

совъ вечера слѣдующаго дня. Тогда воспочная оконеч- Сѣверный  
ность *Яврашетьяго* острова была опъ насъ по ком- Великій  
пасу на  $NtW\frac{1}{2}W$ , въ распояніи 12 или 15 миль. При- Океанъ.  
нявъ сей пунктъ мѣсто мѣ нашего отшествія, спали 1818.  
мы держащъ по компасу на  $ONO_2O$ : курсъ сей по карпѣ 1юль.  
Ванкувера велъ насъ прямо къ мысу *Эджкомъ* \*). На  
семъ переходѣ мы почти всегда были покрыты шума-  
номъ или окружены пасмурностію и рѣдко удавалось намъ  
опредѣлять мѣсто свое астрономическими наблюдени-  
ями, и узнать какъ дѣйствовало надъ нами печеніе;  
на примѣръ: въ ночь на 21 число въпръ поспешенно опъ- Боскр. 21.  
шелъ опъ  $SSO$  къ  $SW$  и дулъ умѣренно при шуманной  
погодѣ, продолжавшейся до 9 часа утра; а послѣ оспа-  
лась только по горизонту мрачность, которая иногда  
мѣстами на нѣсколько времени очищалась и дозво-  
лила намъ, пользуясь однимъ такимъ благопріятнымъ  
промежушкомъ, взять очень порядочную высоту Солн-  
ца, по которой нашлась широта наша  $57^{\circ} 22' 17''$ : юж-  
нѣе счислимой на 16 миль. Сію разность надлежитъ  
приписать печенію. Попомъ 25 числа удалось намъ Четвер. 25.  
полуденною высотой Солнца и хронометрами опредѣ-  
лить въ полдень мѣсто свое въ широтѣ  $56^{\circ} 51' 20''$ ,  
долготѣ  $137^{\circ} 04' 19''$ . Опъ сего пункта мысъ *Эджкомъ*,

---

\*) Cape Edgescombe, Англичанъ; Cabo de l' Engano, Испанцевъ; Мысъ Трубицына: сіе послѣднее имя дано ему Компанейскимъ Правителемъ Коллежскимъ Совѣтникомъ Барановымъ, въ память Бошмана Трубицына, бывшаго съ Капитаномъ Чириковымъ и у здѣшнихъ береговъ умершаго.

Сѣверный  
Великій  
Океанъ.  
1818.  
Юль.

по картѣ Капитана Ванкувера, находился на NO  $77\frac{1}{2}^{\circ}$  праваго компаса въ разстояніи 50 миль. Глубины же мы не могли достать, выпустивъ лоплиню 150 сажень. Мрачность препятствовала намъ видѣть берега, которые, по высотѣ своей, а особливо гора Эджкомъ \*), въ ясную погоду давно бы открылась. Наблюденія наши показали, что мы были гораздо ближе къ берегу, нежели какъ счисленіе означало; но мы не прежде могли явственно оплечить въ мрачности берега, близъ вышеупомянутаго мыса лежащія, какъ въ 6 часовъ вечера; а въ 8 часовъ мы были опъ самаго мыса въ 10 или 12 миляхъ по правому компасу къ SW. На семь мѣстѣ глубина была 95 сажень, на днѣ мѣлкій желтый песокъ съ маленькими ракушками. Въ 9 часовъ вечера, когда уже темноша и мрачность вовсе скрыли опъ насъ берега, тогда мы поворошили опъ нихъ, и при вѣпрѣ OSO, пошли подъ малыми парусами къ S.

Пящ. 26.

Около полуночи на 26 число вѣпръ опъ OSO усилился и дулъ весьма крѣпко съ пасмурною дождливою погодою. Мы едва могли нести одни марсели премо рифами зарифленные; а въ 4 часа упра, поворошивъ къ берегу, принуждены были закрѣпить форъ-марсель и крьюсель и поспавить шпормовые спаксели. Къ счастью вѣперъ дулъ съ берега, шо и не могъ развесити большаго волненія. Мрачность скрывала опъ насъ берега до 9 ча-

---

\*) Въ 1810 году, идучи въ Америку на Шлюпѣ Діанѣ, я видѣлъ сію гору въ 54 миляхъ разстоянія, которое было определено по обсервованной широтѣ и по пеленгу.

са утра; тогда открылось пространство оныхъ <sup>Сѣверный</sup> <sup>Великій</sup> <sup>Океанъ.</sup> <sup>1818.</sup> <sup>Юль.</sup> <sup>Острововъ</sup> \*); мы находились почти противъ середины сего пространства, въ разстояніи отъ берега 10 или 12 миль; по численію же должны были находиться противъ самаго мыса Эджькома: надобно думать, что печеніе сильно надъ нами дѣйствовало. Между тѣмъ вѣтръ сдѣлался пише, и мы въ 9 часовъ, поворотивъ на другой галсъ къ S, поставили всѣ марсели, фокъ и гротъ; но не на долго: чрезъ полчаса были принуждены опять убрать нижніе паруса, а марсели оставили по нуждѣ, чтобъ не поперяшь своего мѣста болѣе. Коль скоро вѣтръ усилился, то и берега опять скрылись въ мрачности и пошелъ дождь. Съ полудни вѣтръ еще усилился и заставилъ насъ снова прибѣгнуть къ шпормовымъ спакселямъ; погода же сдѣлалась дождливѣе и пасмурнѣе, и сіе продолжалось до шестого часа послѣ полудни; а тогда вѣтръ вдругъ зачихъ, и менѣе чѣмъ чрезъ часъ перемѣнился отъ OtS къ SWtS. Мы, поставивъ марсели, фокъ и гротъ, пошли почти вдоль берега на SotS. Вчера, приближаясь къ берегу въ тихій вѣтръ, мы видѣли множество киповъ и разныхъ родовъ морскихъ птицъ, а сего дни ни пѣ, ни другія не показывались. При берегахъ Кадыка мы также видѣли

---

\*) Bay of Islands: въ широтѣ  $57^{\circ} 22'$ . Имя сіе дано ему Кукомъ, который издалъ счель его за заливъ; Испанцы были въ немъ въ 1775 году и назвали его Puerto de los Remedios; но послѣ Порпlockъ нашелъ, что это былъ проливъ.

Мысль  
Эджькомъ.  
1818.  
Июль.

множество киповъ и пнищъ, но когда отошли отъ сего острова миль сто, то они совсѣмъ почти не являлись до прихода на такое же разстояние къ берегамъ Америки.

Предъ захожденіемъ Солнца вѣтръ зачихъ и во всю ночь на 27 число спояло маловѣтріе съ южной стороны. Въ 4 часа утра подулъ ровный вѣтерокъ отъ S, и мы пошли было къ мысу Эджькому, который въ сіе время отъ насъ находился на  $0^{\circ} 50'$  въ разстояніи 25 миль; но вѣтръ, опошедши вдругъ къ SO, заставилъ насъ лавировать. Поутру погода спояла облачная, но сухая и свѣплая; горизонтъ былъ чистъ и весь берегъ отъ *Пролива Креста* \*) до *Ситхинскаго Залива* \*\*) хорошо видѣнъ; а около полудни показалось Солнце, по высотѣ коего мы находились въ широтѣ  $57^{\circ} 12'$ ; тогда мысль Эджькомъ по правому компасу описывая отъ насъ на  $SO 31^{\circ}$  въ 19 миляхъ разстоянія; мы лавировали къ нему до 9 часа вечера, а тогда наступила пищина, продолжавшаяся до четвертаго часа утра. Въ сіе время подулъ, при ясной погодѣ, умѣренный вѣтеръ изъ NW четверти; съ помощію коего мы пошли къ Ситхинскому заливу; но лишь вошли въ него, то и вѣтръ потеряли; послѣ того онъ уже дулъ полосами, а часомъ и вовсе утихалъ, такъ, что мы не прежде четвертаго

---

\*) Cross-sound, имя Кукомъ сему проливу данное.

\*\*) Диксонъ назвалъ его Norfolk-sound; но Рускіе даютъ ему имя Ситхинскаго, по имени большаго острова Ситхи, при которомъ онъ находится.

часа пополудни вошли въ портъ Ново-Архангельскъ и спали въ немъ на якорь.

Портъ  
Ново - Ар-  
хангельскъ.  
1818.

*О Ситхинскомъ заливѣ и портѣ Ново-Архангельскомъ.* Июль.

При взглядѣ на карту сихъ мѣстъ, пошчасъ представился обширность Ситхинскаго залива, со множествомъ прекрасныхъ, совершенно безопасныхъ гаваней, по берегамъ его островами образуемыхъ. Гавань, избранная бывшимъ Главнымъ Правителемъ \*) Колоній мѣстомъ своего пребыванія и названная имъ портомъ Ново-Архангельскимъ, безъ всякаго сомнѣнія, есть одна изъ лучшихъ. О свойствахъ здѣшняго климата, произведеніяхъ и нѣкопорохъ другихъ предметахъ, описательныхъ къ сей странѣ, я говорилъ въ первой части \*\*); а теперь мнѣ остается только помѣстить замѣчанія, собственно до мореплаванія касающіяся.

Ново-Архангельская гавань простирается, отъ всѣхъ вѣтровъ закрыта, по глубинѣ и грунту покойна и безопасна, прѣсною водою изобильна и для полученія оной удобна; доступъ въ нее премея проходами и выходъ изъ оной чистъ и не опасенъ, и возможенъ при большой части вѣтровъ.

На картѣ означены пути, которыми можно войти въ гавань; но безъ лоцмана или безъ промѣра только однимъ изъ нихъ можно идти, не подвергаясь опасности; и это проходомъ, ведущимъ подлѣ самаго маяка; ибо

---

\*) Коллежскій Совѣтникъ А. А. Барановъ.

\*\*\*) Стран. 208 и далѣе.

Портъ  
Ново-Ар-  
хангельскъ.  
1818.  
Юль.

коль скоро корабль пройдетъ островъ Св. Лазаря \*), тогда хорошо ошкроется ему маякъ, выкрашенный бѣлою краскою; по оному можно, избѣгая всѣхъ подводныхъ каменьевъ, безопасно приближиться къ самому острову, на коемъ маякъ стоить, и отъ него держась къ острову *Батарейному*, отъ котораго править уже къ крѣпости, стараясь держаться ближе къ сѣверному берегу, для избѣжанія подводнаго камня, означеннаго на картѣ буквою А, и, пройдя крѣпость, спастъ на якорь по восточную ея сторону на мѣстахъ, ниже сего описанныхъ. При семъ надлежитъ взять на замѣчаніе два обстоятельство: 1. Въ Америкѣ не такъ какъ у насъ здѣсь, гдѣ мѣста маяковъ утверждены Правительствомъ, безъ воли коего нельзя ихъ перемѣнить, и если послѣдуетъ перемѣна, то объ оной сообщается въ вѣдомостяхъ; а тамъ, напрошивъ, все сіе зависитъ отъ Главнаго Правителя, и потому, войдя въ Ситхинскій заливъ, надлежитъ сначала, пеленгами и посредствомъ другихъ соображеній, увѣриться, точно ли маякъ стоитъ на томъ острову, на которомъ онъ на картѣ означенъ. 2. *Батарейный островокъ* высокъ и названъ такъ по деревянной башарей, на немъ построенной, которая вѣроятно уже сгнила и развалилась; слѣдовательно не должно на немъ искать башарей, а онъ озна-

---

\*) Капитанъ Диксонъ назвалъ его Robin island, по сходству съ островомъ сего имени въ Споловомъ заливѣ мыса Доброй Надежды.

чипся по румбу описоянія его опть *Маячнаго* осп- Портъ  
Ново-Ар-  
хангельскъ.

Другіе два входа также были бы удобны и безо- 1818.  
Іюль.  
пасны, еслибъ на островахъ, ошмѣченныхъ липерами В и С, были поставлены лоцманскіе знаки, по копорымъ можно было бы опмичить ихъ; но какъ шеперь сего не сдѣлано, по большое число острововъ, одинъ на другаго похожихъ и на маломъ пространствѣ находящихя, можетъ не бывавшаго здѣсь мореплавателя ввести въ ошибку.

Идучи Сипхинскимъ заливомъ ко входамъ въ портъ, надлежитъ замѣчать печеніе, которое здѣсь иногда бываетъ довольно сильно по близости острововъ, и по-тому въ пасмурную погоду или ночью, если обспояпельства заспавяшъ подвергаться таковой опасности, должно входитьъ съ крайнею оспорожноспію по маяку и по лопу.

Лучшія якорныя мѣста въ гавани находятся по воспочную спорону крѣпости. Въ оба раза бышности моей здѣсь, мы спояли на самыхъ безопасныхъ и покойныхъ изъ нихъ: въ первый разъ флагшпокъ \*) въ крѣпости былъ опть насъ по правому компасу на NW 53°, и оба наши якоря лежали на 13 саженьяхъ глубины, грунтъ песокъ; а во второй разъ крѣпость находилась опть насъ по правому же компасу на NW 37°, середина острова Мы-

---

\*) При насъ флагшпокъ сей споялъ на южной батарее высокаго камня, въ крѣпости находящагося, подлѣ самаго дома Правителя.

Поршъ  
Ново - Ар-  
хангельскъ.  
1818.  
Юль.

совскаго SW  $77^{\circ}$ ; якоря лежали на глубинѣ 16 сажень, на днѣ иль. Якоря надлежишь класпъ, какъ обыкновенно, по направленію спруи печенія: NW и SO; лучшей или надежнѣйшей изъ нихъ къ SO, а особливо въ зимніе мѣсяцы здѣсь нужна сія предоспорожность; ибо иногда самыя крѣпкіе и продолжительные вѣтры дуютъ изъ юговоспочной четверти. По всѣмъ здѣшнимъ берегамъ приближеніе ненастья, а иногда и бури предвѣщается облаками, копорыя спанутъ покрывають вершины высокихъ горъ: сперва покажутся онѣ въ видѣ дыма или тумана, а потомъ начнутъ густѣть и опускаются ниже. Недалеко отъ Ново-Архангельской гавани стоишь превысокая гора, названная, по подобію, *Пирамидальною*; ибо какъ самая гора сія, такъ и небольшая каменная вершина, на возвышенности ея споящая, имѣютъ, каждая, видъ треугольной пирамиды. Жители сказывали намъ, что когда сія вершина покроется облаками, то непременно будетъ дождь, и потому здѣсь ее называютъ барометромъ; мы и сами примѣнили, что это точно справедливо. Лѣтомъ дожди и туманы весьма часто бывають здѣсь, но крѣпкіе вѣтры рѣдко; напротивъ того зимою ужасныя бури свирѣпствуютъ, и часто съ жестокимъ громомъ, что наиболее случается въ Декабрѣ и Генварѣ.

Здѣшняя гавань подвержена дѣйствію правильнаго прилива и отлива. Въ новолуніе и полнолуніе вода возвышается отъ 14 до  $14\frac{1}{2}$  футовъ и бываетъ (прикладный часъ) въ 12 часовъ 30 минутъ. Значительное возвышеніе способствуетъ починкѣ и спусканію кораблей;

а пошому Компанія имѣеть здѣсь верфь, на копто-  
рой построено нѣсколько весьма хорошихъ судовъ.

Портъ  
Ново - Ар-  
хангельскъ.

1818.

Рѣчка, на планѣ споящая подѣ именемъ *Колошин-  
ки* \*), снабжаетъ жителей въ изобиліи прекрасною ры-  
бою лососиннаго рода; а мореплавателямъ можетъ доста-  
вить хорошую прѣсную воду, копорую однакожъ нали-  
вать не легко; ибо для сего надлежитъ въ малую воду  
на плоскодонныхъ судахъ вѣзжать въ рѣчку, или лю-  
ди сами должны чрезъ нѣсколько сотъ сажень ка-  
пать бочки; но мы брали воду изъ колодезя, подлѣ  
крѣпости вырытаго, копорый наполняется испочни-  
комъ въ него проведеннымъ. Вообще можно сказать,  
что здѣсь воду получаютъ не трудно, а дрова и того  
легче: споятъ только рубить ихъ по ближнимъ остро-  
вамъ, сплошь покрытымъ лѣсомъ; но только они сыры  
и нескоро сохнутъ, отъ чего въ прюмѣ заводится  
гнилость.

Главный Правитель здѣшнихъ Компанейскихъ дѣлъ,  
при выборѣ мѣста для Ново-Архангельской крѣпости,  
руководствовался выгодами бобровыхъ промысловъ и  
безопасной гавани, а въ отношеніи къ укрѣпленіямъ онъ  
имѣлъ только въ виду обезопасить себя противу на-  
паденія дикихъ, копорые не имѣютъ пушекъ; въ чемъ

---

\*) Названная такъ промышленниками, по имени народа *Колю-  
жи*, *Колоши*, копорые имѣли на оной укрѣпленіе, разорен-  
ное Русскими подѣ начальствомъ Коллежскаго Совѣшни-  
ка Баранова, въ 1804 году.

Портъ  
Ново-Ар-  
хангельскъ.  
1818.  
Юль.

онъ совершенно успѣлъ; но опытъ нападеній съ морской стороны просвѣщенныхъ народовъ, крѣпость нисколько не обезпечена, не только крѣпостными строеніями, состоящими изъ одного палисада и деревянныхъ башенъ, которыхъ впрочемъ всегда можно замѣнить другими; но даже и мѣстнымъ положеніемъ; ибо ближе пушечнаго выстрѣла есть оспрова, покрытые лѣсомъ, гораздо выше самой крѣпости. Отвернуть сію невыгоду нѣтъ другаго способа, какъ укрѣпить сіи высокіе оспрова; чего вся крѣпость не стоить, или перенести оную въ другое выгоднѣйшее мѣсто Сипхискаго залива, буде польза Компаніи непременно пребудетъ имѣть въ ономъ укрѣпленный портъ, способный обороняться противъ судовъ просвѣщенныхъ Морскихъ Державъ.

Крѣпость Ново-Архангельская лежитъ въ широтѣ  $57^{\circ} 02' 47\frac{1}{2}''$  \*), долготѣ западной отъ Гринвича  $135^{\circ}$

---

*) По опредѣленію Ф. К. Лисьянскаго *)	—	$57^{\circ} 02' 30''$
— — — Штурмана Васильева	— —	$57 02 40$
— — — на шлюпѣ Діанѣ	— — —	$57 03 08$
— — — на шлюпѣ Камчаткѣ	— —	$57 02 52$

---

Средняя  $57 02 47\frac{1}{2}$

---

\*) Какъ означено на его картѣ, приложенной къ Путешествію.

об' 35" 1). Прикладный часъ въ самой гавани полча-  
 са 2). Возвышеніе воды въ новолуніе и полнолуніе 14  
 фушъ 3). Склоненіе компаса  $27\frac{1}{4}^{\circ}$  воспочное 4); а накло-  
 неніе магнитной стрѣлки  $76^{\circ} 33'$  5).

Портъ  
 Ново-Ар-  
 хангельскъ  
 1818.  
 Іюль.

Отъ сей гавани на NW  $50^{\circ}$  въ 9 миляхъ есть  
 еще весьма хорошая гавань, въ помъ же заливѣ, между

Прим: Разность могла произойти отъ разныхъ мѣствъ,  
 гдѣ наблюденія дѣлались.

1)	По опредѣленію Ф. К. Лисянскаго *)	—	135°	07'	40"
—	— — — Шшурмана Васильева	—	135	06	00
—	— — — на Шлюпѣ Діанѣ	—	135	05	00
—	— — — на Шлюпѣ Камчашкѣ **)	—	135	07	39

Средняя 135 06 35

- 2) По нашимъ замѣчаніямъ около прехъ четвершей часа, а по опредѣленію Шшурмана Васильева 21 минуша.
- 3) Шшурманъ Васильевъ говоритъ, что самое большое воз-  
 вышеніе воды около 14 фушъ, а мы замѣтили до  $14\frac{1}{2}$  фу-  
 шовъ, и даже при крѣпкомъ вѣтрѣ болѣе.
- 4) Отъ  $24^{\circ}$  до  $30\frac{1}{2}^{\circ}$ .
- 5) Дѣленіемъ къ востоку  $77^{\circ} 40'$ , а къ западу  $75^{\circ} 26'$ .

\*) Какъ означено на его картѣ, приложенной къ Путешествію.

\*\*) Хронометры показали  $135^{\circ} 10' 42''$ , но въ Павловской гавани найдено, что  
 они долгошу показывали на  $3' 3''$  болѣе.

Портъ  
Ново - Ар-  
хангельскъ.  
1818.  
Юль.

островами я находящаяся, называемая Рускими: *Крестов-  
ская*, гдѣ прежде было Компанейское селеніе, испреб-  
ленное дикими. Капитанъ Лисянскій опредѣлилъ \*) ши-  
ропу оной  $57^{\circ} 08' 24''$ , долготу  $135^{\circ} 18' 15''$ , и нашель  
прикладный часъ:  $1^{\text{ч}} 10$  минутъ. Впрочемъ, по всему  
Сипхинскому заливу, какъ по можно видѣть на кар-  
тѣ, находипся множество острововъ, которые образу-  
ють прекрасныя, во всѣхъ отношеніяхъ, выгодныя  
гавани.

---

\*) См. его Путешествія часть 2, стран. 9.

ГЛАВА IV.

*Плаваніе отъ Ново-Архангелска къ крѣпости Россѣ, на берегу Новаго Албіона находящеяся; оттуда въ портъ Монтерей, съ замѣтаніями о немъ. Плаваніе изъ Монтерея до порта Румянцова, а отъ онаго къ крѣпости Россѣ, и замѣтанія обѣ оныхъ.*

Августа 19 числа вышли мы изъ Гавани въ Сип-  
хинской заливъ завозами, и въ 6 часовъ вечера пошли  
въ путь. Въпрѣь погда былъ весьма слабъ и дулъ поло-  
сами опъ разныхъ румбовъ сѣверо-западной четверпи;  
а попому мы до самага разсвѣпа не могли выйпи изъ  
залива. Въ сію ночь случилось у насъ происшеспвіе, са-  
мо по себѣ весьма маловажное; но какъ оно можепъ по-  
служипъ сколько нибудъ въ предоспорожноспъ морепла-  
вашелямъ, по, будучи вѣренъ своимъ правиламъ, я не  
могу умолчашъ объ оноmъ. У насъ былъ заведенъ поряд-  
докъ, всякую ночь имѣпъ на крамболахъ часовыхъ, кои  
должны были прилѣжно смопрѣпъ впередъ и попчасъ  
сказывашъ, коль скоро чпо нибудъ опкрывалось; а каж-  
дые полчасы они громко объявляли, чпо впереди ничего  
невидно. Имѣя удобный случай, при выходѣ изъ залива,  
испыпашъ исправноспъ часовыхъ, я передъ пѣмъ време-  
немъ, когда было надобно бипъ часамъ, велѣмъ по шихоньку  
привеспи прямо въ берегъ, копорый былъ весьма хорошо  
видѣнъ со Шлюпа; но часовые закричали: „впереди ни-  
чего не видать! Эпо обнаружилы, чпо, не взирая на

Сѣверный  
Белікій  
Океанъ.

1818.

Августъ.

Понедѣл. 19.

Сѣверный  
Великій  
Океанъ.  
1818.  
Августъ.

спрогосъ, съ какою было приказано имъ неослабно смотрѣть кругомъ, они не исполняли сего приказанія, но руководствовались собственнымъ своимъ сужденіемъ: когда они знали, что курсъ вель по чисному мѣсту, то смѣло объявляли, что ничего не видашь; между тѣмъ могло встрѣпиться судно или и нѣсколько судовъ. Сей примѣръ служилъ наставленіемъ до какой степени можно полагаться на часовыхъ, и сколь нужно, чтобы офицеры безпрестанно надъ ними имѣли неослабный надзоръ.

Вторн. 20.

Въ 5 часовъ утра 20 числа взяли мы *свое отиестіе*, мѣсто коего опредѣлили слѣдующими пеленгами *по компасу*: мысъ Эджкомъ NW 58°, середина острова Робина NW 32°, Сѣверная оконечность острова Біорки \*) NO 50°. Плаваніе наше къ Югу вдоль берега, въ первой часпи \*\*) кратко описанное, не имѣло ничего особен-но достопримѣчательнаго; а 2 Сентября въ 10 часу ночи подошли мы къ берегу, въ сосѣдствѣ крѣпости Росса находящемуся, на разстояніе 2 или 3 миль, и съ глубины 35 сажень, имѣя грунтъ мѣлкій желпо-сѣрый песокъ, поворопили на другой галсъ; а опъ поворопи

Сентябрь.  
Понедѣл. 2.

---

\*) Такъ названный Шпурманомъ Васильевымъ, копорый и всѣмъ другимъ значительной величины островамъ роздалъ имена, коими называются острова, составляющіе Финскіе шхеры. Такъ какъ мнѣ неизвѣстно, какія имена получили здѣшніе острова отъ природныхъ жителей, то въ память покойнаго Г. Васильева, я удержалъ отъ него имъ данныя.

\*\*) Спрач. 225 и далѣе.

пройдя до полуночи на SW  $18^{\circ}$  праваго компаса  $5\frac{1}{2}$  миль, Американскіе берега. 1818. Сентябрь.  
нашли глубину 70 сажень, грунтъ зеленешный жидкій иль, совершенно похожій на попъ, какой находили мы у Перуанскаго берега подлѣ Лимы. Съ полуночи до 4 Вторн. 3  
часовъ упря прошли мы на SW  $38^{\circ}$ , 8 миль, и на семь мѣспѣ линемъ во 150 сажень дна не доспали; тогда поворотили къ берегу и пошли на NOtO, при шихомъ вѣспрѣ изъ SO четверши и при мокрой, пасмурной погодѣ, которая и по разсвѣспѣ не прочиспилась; а потому шли мы, бросая лопъ, по глубинѣ 75, 65 и 50 сажень, на днѣ прежній зеленешный жидкій иль. Въ половинѣ 9 часа упря увидѣли мы сквозь пасмурность высокій берегъ, казавшійся не далѣе двухъ миль отъ насъ. Глубина же была болѣе вчерашней потому, что мы подались отъ того мѣспа къ S, на 7 миль. Въ сіе время мы поворотили отъ берега, и пошли подъ малыми парусами къ S, въ ожиданіи благопріятной погоды. Въ полдень нѣсколько прочиспилось, почему мы поворотили опять къ берегу. При поворотѣ глубина была 80 сажень, на днѣ прежній зеленешный грунтъ. Въ первомъ часу уже увидѣли мы крѣпость Россъ и подошли къ оной.

Узнавъ отъ пріѣхавшаго къ намъ Правителя сей крѣпости \*) о всемъ томъ, что мнѣ было нужно, пошли мы отъ оной въ 9 часовъ вечера, при шихомъ вѣспрѣ отъ SO.

---

\*) Коммерціи Совѣшникъ Иванъ Александровичъ Кусковъ.

Американ-  
скіе берега.

1818.  
Сентябрь.  
Среда 4.

Во всю сію ночь и днемъ мы шли бейдевиндъ къ Югу, смотря какъ позволялъ вѣтеръ, дувшій шихо изъ СЮ чепверши, при облачной погодѣ. Береговъ мы уже не видали. Въ полдень удалось намъ въ ясной промежуткѣ взять высоту Солнца, по коей широта вышла  $37^{\circ} 48' 56''$ , долгота же по счисленію была  $123^{\circ} 18'$ .

Четвер. 5.

Сентября 5 въ половинѣ седьмого часа упра, увидѣли мы на  $NO_{2}O$ , въ распояніи по глазомѣру отъ 20 до 25 миль, острова Фаральонесъ, копорые лежатъ предъ самымъ входомъ въ заливъ Св. Франциска, мильхъ въ 20 отъ берега. Они не что иное суть, какъ большіе голые камни, премо купами расположенные, и весьма примѣшны еще по бѣлому своему цвѣту, происходящему отъ пшичьего кала, коимъ они совершенно покрыты. Въ полдень по высоту Солнца мы находились въ широтѣ  $37^{\circ} 40' 12''$ , долготѣ по счисленію  $122^{\circ} 56\frac{1}{2}'$ ; въ поже время южная купа вышепомянутыхъ острововъ отспояла отъ насъ по правому компасу на  $NO 82^{\circ}$ . Положивъ мѣсто наше по широтѣ и долготѣ на карту Капишана Ванкувера, мы нашли, что оно изрядно соответствовало сему пеленгу, и показывало, что мы отъ сихъ острововъ были въ 11 миляхъ. Мы продолжали къ нимъ приближаться до 3 часовъ пополудни; а тогда поворопили, опасаясь, чтобъ прошивъ оныхъ не захватила насъ пишина и печеніе не надѣлало намъ хлопотъ. При поворопѣ, будучи отъ острововъ въ 4 миляхъ, дна недоспали 120 саженьями. Поблизости сихъ острововъ заспали насъ прошивные шихіе вѣтры и шпили, и мы весьма шихо подавались къ Югу. Въ 8 часовъ 6 числа,

Пяши. 6.

находясь отъ южной купы Фаральонесъ къ SW въ 10 или 12 миляхъ, бросали мы лопть, но линемъ во 170 сажень дна не доспали. Тогда же спускали шлюпку для изслѣдованія печенія и нашли, что онаго здѣсь не было. Въ полдень мы были по меридіанальной высотѣ Солнца въ широтѣ  $37^{\circ} 26' 46''$ , долготѣ, по счисленію отъ крѣпости Россъ сдѣланному,  $123^{\circ} 00'$ ; тогда южный Фаральонесъ находился отъ насъ по правому компасу на NO  $56\frac{1}{2}^{\circ}$ . По сему пеленгу долготы наша была только 4 минуты воспочнѣ счислимой \*). Тишина продолжалась до 3 часовъ пополудни; а потомъ, при ясной погодѣ, подулъ вѣпръ отъ NW, который къ вечеру усилился, и какъ мы не имѣли мѣста для хода на всю ночь, то шли подъ однимъ форъ-марселемъ на эзельгофѣ, а по разсвѣтѣ, въ 6 часу утра, увидѣли мысъ, такъ называемый Испанцами *Новаго Года* (del Año Nuevo), и вскорѣ потомъ всѣ берега Монперейскаго залива. При входѣ въ оный встрѣтили корабль Россійской Американской Компаніи Курузовъ, съ которымъ вмѣстѣ пришли въ 5 часу пополудни въ портъ Монперей, гдѣ и поставили Шлюпъ на два якоря. Такъ какъ мѣсто наше было одно изъ лучшихъ и безопаснѣйшихъ въ портѣ, то я означу оное пеленгами: мысъ Пиносъ \*\*) былъ отъ насъ по правому компасу на NW

---

\*) Географическое положеніе сихъ острововъ не опредѣлено Ванкуверомъ астрономическими средствами.

\*\*) Punta de Pinos, Еловый мысъ, такъ названный по причинѣ распутицъ на немъ елей.

Заливъ и  
портъ Мон-  
шерей.  
1818.  
Сентябрь.

47°; Флагшпокъ на нагорномъ Редушѣ SW 59°; церковь въ Президіи SW 12½° 1); Дагликсъ лежалъ на глубинѣ 10 сажень, а Плехшъ на 11½ саженьяхъ; на днѣ въ обѣихъ мѣстахъ мѣлкій сѣрый песокъ; распояніе между якорями 150 сажень по румбу О и W.

*О заливѣ и портѣ Монтерей.*

Заливъ Моншерей открытъ въ 1602 году Испанскимъ мореплавателемъ Вицкайномъ 2), и названъ симъ именемъ въ честь погдашняго Вицераля Новой Испаніи или Мексики 3). Ширина мыса Пиноса, сославляющаго южный предѣлъ входа въ сей заливъ, 36° 38', долготы 121° 47'. 4); ширина же Президіи 36° 36' 20". 5). Онъ открытъ и весьма пространенъ: ширина его при самомъ входѣ или поже: распояніе между мысами Пинось и Новаго года, описующихъ одинъ опъ другаго по румбу NW 72° и SO 72°, простирается до 24 миль;

1) Опъ сего мѣста, по словамъ Испанцевъ, разныя миссіи находящіяся въ слѣдующихъ направленіяхъ:

Миссія Соледа (Soledad: Уединеніе)	по правому	
компасу	— — — — —	SO 76°
Св. Антонія	— — — — —	SO 59
Юанна Крестителя	— — — — —	NO 62
Санта Круць	— — — — —	NW 20

- 2) Sebastian Vizcaino.  
3) Conde de Monterey, Графъ Моншерей.  
4) Средняя изъ определенныхъ Лаперузомъ, Ванкуверомъ и офицерами кораблей Сюпиля и Мексиканца.  
5) По нашимъ наблюденіяхъ 36° 36' 13".

а внутрь вдался онъ на 15 миль. Берега его низки и песчаны, и подвержены сильному морскому прибою или буруну, который разливается на нихъ съ преспрашнымъ шумомъ, слышимымъ на весьма большое разстояние. Пространный сей заливъ ничѣмъ не закрытъ опъ морскихъ вѣтровъ, и суда могутъ только спояшь безопасно въ югозападной сторонѣ его, гдѣ нынѣ находится Президія. Сіе - то мѣсто Испанцы называютъ Монперейскимъ портомъ (Puerto de Monterrey): хорошее якорное мѣсто на глубинѣ 10 сажень; но самое лучшее и безопасное ближе къ берегу на 6 саженьяхъ; тогда корабль будетъ совершенно закрытъ опъ морскихъ вѣтровъ, и даже волненіе не въ соспоянніи его на семь мѣстѣ беспокоитъ. Зимомъ здѣсь самыя крѣпкіе вѣтры дуютъ съ южной спороны; а попому въ сіе время года надлежитъ лучшей свой якорь класъ къ S.

И Заливъ и  
портъ Мон-  
перей.

1818.

Сентябрь.

Воды въ Монперейскомъ заливѣ подлежатъ дѣйствию прилива и оплива. Лаперузъ и Ванкуверъ находились здѣсь гораздо долѣе, нежели мы, и оба они имѣли палатки на берегу, нарочно для астрономическихъ наблюдений и дѣланія разныхъ замѣчаній поспавленные: выгоды, которыхъ у насъ не было; а попому, опдавая полную справедливосъ и преимущество симъ знаменитымъ мореплавателямъ, я помѣщаю здѣсь ихъ наблюденія.

*По замѣчаніямъ Лаперуза:*

Прикладный часъ  $1\frac{1}{2}$  ч; самое большое возвышеніе воды 7 фушъ; печеніе почти нечувствительное и не бываетъ болѣе половины узла въ часъ.

Заливъ и  
портъ Мон-  
шерей.

1818.  
Сентябрь.

*А Ванкуверъ нашелъ*, что приливы и отливы здѣсь неправильны; прикладный часъ  $7\frac{1}{2}$  часовъ и приливъ бываетъ однажды въ сутки; въ новолуніе и полнолуніе вода возвышается около 6 футовъ, а въ квадратуры около 4 футовъ.

Теперь я скажу что мы могли замѣтить въ 12 дней нашего здѣсь пребыванія: 18 Сентября было новолуніе, при тихихъ вѣтрахъ и маловѣтріяхъ; тогда случилась полная вода поутру около или немного послѣ 8 часовъ и возвысилась не болѣе 4 футовъ. Наклоненіе магнитной стрѣлки найдено  $64^{\circ} 15'$  ( $63^{\circ}$  дѣленіемъ къ западу и  $65^{\circ} 30'$  къ востоку); а склоненіе компаса среднее изъ многихъ  $16\frac{1}{2}^{\circ}$  восточное. Въ самомъ портѣ вѣтръ по большей части дуетъ съ берега, что весьма много способствуетъ выходитъ изъ залива; вдоль же здѣшнихъ береговъ, какъ и по всему западному берегу Америки, господствующіе вѣтры, а особливо льдомъ, отъ NW и NNW, т. е. прямо въ заливъ

Моншерейскій заливъ, по всему своему пространству, имѣетъ глубину и грунтъ, способные для якорнаго стоянія, и отъ мѣлководій безопасенъ; ибо по всему протяженію его нѣтъ камня, который бы далѣе четверти мили лежалъ отъ берега; а по срединѣ числъ совершенно; но совсѣми этими выгодами онъ можетъ только служить для временнаго стоянія кораблей: нѣтъ въ немъ никакихъ удобностей, ни мѣста или пристани для нагрузки и выгрузки товаровъ. Весьма странно покажется, что Испанцы основали здѣсь главное мѣсто области, когда вблизи есть населяющія, безопасныя, всѣ вы-

годы имѣющія гавани \*). Припомъ надобно сказать, что здѣсь и прѣсной хорошей воды нѣтъ, а копорая есть, по возить оную не удобно. Сіе развѣ можно изъяснить тѣмъ, что они, при занятіи Калифорніи, единственно помышляли о обращеніи жителей въ свою вѣру, а нимало не заботились о торговлѣ.

Заливъ и  
портъ Мона-  
шерей.  
1818.  
Сентябрь.

Входъ въ заливъ споль проспранень, что и по обширности его, безъ всякихъ другихъ примѣтъ, можно узнать оный въ ясную погоду, когда берега чисты; но какъ это случается здѣсь весьма рѣдко, и они, напрошивъ, почти всегда подернуты мрачностію, а часомъ и въ туманѣ скрываются, по въ такомъ случаѣ мореплаватели должны знать другія примѣты: если только одни ближніе берега видны, по заливъ поспчасъ можно узнать поспому, что они по всей его окружности песчаны, низки и сплошны, кромѣ въ самой югозападной его части, гдѣ берегъ гораздо выше, покрытъ зеленью и лѣсомъ, и издали кажется островомъ.

Здѣсь мы, соотвѣпствующими высотами Солнца, хорошо повѣрили свои хронометры, копорые имѣли слѣдующій ходъ во вторникъ  $\frac{17}{29}$  Сентября противъ средняго времени въ Гринвичѣ:

Хронометръ А	назадъ	1 <sup>ч</sup> 00 <sup>м</sup> .	47,14 <sup>с</sup>	отспаетъ	8,93 <sup>с</sup>
_____ В	_____	1 25	15,89	_____	4,18
_____ Д	_____	0 28	44,39	уходитъ	6,61

\*) Св. Франциска и Св. Діега.

Берега Калифорніи. Вечеромъ 18 числа снялись мы съ якоря, а на другой день упромъ были въ опкрыпомъ морѣ и спали держапъ, смотря по вѣпру, копорый былъ не совсѣмъ намъ благопріятный, курсами, приближавшими насъ къ заливу Бодегъ.

Пятниц. 20. Въ полдень 20 числа опредѣлили мы весьма хороши-ми наблюденіями широту и долготу свою, и правили прямо къ каменьямъ Фаральонесъ, копорые показались во впоромъ часу пополудни. Въ 3 часа мы были опъ южныхъ изъ нихъ недалѣ двухъ миль, и пользуясь весьма ясною погодою опредѣлили долготу ихъ хронометрами. По нашимъ наблюденіямъ они находяпся въ широтѣ  $37^{\circ} 38' 35''$  \*), долготѣ  $122^{\circ} 40' 54''$  \*\*), а на картѣ Капитана Ванкувера положены въ широтѣ  $37^{\circ} 44'$ , долготѣ  $122^{\circ} 35'$ . Но Ванкуверъ не говоритъ, чпобъ онъ опредѣлилъ положеніе оныхъ астрономическими наблюденіями; въ его Путешествіи только сказано \*\*\*) слѣдующее: „по близости мыса *Королей* (Cabo de los Reys) „находяпся каменья, называемые Фаральонесъ, изъ ко- „ихъ нѣ, копорые мы видѣли, довольно высоки, и ка- „зались намъ двумя опдѣльными купами; изъ нихъ ка- „ждую соспавляюпъ при или чепыре камня, и лежатъ „онѣ по направленію SO и NW. Самый высокій камень „Сѣверной купы опспоиптъ опъ оконечности Королев-

---

\*) Въ 1 часѣ на сшран. 267, широта ошибкою показана  $37^{\circ} 39' 36''$ .

\*\*) См. Прибавленія N° 16.

\*\*\*) Томъ I, сшран. 430.

„скаго мыса на SW  $13^{\circ}$  въ 14 миляхъ, а южный на SO Берега Калифорніи. 1818.  
„ $5^{\circ}$  въ 17 миляхъ. Я слышалъ опъ вѣрныхъ людей, 1818.  
„что еще прешья купа существуесть, едва надъ по-Сеншябрь.  
„верхноспію моря возвышающаяся, копорая опъ выше-  
„упомянушаго мыса лежишь въ  $12\frac{1}{2}$  миляхъ на SW  $36^{\circ}$ .“  
Изъ сего описанія Ванкувера явствуесть, что не всѣ сїи каменя онъ видѣль, да и видѣнные имъ положилъ на каршу по румбу и разстоянію опъ *Королевскаго* мыса. Напрошивъ пого, мы находились весьма близко опъ нихъ и опредѣлили широту и долготу аспрономическими наблюденіями и хронометрами, копорые полько за нѣсколько дней до пого были повѣрены; слѣдовапельно наше опредѣленіе должно бышь преимущеспвениѣе. Припомъ и взаимное ихъ положеніе, мы нашли по многимъ спворнымъ пеленгамъ \*), копорые, въ морской описи береговъ, вообще всѣмъ другимъ предпочипающся.

Сеншября 21 числа въ 10 часу утра пришли мы въ за-Суббота зг.  
ливъ Графа Румянцова и спали на якорь почпи по срединѣ онаго на глубинѣ 6 сажень, грунтъ песокъ. Когда мы уравнили канашы фертоингъ по 85 сажень каждаго, по самый мысъ Румянцова находился опъ насъ по правому компасу на SW  $54^{\circ}$ ; лежащій опъ него къ SO оспровокъ на SW  $28^{\circ}$ ; Компанейскій магазинъ, у входа въ порпъ споящій, на SW  $84^{\circ}$ , а Королевскій мысъ прямо на S. Заняшя наши въ семь порпѣ и об-

---

\*) См. Прибавленія N<sup>o</sup> 16.

Портъ Ру-ція объ немъ замѣчанія помѣщены въ Первой Часпи \*),  
мянцова.  
1818. а пеперь я скажу объ немъ кое-что въ отношеніи къ  
Сентябрь. мореплаванію.

### О Портѣ Графа Румянцова.

На берегахъ Новаго Албіона въ широтѣ  $38\frac{1}{4}^{\circ}$  находится небольшой открытый заливъ, имѣющій въ открытіи немного болѣе 4 миль. Изъ сего открытаго залива, на сѣверной и южной его сторонѣ, вдаются двѣ обширныя, совершенно безопасныя гавани, но къ несчастію для большихъ судовъ бесполезныя, ибо при входѣ онѣ мѣлководны. Южную изъ сихъ гаваней Испанцы называютъ портомъ *Большой Бодегы*, а Сѣверную *Малую Бодегою*: сію-по послѣднюю Американская наша Компанія, въ честь бывшаго Министра Коммерціи \*\*), назвала Портомъ Графа Румянцова. Хотя сей портъ годится только для самаго малаго класса мореходныхъ судовъ, но лучше большой Бодегы, который вовсе ни къ чему не способенъ, ибо входъ въ него, кромѣ мѣлководія, еще совсѣмъ открытъ господствующимъ здѣсь NW вѣтрамъ и подверженъ дѣйствію сильныхъ буръ.

Въ лѣтніе мѣсяцы, или съ Мая по Октябрь, въ портѣ Румянцова можно сплывать безопасно, потому, что онъ совершенно защищенъ берегомъ отъ сѣверо-запад-

---

\*) См. Часть I. Стр 268 и далѣе.

\*\*) Нынѣ Государственный Канцлеръ.

ныхъ вѣтровъ \*), которые почти безпрестанно дуютъ въ сіе время года и часно съ величайшею свирѣпостію. Напрошивъ шго южные и юго-западные вѣтры, которыми почти опкрытъ, тогда рѣдко случаются, и крѣпкихъ почти никогда не бываетъ. Зимою же сіи вѣтры здѣсь господствуютъ и причиняютъ бури, могущія быть весьма опасными для кораблей, не имѣющихъ хорошихъ якорей и канатовъ, или по образу своего строенія не могущихъ удобно выдерживать большаго волненія на якорѣ \*\*). Впрочемъ на грунтъ и глубину можно понадеяться: Г. Кусковъ мнѣ сказывалъ, что одинъ Американскій корабль выдержалъ здѣсь ужасный шпормъ, прямо въ заливъ дувшій; онъ споялъ на двухъ якоряхъ со спущенными реями и спенгами. Мѣлкія же суда, не болѣе семи футовъ углубленныя, могутъ споять въ закрытіи и совершенной безопасности подлѣ самаго берега, гдѣ на планѣ подписано: *здѣсь наливаются водою*. Теперь шуть строится и спановятся Компанейскія суда. Мѣсто сіе избрано Компаніею по нуждѣ, ибо лучшаго

Портъ Ру-  
мянцова.  
1818.  
Сентябрь.

---

\*) См. планъ, къ сему Путешествію приложенной.

\*\*) Напримѣръ: Шлюпъ Камчатка имѣлъ споль большой навѣсъ или кормовой подзоръи шакъ опшого посшавленный бушпришъ, что безъ крайней и, можно даже сказать, очевидной опасности никакъ нельзя было ему споять на якорѣ въ опкрытомъ мѣстѣ. Суда, коимъ, по обстоятельству ихъ плаванія, приводишся часно споять на якорѣ гдѣ нипопало, должны быть спроены со особенными ошорожностями, о коихъ я присовокупилъ замѣчанія въ прибавленіи подлѣ N<sup>o</sup> 17.

Порть Румянцова. нѣшъ въ близи крѣпости Росса. Впрочемъ ни въ какомъ

1818. отношеніи оно не заслуживаетъ вниманія и вовсе не-  
Сентябрь. годится для основанія какого либо селенія. По нуждѣ  
можно въ него зайти для полученія воды и дровъ.

Широта нашего якорнаго мѣста на рейдѣ порта Румянцова  $38^{\circ} 18' 43\frac{1}{2}''$  \*), долгота  $122^{\circ} 43' 11\frac{1}{2}''$  \*\*), склоненіе компаса  $16^{\circ} 30'$  восточное \*\*\*) , наклоненіе магнитной стрѣлки  $65^{\circ} 30'$  \*\*\*\*). По замѣчаніямъ служащихъ въ Компанейской службѣ морскихъ офицеровъ, прикладный часъ въ устьѣ гавани 11 час. 40 мин.; возвышеніе воды 7 футовъ. На картѣ Ванкувера мѣсто сіе положено въ широтѣ  $38^{\circ} 17'$ , долготѣ  $122^{\circ} 38'$ ; но онъ шупъ самъ не былъ.

Берега Но-  
ваго Алби-  
она.  
Вторн. 24.

Сентября 24 поутру пошли мы изъ порта Румянцова при легкомъ вѣтрѣ оупъ NW, который вскорѣ

\*) По моимъ наблюденіямъ — — — —  $38^{\circ} 18' 57''$   
по наблюденіямъ Шш. Никифорова — — — —  $38 18 30$

\*\*\*) По моимъ наблюденіямъ — — — —  $122 43 37$   
по наблюденіямъ Шш. Никифорова — — — —  $122 42 46$ .

Сія самая долгота должна также быть долгою Королевскаго мыса (Cabo de los Reys), ибо оупъ якорнаго нашего мѣста онъ находился прямо на S праваго компаса.

Долгота порта Румянцова на картѣ означена  $122^{\circ} 35'$ ; опредѣлена служащими въ Компаніи офицерами, но мы свою нашли по хронометрамъ, вновь въ портѣ Монперей повѣреннымъ, и пошому предпочипали ихъ, неизвѣстно какъ опредѣленной.

\*\*\*) Оупъ 18 до  $15^{\circ}$

\*\*\*\*) Дѣленіемъ къ востоку  $66^{\circ} 45'$ , а къ западу  $64^{\circ} 15'$ .

усилился и препятствовалъ намъ подойти къ крѣпоспи Россѣ. Мы приблизились уже къ ней съ перемѣною вѣтра къ Воспоку; что случилось 27 числа; но пасмурная, шуманная погода не позволила мнѣ быть на берегу и осмотрѣть сіе Компанейское заведеніе. И такъ мы, получивъ отъ Г. Кускова разные свѣжіе съѣстные припасы, копорые онъ самъ къ намъ доставилъ, проспились съ нимъ и съ сѣверозападными берегами Америки.

Въ переходѣ отъ порта Румянцова къ крѣпоспи Россѣ, мы при удобныхъ случаяхъ мѣрили глубину, копорая часто можеть служишь къ познанію мѣста у здѣшнихъ шуманныхъ береговъ; 26 Сентября въ полдень, находясь по наблюдению въ широтѣ  $37^{\circ} 51\frac{1}{2}'$ , когда мысъ Де-Лосъ-Реисъ опспоялъ отъ насъ по правому компасу на NO  $59^{\circ}$ , южная купа каменьева Фаралѳонесъ на SO  $61\frac{1}{2}^{\circ}$ , глубина была 55 сажень, на днѣ мѣлкій сѣрый песокъ; а отъ сего мѣста на NO въ 3 миляхъ глубина 50 сажень, грунтъ мѣлкій камень съ ракушками. Въ 7 часовъ вечера находились мы отъ мыса *Большой Бодеги*, будучи въ широтѣ  $38^{\circ} 13\frac{1}{2}'$ , по правому компасу на W въ  $10\frac{1}{2}$  миляхъ и доспали на глубинѣ 55 сажень жидкой зеленоватый иль; а 27 числа въ 4 часа утра, имѣя крѣпоспъ Россѣ по правому компасу на NO  $47^{\circ}$  въ 8 миляхъ, нашли поспъ же грунтъ и глубину 45 сажень.

Крѣпоспъ Россѣ спощъ, какъ уже въ Первой Части сказано \*), на опкрытомъ прямомъ берегу, при

---

\*) Стран. 230 и далѣе.

Берега Новаго Албіона.

1818.

Сентябрь.  
Пящн. 27.

Берега Но-  
ваго Алби-  
она.

1818.  
Сентябрь.

копоромъ нѣтъ ни гавани, ни рейда, ниже обыкновеннаго якорнаго мѣста. Спранно покажется, что людямъ, копорыхъ всѣ здѣшніе предпріятія, то есть торговля и промышленность, сопряжены съ мореплаваніемъ, вошла въ голову мысль избрать неприспудный берегъ для основанія крѣпости, и въ то время, когда въ Зоверспахъ былъ портъ \*), несравненно для сего удобнѣйшій! Но какъ всѣ люди, для своихъ дѣйствій, имѣютъ свои причины, такъ и Г. Барановъ, при семъ выборѣ, руководствовался своими соображеніями: онъ хотѣлъ затруднить взятіе его крѣпости, еслибы кто изъ Европейцевъ вздумалъ на сіе покушиться, и въ намѣреніи своемъ имѣлъ совершенный успѣхъ: сверхъ прудности сдѣлавъ здѣсь высадку \*\*), можно увѣришельно поручиться, что до разрушенія Міра, клочекъ земли, занимаемый крѣпостію Россъ, никому не понадобится.

---

\*) Портъ Малой Бодеги или Графа Румянцова.

\*\*\*) При не большой мрачности, когда крѣпость ею покрываема, даже невозможно узнать съ моря, гдѣ спойтъ она. Единственнымъ пушеводителемъ къ ней, сверхъ астрономическихъ наблюденій, можеть служить камень, неслишкомъ большой, но весь побѣлѣвшій отъ ппичьяго кала. Камень сей лежить подлѣ самаго берега и находится миляхъ въ двухъ къ Сѣверу отъ крѣпости. По бѣлизнѣ своей онъ опкрываешся въ нарочитомъ распояніи сквозь пасмурность, когда ни горъ, ни береговъ, ниже прибоа или буруновъ не видно; и пошому одинъ шолько онъ можеть бышь примѣшою для желающихъ подойти къ крѣпости.

ГЛАВА V.

Плаваніе отъ береговъ Новаго Албіона къ Санд-<sup>сѣверный</sup>  
вичевымъ островамъ; замѣтанія обѣ оныхъ; пла-<sup>Великій</sup>  
ваніе отъ нихъ къ Маріанскимъ островамъ, и <sup>Океанъ.</sup>  
также нѣкоторыя замѣтанія о сихъ послѣднихъ. <sup>1818.</sup>  
<sup>Сентябрь.</sup>

Въ 6 часовъ вечера Сентября 27 числа крѣпость <sup>Пяши. 27.</sup>  
Россъ находилась опъ насъ въ глазомѣрномъ распояніи  
миль чепырехъ или пяши и опспояла по правому ком-  
пасу на NO 59°. Сіе мѣсто было *пунктомъ ошшествія*  
*нашего* опъ береговъ Новаго Албіона. Мы спали пра-  
вильно къ Сандвичевымъ островамъ на Юго-западъ, при  
крѣпкомъ вѣтрѣ опъ NW, вскорѣ преврапившимся въ  
ужасную бурю, копорая продолжалась во всю ночь, а  
передъ разсвѣтомъ смягчилась, и вѣтръ опшелъ къ W. <sup>Суббота 28</sup>

Въ Первой Часни \*) упомянуто о причинахъ, по коимъ  
я располагалъ пушемъ нашимъ въ семь переходѣ и о по-  
слѣдствіяхъ оныхъ; а попому здѣсь помѣщаю морскія за-  
мѣчанія, коихъ памъ не находилъ: главнѣйшія изъ нихъ  
суть о печеніяхъ. Замѣчанія сіи суть любопытнѣе,  
чпо немногіе плыи симъ пушемъ: по крайней мѣрѣ изъ  
пакихъ мореплавателей, копорыхъ Путешествія напе-  
чатааны. Скороспъ и направленіе печеній означены въ осо-  
бой таблицѣ \*\*), гдѣ пакже показано склоненіе компаса,  
когда мы находили оное аспрономическими наблюденіями.

\*) См. стр. 289 и далѣе.

\*\*) См. Прибавленія N° 18.

Сѣверный  
Великій  
Океанъ.

1818.

Октябрь.  
Втора. 1.

Ночью на 1 Октября дулъ тихій вѣпръ изъ NW четверти при свѣплунной погодѣ и зыбь почти совсѣмъ исчезла. Тихій вѣпръ и ясная погода спояли во весь день и въ слѣдующую ночь; а въ 4 часа упра 2 числа, съ переходомъ вѣпра въ SW четверть, сдѣлалось облачно. Вечеромъ въ 10 часу наблюдали мы зазмѣне Луны, копорая въ сіе время сіяла въ полномъ своемъ блескѣ; зазмѣне же было самой малой ея часпи; по оному долгоша наша опредѣлилась  $128^{\circ} 15' 52''$ . Но трудность въ замѣчаніи истиннаго мгновенія, когда свѣпило входипь въ пѣнь и выходипь изъ оной, и колебаніе корабля дѣлають сей способъ опредѣленія долгоши на морѣ не весьма вѣрнымъ.

Пользуясь прекрасною тихою погодою, мы просушили папроны, вычиспили мѣльное оружіе, насыпали полный комплектъ боевыхъ карпузовъ и пригоповили Шлюць на всякой случай къ дѣйствію. Прежде находясь въ опдаленныхъ и едва къмъ-либо посѣщаемыхъ моряхъ, сіи предоспорожностпи были ненужны; да и безпреспанная работы въ порпахъ и худыя погоды рѣдко позволяли симъ заниматьсь; но нынѣ приближаясь къ Сандвичевымъ оспровамъ, можно было ожидать въспрѣчи съ вооруженными судами Южныхъ Американскихъ Республикъ или съ морскими разбойниками, кои недавно въ здѣшнемъ морѣ начали появляться.

Среда 2.

Октября 2 въ полдень находились мы по наблюденіямъ и хрономешрамъ въ широпь  $31^{\circ} 42' 50''$ , долгопъ  $128^{\circ} 38' 53''$ , и видѣли шолько двухъ или трехъ пепрелей; а болѣе ничего: ни ппицы, ни живошныя, ни

морскія растѣнія, словомъ ни что не означало, чпобъ <sup>Сѣверный</sup> мы находились близъ какой нибудь земли. Съ полуно- <sup>Великій</sup> чи на 3 число вѣпръ изъ NW чепверпи перешель къ <sup>Океанъ.</sup> NO и дуль нѣсколько часовъ шихо, при благополучной <sup>1818.</sup> погодѣ; попомъ опять возвратился къ NW, а на раз- <sup>Октябрь.</sup> свѣтѣ снова сдѣлался NNO и дуль почти до самой по- <sup>Чепвер. 3.</sup> луночи; погода спояла облачная и грозила дождемъ, однакожь было сухо и временно Солнце показывалось. Широпу мы успѣли опредѣлишь ( $30^{\circ} 59' 12''$ ), а долго- <sup>Пятн. 4.</sup> па была по численію опъ вчерашней хронометрами опредѣленной  $130^{\circ} 25'$ . Около полуночи на 4 Октября <sup>Суббота 5.</sup> вѣпръ перешель въ SO чепверть, а чрезъ часъ къ NO; попомъ въ 6 часовъ упра опять къ SO, и дуль при облачной погодѣ, безпрестанно перемѣняясь изъ NO въ SO чепверть и обратно, во всѣ супки и въ ночь на 5 <sup>Суббота 5.</sup> число. Сила онаго иногда проспиралась до того, чпо мы шли по 6 миль въ часъ; а иногда упихаль и не болѣе сообщалъ намъ ходу, какъ по два узла; поушру же во- все зачихъ и погода сдѣлалась ясная.

Вчера мы не могли сдѣлать никакихъ астрономи- ческихъ наблюдений; а сего дни опредѣлили оными ши- ропу ( $29^{\circ} 49' 26''$ ) и долгопу ( $133^{\circ} 26' 48''$ ). Доспигнувъ почти того мѣсна, опкуда надлежало намъ плышь къ Западу \*), чпобъ имѣть случай опкрышь земли, коихъ признаки были замѣчены, мы спали съ полудни, при нашедшемъ тогда легкомъ вѣшперкѣ опъ ONO, держащъ

---

\*) См. Часть I, стран. 289.

Сѣверный  
Великій  
Океанъ.

1818.  
Октябрь.

на WSW; но вѣпръ скоро спихъ и опять настала пишина; къ вечеру же пошла опъ NW пребольшая зыбь. Въ большихъ широтахъ она была бы предвѣспницею сильной бури; но здѣсь мы сего не ожидали.

Понедѣл. 7.

Вспрѣпивъ, правя западнымъ курсомъ, шпили и пихіе перемѣнные вѣпры, я желалъ войши скорѣе въ полосу насадовъ, и попому 7 числа спали мы держапъ къ Югу.

Впорн. 8.

На 8 Окпября ночь была ясная, а день еще лучше: на небѣ не было видно ни одного облака; вѣпръ же дулъ до 8 часовъ упра весьма пихо опъ WSW, а попомъ настала совершенная пишина, какой давно уже мы не видали и море было покойно: съ 9 часовъ упра до полудни мы прошли шолько одну милю. Сего дня еще въ первый разъ нынѣшняго года служители купались въ морѣ. Въ поддень по наблюденіямъ широта нашего мѣста была  $27^{\circ} 58' 31''$ , долгота по хронометрамъ  $134^{\circ} 52' 32''$ ; по разспояніямъ Луны опъ Солнца  $135^{\circ} 24' 19''$ . Въ 4 часу пополудни легкій вѣперокъ задулъ опъ NW и опъ сего же румба пошла весьма большая зыбь. Скоро послѣ захожденія Солнца небо покрылось облаками, и вѣпръ дуетъ весьма пихо, спаль опходитъ къ N, а попомъ перешель въ NO чепверпъ.

Среда 9.

По разсвѣтѣ 9 числа вѣпръ спаль дуетъ умѣренно опъ O, при свѣпло-облачной погодѣ и продолжался во всѣ супки, перемѣняясь румба на два и на три къ N, и, по упихаль, по дулъ свѣжо. Зыбь же была, какъ и прежде, чрезвычайно велика и шла опъ NW. Когда вѣпръ упихаль, то она была чрезвычайно безпокойна;

почему мы тогда держали ближе къ S, чшобъ Шлюпъ Сѣверный  
менѣе качало; а когда вѣтеръ дулъ сильнѣе, то прави- Великій  
ли наспоющимъ своимъ курсомъ на SW. Океанъ.  
1818.

Октября 11 въ полдень опредѣлили мы наблюдени- Октябрь.  
ями и хронометрами широту ( $25^{\circ} 14' 43''$ ) и долготу Пяши. 11.  
( $136^{\circ} 49' 02''$ ). Въ 9 часу вечера, послѣ тихихъ перемеж-  
ныхъ вѣтровъ, сдѣлался свѣжій, ровный вѣтеръ  
изъ NO четверти, подобный наспоющему пасаду, и  
погода спояла ясная. Сей поспоанный вѣтеръ дулъ во  
всю ночь, во весь слѣдующій день и далѣе, слѣдователь-  
но сомнѣнія не оставалось, чшобъ онъ не былъ дѣйстви-  
тельный пасадъ: и пакъ мы вспрѣпили его въ широ-  
тѣ  $25^{\circ} \pm$ , долготѣ  $137^{\circ} \pm$ . Получивъ пасадъ, мы спали  
держась прямо на островъ Овайги. 13 Числа въ 7 ча- Воскрес. 13.  
су упра прошли мы Сѣверный Тропикъ въ долго-  
тѣ  $140^{\frac{1}{4}}^{\circ}$ .

Октября 18 въ 5 часу пополудни увидѣли мы осп- Пятниц. 18.  
ровъ Овайги, и ночь провели подъ парусами у береговъ  
онаго, а на другой день поуспру пошли вдоль ихъ къ  
заливу Карекекуа, въ которой прибыли въ 3 часу по-  
полудни 20 числа и спали на помъ мѣспѣ, которое Воскрес. 20.  
Ванкуверъ хвалилъ: Дагликсъ положили къ NW на  
глубинѣ 20 сажень, на изчерна-сѣромъ пескѣ, а Плехтъ  
къ SO на шакомъ же грунпѣ при глубинѣ  $14^{\frac{1}{2}}$  сажень;  
расспояніе между якорями полпора канапа; уравнивъ  
оный, мы пеленговали южный мысъ залива по правому  
компасу SW  $9^{\circ}$ ; сѣверный его мысъ на NW  $83^{\circ}$ ; среди-  
ну селенія Карекекуа на NO  $85^{\circ}$ .

Здѣсь нашли мы, чшо хронометры наши показывали

Сандвичевы острова.  
1818.  
Октябрь.

долгошу на  $19\frac{1}{2}$  миль восточнѣ испинной и сію раз-  
носъ сдѣлали они въ 22 дни. Мѣсто же по счисленію  
было восточнѣ настоящаго на  $25\frac{3}{4}$  мили.

### О Заливѣ Карекекца.

Сей заливъ или лучше, едва замѣпная, совершенно  
открытая впадина находится на западной споронѣ  
острова Овайги въ широтѣ  $19^{\circ} 28' 07''$  \*), долготѣ  
 $156^{\circ} 01' 03''$  \*). Онъ споль малъ, что въ небольшомъ  
разстояніи съ моря его и примѣпипъ нельзя было бы,  
еслибъ не служилъ ему лоцманскимъ знакомъ высокій  
черный утесъ, составляющій сѣверную спорону онаго.  
Утесъ сей слишкомъ примѣпень, чтобы не опличипъ  
его отъ другихъ частей берега, и шѣмъ болѣе, что отъ  
него берегъ вдругъ горою поднимается, а сѣвернѣе и  
южнѣе залива онъ возвышается поспепенно и оплого.  
Въ сосѣдствѣ залива сего хопя еспъ роци и обрабо-  
панная земли выше бесплодныхъ каменныхъ береговъ,  
гдѣ большею частію селенія жипелей расположены; од-  
накожъ сіе мѣсто совсѣмъ не имѣетъ шого разнообразія  
въ видахъ, какого бы, судя по климашу, здѣсь надлежа-  
ло ожидать.

---

\*) Среднія изъ многихъ наблюдений Капитана Ванкувера.  
Сей мореплавашель нѣсколькo разъ былъ въ Сандвичевыхъ  
островахъ и всякой разъ опредѣлялъ астрономическими  
наблюдениями Географическое положеніе главныхъ мѣспъ, и  
пошому нельзя не опдашь премущесшва его опредѣленіямъ.

Мысы, образующіе заливъ Карекекуа, лежатъ почти по румбу NNW и SSO праваго компаса, въ разспояніи одинъ <sup>Сандвичевы</sup> <sup>острова.</sup> 1818. <sup>Октябрь.</sup> ошь другаго на  $2\frac{1}{4}$  мили; внутрь же берега оный вдался только на одну милю. Глубина по всему заливу вблизи береговъ не велика, и грунтъ песчаный; но мѣстами онь обманчивъ, ибо скрываетъ оспрые каменья и кораллы, а попому лучше выбирать для якорей испыпанная уже мѣспа. Выше я сказалъ, гдѣ мы спояли; а Ванкуверъ еще хвалилъ мѣспо, которое онь однажды занималъ: у него Плехтъ лежалъ къ SSW на 22 саженьяхъ, а Дагликъ къ NNO на 12 саженьяхъ; въ обоихъ случаяхъ мягкій, песчаный грунтъ; по уравненіи канатовъ мысы, образующіе заливъ, опспояли на SW  $5^{\circ}$  и NW  $87^{\circ}$ , и шлюпъ его находился въ разспояніи  $1\frac{1}{2}$  кабельтова ошь ближайшаго берега. Лѣпомъ здѣсь крѣпкихъ вѣтровъ съ опкрышаго моря не бываетъ, слѣдовательно споятъ на якорѣ можно безъ всякаго опасенія; но въ Сенпярѣ, Февралѣ и Марпѣ, по естѣ при равноденспвіяхъ, а часпо и въ другіе зимніе мѣсяцы бываютъ ужасныя бури съ южной спороны, и въ сіе время споятъ въ споль опкрышомъ заливѣ крайне опасно, и даже едва можно \*). Къ счаспію еще, что здѣсь

---

\*) Сіи извѣстія получены мною ошь Европейцевъ, давно поселившихся на здѣшнихъ островахъ; но Поршлокъ и Диксонъ, въ 1786 году находясь на оныхъ, имѣли весьма часпо въ Ноябрь мѣсяцъ ошь S и SW ужасныя вѣпры, которыя не рѣдко подвергали ихъ опасносшямъ на опкрышихъ рейдахъ сихъ острововъ.

Сандвичевы  
острова.  
1818.  
Октябрь.

Всегда часовъ за двенадцать и болѣе до наступленія бурь, возвращающагося онѣ преобладающею зыбью, слѣдовательно корабли во всякомъ случаѣ могутъ имѣть довольно времени сняться съ якоря и выйти изъ залива.

Приливъ и опливъ въ заливѣ семъ весьма слабо дѣйствуетъ, однакожь мореплаватели, долго здѣсь находившіеся, замѣтили прикладный часъ отъ  $3\frac{1}{2}$  до 4 часовъ и самое большое возвышеніе воды 3 фута. Но вдоль берега проливъ залива приливъ и опливъ вовсе не примѣтны, а напроливъ шого безпрестанно естъ печеніе отъ S, большею частію слабо, но иногда доходитъ до  $1\frac{1}{2}$  и 2 узловъ въ часъ, и сіе случается чаще около безымяннаго мыса, находящагося въ широтѣ  $19^{\circ} 50'$ . Отъ сего мыса до залива Кайруа, распояніемъ на 15 миль, суда иногда въ 3 и 4 дни не могли вылавировать.

Не взирая на всѣ сіи невыгоды, заливъ Карекекуа, послѣ гавани Гоноруру, считается лучшимъ рейдомъ изъ всѣхъ, на Сандвичевыхъ островахъ имѣющихся. Но для мореплавателей онѣ еще въ другихъ отношеніяхъ неудобенъ: въ немъ весьма мало прѣсной воды, да и та чрезвычайно дурна, и вовсе нѣтъ дровъ. Ванкуверъ говоритъ, что колодезная здѣшняя вода очень *осолоджата* и онѣ боялся, чтобъ она не причинила опасныхъ болѣзней между его экипажемъ; а недостатокъ дровъ былъ причиною смерти Капитана Кука; ибо главная ссора между имъ и Сандвичанами и ненависть сихъ послѣднихъ къ нему начало свое воспріали отъ шого, что Кукъ, претерпѣвая крайнюю нужду въ дровахъ и

не зная, гдѣ ихъ получишь, велѣлъ ломать деревянные ограды, коими были окружены капища и кладбища. Сидо до того раздражило дикихъ, что они, не взирая на все ихъ уваженіе къ Куку и страхъ Европейскаго оружія, рѣшились опмстить ему за оскорбленіе, нанесенное ихъ богамъ и святымъ.

Сандвичевы  
острова.  
1818.  
Октябрь.

Простоявъ въ заливѣ Карекекуа двое съ половиною сутокъ и исправивъ наши надобности, какія было можно, надлежало намъ его оставить, чтобы итти въ заливъ Кайруа для свиданія съ владѣтелемъ здѣшнихъ острововъ, отъ котораго я надѣялся получить куплю или за подарки нужные намъ съспные припасы. На сей конецъ предъ захожденіемъ Солнца 22 числа подняли мы одинъ якорь и канатъ другаго подвершили до *аппонера*, чтобы съ береговымъ въпрямъ успѣть выйти изъ залива. Въпрѣ сей подулъ въ 12 часу ночи, но такъ сильно, что насъ спало дрейфовать; тогда мы подняли якорь и пошли вонъ. Въпрѣ вскорѣ опять зачихъ, да и мы не спѣчили, чтобы прежде разсвѣта не прійти къ заливу Кайруа, а потому шли подъ самыми малыми парусами.

Вторн. 22.

На разсвѣтѣ 23 числа Шлюпъ находился противъ самаго сего залива; тогда береговой въпрѣ, дувшій тихо изъ NO четверти, спалъ вовсе исчезать; а въ 9 часовъ напустила совершенная пишина, продолжавшаяся во весь день, которую иногда прерывали самыя легкія вѣтерки и маловѣтріе изъ NW и SW четверти. Съ помощію сихъ-то вѣтерковъ и буксира, мы подавались впередъ весьма медленно, и не прежде вечера могли

Среда. 23.

Сандвичевы островы.  
1818.  
Октябрь.

доспичь залива Кайруа, въ которомъ положили якорь въ половинѣ седьмага часа.

Здѣсь мы простояли только одни сутки: сего времени было очень достапочно для окончанія всѣхъ нашихъ надобностей \*).

### *О Заливѣ Кайруа.*

Заливъ сей столько же открытъ и по сей причинѣ для безопаснаго споянїя кораблей неудобенъ, какъ и заливъ Карекекуа, опъ котораго онъ лежить почти прямо на Сѣверъ въ распоянїи 10 миль \*\*). Впрочемъ глубина и грунтъ въ немъ для якорей очень хороши: мы спояли на одномъ якорѣ, который былъ положенъ на 15 саженьхъ, а верпъ лежалъ къ морю на 16 саженьхъ; на днѣ подъ обоими крупный бѣлый песокъ. Канаша было опдано 40 сажень, а кабельшова 20; по уравненїи коихъ, мы видѣли опъ себя по правому компасу западную оконечность или сѣверный мысъ залива на NW 68°, южный мысъ залива на SO 24°, самую вершину горы Ворорай на NO 64°. Сїя гора служить лучшею примѣшою сему заливу, для кораблей идущихъ въ него съ моря; ибо вершина ея опъ середины залива находится недалѣе 5 или 6 миль и по правому компасу опспоитъ почти на NO; слѣдовательно нужно, подходя вплотъ къ берегу, привести гору на сей румбъ; шогда заливъ

---

\*) См. Часъ I, стран. 306 и далѣе.

\*\*\*) Въ широтѣ 19° 37½', долготѣ 155° 55'.

откроется, и изгибомъ своимъ ипесчанымъ бѣлымъ берегомъ попчасть означится. Гора же сія сама по себѣ очень примѣтна; попому, что изъ шрехъ чрезвычайной высоты горъ оспрова Овайги, одна она имѣеть почти оспроконечную вершину.

Сандвичевы  
оспрова.  
1818.  
Октябрь.

По краткости времени мы не могли замѣнить здѣсь дѣйствіе приливовъ, но думаемъ должно, судя по близости и сходству положеній, что здѣсь и въ заливѣ Карекекуа, они слѣдуютъ почти одинакимъ законамъ. Склоненіе компаса ошь  $10^{\circ}$  до  $5^{\circ}$  воспочное, и наклоненіе спрѣлки  $43\frac{1}{2}^{\circ}$  (дѣленіемъ къ Воспоку  $45^{\circ}$ , а къ Западу  $42^{\circ}$ ).

Октября 24, въ 7 часу вечера, послѣ продолжавшагося во весь день по маловѣпрію ошь SW, по шпиля, подулъ обыкновенный здѣсь ночный вѣпръ съ берега изъ сѣверовоспочной чешверши, съ копорымъ мы попчасть снялись съ якоря и пошли изъ залива. Опытные Американскіе мореплаватели, по нѣсколькимъ проведеніемъ въ Сандвичевыхъ оспровахъ, совѣшуютъ идущимъ изъ залива Кайруа къ оспрову Воагу, сначала удалишься ошь берега миль на 10 или 12, чтобъ не подпасть дѣйствію сильныхъ порывовъ вѣпра, съ горъ спремящихся, а попомъ держатъ на западную спорону оспрова Моропоа. Подойдя къ сему оспрову, должно переменить курсъ и править прямо къ юговоспочному мысу оспрова Воагу, къ копорому надлежитъ вплошь приближиться, и иппи съ мыса на мысь, въ разспояніи ошь нихъ одной мили, вдоль южной спороны оспрова,

Чешвер. 24.

Сандвичевы доколѣ не подойдешь къ гавани Гоноруру, которая оп-  
осрова .

1818. кроется поспѣшь за впорымъ мысомъ.

Октябрь.

Я въ почности послѣдовалъ сему совѣту и не имѣлъ причины сожалѣть. Опдалясь опъ береговъ оспрова Овайги, мы вспрѣпили крѣпкій пасады, дувшій сильными шквалами, и шли со всевозможными оспорожноспями и съ опасностію для спенгъ и парусовъ, доколѣ онъ не смягчился, что не прежде случилось, какъ уже погда, когда мы пришли къ оспрову Мови. 26 Числа въ первомъ часу пополудни подошли мы къ гавани Гоноруру и спали на якорь на глубинѣ 27 сажень, на днѣ бѣлый крупный песокъ съ ракушками; опъ сего мѣста по правому компасу опстояли мысь, образующій воспочный предѣлъ залива, на OSO; западный мысь залива на WtN; средина крѣпости на NO 6°.

Суббота 26.

### *О Гавани Гоноруру.*

Занятія наши на оспровѣ Воагу описаны уже въ Первой Часпи \*), и попому здѣсь помѣщаются однѣ полько морскія замѣчанія. Гавань Гоноруру еспъ самая лучшая и безопасная приспань изъ всѣхъ находящихя въ Сандвичевыхъ оспровахъ. О преимущесвахъ ея, происходящихъ опъ положенія оспрова Воагу въ опношеніи къ другимъ оспровамъ сей купы, сказано въ Первой Часпи \*\*). Гавань сія имѣетъ почпи всѣ вы-

---

\*) См. Часпъ I, Спран. 313 и далѣ.

\*\*) См. Часпъ I, Спран. 372 и далѣ.

годы хорошаго порта: съ моря удобоприспупна, для вхо-  
да и выхода непрудна, опъ въпра закрыпа, съ хоро-  
шимъ дномъ и приспойною глубиною, довольно просп-  
ранна, прѣсною водою изобильна, и дровъ можно полу-  
чипь въ ней сколько угодно. Недоспапокъ же сего  
порта заключаепся полько въ слабомъ приливѣ и въ  
помъ еще, чпо всѣ споящія въ немъ суда видны съ  
моря; ибо съ морской спороны не берегъ образуепь и  
закрываеть гавань, а коралловые рифы (см. планъ); во-  
да же въ самыя большіе приливы поднимаеться не вы-  
ше 4 фушовъ.

Мѣсто или часть оспрова, гдѣ гавань находится, узнать  
весьма легко: должно править въ средину между южнымъ  
и юго-западнымъ мысомъ онаго; изъ нихъ первый примѣ-  
пень попому, чпо имѣепь на своей вершинѣ видъ кра-  
пера, происшедшаго опъ огнеизверженія; а вшорой соспо-  
ипь изъ низкой, плоской земли и окруженъ рифомъ  
на распояніе полуверспы. Распояніе между сими мы-  
сами около 15 миль по румбу WtN и OtS праваго ком-  
паса. Подходя къ берегу, попчасть замѣпишь, чпо вдоль  
его между выщепоманушыми мысами идепъ рифъ въ  
неровномъ распояніи опъ онаго, и чпо въ семь рифѣ,  
недалеко опъ юго-западнаго мыса находится два прохо-  
да, весьма примѣпные попому, чпо по рифу бурунъ  
ходипь, а въ нихъ вода гладкая: западный изъ сихъ  
проходовъ соспавляеть входъ въ гавань Гоноруру, нахо-  
дящуюся въ широпѣ  $21^{\circ} 19'$ , долготѣ  $158^{\circ} 1\frac{1}{2}'$ . Прибли-  
жаясь къ оной, усмопришь на берегу крѣпоспъ, а за  
оною каменный домикъ; подлѣ же крѣпоспи къ Западу

Сандвичевы  
острова.

1818.

Октябрь.

Сандвичевы  
острова.  
1818.  
Октябрь.

есть деревянная пристань. Спворная линія, проходящая чрезъ вышепомянутый домикъ и пристань, есть самый безопасный курсъ, ведущій въ гавань. Но какъ современемъ можеть бысть здѣсь другой каменный домъ, шрепій и болѣе, то чпобъ не сдѣлашь при входѣ ошибки и чрезъ то не подвергнушья опасности, можно взять лоцмана; впрочемъ и на лоцмановъ здѣшнихъ не должно слишкомъ много полагаться. По моему мнѣнію лучше всего, если вѣспрь позволяеть, спспавишь при шрехъ споронахъ рифовъ, какъ то видѣшь можно на карпѣ, шлюпки на дрекахъ вмѣспо вѣхъ, и правишь между ими. Въ Гавани глубина 6, 5 и 4 сажени, грунтъ песокъ и иль; обширноспъ же и расположеніе оной можно видѣшь на планѣ. Прѣсная вода печеть въ нее съ горъ ручьями и наливашь ее въ бочки непрудно.

Мѣспо, гдѣ мы спояли на якорѣ, можно назвашь рейдомъ Гоноруру, который совершенно опкрытъ къ Югу, болѣе нежели на полкомпаса, и попому въ зимніе мѣсяцы, а особливо въ равноденспвенные, п. е. въ Сентябрѣ и Марпѣ спояшь здѣсь опасно; ибо шогда дуюшь часпо юго-западные вѣспры съ величайшею свирѣпоспію; но какъ имъ почпи всегда по крайней мѣрѣ одни супки предшеспвуеть совершенная пишина, а попомъ въ SW чепверпи спанушь поднимаешья густыя черныя облака, то суда заблаговременно снимаюпся съ якоря и уходяшь подвѣспрь острова. Другая невыгода сего рейда происходишь опъ большой глубины онаго, которая сверхъ шого весьма скоро увеличиваетя къ споронѣ моря: мы, будучи недалѣе полумили опъ

рифа, положили якорь на 27 саженьхъ глубины, и лишь Сандрвичевы опдали до полуканаша, какъ она сдѣлалась 35 сажень, а оспрова. 1818. когда въпръ съ берега нѣсколько усилился, по мы при- Октябрь. нуждены были опдать до 150 сажень канаша, и имѣли глубину 50 сажень.

Къ Воспоку опъ сего рейда въ 9 миляхъ, по западную спорону южнаго мыса, еспъ еще якорное мѣсто или рейдъ, жипелями называемый *Вайтити*. Ванкуверъ въ немъ бывалъ и описываетъ съ хорошей спороны, судя по здѣшнимъ неудобнымъ приспанямъ; въ одномъ мѣспѣ \*) онъ говоритъ: „мы обогнули рифъ“ (идуци съ Воспока по южную спорону оспрова Воагу) „лежащій около чепверпи мили опъ сего (самаго южнаго) мыса, и имѣли глубину опъ 22 до 10 сажень; на сей послѣдней мы положили якорь, грунпъ песокъ и мѣлкій коралль. Сей мысъ, соспавляющій южную оконечность оспрова, былъ опъ насъ по компасу на NO 82°; самая западная видимая оконечность (юго-западный мысъ) онаго на NW 82°; опверспіе въ рифъ, проптягивающимся вдоль оспрова, на NW 20°. Мы обмѣрили на значительное распояніе кругомъ судна и нашли у берега шакой же грунпъ; хопя и кораллы, но большею частію мягкаго свойспва, почему онъ не могъ бытъ опасень для канашовъ. Глубина же опъ насъ къ берегу поспепенно уменьшалась до 6 сажень; а въ проптивную спорону на распояніе почти мили шаже

---

\*) Томъ I, спран. 160 и 161.

Сандвичевы оспрова.  
1818.  
Октябрь.

„поспешенно увеличивалась до 25 и 30 сажень, гдѣ  
„грунтъ былъ мѣлкій сѣрый песокъ. Мѣсто, выбранное  
„нами въ семь заливѣ, копорый жипели называющъ  
„*Вайтити*, казалось споль же удобнымъ, какъ и вся-  
„кое другое, въ здѣшнихъ оспровахъ находящееся“

Не взирая на то, что Ванкуверъ двѣ или при зимы провель на Сандвичевыхъ оспровахъ и спарался починѣйшимъ образомъ описашъ оныя, онъ не зналъ о существованіи гавани Гоноруру. Дикіе изъясняли ему знаками, что гавань еспь, и хорошая; онъ ихъ понялъ и посылалъ своего шпурмана опыскивать оную; но шпурманъ, промѣривъ и осмопрѣвъ проходъ сквозь рифъ, такъ испугался узкости онаго, что призналъ прекрасный сей портъ удобнымъ только для гребныхъ судовъ. Онъ и по сіе время оспавался бы въ неизвѣспности, еслибъ не Американскіе корабельщики, копорымъ мореплаватели обязаны за открытіе порта, споль безопаснаго и единственнаго въ Сандвичевыхъ оспровахъ. Незнаніе о гавани Гоноруру заспавило Ванкувера хвалишь рейдъ *Вайтити*, о копоромъ онъ далѣ \*) говорипъ: „наши гребныя суда весьма покойно спояли у „берега, пройдя къ оному между каменьями, копорые „совершенно закрывали ихъ отъ буруна;“ А попомъ \*\*): „Заливъ *Вайтити* образуется небольшимъ вгибомъ „берега у южнаго мыса оспрова Воагу, и хопя от- „крытъ болѣе нежели на 16 румбовъ съ южной спороны,

---

\*) Томъ I, стран. 163.

\*\*) Томъ I, стран. 167.

„однакожь онъ естъ *самый удобный рейдъ на селб* Сандвичевы  
„*островъ*. *Широта мѣста, гдѣ мы спояли, 21° 16' 47"*, острова.  
„*долгота 202° 09' 37"* (157° 50' 23"). *Склоненіе компаса* 1818.  
„7° 50' *восточное.*“ Октябрь.

Октября 29 числа въ девятомъ часу вечера отпра- Вторн. 29.  
вились мы въ пупъ къ острову *Атуая*. Сначала про-  
шли 15 миль прямо на SW съ пою цѣлю, чпобъ уда-  
лились отъ острова Воагу и не зашипилѣть подъ онымъ.  
Суда, копорыя не брали сей предосторожности, попада-  
лись въ полосы пишины и не скоро могли изъ оныхъ  
выбраться; ибо высокія горы острова Воагу, пересѣкая  
пасадный вѣпръ, не допускають оный на южную его  
спорону, и смопря по направленію горъ, иногда мѣ-  
спами по нѣскольку дней сряду продолжается пиши-  
на. Припомъ вблизи береговъ бываетъ довольно силь-  
ное печеніе. У юго-западнаго мыса сего острова Ванку-  
веръ однажды былъ въ опасности; вопъ его слова \*):  
„Мы были весьма въ дурномъ положеніи: безъ вѣпра,  
„но съ зыбью и печеніемъ, копорыми шакъ скоро при-  
„ближало насъ къ берегу, чпо я опасался кораблекруше-  
„нія, ибо соединенное дѣйствіе печенія и зыби не поз-  
„воляло буксиру сдѣлать намъ никакой помощи. Къ сча-  
„стію насупившій легкій вѣперокъ даль намъ спо-  
„собъ удалиться отъ берега и вывелъ насъ изъ сего опас-  
„наго положенія.“ Удалясь отъ острова, правили мы по  
румбу NWtW $\frac{1}{2}$ W, прямо къ юго-восточной споронѣ осп-  
рова Апуая. Ночью вѣпръ дулъ отъ ONO тихо, но

---

\*) Томъ II, стран. 218.

Сандвичевы  
острова.

1818.  
Октябрь.  
Среда. 30.

послѣ 8 часовъ утра наступилъ крѣпкій пасадъ отъ  
того же румба, при ясной погодѣ: мы шли по 7 и 8  
миль въ часъ. Около полудни увидѣли въ мрачности  
островъ Апуай, а въ полдень находились по наблюдени-  
ямъ и хронометрамъ въ широтѣ  $21^{\circ} 44' 51''$ , долготѣ  
 $159^{\circ} 05'$ ; счисленіе же показало широту  $21^{\circ} 50'$ , долготу  
 $159^{\circ} 04'$ . Разность была весьма мала; слѣдовательно здѣсь  
не во всякое время года случается такое сильное те-  
ченіе, какое одинъ разъ въ Марпѣ мѣсяцѣ Ванкуверъ  
нашелъ. Сей мореплаватель повѣствуетъ \*): „Въ 8 часу  
вечера западная оконечность Воагу была отъ насъ на  
„ $N\frac{1}{2}O$  въ 3 лигахъ; мы шли (къ Апуаю) подъ всеми па-  
„русами и къ великому нашему удивленію въ половинѣ  
„пятого часа пополудни увидѣли воспочную оконечность  
„острова Апуая по компасу на  $NtW$  въ маломъ разсто-  
„яніи. И такъ мы въ переходѣ одной ночи отъ Воагу  
„къ Апуаю выиграли около 6 лигъ противъ нашего  
„счисленія. Изъ сего я заключилъ, что здѣсь должно  
„быть сильное теченіе къ  $NW$ .“

Въ 3 часу пополудни подошли мы къ юго-воспоч-  
ной сторонѣ острова на разстояніе отъ 2 до 3 миль  
и спустились вдоль берега къ заливу *Вилеа*, въ кото-  
ромъ чрезъ  $2\frac{1}{2}$  часа спали на якорь на глубинѣ 15 са-  
жень, грунтъ сѣрый крупный песокъ съ ракушками.  
Съ сего мѣста мы целеновали по правому компасу вос-  
почный мысъ залива на  $SO 63^{\circ}$ , а средину крѣпости,  
опсѣявшей отъ насъ въ разстояніи около мили,  $NO 16^{\circ}$ .

---

\*) Томъ I, стран. 167.

Но мѣсто сіе есть самое опасное и мы избрали оное по ошибкѣ, будучи обмануты глубиною и хорошимъ свойствомъ грунта, подѣ которымъ скрываются осп-  
рые кораллы; чего мы прежде не знали по неимѣнію хорошаго описанія сему рейду. Лучшее же якорное мѣсто находится ближе къ сѣверному берегу, на мѣлкомъ песчаномъ грунтѣ. Узнавъ ошъ прѣхавшаго къ намъ Англичанина, что мы споймъ на кораллахъ, споль пагубныхъ для канатовъ, и увѣрившись въ шомъ посредствомъ динь-лоша, мы хотѣли перейти на другое мѣсто; но какъ по обстоятельствомъ въ Первой Часни \*) изъясненнымъ, мы пробыви здѣсь шолько  $1\frac{1}{2}$  часа, шо и оставались на семъ мѣстѣ до ошправленія въ пушь; а поднявъ якорь, наши, что кораллъ не успѣлъ еще испоршншъ нашего каната. Вообще можно сказать, что заливъ Вимеа весьма неудобенъ и даже крайне опасенъ для якорнаго споянія: выгоды его состояшъ въ изобилии хорошей прѣсной воды, дровъ и съспныхъ припасовъ.

Богатство Сандвичевыхъ острововъ въ съспныхъ произведеніяхъ всякаго рода и здоровый, пріятный климатъ, въ коемъ они находятся, дѣлаюшъ ихъ весьма полезными и по многимъ ошношеніямъ почти необходимыми для кораблей, посѣщающихъ сѣверные предѣлы Великаго Океана; но по мѣстному положенію сихъ острововъ въ разсужденіи Камчатки и Компанейскихъ

Сандвичевы  
острова.  
1818.  
Октябрь.

\*) См. Часнь I, стран. 318 и 319.

Сандвичевы  
острова.  
1818.  
Октябрь.

Колоній въ Америкѣ, ни для кого они сколько не нужны и не выгодны, какъ для Россійскихъ судовъ. Онѣ въ состояніи на сихъ островахъ получать запасы, которыхъ нельзя сыскать ни въ Камчаткѣ, ни въ Америкѣ, и на зиму могутъ удаляться въ нихъ для избѣжанія жестокихъ бурь, на Сѣверѣ господствующихъ и для поправленія здоровья и сохраненія своихъ экипажей. Въ уваженіе сихъ причинъ, я помѣщаю нѣкоторыя свѣдѣнія, собранныя мною отъ разныхъ мореходцевъ, часпо здѣсь бывавшихъ, о такихъ рейдахъ и якорныхъ мѣстахъ Сандвичевыхъ острововъ, въ которыхъ мнѣ самому не случилось быть: надѣюсь доставить симъ нѣкоторую пользу нашимъ мореплавателямъ.

На островѣ Овайги, кромѣ залива Карекекуа, и Кайруа \*) есть еще два якорныхъ мѣста или рейда, жителями называемыя *Тоуай* и *Вайкати*. Въ первомъ изъ сихъ мѣстъ Ванкуверъ споялъ на якорѣ на глубинѣ 25 сажень, грунтъ мѣлкій изъ темна сѣровапый песокъ и иль. Мысы, образующіе заливъ, были отъ него по компасу на NW 36° и на SW 31°. *Марае* или кладбище, мѣсто весьма примѣтное, отстояло на NO 67°; а отъ ближайшаго берега, гдѣ онъ бралъ воду, шлюпъ его находился на NW 87°, въ  $1\frac{1}{4}$  мили разстоянія. Ванкуверъ говоритъ \*\*): „пронѣривая вокругъ судна, нашли мы въ

---

\*) Заливъ Кайруа на Ванкуверовой картѣ стоишь подъ именемъ *Tuea-ta-tooa*. Томъ II, стран. 124.

\*\* ) Томъ II, стран. 113.

„разспоянїи около кабельпова къ SW небольшую гря- Сандвичевы  
„ду коралловыхъ камней, на коихъ глубина была полько острова.  
„ю саженъ; но вдругъ кругомъ ихъ увеличилась до двад- 1818.  
„цати. На проливной же споронѣ было чистое якорное Октябрь.  
„мѣсто почти на милю, гдѣ многія суда могутъ споянѣ  
„на якорѣ, не опасаясь, чѣтобъ дно попоршило канашы.“  
Въ другомъ мѣспѣ \*) онъ же о семъ заливѣ повѣсп-  
вуешъ: „послѣ обѣда я ѣздилъ на берегъ осмотрѣшъ  
„мѣсто, гдѣ мы должны были наливашься водою.  
„Оное находишся въ маленькомъ песчаномъ залив-  
„цѣ, гдѣ чрезъ разспоянїе 20 ярдовъ (60 фузовъ), по  
„неровнымъ каменьямъ, шечешъ въ заливъ прекрас-  
„ный ручей. Изъ сего ручья воду удобно нали-  
„вашь; нужно полько вкашишъ бочки на песчаный бе-  
„регъ къ самому ручью, и наполняшъ ихъ посредспвомъ  
„леекъ.“ При семъ заливѣ еспъ селенїе, по имени копо-  
раго Ванкуверъ и заливъ назвалъ; оно находишся въ ро-  
цѣ кокосовыхъ деревъ за песчанымъ берегомъ, опъ ко-  
его въ морѣ проспираетъ на  $\frac{5}{4}$  мили рифъ, не позволя-  
ющїй гребнымъ судамъ прямо проливъ селенїя приспа-  
вашь къ берегу; но удобная для нихъ приспанъ нахо-  
дишся въ узкомъ каналѣ между рифомъ и берегомъ,  
близъ кладбища къ SO опъ якорнаго мѣспа; заливъ Тои-  
ай находишся въ широтѣ  $20^{\circ} 03'$ , долготѣ  $155^{\circ} 57'$ .

Заливъ *Вайкати* лежишъ на юго-восточной спо-

---

\*) Томъ II, стран. 114.

Сандвичевы островъ оспрова Овайги въ широтѣ  $19^{\circ} 45'$ , долготѣ  $155^{\circ}$   
1818. об'. Ванкуверъ зналъ о существованіи сего залива, но  
Октябрь. ему не было извѣстно, что тамъ есть хорошее якор-  
ное мѣсто, находящееся за банкою, выдавшеюся отъ  
мыса. Гребныя же суда удобно могутъ приспавать въ  
одной изъ текущихъ въ него рѣкъ, въ копорыя онѣ  
при всякой водѣ безъ малѣйшей опасности въѣхавъ  
могутъ. Американскій корабельщикъ Девисъ въ немъ  
былъ и промѣривалъ его.

*Островъ Мови.*

Я уже прежде нѣсколько разъ имѣлъ случай упоми-  
нать и теперь говорю, что астрономическія наблю-  
денія и морскія замѣчанія Капитана Ванкувера заслу-  
живаютъ полную довѣренность мореплавателей, и по-  
тому не могу ничего лучше сдѣлать для сообщенія на-  
шимъ мореходцамъ нужныхъ свѣдѣній о Сандвичевыхъ  
островахъ, какъ помѣстивъ въ моихъ запискахъ замѣ-  
чанія сего славнаго мореплавателя, и пѣмъ болѣе, что  
Путешествіе его (изданное въ Англіи за 24 года предъ  
симъ) не переведено на Россійской языкъ, и, какъ ка-  
жется, пройдетъ еще много лѣтъ прежде нежели оно  
у насъ появится. Вотъ что онъ говоритъ\*) объ островѣ  
Мови:., Около захода Солнца мы прошли по юго-  
западную сторону острова Мароккина и вспрѣшивъ  
шихъ въспрѣ отъ NO, лавировали въ большой заливъ,  
на юго-западной сторонѣ острова Мови находящійся  
и лежащій предъ низкимъ перешейкомъ, соединяющимъ

---

\*) Томъ II, стран. 174 и 175.

двѣ высокія, большія частіи земли, копорыя составля- Сандвичевы  
юпть сей оспровъ. Здѣсь около полуночи мы спали на оспрова.  
якорь на 39 саженьяхъ глубины, грунтъ иловатый; а 1818.  
на разсвѣтѣ увидѣли, что мы находились ближе къ вос- Октябрь.  
почной споронѣ залива. Въ сіе время оспровъ Маро-  
кинъ и юговоспочный мысъ оспрова Тагуровы опи-  
сшояли опъ насъ вспворѣ по компасу на SO 11°; южная  
оконечность Мови на SO 39°; ближайшій къ намъ берегъ  
на OtN въ двухъ миляхъ.

„Погода была облачная и вѣпръ на семь мѣспѣ насъ  
очень безпокоилъ; ибо сѣверо-воспочный пасадъ, дуя  
чрезъ низкій перешеекъ, доспигалъ до насъ ужасными  
порывами; припомъ сильное печеніе спремилось погда  
къ SO.“ Это было замѣчено Ванкуверомъ Марша 11,  
1793 года.

Далѣе онъ описываетъ \*) рейдъ, называемый *Рагей-  
на*, копорый находится на сѣверо-западной споронѣ оспр-  
рова Мови, слѣдующимъ образомъ: „Мы положили якорь  
на глубинѣ 25 сажень; грунтъ песокъ, каменья и коралль.  
Поупру мы нашли, что якорное наше мѣспо еспѣ по  
самое, копорое въ послѣднее наше посѣщеніе сихъ оспр-  
рововъ было замѣчено Г. Броптономъ \*\*). Тогда же онъ  
упоминалъ о другомъ якорномъ мѣспѣ, при оспровѣ  
Мови находящемся, немного южнѣе примѣпной круглой

\*) Томъ II, стран. 175 и 176.

\*\*) Капитанъ Броптонъ (Broughton), будучи лейтенанпомъ,  
командовалъ пендеромъ Чашамомъ, копорый сопущствво-  
валъ Капитану Ванкуверу въ семь пупешествіи.

Сандвичевы горы, стоящей на песчаномъ берегу; но каменное ея основаніе проспирается въ море; вершина же ея, похожая на жерло огнедышущихъ горъ, доспавила сей горъ именованіе *Сопки* (volcano-hill). Она лежитъ отъ южнаго мыса Мови на NW 26° въ разстояніи около одной лиги, прямо прошивъ бесплоднаго, необитаемаго острова Марокина, который находится съ небольшимъ въ двухъ миляхъ отъ берега сего рейда. Тупъ Г. Бронъ нашелъ правильную глубину отъ 25 до 17 и до 7 сажень: сія послѣдняя была въ разстояніи полумили отъ берега, грунтъ песокъ. Берегъ на разстояніе около половины мили казался весьма удобнымъ для приспаванія гребныхъ судовъ; но мнѣ сказывалъ нашъ лоцманъ и другіе островишяне, что хорошей прѣсной воды здѣсь нельзя доспавъ даже и въ маломъ количествѣ, и что въ сосѣдствѣ сего мѣста земля вовсе неплодородна, а по сей причинѣ и жипелей мало.

„Сосѣдственныя берега сему рейду довольно насъ прикрывали отъ вѣтровъ, кромѣ со стороны SSW; но въ семъ направленіи если и дуютъ когда либо крѣпкіе вѣтры, то весьма рѣдко. Мѣсто, которое мы здѣсь занимали, означенныя слѣдующими пеленгами: вышеупомянутая круглая гора отъ насъ находилась по компасу на SO 54°; островъ Марокинъ на SO 46°, островъ Тагу-рова между румбами SO 35° и SO 7°, островъ Ренай между румбами SW 54° и NW 78°; западная сторона Моршоя, въ виду бывшая, на NW 66°; а два низкіе, выдавшіеся отъ берега острова Мови, мыса, которые образуютъ оконечности рейда, опспояли: сѣверный на

NW 26° въ  $4\frac{1}{2}$  миляхъ; а южный на SO 64° въ 5 миляхъ; ближайшій берегъ на NOtO въ  $1\frac{1}{2}$  миляхъ \*).“

Сандвичевы  
острова.

1818.

Октябрь.

Попомъ Ванкуверъ, описывая якорныя мѣста или рейды острова Мови, продолжаетъ \*\*): „прежде нежели я кончу описаніе случившихся съ нами на здѣшнемъ рейдѣ (Рагейна) происшествій, упомяну объ открытіяхъ Г. Видбеля (Штурманъ Ванкуверова корабля) — — въ первый день шлюпки наши не болѣе подались вдоль берега, какъ на 7 миль, по направленію NO 60°, къ мѣстечку, называемому жителями *Патоа*, котораго достигли съ большимъ трудомъ; сему причиною былъ крѣпкій вѣтръ, едва не унесшій ихъ въ моръ; а сверхъ того, когда приблизились онѣ къ берегу, то валомъ въ одну изъ нихъ плеснуло столько воды, что

---

\*) Сія спрочи могутъ служить образцемъ точности и подробности, съ какими Ванкуверъ дѣлалъ морскія замѣчанія и вносилъ ихъ въ свои записки, которыя послѣ въ прехъ большихъ томахъ напечатаны подъ именемъ его путешествія. Вотъ причина почему книга сія не переведена и долго еще останется не переведенною на нашъ языкъ. Путешествіе Капитана Крузенштерна, первое, совершенное Рускими мореплавателями вокругъ Свѣта, по важности замѣчаній и вѣрности, съ какою онѣ были сдѣланы и описаны, заслужило похвалу и уваженіе Англичанъ, Французовъ и Нѣмцовъ, на языкъ коихъ оно было переведено и по нѣскольку изданій распродано; но у насъ еще мало извѣстно, и кто повѣришь, что въ 15 лѣтъ, послѣ изданія сего путешествія прошедшіе, и половина экземпляровъ онаго (600) неразобрана?

\*\*) Томъ II, стран. 194 и 195.

Сандвичевы она чуть на дно не пошла. Рейдъ Папоа, по мнѣнію оспрова.

1818. Октябрь. Г. Видбея, имѣеть хорошія якорныя мѣспа, на глубинѣ опть 10 до 20 сажень и песчаномъ днѣ. Первая глубина находилса въ разспояніи полумили, а впорая около одной мили опть берега, по кошпоруу печешь ручей прекрасной прѣсной воды; впрочемъ мѣспо сіе неудобно для поспѣшнаго наливанія оной пошому, что она печешь между неровными, оспроконечными каменьями, по кошпорымъ большія бочки капашь невозможно. Рейдъ Папоа можно легко найти по слѣдующимъ примѣпамъ: въ прежде упомянутомъ большомъ заливѣ, находящемся предъ низкимъ перешейкомъ, западная спорона состоипть изъ высокихъ каменныхъ упесовъ, подымающихся опть берега почши по опвѣсу; къ Западу опть сихъ упесовъ берегъ большею часпію низкій, песчаный, и горы въ нѣкопоромъ разспояніи опть него образують двѣ замѣпныя долины, раздѣленныя между собою высокою зубчатою горою, по видимому опдѣльною опть прочихъ горъ, и лежащею ближе къ берегу, нежели горы къ Сѣверу и Югу опть нея находящіяся. Якорное мѣспо въ Папоа находилса прошивъ воспочной изъ сихъ долинъ, кошпорая казалась плодоною и хорошо обрабопанною.

„Гребныя наши суда пробыли въ семь мѣспѣ до упра, пошомъ пошли вдоль берега къ Воспоку, и находили шуже глубину, доколѣ не поровнялись съ каменными упесами: шупть не могли онѣ дна доспашь, но вплошь къ берегу глубина была 20 сажень, на днѣ камень. Сіи упесы опть Папоа простираюпся на разспояніе около лиги по направленію берега, пошомъ

уклоняются болѣе къ Сѣверу, и на разстояніи 4 миль соединяются съ изменностию перешейка, предъ коимъ лежишь рифъ или, лучше сказать, отдѣльныя гряды каменьевъ въ разстояніи около четверти мили отъ берега. Западную сторону залива составляютъ сіи утесы или опрубы; противоположенной же ей берегъ, опстоящій отъ нее въ разстояніи около 4 миль, принимаетъ отъ Сопки сѣверное направленіе; глубина залива тамъ нѣсколько увеличивается. Промѣръ на восточной сторонѣ правиленъ, но дно весьма каменисто.

Сандвичевы  
острова.  
1818.  
Октябрь.

„Почти на срединѣ западной стороны залива находится селеніе *Макерей*, подлѣ коего есть якорное мѣсто на глубинѣ 7 сажень, въ разстояніи отъ берега немногимъ болѣе четверти мили; грунтъ песокъ и ломаный коралль. Сіе мѣсто со всѣхъ сторонъ закрыто, кромѣ пространства между островами *Тагурова* и *Ренна*, откуда открыто оно въпрямъ отъ S къ SW около двухъ румбовъ, но я думаю, что съ сей стороны отъ крѣпкихъ вѣтровъ оно безопасно. Сосѣдственные берега позволяютъ гребнымъ судамъ удобно къ нимъ приспавать и въ умѣренныя вѣтры сообщеніе съ ними не трудно. Вѣроятно очень, что сіе якорное мѣсто лучше закрыто и удобнѣе всѣхъ, на здѣшнихъ островахъ находящихся.

„Г. Видбей (возвратясь на шлюпъ изъ залива *Макерей*) описалъ западный мысъ рейда *Рагейна* \*) и нашелъ, что берега онаго обложены рифомъ, копорый

---

\*) Томъ II, стран. 194 и далѣе.

Сандвичевы оспрова.  
1818.  
Октябрь.

только въ одномъ мѣстѣ позволяеть гребнымъ судамъ приспавашь, да и шо не весьма легко: это у воспочной спороны селенія. Опъ корабля къ берегу промѣръ шель правильно и уменьшилса до 5 сажень у самаго рифа, который вообще опъ берега проспиралса на разстояние до чепверши мили, и у самаго западнаго мыса рейда, гдѣ по сѣверную спорону онаго рифъ кончипса, разстояние между имъ и берегомъ было не болѣе пакже чепверши мили. Сей мысь съ западною оконечностію оспрова Мови образуеть прекрасный, небольшой заливъ; наружные его мысы лежатъ одинъ опъ другаго по румбу NW 14° и SO 14°, въ разстояніи около лиги; сѣверный мысь соспоишъ изъ круглой горы, подлѣ самой воды споящей и весьма похожей на вышеупомянутую сопку, только меньше ея. Г. Видбей почипаеть заливъ сей самымъ удобнымъ якорнымъ мѣстомъ оспрова Мови; глубина онаго на линіи двухъ наружныхъ мысовъ опъ 10 до 14 сажень и посшепенно уменьшается къ берегу, вплошь у коего 5 сажень; грунтъ мѣлкій песокъ. Якорное мѣсто здѣсь со спороны океана и опъ господспвующихъ вѣтровъ закрыпо сѣвернымъ мысомъ онаго, находящимся вспворѣ съ воспочною оконечностію оспрова Моротоя. Въ заливѣ семь нѣтъ ни камней, ни мѣле й, ни другихъ опасностей; берега его весьма способны для приспаванія гребныхъ судовъ, и корабли могутъ споятъ въ немъ почти въ совершенномъ закрыпії со всѣхъ споронъ, кромѣ проспранспва между оспрова ми *Ренная* и *Моротоя*, опъ Запада; но оно

не велико, а припомъ и крѣпкихъ опасныхъ въспровъ Сандвичевы  
острова  
опшполъ нельзя ожидать.

1818.

Октябрь.

„*Томоголото* (имя одного спаршины) сказывалъ намъ, что на берегахъ сего залива находится въ изобилии весьма хорошая прѣсная вода. Сія выгода также даетъ ему немаловажное преимущество предъ всѣми рейдами острова Мови, и пѣмъ болѣе, что входъ и выходъ въ немъ весьма удобенъ; ибо опъ Сѣвера очень легко въ него войти, потому что совершенно можно положиться на пасады, копорый поспоянно и безъ порывовъ дуепъ далѣе залива къ Югу, и позволяеть судамъ выбирать въ немъ любое якорное мѣсто.

„Здѣсь нужно замѣшпшь, что не смотря на видимыя преимущества рейдовъ *Патоя* и *Макевля*, есть не малая причина къ подозрѣнiю, что дно, какъ на сихъ двухъ рейдахъ, такъ и по всей сей споронѣ острова Мови, не имѣетъ хорошаго якорнаго грунта. Что принадлежитъ до рейда *Раггейны*, то я увѣренъ, что на немъ одинъ только спонкiй слой песку покрываетъ дно, состоящее изъ твердаго коралла; поже самое можно сказать и о краѣ банки, гдѣ на глубинѣ 40 сажень, грунтъ мягче; но наклонность банки такъ крута, что при крѣпкомъ въспрѣ съ берега, суда, споящiя на ней, не въ состоянiи удержаться на якоряхъ. По описи Г. Видбея югозападной части острова Мови, промѣръ вездѣ показывалъ такое же обманчивое дно; а сіе узнать только можно спановясь на якорь, ибо лопъ достаетъ одинъ лишь песокъ и мѣлкiе камни, скрывающiе твердое каменное дно, въ копоромъ якорь забратъ не можетъ; это мы

Сандвичевы испытала въ два дни, когда въпрѣ дулъ порывами

осрова.

1818. чрезъ перешеекъ; насъ дрейфовало по направленію въпра, Октябрь. откуда шквалъ ни находилъ, хопя канапа весьма много было отдано; но такъ какъ мы спояли тогда на одномъ якорѣ, то сначала я приписывалъ сіе тому, что онъ не былъ чиспъ; но поднявъ его, нашли прошивное, и увидѣли, что конецъ одной лапы и часпъ шпока были поперпты; что конечно произошло отъ пвердаго дна, по коему якоръ пащился.

„Другое неудобство, свойспвенное симъ двумъ мѣстамъ (*Патоа и Макерей*), происходишь отъ ужасныхъ порывовъ или, лучше сказать, бурь, копорыя здѣсь всегда случаются, когда свѣжій пасады дуепъ въ море, а особливо, когда направленіе его ближе къ Сѣверу; въ то время здѣсь онъ дуепъ самымъ жестокииъ образомъ, и порывы съ першейка низвергаются съ такою свирѣпоспю, что прерывающъ всякое сообщеніе между берегомъ и судами, споящими на рейдѣ, и если догадка моя о грунтѣ справедлива, то я думаю, что тогда съ превеликою прудноспю могутъ онѣ удерживаться на якоряхъ.“

У сѣверозападной оконечности острова Мови также есть изрядное якорное мѣсто, о копоромъ Ванкуверъ изьясняетъ слѣдующими словами \*): „послѣ того, какъ мы оставили рейдъ *Рагейну* и до вечера, сопровождали насъ легкіе переменные въперки. Вечеромъ достигли мы пролива, раздѣляющаго острова *Мови и Моро-*

---

\*) Томъ II, стран. 202.

той; тогда получили умеренный пасадь, съ коимъ лавировали и на ночь спали на якорь у сѣверозападной стороны перваго изъ сихъ острововъ на глубинѣ 19 сажень и мягкомъ песчаномъ грунтѣ; берега *Мови* опъ насъ находились по компасу между румбами NO 51° и SO 4°; изъ нихъ ближайшій островъ въ двухъ миляхъ на OS; а воспочная оконечность острова *Моротоя* на NW 15° въ 8 миляхъ.

Сандвичевъ  
острова.

1818.

Октябрь.

*Островъ Моротой.*

Ванкуверъ повѣспвуетъ \*): „мы прошли западный мысъ острова въ разспояніи опъ него около  $1\frac{1}{2}$  миль, съ поспепенною глубиною опъ 17 до 23 сажень. Сѣверо-западный мысъ острова опъ Западнаго лежишь на NO 25° въ разспояніи 3 лигъ. Островицыяне сказывали, что между сими двумя мысами естъ хорошій заливъ; но мы нашли, что вся сія сторона идешь почти въ прямомъ направленіи и состоишь попеременно въ каменистыхъ и песчаныхъ берегахъ.

„На ночь мы спали на якорь на 19 саженьяхъ глубины; грунтъ былъ хопя песчаный, но держаль дурно; ибо шлюпъ нашъ не могъ иначе успоить на якорѣ, какъ съ цѣлымъ канатомъ, не взирая на умеренную силу, съ коею тогда дуль пасадный вѣпръ. Когда мы лавировали, по имѣли поспепенную глубину опъ 17 до 20 сажень; на днѣ мѣлкій песокъ. Мы спояли на якорѣ въ разспояніи около мили опъ буруновъ; западная око-

---

\*) Томъ II, стран. 202 и 203.

Сандвичевы  
острова.  
1818.  
Октябрь.

нечность острова по компасу находилась опять насъ на S въ 4 миляхъ; а сѣверозападная на NO  $26^{\circ}$  около такого же распоянія. Сія сторона острова совсѣмъ открыта сѣвернымъ и сѣверо-западнымъ вѣтрамъ, которые часто жестоко дуютъ, и сильному волненію, почти безпрестанно идущему изъ помянутой четверти, а попому приспавать здѣсь къ берегу весьма опасно, даже и на лодкахъ островицянъ.

### Островъ Онегу

У сего острова также есть открытый рейдъ или якорное мѣсто, о которомъ Ванкуверъ описывается такимъ образомъ \*): „По приходѣ нашемъ къ острову Онегу, мы спали на якорь на 14 саженьяхъ глубины въ распояніи около  $\frac{3}{4}$  мили отъ берега; юговосточный мысъ острова былъ опять насъ по компасу на SO  $77^{\circ}$ ; западный его мысъ на NW  $48^{\circ}$ ; а островокъ Тагура на SW  $58^{\circ}$ . Найдя здѣсь мягкій песчаный грунтъ и правильное дно, я предпочелъ сіе мѣсто тому, на которомъ мы спояли далѣе къ NNW, попому, что на сѣверозападной сторонѣ острова бурунь билъ въ берега съ величайшею свирѣпостію; а здѣсь море спояло покойно, и у берега прибой былъ не великъ.“ Далѣе Ванкуверъ говоритъ \*\*), что у острова Онегу въ Мартѣ мѣсяцѣ онъ нашелъ правильный приливъ и опливъ, что

---

\*) Томъ I, стран. 186.

\*\*) Томъ I, стран. 190.

и Капитаномъ Кукомъ было замѣчено, и что у остро-  
вовъ Воагу и Апуая почти всегда теченіе спремилось Сандвичевы  
острова.  
1818.  
Октябрь.  
къ Воспоку. Вообще же приливы на Сандвичевыхъ оспро-  
ровахъ весьма незначипельны. Диксонъ въ своемъ Пу-  
тешествіи \*) упоминаетъ, что по причинѣ великаго  
морскаго прибоа, по берегамъ сихъ острововъ разливаю-  
щагося, онъ съ ирудомъ могъ замѣчать, на прибыль  
ли вода шла или на убыль. Но здѣсь кажешся онъ ошиб-  
ся, пошому, что въ нѣкоторыхъ мѣстахъ сихъ остро-  
вовъ вода поднимается довольно высоко, чтобы во  
всякомъ случаѣ, при тихихъ вѣтрахъ, показатъ соспо-  
яніе прилива.

### *Островъ Апуай.*

На сѣверной споронѣ сего острова естъ так-  
же якорное мѣсто или рейдъ, жишелями назы-  
ваемый Гонорея, о которомъ я только могъ узнать,  
что въ Октябрѣ сего года споялъ шамъ Американскій  
порговый корабль Enterprise, который имѣлъ па-  
кое сильное волненіе, по причинѣ безпрестанно дувшихъ  
крѣпкихъ пасадовъ, что принужденъ былъ прежде вре-  
мени удалиться; ибо рейдъ сей совершенно открытъ  
господствующимъ вѣтрамъ и пошому крайне опасенъ.

На счетъ вѣтровъ здѣсь, Капитанъ Диксонъ замѣ-  
чаешъ \*\*), что они между сими островами кажешся

---

\*) Стран. 265.

\*\*\*) Стран. 93.

Сандвичевы острова. 1818. Октябрь. никогда не дуютъ постоянно нѣсколько времени отъ одного румба, и зимою на пасадный вѣпръ опнюдь полагапья не должно; ибо онъ въ Ноябрь мѣсяцѣ иногда имѣлъ воспочные вѣпры, попомъ Южные, SW, W, NW, N; словомъ вѣпръ переходилъ кругомъ весь горизонтъ, смопря по шому, какъ корабль обходилъ разные мысы острововъ. Онъ же въ другомъ мѣспѣ \*) говоришь; „хотя Сандвичевы острова лежатъ между пропиками, „но опышы показывающъ, что пасадные вѣпры совсѣмъ „не такъ постоянны здѣсь, какъ бы имъ бытъ надлежало; „а особливо къ Западу отъ острова *Voagy*; также и пого- „ды весьма часпо перемѣняющъ.“ Порплокъ также упоминаетъ \*\*), что, обогнувъ (идучи съ Воспока) южный мысъ острова Овайги, не лзя ожидать уже пасаднаго вѣпра, копорый перехватываепся высокими, гориспыми берегами, и отъ того перемѣняетъ направленіе пакъ, что дуепъ съ сѣверной, а иногда съ западной стороны.

Сѣверный  
Великій  
Океанъ.  
Среда 30.

При порывиспомъ вѣпрѣ отъ OSO, въ 6 часовъ вечера 30 числа снялись мы съ якоря и пошли въ пупъ отъ острова Апуая, взявъ за пунктъ отшества самый рейдъ *Вилею*, копораго широта  $21^{\circ} 57'$ , долгота  $159^{\circ} 40'$ , по лучшимъ наблюденіямъ Капитана Ванкувера. Во всю ночь вѣпръ крѣпко дулъ OSO и O, мы шли къ SSW весьма скоро, и на другой день находились по наблюденіямъ и хронометрамъ въ широтѣ  $20^{\circ} 02' 13''$ , долготѣ  $161^{\circ} 04' 50''$ . Когда мы пришли къ Сандвичевымъ

Четвер. 31.

---

\*) Стран. 264.

\*\*) Стран. 61.

островамъ, тогда хронометры наши показывали долго- Сѣверный  
ту на 21' воспочиѣ истинной, по ходу ихъ въ Монперей Великій  
опредѣленному; и какъ мы не имѣли довольно време- Океанъ.  
ни, чѣмъ найти вновь оный на вышепомянутыхъ 1818.  
островахъ, то спали употреблять по прежнему Монпе- Ноябрь.  
рейскій ходъ, принимая при опредѣленіи долгошты въ  
разсужденіе разность здѣсь показанную. Курсами мы  
располагали такъ, чѣмъ прийти на параллель Маріан-  
скихъ острововъ около долгошты  $180^{\circ}$ , и попомъ уже  
плыть прямо къ нимъ.

До 3 Ноября ничего примѣчательнаго не случилось, Воскрес. 3.  
а сего числа, находясь въ широтѣ  $14\frac{1}{2}^{\circ} \pm$ , долгошѣ  $168\frac{3}{4}^{\circ} \pm$ ,  
имѣли мы въ первый разъ обыкновенную въ сей полосѣ  
погоду: пасады дулъ жестокими порывами, сопровождае-  
мый проливнымъ дождемъ, и волненіе было чрезвычайно  
велико.

Ноября 4 въ полдень находились мы по наблюденіямъ Понедѣл. 4.  
и хронометрамъ въ широтѣ  $13^{\circ} 43' 37''$ , долгошѣ  $172^{\circ}$   
 $05' 37''$ , и опъ сего мѣста спали править къ Маріанс-  
кимъ островамъ. На семь переходъ, слишкомъ хорошо  
извѣстномъ мореплавателямъ, ничего доспойнаго раз-  
сказа не повспрѣчалось; замѣчанія же наши о печеніяхъ  
и склоненіи компаса помѣщены въ особой таблицѣ \*); а  
19 числа въ полдень мѣсто наше по астрономическимъ Вторг. 19.  
наблюденіямъ было въ широтѣ  $13^{\circ} 32' 23''$ , долгошѣ  $211^{\circ}$   
 $56' 48''$ : долгоша сія была употреблена съ поправкою,  
найденною въ Сандвичевыхъ островахъ: но послѣ полу-

---

\*) См. Прибавленія N° 19.

Сѣверный  
Великій  
Океанъ.

1818.  
Ноябрь.

Пящн. 22.

дни сего числа мы брали распоянія между Солнцемъ и Луною, и по многимъ приемамъ нашли, что сверхъ сей поправки, они показывали долгопу на  $12^{\circ} 24''$  къ Востоку. Упомявша сию впрочемъ поправку, опредѣлили мы долгопу, къ полудню приведенную,  $212^{\circ} 09' 54''$ , и опъ сего полуденнаго пункта спали прямо держащъ на островъ Гуаханъ, который по картѣ Арросмина отсчитывая опъ насъ на W во 128 миляхъ. Въ Первой Часпи \*) упомянуто о невѣрномъ положеніи сего острова на Арросминовой картѣ, и о томъ, какимъ образомъ мы нашли сию невѣрность; тамъ же описано, какъ мы приблизились къ нему и пришли въ заливъ Уману въ 6 часовъ вечера 22 числа. Въ семъ заливѣ мы спали ферпоингъ, подъ руководствомъ лоцмана и по собственному нашему промѣру, такимъ образомъ: Дагликсъ положили къ OSO, на глубинѣ 21 сажени и изъ-черна сѣромъ, мѣлкомъ пескѣ; а Плехтъ къ WNW на 30 саженьяхъ и такимъ же пескѣ съ ракушками; между якорями было распояніе на одинъ канашъ съ чепвертью. По уравненіи канашовъ мы пеленговали юго-западный мысъ Кокосова острова на SW  $1\frac{1}{2}^{\circ}$  а камень *ФариФи* на NW  $25^{\circ}$ ; распояніе опъ насъ до ближайшаго берега было около полумили. Здѣсь мы пробыли шрое сушокъ, и получивъ запасъ съѣстныхъ припасовъ и прѣсной воды, опправились въ дальнѣйшій путь. Должно замѣнить, что прѣсную воду получащъ здѣсь весьма удобно; ибо ручей течетъ подлѣ са-

---

\*) См. стран. 386 и далѣе.

маго берега, къ которому на гребныхъ судахъ приспавать легко и неопасно, и вода очень хороша.

Заливъ

Умапа.

1818.

Ноябрь.

Въ шрое супокъ нашего въ семь заливъ пребыванія, пасадный вѣпръ дуль съ берега порывами, изъ коихъ нѣкопорые были очень сильны и приносили шучи съ дождемъ; въ промежуткахъ же было ясно. Шквалы сїи и дождь по большой часпи по ночамъ случались, кромѣ послѣднихъ супокъ, когда и днемъ и ночью весьма часпо набѣгали ужасные порывы съ проливнымъ дождемъ и изрѣдка молнїя блиспала и громъ былъ слышанъ въ опдаленїи. Не взирая на силу порывовъ насъ не дрейфовало, хопя мы погда спояли съ выспрѣленными брамспенгами. Сїе обспояпельспво свидѣпельспвуешъ о доброшъ якорнаго мѣспа, копорое бываешъ полько опасно при жеспокихъ вѣпрахъ съ моря, въ извѣспныя времена года случающихся, и въ Первой Часпи сего Пупешеспїя \*) замѣченныхъ.

Когда Сандвичевы оспрова не были опкрыты, погда Марїанскїе были почпи необходимы для судовъ, плававшихъ изъ Америки въ Кипайское море, находясь на самомъ пупи; по сей же причинѣ они весьма полезны для шѣхъ мореплаващелей, копорымъ обспояпельспва не позволяешъ приспавать къ Сандвичевымъ оспровамъ. Въ опношенїи къ удобности порпа, безопасности якорнаго мѣспа, продовольспвія свѣжими съѣспными припасами и получения хорошей воды, оспровъ Гуаханъ, а на немъ заливъ Умапа, еспъ самый лучший изъ всѣхъ Марїанской

---

\*) Сшран. 398.

Заливъ  
Умапа.  
1818.  
Ноябрь.

гряды. Малеспина \*) лучше всѣхъ опредѣлили географическое положеніе сихъ острововъ и описалъ оныя. По его наблюденіямъ заливъ Умапа лежитъ въ широтѣ  $13^{\circ} 17' 52''$ , долготѣ  $215^{\circ} 26' 45''$  \*\*); прикладный часъ въ немъ 8 час. 20 мин. а среднее возвышеніе воды бываетъ  $1\frac{1}{2}$  фута. Планъ сего залива покажетъ расположеніе и якорныя мѣста онаго. Склоненіе компаса Малеспина нашель на берегу  $3^{\circ} 15'$ , а на рейдѣ  $2^{\circ} 45'$  восточное; нами же опредѣлено сіе послѣднее  $3\frac{1}{2}^{\circ}$  (опъ 5 до 2). Наклоненіе магнитной стрѣлки  $14^{\circ} 45'$  \*\*\*).

---

\*) Малеспина (Don Alexandro Malespina) Испанской морской капишанъ, начальствовавшій Королевскими корветами (Atrevida, Смѣлая; Descubierta, Открытіе), кой были отправлены нарочно для точнѣйшаго опредѣленія географическаго положенія и вѣрнѣйшаго описанія Испанскихъ владѣній, въ Великомъ Океанѣ находящихся. Плаваніе ихъ продолжалось съ 1789 по 1794 годъ включительно.

\*\*) Долгота опъ Кадивса  $209^{\circ} 09' 30''$  западная.

\*\*\*) Дѣленіемъ къ Востоку  $14^{\circ} 30'$ , а къ Западу  $15^{\circ}$ .

ГЛАВА VI.

*Плаваніе отъ Маріанскихъ острововъ до порта Маниллы, съ замѣтаніями о семъ послѣднемъ. Переходъ Китайскимъ моремъ до Зондскаго пролива, и потомъ Индѣйскимъ Океаномъ, и около мыса Доброй Надежды къ острогу Св. Елены, и замѣтанія о рейдѣ Св. Іакова.*

Въ шестомъ часу пополудни 25 Ноября снялись мы съ якоря и пошли въ путь; а въ 6 часовъ взяли пунктъ отшествія определенное пеленгами мѣспо наше, которое находилось въ широтѣ  $13^{\circ} 24'$ , долготѣ  $215^{\circ} 22' 30''$ . Какъ при сихъ пеленгахъ, такъ и при исчисленіи разности, какую дѣлали наши хронометры, мы приняли за истинную долготу залива Умапы ту, которую опредѣлилъ Испанскій мореплавецъ Малеспина: опъ Кадикса  $209^{\circ} 09' 30''$ , что сдѣлаешь опъ Гринвича  $215^{\circ} 26' 45''$ , и нашли, что средняя долгота, показуемая премо нашими хронометрами, была воспочнѣ оной на  $0^{\circ} 41' 46''$ ; хронометръ же D показывалъ долготу только на  $9' 35''$  воспочнѣ истинной.

Мы спали править прямо къ островамъ Баши, чтобъ между ими вспушить въ Кипайское морѣ, и плыть въ Маниллу: поршъ сей я избралъ мѣспомъ слѣдующаго роздыха для экипажа. Переходъ сей, по причинѣ пасаднаго вѣпра и муссона, не могъ бытъ продолжителенъ, и мы шли здѣсь весьма поспѣшно, безъ всякаго случая, особенно доспойнаго примѣчанія по часпи море-

Сѣверный  
Великій  
Океанъ.

1818.

Ноябрь.  
Понедѣл. 25.

Сѣверный  
Великій  
Океанъ.  
1818.  
Декабрь.

плаванія, доколѣ не достигли широты  $18\frac{3}{4}^{\circ}$ , долготы  $226\frac{1}{2}$ , что случилось 1 числа Декабря; тогда, до сего безпрерывно дувшій пасады перешелъ въ муссонъ, такимъ образомъ: 1 числа по горизонту было весьма облачно и шуми, оприваясь оныя покрывавшихъ горизонтъ облаковъ, неслись быспро по вѣпру; впрочемъ погода спояла ясная; вѣпръ же дулъ оныя ONO, O и OSO попеременно и весьма тихо, а около полудни почти совсѣмъ исчезъ. Но въ 3 часу пополудни вдругъ весьма свѣжій вѣпръ смалъ душь оныя NO, который усиливаясь, къ вечеру уподоблялся уже настоящей бурѣ и заставилъ насъ взять у марселей по 3 рифа, закрѣпить фокъ и гротъ и спустить брамъ-реи и брамъ-спеньги на низъ.

Поведѣн. 2. На другой день къ вечеру вѣпръ нѣсколько смягчился,  
Вшорн. 3. и волненіе сдѣлалось легче; а въ ночь на 3 число выяснѣло и вѣпръ смалъ душь еще тише: теперь оныя въ силѣ сравнялся съ обыкновеннымъ самымъ свѣжимъ пасадомъ, такъ, что мы могли нести брамсели на двурифляныхъ марселяхъ и гротъ. Сего числа въ полдень по наблюденіямъ и хронометрамъ, мы были въ широтѣ  $19^{\circ} 53' 57''$ , долготѣ  $231^{\circ} 47' 46''$  \*), и нашли, что печеніемъ въ послѣднія сутки подало насъ по широтѣ къ S на 27 миль, а по долготѣ къ W на  $15\frac{1}{2}$  миль. Однакожь разнось сія слишкомъ велика, чтобъ всю ее можно было приписать дѣйствію печенія: я думаю,

---

\*) Долготы, на семь переходъ употребляемыя, всегда должно понимать тѣ, которыя исправлены погрѣшностію хронометровъ, найденною въ заливѣ Умашѣ.

что болѣе произошла она опъ невозможности, при Сѣверный  
большомъ волненіи хорошо править прямо по румбу, и Великій  
что Рулевые болѣе сдавались къ Югу, нежели въ про- 1818.  
отивную сторону. По сей причинѣ я особенно замѣ- Декабрь.  
тилъ здѣсь сіе дѣйствіе печенія сихъ супокъ; впро-  
чемъ обыкновенная ихъ скоростъ и направленіе внесены  
въ Прибавленіе \*).

Декабря 4 числа дулъ свѣжій вѣпръ опъ ONO, и Среда 4.  
хотя погода вообще была облачная, однакожь изрѣдка  
Солнце показывалось и мы были споль счастливы, что  
по хронометрамъ и меридіанальной высотѣ Солнца  
опредѣлили весьма хорошо свою широту ( $20^{\circ} 14' 13''$ )  
и долготу ( $235^{\circ} 16' 24''$ ). Опъ сего мѣспа оспровъ Мон-  
моупъ, одинъ изъ купы оспрововъ *Баши*, по картѣ  
Арросмита опспоялъ на NW  $81^{\circ}$  во 152, а по картѣ  
Гарсбора во 136 миляхъ. Сіе послѣднее разстояніе для  
предоспорожности мы приняли за истинное, и попо-  
му до насупленія пемнопы, въ 6 часовъ вечера,  
пройдя на Западъ 48 миль, мы считали себя опъ выше-  
упомянушаго оспрова въ 88 миляхъ; но какъ погрѣш-  
ностъ хронометровъ, дѣйствіе печеній и волненіе, мо-  
гли еще ближе къ нему поспаавить насъ, по я положилъ  
разстояніе до онаго шолько въ 70 миль, а посему въ про-  
долженіе ночи соразмѣрялъ ходъ Шлюпа по 6 миль въ  
часъ: въ 7 часу вечера убрали мы всѣ лишніе паруса,  
и остпались подъ одними марсеями, съ шремя рифами  
у нихъ взяпыми.

---

\*) См. таблицу N<sup>o</sup> 20.

Острова  
Баши.  
1818.  
Декабрь.  
Четвер. 5.

Въ 4 часу пополуночи 5 числа, пройдя съ 6 часовъ вечера  $65\frac{1}{2}$  миль, увидѣли мы немного правѣ курса два острова въ разстояніи оупъ насъ по глазомѣру 4 или 5 миль. Если взяшь долгошу сего пункша съ карты Гарсбора, то найдется, что средняя долгоша, показуемая нашими хронометрами, была на 20', а та, которую показывалъ хронометръ D, только на 7' восточнѣ истинной.

Не желая проходитьъ ночью между островами, кои различно положены на картахъ, мы поворопили и пошли подъ малыми парусами бейдевиндъ къ SO. Острова сіи долженствовали бытъ, какъ мы заключали по нашему счисленію, и какъ послѣ нашлось справедливымъ, *Монмоутъ* и собственно называемый островъ *Баши*, къ копорымъ по разсвѣтѣ мы спали оупянь держащъ; но мрачность скрывала ихъ оупъ насъ; а въ 7 часу упра спали находить шучи съ мѣлкимъ весьма частымъ дождемъ и пасмурностию, похожею на шуманъ, такъ, что мы иногда въ 50 саженьяхъ разстоянія не могли различать предметовъ. По сей причинѣ я считалъ крайне неблагоприятнымъ пускающъ въ такую погоду между островами, гдѣ бываетъ очень сильное теченіе, и припомъ въ крѣпкій вѣспръ, дувшій тогда оупъ NO, и для того оупворопилъ оупъ нихъ; а когда мрачность прочищалась и позволяла намъ видѣть горизонтъ на разстояніе одной или полутора мили, тогда мы поворачивали оупянь къ островамъ. Такимъ образомъ мы ходили взадъ и впередъ часа чепыре; а въ 10 часовъ упра горизонтъ сполько очиспился, что

мы очень хорошо увидѣли съ салинга Ричмондова ка-  
меня а со шканецъ островъ Монмоупъ, къ копо-  
рому потчасъ направили пупъ свой. Первые вскорѣ  
опяшь закрылись и мы уже болѣе ихъ не видали, а послѣдній  
временно закрывался и показывался: онъ казался весьма  
длиннымъ и раздвоившимся, и потому я, будучи обма-  
нутъ мрачносію, принялъ его за два острова: *Мон-  
моупъ* и *Баши*, въ прехъ только миляхъ отъ перва-  
го находящійся, и согласно съ мнимымъ ихъ опспоя-  
ніемъ отъ насъ, опредѣлил курсъ свой. Но къ счастью  
нашему въ 11 часовъ мрачность прошла и открыла  
зору нашему наспоящій островъ *Баши*, бывшій въ сіе  
время прямо у насъ передъ носомъ; тогда мы спали  
правиль какъ должно и обошли его. Сколько на морѣ  
бываетъ случаевъ, при копорыхъ мореходцы ошибаются  
и за спасеніе свое обязаны счастью! Куда годится вся  
мудрость человѣческая безъ Бога?

Въ полдень южная оконечность сего острова нахо-  
дилась отъ насъ по компасу на NW 28° въ 3 ми-  
ляхъ \*). Сіе мѣсто наше приняли мы за пунктъ отше-  
ствія и по картѣ Гарсбора взяли курсъ SWtW $\frac{1}{2}$ W, чпобъ

---

\*) Въ полдень сквозь рѣдкія облака и на горизонтѣ не со-  
всѣмъ числомъ, мы взяли высоту Солнца и нашли шירו-  
пу свою 20° 15' 47", по коей и по целенгу широта юж-  
ной оконечности острова Баши должна бытъ 20° 18' 23." На картѣ же Арросмиша она означена 20° 24', а на Гарс-  
боровой 20° 13'. Наша широта могла имѣть погрѣшно-  
сти 2 или 3 минушы отъ рефракціи въ облакахъ и  
отъ нечислаго горизонша.

Китайское море. пройши островъ *Калаянъ* миляхъ въ 10 или 12 къ За-

1818. паду опъ него, опнеся оный къ W на 24 мили; ибо  
Декабрь. одинъ Испанскій морской офицеръ \*), котораго я встрѣ-  
пилъ на островѣ *Гуаханъ*, увѣрялъ меня, что островъ  
*Калаянъ* на вышеупомянутой картѣ ошибкою положенъ  
на 24 мили къ Воспоку опъ наспоящаго его мѣспа. Весьма  
свѣжій вѣпръ съ пасмурносцію и дождемъ продолжался во  
весь день и въ слѣдующую ночь, которая была очень  
темна. По счисленію нашему мы должны спвоали прой-

Пятниц. 6. пи островъ *Калаянъ* въ 1 часу ночи на 6 Декабря, и  
погда взяли такой курсъ, чтообъ пройши мысъ *Баха-*  
*доръ* острова *Лукони* въ 10 или 15 миляхъ, опнеся  
оный на *Гарсборовой* картѣ также къ Западу на 24 мили;  
но на новой картѣ *Арросмиша*, которую я имѣлъ, обѣ  
сіи ошибки были поправлены и мѣспа сіи положены  
какъ по широтѣ, такъ и по долготѣ, согласно съ опре-  
дѣленіями *Малеспины*. Мы ожидали, что на разсвѣтѣ  
увидимъ берега, около мыса *Бахадора* лежащіе, однакожъ  
они не открывались, хопя погода была ясная и по кур-  
су мы приближались къ нимъ. Сіе подало мнѣ подозрѣ-  
ніе, что насъ печеніемъ слишкомъ много опнесло къ  
Западу. Вскорѣ догадка моя подшвердилась, ибо въ 10  
часу утра увидѣли мы берега весьма въ большемъ раз-  
спояніи опъ насъ къ Воспоку; а въ полдень аспроно-

---

\*) Испанскаго Королевскаго флота лейтенантъ *Донъ Юсифъ*  
*Наварешше*, служившій съ извѣстнымъ *Малеспиною*. Сей  
добрый человекъ подарилъ мнѣ нѣкошорыя карты, а съ дру-  
гихъ позволилъ сняшь копию.

мическія наблюденія совершенно насъ въ помъ увѣрили: Китайское  
наспоящее наше мѣсто, тогда находившееся въ <sup>море.</sup> 1818.  
широтѣ  $18^{\circ} 35' 32''$ , долготѣ  $240^{\circ} 24' 42''$ , отспояло <sup>Декабрь.</sup>  
опъ счислимаго по широтѣ къ N на 18, а по долготѣ  
къ W на 58 миль: причиною сей разности конечно было  
весьма сильное печеніе къ WNW.

Опредѣливъ свое мѣсто въ полдень, мы спали пра-  
вишь къ берегу, на  $SSO\frac{1}{2}O$ ; въпръ дуль спихо опъ ONO,  
погода была ясная, и мы видѣли временно съ салинга  
возвышенныя мѣста береговъ.

На другой день по разсвѣтѣ увидѣли мы берегъ ос- <sup>суббота 7.</sup>  
прова Луконіи, по нашему счисленію находившійся ме-  
жду мысами *Дилемб* и *Намаспакономб*, въ распояніи  
опъ насъ 22 миль, и по глазомѣру такъ казалось. Съ  
сего часа мы спали правишь къ мысу Булино. Въпръ  
быль свѣжій почти прямо опъ N и погода спояла до-  
вольно ясная; мы шли по 5 и 6 миль въ часъ. Въ пол-  
день по счисленію нашему помянутый мысъ долженспво-  
валъ опъ насъ находиться прямо на S въ 15 миляхъ раз-  
споянія; но онъ едва былъ видѣнъ; а полуденная шירו-  
та ( $17^{\circ} 13' 55''$ ), по Солнцу сысканная, показала намъ, что  
онъ опъ насъ отспоялъ въ полдень еще въ 49 миляхъ,  
и что печеніемъ подало насъ въ сіи супки на  $3\frac{1}{2}$  мили  
прямо къ N, ибо долготя по хронометрамъ ( $240^{\circ} 17' 44''$ )  
сходспвовала со счислимою: сіе соспавишь почти по  $1\frac{1}{2}$   
мили въ часъ \*). Сыскавъ такимъ образомъ наспоящее

---

\*) Лаперузъ на томъ же мѣстѣ нашель печеніе по  
одной мили въ часъ; но онъ плыль гораздо ближе къ бе-

Китайское наше мѣсто, мы спали править такъ, чѣмъ пройши море.

1818. мысь Булино въ разстояніи 10 миль. Пользуясь благоприятнымъ вѣтромъ, мы шли подъ всѣми парусами: даже ночью лисели имѣли, и для пого вся команда до самаго разсвѣта находилась на верху на случай сильнаго порыва вѣтра.

Воскрес. 8. Въ 6 часу утра 8 числа открылся намъ берегъ въ разстояніи по глазомѣру миль 15 или 20: если печеніе надъ нами не имѣло никакого дѣйствія или дѣйствовало, но слабо, то берегъ сей долженствовало бытъ топъ, копорый находится около губы *Санта-Круць*; а если печеніе также было сильно, какъ въ прошедшія сутки, то мы находились на 27 миль сѣвернѣе. Въ полдень сквозь облака мы взяли высоту едва свѣтившаго Солнца, подлежащую нѣкопорой погрѣшности, по коей опредѣливъ широту свою ( $15^{\circ} 44' 45''$ ), нашли, что насъ подало къ N миль на 20. Въ полдень мы находились прошивъ мыса Санта-Круць въ 15 миляхъ отъ него, и шли вдоль берега къ мысу Капонесу, копорый не прежде миновали, какъ въ  $9\frac{1}{2}$  часовъ вечера.

Отъ сего мыса надлежало намъ взять курсъ къ мысу Луцону, находящемуся при входѣ въ Манильскій заливъ, до копораго разстояніе отъ насъ было только 40 миль; но какъ въ то время вѣтеръ, дувшій прежде умеренно отъ Сѣвера, опшелъ къ NW и усилился при весьма облачной погодѣ, отъ копорой ночь сдѣлалась

---

регу, за шѣмъ у него были тихіе вѣтры; намъ же сопутствовало довольно свѣжій муссонъ.

чрезвычайно темна; при входѣ же въ Маниллу находил-  
ся много острововъ и каменьевъ, но я не хотѣлъ въ <sup>Китайское</sup> море. 1818.  
такое время приближаться къ нимъ, и поному, при-  
ведя къ вѣтру, держалъ Шлюпъ на разные галсы подь  
малыми парусами во всю ночь, а передь разсвѣтомъ <sup>Декабрь.</sup>  
спустились мы ко входу, который по численію нашему <sup>Понедѣл. 9.</sup>  
отстоялъ отъ насъ въ разстояніи около 30 миль; но  
мы тотчасъ по разсвѣтѣ увидѣли оный не далѣе отъ  
себя пятнадцати миль; и какъ никуда изъ насъ здѣсь  
не бывалъ; видовъ же здѣшнихъ береговъ мы не имѣли,  
по, основываясь на численіи, я сначала принялъ Луцонъ  
за другой мысъ, и находился въ семъ заблужденіи до полъ,  
доколь прочислившаяся надъ берегами мрачность не  
открыла намъ насоящаго ихъ положенія; тогда уже  
никакого сомнѣнія не осталось въ истинномъ нашемъ  
мѣстѣ, и мы поспавивъ всѣ паруса пошли къ заливу;  
но едва успѣли пройти нѣсколько миль, какъ вѣтръ  
вдругъ зачихъ и лишилъ насъ хода. Въ сіе время по  
пеленгамъ, положеннымъ на бывшую у меня Испанскую  
карпу, составленную Малеспиною, мы находились отъ  
большаго острова, въ срединѣ прохода лежащаго и *Кор-*  
*режидоромъ* (Corregidor) называемаго, къ SW въ 12 ми-  
ляхъ. Карпа сія весьма вѣрна; убѣдительно пому  
доказательствомъ служить можетъ то, что изъ шести  
пеленговъ разныхъ предметовъ, кои мы брали, всѣ до  
одного соединились въ одной и той же точкѣ \*).

\*) Карпу сію, въ числѣ многихъ другихъ карпъ, плановъ и  
видовъ, принадлежащихъ къ моему путешествію, не соч-  
тено за нужное къ оному прилагать, чтобы не ввести въ

Китайское  
море.

1818.  
Декабрь.

Тишина и самые легкіе вѣтерки отъ NO и NW спояли во весь день, въ продолженіе коего печеніемъ, какъ мы замѣтили по пеленгамъ, увлекало насъ къ SO почти по миля въ часъ. Вскорѣ по захожденіи Солнца свѣжій вѣпръ задулъ отъ NNW; но мы были слишкомъ далеко къ S отъ входа, чпобъ однимъ галсомъ взять въ заливъ; лавировашъ же ночью между каменьями, гдѣ глубина такъ велика, что и якоря положишь нельзя, не годилось. Сперва я думалъ, чего и ожидашъ надлежало, что на оспровѣ Коррежидорѣ естъ маякъ; но Господа Испанцы о дѣлахъ сего рода мало заботятся: имъ нѣтъ надобности до того, еслибъ изъ множества ихъ собственннхъ, и чужестранныхъ кораблей, ежегодно здѣсь бывающихъ, нѣкопорыя при входѣ и погибли. На всѣхъ картахъ противъ мыса Булино была означена мѣль, крайне для кораблей опасная: Испанцы, владѣя 200 лѣтъ Маниллою, не удосужились изслѣдовашъ, почно ли она существуетъ и опредѣлишъ настоящее ея мѣсто. Неизвѣстность сія продолжалась доплѣ, доколѣ не появилось въ Свѣпъ путешествованіе Лаперуза, который дѣлаешъ замѣчаніе на щепъ ихъ безопасности, и тогда они уже послали судно, опкрывшее, что банка сія вовсе не существуетъ.

Мы лавировали до разсвѣта подъ всѣми парусами, чпобъ не поперяшъ отъ печенія своего мѣста, копорого однакожъ не могли сохранить; ибо ночью вѣперъ час-

---

большую цѣну изданіе; но всѣ онѣ выгравированы, напечатаны и находятся въ Гидрографическомъ собраніи Государственнаго Адмиралшейскаго Департаментна.

по перемѣнялся, а иногда упихалъ до того, что Шлюпъ <sup>Манильскій</sup> <sup>Заливъ.</sup> <sup>1818.</sup> <sup>Декабрь.</sup> руля не слушался; по сей причинѣ поупру мы находились опъ западной стороны *Козьяго* острова (isla de Cabras) къ NO въ 5 миляхъ; а опъ счислимаго мѣста на 12 или на 13 миль къ SO. Сего числа успѣхъ нашъ былъ не лучше вчерашняго: стихіе перемѣнные вѣтры не много приносили намъ пользы. Въ полдень мы находились въ 20 миляхъ опъ входа. Тишина продолжалась до 8½ часовъ вечера, а попомъ спалъ дупъ весьма свѣжій и на конецъ крѣпкій вѣтръ опъ ONO, при ясномъ небѣ. Мы во всю ночь и во весь слѣдующій день лавировали, имѣя полько према рифами зарифленные марсели, фокъ и гропъ; но съ такимъ успѣхомъ, что вскорѣ послѣ полудни 11 числа вошли въ проходъ, и въ 6 часовъ вечера <sup>Среда 11.</sup> положили якорь между каменьями *Кавальо* и *Фраилембъ*, будучи въ двухъ миляхъ опъ каждаго изъ нихъ, и имѣя первый на NO 15°, а западную оконечность острова Коррежидора на NW 39°; глубина 27 сажень, на днѣ вязкій илъ съ пескомъ. Къ ночи вѣтръ нѣсколько смягчился, но съ полуночи спалъ дупъ чрезвычайно крѣпко <sup>Четвер. 12.</sup> опъ NO, съ весьма сильными порывами. Мы принуждены были опдать каната до 150 сажень и спустить брамъ-спеньги: къ счастью волненія совсѣмъ не было. Передъ разсвѣтомъ вѣперъ, опойдя къ N, сдѣлался умѣреннѣе; а въ 7 часовъ упра мы снялись съ якоря и лавировали во весь день при перемѣнныхъ вѣтрахъ между N и NO, которые дули съ разною силою. Въ 10 часовъ ночи спали мы на якорь на глубинѣ 17 сажень,

Манильскій заливъ. 1818. Манильскій грунтъ иль, будучи оупъ города Маниллы въ разсполяніи полько 11 миль.

Декабрь. Пяшниц. 13. Декабря 13 въ седьмомъ часу ушра, при шихомъ вѣп-рѣ оупъ N, начали мы опяпъ лавировашъ къ городу; и въ 11 часу, подойдя къ оному, спали на якоря фертоингъ: Плехпъ положили къ S, а Дагликсъ къ N, ошдавъ по 65 сажень каждаго канапа; глубина въ обѣихъ мѣспахъ была  $5\frac{1}{2}$  сажень, грунтъ швердый иль. По уравненіи канаповъ, пеленговали по компасу крѣпоспъ Кавишпу на SW  $25^\circ$ , камень Кавальо SW  $57\frac{1}{2}^\circ$ , сѣверную оконечность ошрова Коррежидора SW  $64^\circ$ , средину Маниллы NO  $42^\circ$ ; оупъ берега прошивъ крѣпоспи разсполяніе до насъ было оупъ 1 до 2 миль.

Воскрес. 15. Манилла не могла намъ доспавишъ никакихъ удобностей для исправленія нашихъ нуждъ; а пошому, съ согласія Генераль-Губернашора, пошпру 15 числа перешли мы съ Манильскаго рейда въ порпъ Кавишпу, гдѣ въ 12 часу около полудни легли фершойнгъ на глубинѣ 4 сажень и днѣ, соспоявшемъ изъ ила: Дагликсъ положень былъ къ NNO съ 65 саженями канапа, а Плехпъ къ SSW съ 75 саженями. Мѣспо наше находилось оупъ крѣпоспи въ 4 кабельшовахъ; оное означишя слѣдующими пеленгами по компасу: южный уголъ крѣпоспи Кавишпы SW  $60^\circ$ , башня въ оной SW  $81^\circ$ , конецъ песчаной косы NW  $67^\circ$ .

1819. Генварь. Суббота 4. Проспоявъ въ порпѣ Кавишпѣ для исправленія всѣхъ нашихъ надобностей \*) 20 дней, 4 числа Генваря

---

\*) См. Часть I, стран. 412.

подошли мы опять къ городу для окончательнаго при-<sup>Манильскій</sup>гоповленія къ походу. Въ сей разъ мы спояли также <sup>заливъ.</sup> 1819.  
ферпоингъ: Дагликсъ къ SWtW 80 сажень каната, а <sup>Генварь.</sup>  
Плехтъ къ NOtO 70 сажень; глубина  $5\frac{1}{4}$  сажень, грунтъ  
иль. Расстояніе отъ берега  $1\frac{1}{4}$  мили; пеленги по компасу:  
середина острова Коррежидора SW  $62\frac{1}{2}^\circ$ , Соборная церковь  
въ Манилѣ NO  $41\frac{1}{2}^\circ$ , крѣпость Кавитта SW  $25^\circ$ .

Пробывъ здѣсь 13 дней, 17 числа Генваря въ 5 часу <sup>Пятниц. 17.</sup>  
пополудни мы опсправились въ путь при свѣжемъ вѣтрѣ  
отъ Сѣвера, и чрезъ три часа вышли изъ залива на прос-  
поръ сѣвернымъ проходомъ, по естѣ по сѣверную спо-  
рону острова Коррежидора; входили же мы по южную  
его сторону.

## О

### *Портахъ Манилѣ и Кавиттѣ.*

Нѣкоторыя полезныя мореплавателямъ замѣчанія о  
Манильскомъ заливѣ помѣщены уже въ первой части \*)  
моего путешествія, слѣдовательно здѣсь оспается толь-  
ко упомянуть о томъ, чего шамъ нѣтъ. Приливъ и  
отливъ сосоставляютъ существенную и одну изъ важ-  
нѣйшихъ выгодъ всякаго торговаго или военнаго порта:  
сіе движеніе водъ способствуеетъ кораблямъ входить въ  
портъ и выходить изъ него при противныхъ вѣтрахъ;  
даеетъ средство, безъ всякаго затрудненія и съ само-  
малѣйшими издержками, выпаскивать суда на сушу

---

\*) Глава XIII, стран. 416 и далѣе.

Манильскій для починокъ и опять спускаеть оныя, и вообще доспа-  
заливъ.  
1819. вляеть великую пользу мореплаванію, и чѣмъ сильнѣе бы-  
Генварь. ваеть приливъ, и чѣмъ выше вода поднимается, тѣмъ луч-  
ше. Впрочемъ съ симъ послѣднимъ мнѣніемъ не всѣ со-  
гласны, а особливо не нравятся сильныя печенія мореход-  
цамъ, плавающимъ по большой часпи въ моряхъ, не  
подверженныхъ дѣйствію приливовъ, слѣдовательно не  
привыкшимъ управляться съ кораблями на печеніи.  
Для шаковыхъ и дѣйствительно печенія могутъ быть  
пагубны; но кто умѣеть ими пользоваться и хорошо  
знаеть ихъ силу и дѣйствія, для тѣхъ ничего нѣтъ по-  
лезнѣе въ прибрежныхъ плаваніяхъ \*). Природа хопя  
одарила Манилу симъ преимуществомъ, однакожь не  
щедра, ибо приливъ въ семь портъ весьма слабъ: въ  
Кавиппѣ вода возвышается опть  $2\frac{1}{2}$  до 3 футовъ, при-  
кладный часъ  $10^ч\ 40^м$ . Теченіе сего прилива хопя доспа-  
почно для выгоднаго лавированія судовъ, но возвыше-

---

\*) Сіи выгоды никому болѣе неизвѣстны, какъ Англичанамъ,  
и никто лучше ихъ не умѣеть ими пользоваться; опыты  
сему я видѣлъ, можетъ быть, нѣсколько сошъ разъ, и часпо  
съ тѣми самыми военными судами, на коихъ самъ находил-  
ся: однажды мы (на фрегатѣ Фисгардѣ) лавировали въ Корк-  
скую гавань въ Ирландіи; а на встрѣчу намъ шель съ по-  
пушнымъ вѣшремъ конвой, болѣе чѣмъ изъ спа судовъ со-  
стоявшій. Капитанъ (Bolton) шакъ искусно дѣйствоваль  
парусами, что мы, не взирая на узкостъ прохода, даже не  
задѣли ни за одно судно. Еслибы печеніе по всему проходу  
было равномерное, то это не заключало бы въ себѣ никакой  
важності, но сила его была разная, и оную надлежало  
принимать въ соображеніе.

ніе воды не позволяеть сдѣлать доковъ, и даже нельзя Манильскій заливъ.  
взводить суда на берегъ для починокъ. 1819.

Вѣчно господствующіе въ здѣшнихъ моряхъ вѣтры Генварь.  
суть тѣ, которые называются *монсонами* или *муссонами*, т. е. вѣтры, шесть мѣсяцевъ дующіе въ одну сторону и шесть въ другую. Съ Ноября по Май спойтъ сѣверовосточный муссонъ, который обыкновенно дуешь тихо или умѣренно; погоды бывають большею частію ясныя и время продолжается весьма пріятное; въ прочіе мѣсяцы, съ наспуленіемъ югозападнаго муссона начинаются упоминельные жары, часто идутъ дожди проливные, и свирѣпствуютъ ужасныя бури и шифоны. Не взирая на закрытое положеніе Манильскаго залива, хорошій грунтъ и малую глубину, корабли не могутъ въ сіе время года споятъ подлѣ города покойно, и даже бывають подвержены опасности, по причинѣ жеспокоспи вѣтровъ, и потому всегда удаляюся въ портъ Кавишпу, гдѣ они споятъ у самаго навѣтреннаго берега.

Періодическіе сіи вѣтры очень не благопріятствуютъ мореплаванію въ здѣшнихъ моряхъ, ибо мѣшають приходитъ и уходитъ по желанію. Правда, что многіе изъ новѣйшихъ мореплавателей, начальствуя надъ крѣпкими, хорошо приготовленными кораблями, не сморятъ на время года и ходятъ при проливныхъ муссонахъ, лавируя и пользуясь малѣйшими переменами вѣтра; но таковыя плаванія бывають весьма продолжительны и сопряжены съ опасностію, какъ по причинѣ усѣянныхъ мѣлями водъ, Кишайское и Филиппійское моря составляю-

Манильскій  
заливъ.

1819.  
Генварь.

щихъ, такъ и опъ шифоновъ, весьма часто случающихся при переменѣ муссоновъ и во время господствованія югозападныхъ изъ нихъ. Впрочемъ, еслибъ нужда заставила кого плыть въ Манилу въ вышеозначенныя опасныя времена года, то пользуясь примѣрами прежнихъ мореплавателей, можно избрать изъ худшаго лучшее и иппи со всѣми, прежними опытами извѣданными оспорожностями, менѣе опаснымъ путемъ. Предѣлы сего сочиненія не позволяють наполниль оное наспавленіями сего рода; но я совѣшую имѣющимъ въ нихъ нужду руководствоваться Англійскою лоцією восточныхъ морей, изданною въ 1817 году въ Лондонѣ подъ заглавіемъ; *Jndia Directory or directious for sailing to and from the East jndias, China, New Holland, Cape of Good Hope, Brazil, and the interjacent ports* by James Horsburgh F. R. S. Hydrographer to the Honourable East Jndia Company \*).

---

\* ) *Индійскій путевоитель или наставленіе мореплавателямъ, какъ водить корабли въ Восточную Индію, Китай, Новую Голландію, къ Мысу Доброй Надежды, въ Бразилію, и разныя мѣста и порты, между сими странами лежащія. Сочиненіе Гарсбора, Члена Утенаго Королевскаго Общества и Гидрографа Достопогтенной Остѣ-Индійской Компаніи. Сочиненіе сіе содержишь болѣе 260 печатныхъ листовъ въ большую чешвершку, по переводъ онаго и напечатаніе на Рускомъ языкѣ будешъ споишь, конечно, не дешево; но оно столь полезно для мореплавателей, что одно можешъ замѣнить многіе томы иностранныхъ морскихъ путешествій, коими военныя наши суда, въ дальніе походы*

Едва ли есть въ цѣломъ свѣшъ другой заливъ, подоб-  
ный Манильскому; заливъ, который, будучи болѣе  
чѣмъ на сто миль въ окружности, имѣлъ бы по всему сво-  
ему пространству глубину и свойство дна самыя лучшія  
и удобныя для якорнаго стоянія и столь мало опасныхъ  
мѣстъ для кораблеплаванія. Глубина нигдѣ по всему заливу  
не превышаетъ 22 сажень, и уменьшается къ бере-  
гамъ постепенно, а дно состоитъ изъ вязкаго ила и мѣ-  
стами изъ песка. Что же принадлежитъ до опасностей, то  
всѣ оныя состоятъ въ рифѣ, соединяющемъ островъ Кор-  
режидоръ и Кавальо и двухъ песчаныхъ банокъ, называе-  
мыхъ мѣлями Св. Николая; но первый означенъ самими  
островами, слѣдовательно ни мало не опасенъ; а послѣд-  
ній, съ самою обыкновенною оспорожностью всегда можно  
избѣжать какъ днемъ, такъ и ночью; ибо оныя находятся  
несравненно ближе (5 миль) къ юговосточному берегу  
залива, нежели ( $9\frac{1}{4}$  миль) къ сѣверозападному, и оныя  
лежатъ весьма примѣтная и чрезвычайно высокая  
остро-вершинная гора *Арауатъ* на NO  $1^{\circ} 47'$  праваго  
компаса. Днемъ сей румбъ и разстояніе до берега пока-  
жутъ мѣсто опасности; а ночью надлежитъ только

Манильскій  
заливъ.

1819.

Генварь.

---

опправляемые, нынѣ снабжаются. Припомъ въ нихъ не  
достаетъ множества предметовъ, заключающихся въ сей  
лоціи, и не всѣ наши офицеры могутъ иностранными  
книгами пользоваться. Я полагаю, что сочиненіе сіе за-  
служиваетъ вниманія Морскаго Начальства, и стоить по-  
го, чтобъ кто нибудь, хорошо знающій Англійской морс-  
кой языкъ, перевелъ оное и издалъ по Руски.

Манильскій заливъ. 1819. Генварь. держаться ближе къ сѣверному берегу. Впрочемъ по всему заливу можно лавировать безъ всякой опасности; сверхъ того повсюду въ немъ можно спановишься на якорь, и если есть какая неудобность, то она происходитъ отъ дна, состоящаго мѣстами изъ ила слишкомъ вязкаго, такъ, что корабль, простоявшій нѣсколько дней на якорѣ, а особливо въ крѣпкой вѣтрѣ, съ большимъ трудомъ и съ опасностію для шпика можетъ поднять якорь, и бывали случаи, что для сего преобладалась помощь отъ порпа.

Испанскій мореплавецъ Малеспина, первый сочинилъ вѣрную карту Манильскаго залива \*) и опредѣлилъ широту и долготу разныхъ мѣстъ Филиппинскаго Архипелага съ надлежащею точностію \*\*).

Наклоненіе магнитной стрѣлки мы нашли  $15^{\circ} 30'$  \*\*\*).

---

Плыв. 17. Генваря 17 въ половинѣ осьмага часа вечера прошли мы на перпендикулярѣ курса камень *Монха* на R SSO, въ разспояніи отъ него получили. Сіе мѣсто приняли за *пунктъ отшествія* и спали отъ него веспи

\*) Она карта выгравирована съ представленною отъ меня въ Государственнѣй Адмиралшескій Департаментъ, для общаго Апласа Воспчныхъ Морей.

\*\*\*) Онъ опредѣлилъ разными астрономическими наблюденіями Соборной церкви, въ Маниллѣ находящейся, широту  $14^{\circ} 36' 00''$  N; долготу воспчную отъ Кадикса  $127^{\circ} 15'$ , что сдѣлаешь отъ Гринвича  $120^{\circ} 57' 45''$ .

\*\*\*) Дѣленіемъ къ O  $16^{\circ} 00'$ , а къ W  $15^{\circ} 00'$ .

свое счисленіе. Пунктъ сей, по картѣ Малеспины, на- <sup>Китайское</sup> ходился въ широтѣ  $14^{\circ} 23\frac{1}{2}'$ , долготѣ  $239^{\circ} 29'$ ; мы спа- <sup>море.</sup> ли править отъ него на WSW, чѣмъ приѣли на видѣ <sup>1819.</sup> оспрова Пуло-Цапаты. Погода стояла ясная и мы съ свѣ- <sup>Генварь.</sup> жимъ муссономъ отъ ONO, шли очень скоро: на другой <sup>Суббота 18.</sup> день въ полдень по меридіанальной высотѣ Солнца и по хронометрамъ \*) мѣсто наше находилось въ широтѣ  $13^{\circ} 51'$ , долготѣ  $241^{\circ} 03' 50''$ , и отспояло отъ счисли- маго пункта къ N на 6 миль, а къ O по долготѣ на 10. Должно замѣнить, что въ Китайскомъ морѣ печеніе обыкновенно сильно спремится къ Югу; но здѣсь разность къ Сѣверу вѣроятно произошла отъ печенія, которое по близости оспрова Луконіи всегда идетъ на Сѣверъ. По замѣчанію Англійскаго морскаго капитана Кинга мы ожидали, подходя къ оспрову Пуло-Цапату, най- ти сильное печеніе къ S, однакожь сего не случилось; и хотя оно было довольно значительнo \*\*), но гораздо менѣе 40 миль въ сушики \*\*\*) , найденныхъ Г. Кингомъ.

19 Числа вѣтръ дулъ прямо отъ N довольно крѣп- <sup>Боскрес. 19.</sup> ко, но безъ волненія; мы продолжали иппи къ Пуло-Ца-

\*) Мы свои хронометры повѣрили весьма хорошо въ Ка- вилтѣ и Манилѣ соотвѣствующими высотами Солн- ца, и нашли, что <sup>3</sup> <sub>15</sub> Генваря, противъ средняго времени въ Кавилтѣ,

Хроном:	A былъ впереди	$2^{\text{ч}} 28' 32,69''$	отспаваль	$16,92''$ .
-----	B — — — —	$2 19 11, 7$	— — —	$6,46.$
-----	D — — — —	$3 40 09,79$	уходиль —	$8,75.$

\*\*) См. Прибавленія N<sup>o</sup> 21.

\*\*\*) См. первой части сего путешествія страницу 449.

Кипайское море. папу такими курсами ( $W\frac{1}{2}S$  и  $WSW$ ), которые вели насъ

1819. на 30 миль сѣвернѣ сего острова, полагая, что быстрое  
Генварь. печеніе къ  $SSW$ , замѣченное здѣсь разными море-

Вторн. 21. плаващелами, приближивъ насъ къ оному; но 21 числа  
въ полдень, замѣшивъ по астрономическимъ наблюдени-  
ямъ, что печеніе было не столь сильно, какъ я ожидалъ,  
мы спустились къ островамъ Тимаону и Пуло-Аору, не  
подходя на видъ къ острову Пуло-Цапапу, потому что  
разстояние до него, не позволяло намъ увидѣть оный  
засвѣпло.

Идучи при весьма крѣпкомъ муссонѣ отъ Сѣверовос-  
Шока, въ полдень 22 числа мы достигли широты  $8^{\circ}$   
Среда 22.  $07' 07''$ , долготы  $251^{\circ} 35' 29''$ . Сіе мѣсто наше находилось  
отъ пункта, показуемаго счисленіемъ, по широтѣ къ  $S$   
на 25 миль, а по долготѣ къ  $W$  на  $2\frac{1}{2}$ . Впрочемъ я не  
приписываю сію разность исключительно дѣйствію  
печенія, ибо весьма крѣпкій порывистый вѣтеръ, дув-  
шій прямо съ кормы, и большое волненіе могли также  
участвовать въ произведеніи оной. При семъ случаѣ я не  
могу не повторить прежняго моего замѣчанія, что нѣ-  
которые мореплаватели во всякомъ случаѣ разность  
между мѣстами корабля, по счисленію и по астрономи-  
ческимъ наблюдениямъ найденными, приписываютъ  
дѣйствію печенія, не входя въ разборъ другихъ при-  
чинъ, и потому при опредѣленіи курса, а особливо въ  
опасныхъ моряхъ, по ихъ совѣщамъ, надлежитъ посту-  
пать весьма осторожно; ибо скорость печенія симъ  
способомъ опредѣлить съ нѣкоторымъ правдоподобіемъ  
едвали возможно. Разность сію не одно печеніе произ-

водитъ, но также волненіе, правленіе рулемъ, не поч- Кипайское  
носпь хода, показуемаго лагомъ, частые порывы вѣтра, море.  
почти всегда неровная сила, съ какою онъ дуешь, и 1819.  
проч. Генварь.

Въ прѣшемъ часу пополудни 24 числа открылся Пашницъ. 24.  
намъ островъ Тимаонъ, почно въ такомъ положеніи и  
разстояніи, какъ полуденныя наши наблюденія показыва-  
ли. Сѣверная его оконечность окрестовала опять насъ тогда  
по компасу на SW 45°. въ разстояніи 29 миль, и глуби-  
на была 40 сажень, на днѣ дикой иль съ мѣлкимъ пес-  
комъ и ракушками; сей пеленгъ совершенно соотвѣст-  
ствовалъ мѣсту нашему, на Гарсборовой картѣ означен-  
ному, съ копораго мы спали держась прямо на осп-  
ровъ Пуло-Аоръ (по компасу S), въ надеждѣ засвѣпло  
его увидѣшь; но какъ мрачность, на горизонтѣ лежав-  
шая, скрывала опять насъ сей островъ, то мы въ 6 часовъ  
вечера, имѣя N оконечность Тимаона на SW 67°, спали  
правильно на SSO<sub>2</sub>O, принявъ, при опредѣленіи сего кур-  
са, печеніе моря, прежними мореплавателями здѣсь при-  
мѣченное: по одной мили въ часъ. Симвъ курсомъ дол-  
женствовали мы пройши въ 20 миляхъ опять острова  
Пуло-Аора и въ значительномъ разстояніи опять банокъ  
Доггерсбъ. При умѣренномъ вѣтрѣ опять NO, мы шли во  
всю ночь и до полудни слѣдующаго дня, имѣя паруса, Суббота 25.  
какіе только было можно; а въ полдень 25 числа, по  
наблюденіямъ и хронометрамъ находясь въ широтѣ 1°  
25' 25'', долготѣ 254° 38' 54'', спали держась на SOtS<sub>2</sub>O,  
чтобы пройши вышеозначенныя банки разстояніемъ  
отъ нихъ около 30 миль. При опредѣленіи сего курса,

Китайское  
море.

1819.

Генварь.

принято было въ разсужденіе печеніе, копорымъ по симъ наблюденіямъ подало насъ въ послѣднія супки къ SO  $20^\circ$  на  $22\frac{1}{3}$  мили. Прежде волненіе и слабый свѣтъ Солнца, сіявшаго сквозь облака, не позволялъ намъ надлежащимъ образомъ опредѣлить склоненіе компаса, и мы упопреляли по, которое было замѣчено предшественниками нашими; но вчера въ широтѣ  $3^\circ 17\frac{1}{2}'$ , долготѣ  $255^\circ 30'$ , по азимуфамъ нашли оное  $2^\circ 24'$  воспочное; а сего числа въ 4 часа пополудни, находясь въ широтѣ  $1^\circ 04'$ , долготѣ  $254^\circ 22'$ , опредѣлили мы оное  $2^\circ 04'$  воспочное.

Воскрес. 26.

Въ  $10\frac{1}{2}$  часовъ вечера, достигнувъ по счисленію опъ полудни, паралелли Догерскихъ мѣлей и находясь въ разстояніи опъ нихъ къ Воспску около 30 миль, спали мы править прямо къ оспрову Пуло-Топи: по компасу на S. Передъ разсвѣпомъ 26 числа въпръ спалъ дупъ свѣжѣе, такъ, что мы шли по 6 и по 7 миль въ часъ. Въ 6 часу упра по счисленію прошли Эквапоръ въ долготѣ  $254^\circ 08'$ : принимая въ разсужденіе замѣченное здѣсь къ Югу печеніе по одной мили въ часъ. Въ 11 часу упра опкрылся намъ оспровъ Топи, копорый въ половинѣ пянаго часа пополудни былъ опъ насъ прямо на W въ разстояніи 12 или 15 миль; шогда мы спали держать къ сѣверной оконечности оспрова Банки, копорый вскорѣ и увидѣли; а въ 6 часовъ вечера самый сѣверный мысъ сего оспрова находился опъ насъ по Испанской карпѣ на WSW въ 13 миляхъ. Опъ сего пункпа мы пошли вдоль берега къ SO подъ одними зарифляными марсеями, мѣряя глубину чрезъ каждыя

два часа. Такимъ образомъ мы плыли во всю ночь очень безопасно; но въ 3 часа утра 27 числа нашли, что глубина не соотвѣтствовала означенной на картѣ, а именно вмѣсто 14 сажень, лопъ показалъ  $17\frac{1}{2}$ , и попому привели къ берегу и шли доколѣ не достигли глубины 16 сажень, попомъ опять спустились.

Китайское море.

1819.

Генварь.  
Понедѣль. 27.

Наразвѣстѣ были мы миляхъ въ десяти къ OSO отъ мыса *Pila*, тогда взяли курсъ прямо къ воспочной оконечности острова Банки и шли подъ всѣми парусами по глубинѣ 12, 13, 14,  $14\frac{1}{2}$ , 15,  $14\frac{1}{2}$ , 16 и 17 сажень, на днѣ по всюду сѣрый песокъ \*). Въ 10 часовъ увидѣли мы съ салинга, а вскорѣ и съ дека, островъ Гаспаръ, къ которому свѣжій вѣтръ отъ NNW способствовалъ намъ скоро приближиться; но въ первомъ часу пополудни, когда мы подходили къ острову, на Англійскихъ картахъ спо-

---

\*) Я вхожу здѣсь въ сіи подробности для того, что хотя давно уже Европейскіе корабли плаваютъ Гаспарскимъ проливомъ, но въ немъ находится столько много скрытыхъ опасностей, что и по сіе время не всѣ онѣ еще извѣстны, и недавно (1817) Англійскій фрегатъ (*Alceste*) погибъ въ немъ на подводномъ, доколѣ неизвѣстномъ камнѣ. Экипажъ спасся при кораблекрушеніи, но едва избѣжалъ варварскихъ рукъ Малейскихъ разбойниковъ. Изъ сего слѣдуетъ, что судамъ, копорыхъ цѣль не есть опись здѣшнихъ морей, гораздо лучше плыть извѣстнымъ путемъ, чѣмъ вдаваться въ опасность, избирая новый; а попому никакая подробность, служащая къ показанію мореплавателямъ безопаснаго пути, не можешь быть лишнею въ морскомъ путешествіи.

Китайское море.  
1819.  
Генварь.

ящему подъ именемъ Tree Island \*), погда сбиравшіяся надъ берегами съ самага ушра пучи двинулись опъ NW и нанесли довольно сильный порывъ вѣпра и проливной дождь, который покрылъ какъ шуманомъ всѣ отдаленные предметы; одинъ лишь вышепомянутый оспровокъ былъ видѣнъ, и какъ его мѣсто, такъ и положеніе узкаго прохода, находящагося между оспровомъ *Среднильб* и берегомъ оспрова *Банки*, хорошо опредѣлены, и на картѣ вѣрно означено, что Treeisland и узкой сей проходъ лежатъ по компасу въ линіи румбовъ NW 4° и SO 4°, по, полагая, что пасмурность можетъ продолжиться во весь день, мы привели сей оспровокъ на NW 4°, и потомъ спустились въ проходъ на SO 4°, и поставивъ всѣ паруса, замѣчали по румбу или пеленгу оспровка, доколѣ онъ былъ видѣнъ, не увлекаешь ли насъ печеніемъ въ спорону; сего однакожь мы не замѣтили, слѣдовательно могли смѣло итти въ проходъ, хопя ширина его между оспмѣями не превышала 3½ миль. Предосторожность сія, впрочемъ, сдѣлалась не нужною, ибо пучи вскорѣ разсѣялись, и выяснѣло, и такъ мы за свѣшло миновали всѣ опасности, прошедь Гаспарскимъ проливомъ весьма удачно въ одинъ день, ни разу не положивъ якоря.

Гаспарскій проливъ.

Опъ сего пролива съ попутными, по свѣжими, по пихими вѣпрами, шли мы къ берегамъ оспрова *Суматры*, и имѣли на семь переходѣ ужасный громъ и

---

\*) См. Часть I, стран. 455.

молнію \*). Увидѣвъ берега Суматры, спустились мы къ <sup>Зондскій</sup> оспровамъ, *Двуля Братьяли* \*\*) называемымъ, опть ко- <sup>проливъ.</sup> 1819.  
ихъ начинаепся Зондскій проливъ. Оспрова сіи откры- <sup>Генварь.</sup>  
лись намъ предъ захожденіемъ Солнца 28 числа: мы ихъ <sup>Вшорн. 28.</sup>  
сначала увидѣли съ салинга на SSW и правили къ нимъ  
вдоль берега, но въ 7 часу вечера вѣпръ сдѣлался пише и  
чрезъ полчаса вовсе зашихъ; погда начался проливной  
дождь съ сильною молніею и громомъ. Гроза продолжа-  
лась до 11 часа, а попомъ зашихла; въ продолженіе оной  
вѣпръ шо ушихалъ, шо дулъ умѣренными порывами изъ  
NW чепверши. Около полуночи выяснѣло, и молнія бы-  
ла видна и громъ слышанъ только въ отдаленіи, погда  
при лунномъ свѣтѣ, увидѣли оспрова *Два Брата*  
на SWtS, но безвѣпріе не позволяло намъ приближипь-  
ся къ нимъ, и уже въ 3 часа пополуночи подуль свѣ- <sup>Среда 29.</sup>  
жій вѣпръ опть NWtW, съ которымъ пошли мы, подъ од-  
ними марсеями, къ вышепомянутымъ оспровамъ. Передъ  
разсвѣпомъ поставили всѣ паруса, и прошли сіи оспро-  
ва въ половинѣ шеспаго часа, оспавивъ ихъ къ О въ  
разспояніи полумили.

Опть *Двухъ Братьевъ* мы взяли курсъ прямо къ  
проливу, отдѣляющему оспровъ *Средній* опть береговъ  
Суматры. Когда мы удалились опть оныхъ по вѣрной  
мѣрѣ хода на 20 миль, шо со шканецъ, съ вышины  
опть поверхности моря 21 фуша, видѣли самую верши-

\*) См. Часть I, стран. 454.

\*\*) Французы ихъ называютъ *Двуля Сестрали*, попому, что  
слово оспровъ (isle) на ихъ языкѣ есть женскаго рода.

Зондскій  
проливъ.

1819.

Генварь.

ны ихъ на горизонтѣ; изъ сего слѣдуетъ, что  
высопа сихъ острововъ простирается до 165 футовъ.

Весьма свѣжій вѣтръ отъ WNW намъ благопріят-  
ствовалъ и мы шли бейдевиндъ по 8 и по  $8\frac{1}{2}$  миль въ  
часъ. Съ такимъ ходомъ мы скоро приблизились къ  
проливу, и въ 11 часу утра прошли, такъ называемый,  
*Сѣверный* островъ; тогда вѣтръ спалъ утихалъ и  
вскорѣ сдѣлался такъ тихъ, что мы шли по лагу очень  
мало; но попутное печеніе скоро несло насъ вдоль про-  
лива, за коимъ съ салинга мы видѣли на водѣ спруи,  
показывавшія, что шамъ дулъ весьма свѣжій вѣтръ; мы  
полагали оный отъ NW; но въ 1 часу пополудни уви-  
дѣли свою ошибку; ибо, находясь въ самомъ выходѣ изъ  
пролива, между островомъ *Длиннымъ* и *Камнемъ Быс-*  
*трины*, вѣтръ вдругъ сдѣлался отъ SW, съ копорымъ  
при пособіи благопріятнаго печенія мы лавировали къ  
острову *Каракатоа*. Намѣреніе мое было на ночь, въ  
случаѣ безвѣтрія, спалъ подлѣ него на якорь; но какъ въ 5  
часу пополудни, вѣтръ изъ SW четверти очень уси-  
лился, то я рѣшился ночью лавировать между выше-  
помянутымъ островомъ и островомъ Принца, и на дру-  
гой день въ 9 часовъ утра мы находились прошивъ са-  
мой середины сѣверной стороны сего послѣдняго, въ  
разстояніи отъ берега  $1\frac{1}{2}$  миль. Здѣсь наши мы свою  
долготу по хронометрамъ, и сравнивъ оную съ долго-  
тою *Принцева* острова, весьма вѣрно опредѣленною,  
узнали, что хронометръ А показывалъ долготу на  $14'$   
 $28''$  западнѣе; хрон. В на  $13' 52''$  западнѣе, хрон. D на  
 $2' 02''$  также западнѣе истинной; склоненіе компаса, по  
многимъ азимутамъ найденное, было  $3\frac{1}{2}$  воспочное.

Чешв. 30.

Мы не могли однакожь обойти сего острова \*), и <sup>Индійскій</sup> пошому принуждены были лавировать цѣлый день и <sup>Океанъ.</sup> 1819. часъ ночи при весьма крѣпкомъ вѣтрѣ опъ WNW, <sup>Генварь.</sup> который былъ причиною, что мы выигрывали весьма мало, и не прежде могли обойти западную его оконечность, какъ въ 2 часа пополночи 31 числа; тогда <sup>Пятив. 31.</sup> оная опъ насъ находилась, какъ показывалъ глазомѣръ при лунномъ свѣтѣ, въ 4 или 6 миляхъ къ SO.

Такимъ образомъ, вышедши изъ Зондскаго пролива, спали мы держась къ SSW, чпобъ скорѣ войти въ предѣлы пасадовъ. Сначала имѣли мы умѣренный вѣтръ опъ WNW съ сильными порывами, набѣгавшими изъ пучь, кои неслись по вѣтру; но поутру 1 Февраля, <sup>Февраль.</sup> вѣтръ спалъ дѣлался слабѣе и порывы находили рѣже; <sup>Суббота 1.</sup> сіе заставило насъ держась ближе къ S, чпобъ скорѣ добратся до пасадовъ. Въ полдень сего числа нашли мы по астрономическимъ наблюденіямъ, что въ послѣдніе 42 часа, печеніе сильно уклоняло насъ къ Юговоспоку \*\*). Къ вечеру вѣтръ спалъ ушихать, и во всю ночь дулъ весьма слабо при свѣплооблачной погодѣ. 2 Числа мы <sup>Воскрес. 2.</sup> ожидали наступленія муссона, однакожь тихій вѣтръ опъ WNW, при весьма ясномъ небѣ, продолжалъ дуть до 2 часовъ пополудни, попомъ спалъ вовсе исчезать и перемѣняпья; небо покрылось пучами и временно шель дождь; а къ вечеру наступило совершенное безвѣтріе. Февраля 3 во весь день погода была ясная, дав- <sup>Понедѣл. 3.</sup>

\*) Малѣйцы называютъ его *Пуло-Селанъ*, а сами жишели *Пуло-Панеитанъ*.

\*\*) См. Прибавленія N<sup>o</sup> 22.

Индѣйскій  
Океанъ.

1819.  
Февраль.

Вторн. 4.

Среда 5.

шая намъ способы опредѣлить мѣсто свое астрономическими наблюденіями: оное находилось въ широтѣ  $11^{\circ} 18' 51''$ , долготѣ по хронометрамъ  $256^{\circ} 15' 42''$ , а по луннымъ распояніямъ  $256^{\circ} 16' 53''$ . До полудни спояла наспоющая пишина съ небольшою зыбью опъ SO, а послѣ полудни началъ подувать самый легкій вѣперокъ опъ Воспока, копорый часъ опъ часу прибавляясь едва примѣпнымъ образомъ, къ вечеру сдѣался свѣжѣе; мы заключили, что наспупилъ пасадь; но въ послѣдствіи оказалось, что онъ не былъ еще въ сей полость поспояненъ, ибо вечеромъ горизонтъ покрылся шучами и послѣ полуночи вѣпръ опшелъ къ Юговоспоку, а на разсвѣтѣ спалъ временно иппи проливной дождь изъ шучь, находившихъ съ крѣпкими порывами вѣпра\*). Такая погода спояла почти до полудни; но послѣ шучи спали находилъ рѣже, порывы сдѣались слабѣе и дожда шло менѣе; а въ два часа пополудни вѣпръ очень спихъ; но съ захожденіемъ Солнца пасадь опяшь усилился опъ StO; однакожь въ ночь снова измѣнился: по дулъ порывами съ сильнымъ дождемъ, по вовсе упихалъ, и не прежде принялъ наспоющий свой видъ и силу, съ копорою обыкновенно въ здѣшнемъ океанѣ онъ

\*) Точно такую же погоду нашелъ здѣсь Капшанъ Крузенштернъ: онъ встрѣшилъ пасадь  $\frac{3}{15}$  Марша въ широтѣ  $12\frac{10}{2}$ ; мы встрѣшили оный градусомъ сѣвернѣе и мѣсяцомъ прежде. Корабль *Бонавантуръ* въ половинѣ Генваря нашелъ пасадный вѣпръ въ широтѣ  $10\frac{10}{2}$ ; а корабль *Генералъ Кутъ* въ началѣ Генваря въ  $8\frac{10}{2}$  широты. Вѣрояшно очень, что чѣмъ муссонъ большее время продолжается, тѣмъ дѣйствіе его простирается далѣе къ Югу.

дуетъ, какъ поупру 5 числа, когда мы находились въ Индѣйскій  
широтѣ  $13\frac{1}{2}\pm$ , долготѣ  $259\frac{1}{2}\pm$ . Океанъ.

1819.

Февраля 6 порывистый пасадный вѣпръ дулъ опъ Февраль.  
SSO и SO съ такою силою, что мы едва могли нести Чешъ. 6.  
двурифленные марсели и фокъ, идучи въ полвѣпра и  
багшпагъ; погода спояла пасмурная съ дождемъ. По  
захожденіи Солнца и вѣпръ усилился и дождь шелъ  
сильнѣе, а сверхъ того блиспала молнія и громъ гре-  
мѣлъ. 7 Числа продолжалъ дуть весьма крѣпкій пасадъ Пяши. 7.  
опъ SO съ большимъ волненіемъ; но погода была свѣп-  
лооблачная, и мы, чепверо супокъ не имѣя средспвъ  
опредѣлишь мѣспа своего никакими аспрономическими  
наблюденіями, нашли наконецъ по полуденной высотѣ  
Солнца широту нашу ( $14^{\circ} 15' 14''$ ), а по хрономепрамъ  
долготу ( $264^{\circ} 51' 49''$ ). Настоящее мѣспо наше весьма  
далеко опспояло опъ счислимаго (см. таблицу N<sup>o</sup> 22);  
однакожь нельзя всей этой разности приписать дѣй-  
спвію печенія; ибо многія другія причины не позволя-  
ли положишься на счисленіе, какъ то: безпреспанные  
сильные порывы, невозможность хорошо править ру-  
лемъ по причинѣ крѣпкаго вѣпра и большаго волненія,  
самое волненіе и наконецъ неизвѣспность о точномъ  
склоненіи компаса; ибо сами мы, по причинѣ облачной  
погоды, не могли сыскать оное, то полагаясь на пока-  
занное въ пупевой таблицѣ Капитана Крузеншперна,  
въ копорой около сихъ широтъ и долготъ означено  
оно  $14'$  западное и  $6'$  восточное, мы счисляли оное за  
нуль; но въ  $13$  лѣпъ склоненіе компаса могло перемѣ-  
нишься.

Индійскій  
Океанъ

1819.

Февраль.  
Среда 12.

Крѣпкій вѣспрѣ продолжалъ дуть до 12 числа, по-  
томъ спалъ утихашъ и сдѣлался несравненно умѣрен-  
нѣе, а опть сего и волненіе смягчилось, равнымъ обра-  
зомъ и погода перемѣнилась: настали ясные дни и пла-  
ваніе наше изъ безпокойнаго, и даже нѣсколько опасна-  
го, превратилось въ самое пріятное. Такимъ обра-  
зомъ мы шли весьма скоро и покойно безъ всякой зна-

Четвер. 20

чипельной перемѣны въ вѣспрѣ и погодѣ до 20 Февраля;  
но поуспру сего числа вѣспрѣ перешель опть О къ NO  
и до того спнихъ, чпо мы шли шолько по 3 мили въ  
часъ. Горизонтъ весь обложенъ былъ грозными тучами  
и все небо покрылось облаками. Въ продолженіе дня  
иногда начинало прояснивапъ и вѣспрѣ по временамъ  
дѣлался свѣжѣе; но послѣ захождения Солнца оппашъ за-  
спихъ и спрашныя тучи покрыли все небо: мы опасались  
бури и ненаспья; сего однакожъ не случилось: облака  
изчезли и мы имѣли прекрасную лунную ночь, шолько  
вѣспру почши вовсе небыло, а для насъ лучше было бы  
пользоваться хорошимъ свѣжимъ вѣспромъ, хопя бы то и  
при дождѣ.

Пятн. 21.

21 Числа при ясномъ небѣ дули спихіе вѣспры съ  
воспочнои спороны; но послѣ полудни вдругъ пошла  
зыбъ оппъ SW, которая спспепенно увеличивалась; оная  
однакожъ не была такая, какую бы надлежало ожидать  
въ Океанѣ оппъ крѣпкаго вѣспра; напропивъ: валы  
были не длинны и шли нѣкопорымъ образомъ на по-  
добіе шолкущагося волненія, и заворачивались, какъ бы-  
ваепъ при спорныхъ печеніяхъ. Явленіе сіе мы замѣспили  
въ широтѣ  $28^{\circ}$ , долготѣ  $310^{\circ}$ , и оно продолжалось во всю

ночь при тихомъ вѣтрѣ опъ OSO, который съ разсвѣ-  
помъ сдѣлался свѣжѣе и шѣмъ уничтожилъ сильно без-  
коившую насъ зыбь. Астрономическія наблюденія въ  
полдень показали, что печеніе много подало насъ къ  
SW, то есть прямо прошивъ зыби, въ сіи сушки про-  
должавшейся: оное вѣроятно и было причиною замѣчен-  
наго нами вчера въ зыбяхъ *сулоя*. Поупру видѣли мы  
двухъ киповъ, а вечеромъ предъ захожденіемъ Солнца  
множество морскихъ ппиць: первыхъ изъ сихъ живопи-  
ныхъ мы не видали ни въ Кипайскомъ морѣ, ни въ  
Индѣйскомъ океанѣ до сего числа.

24 Числа ночью имѣли мы весьма крѣпкій вѣтръ  
прямо опъ O, продолжавшійся до 9 часовъ утра, съ до-  
ждемъ и громомъ, а потомъ онъ утихъ и погода прочис-  
пилась; ночь же на 25 число была прекрасная, лунная,  
въ продолженіе коей вѣтръ перешелъ къ Западу,  
но вскорѣ опять возвратился къ Воспоку. Сего числа  
послѣ полудни видѣли мы множество морскихъ ппиць,  
въ слѣдствіе чего бросали лопъ, но выпуспивъ 190 са-  
жень линя, дна не доспали. Это было въ широтѣ  $32\frac{1}{4}^{\circ}$ ,  
долготѣ  $321\frac{1}{2}^{\circ}$ . Февраля 26, находясь по астрономичес-  
кимъ наблюденіямъ въ широтѣ  $32^{\circ} 28\frac{1}{2}'$ , долготѣ  $322^{\circ}$   
 $28'$ , опредѣлили мы посредствомъ азимуфовъ поупру  
склоненіе компаса  $25^{\circ} 06'$ , которому здѣсь надлежало  
быть свѣше  $27$  градусовъ, ибо въ Индѣйскомъ океанѣ  
къ Западу оно увеличивается; но мы нашли оное менѣе,  
и сіе произошло не опъ ошибки, попому что наблю-  
деніями, въ другое время сего числа сдѣланными, шпур-  
манъ Никифоровъ нашелъ оное въ  $24^{\circ} 24'$ ; да и на кар-

Индѣйскій  
Океанъ.

1819.

Февраль.  
Суббота 22.

Понедѣл. 24.

Вторн. 25.

Среда 26.

Индѣйскій пѣ Арросмипа въ одномъ мѣспѣ сего океана назначено  
Олеанъ.

1819. склоненіе полько  $20^{\circ}$ , между склоненіями  $23^{\circ} 30'$  и  $27^{\circ}$   
Февраль.  $30'$ : такія неправильности не рѣдко встрѣчаются.

Четвер. 27. Въ полночь на 27 число, при шихомъ вѣпрѣ опѣ  
NNO, нашель опѣ WSW жестокій порывъ съ пролив-  
нымъ дождемъ: мы едва, едва успѣли съ парусами уб-  
рапья. Такимъ образомъ съ симъ порывомъ вѣперъ,  
перемѣнясь вдругъ на 12 румбовъ, дуль шквалами во  
всю ночь съ дождемъ, молніею и громомъ. Между  
пѣмъ опходилъ онъ поспепенно къ S, къ O, къ N, и въ  
9 часовъ утра былъ уже онъ W, и все продолжалъ дупъ  
весьма крѣпко, даже порывы были сильнѣе прежнихъ; а  
къ полудню наступила совершенная буря, копорая  
вскорѣ произвела жестокое волненіе; но небо было ясно,  
съ мѣспными облаками. Вечеромъ буря смягчилась, и  
попомъ во всю ночь вѣпръ по немногу упихалъ, а по-  
мѣрѣ пого и волненіе спановилось менѣе. Въ полдень  
сего числа мы находились по наблюденіямъ въ широтѣ

Пятн. 28.  $32^{\circ} 43'$ , долготѣ  $324^{\circ} 08'$ . На другой день самый слабый  
вѣпръ WSW дуль, при совершенно ясной погодѣ, до за-  
хожденія Солнца, а попомъ перешель въ SO четверпъ.  
Съ сего числа, можно сказать, вспутили мы въ полосу  
перемѣнныхъ вѣпровъ, копорые начали дупъ съ разною  
силою, но по большой части умѣренно и при разныхъ  
состояніяхъ погоды, изъ разныхъ четверпей компаса.  
Мы курсами своими спарались располагать самымъ вы-  
годнымъ образомъ и шли довольно успѣшно, не взирая  
на перемѣнные вѣпры.

До 5 Марша ничего достопримѣчательнаго не случилось; но въ полночь на сіе число, находясь въ широтѣ  $34^{\circ} 37'$ , долготѣ  $27^{\circ} 33'$ , и полагая для предосторожности, что мы далѣе къ Западу, нежели какъ хронометры наши показывали \*\*) и можемъ бытъ находимся уже на банкѣ *Эвилласъ*, бросили лопъ, но 170 саженьями дна не доспали; а въ полдень, будучи въ широтѣ  $34^{\circ} 45'$ , долготѣ  $333^{\circ} 12'$ , не лучшей имѣли успѣхъ, выпуспивъ 150 сажень лоплиню. Послѣ полудни барометръ и признаки на небѣ предсказали бурю: вечеромъ сдѣлалось облачно и по горизонту къ W и къ S блиспала молнія, а около полуночи вѣпръ вдругъ зашихъ, и скоро перешель въ NW чепвертъ, тогда началъ онъ усиливаться опходя къ W; въ 3 часу пополночи дулъ уже онъ прямо опъ W весьма крѣпко съ прежеспокими порывами; а въ 6 часу настала самая свирѣпая буря, какую только когда либо мнѣ случилось видѣть. Порывы уподоблялись вихрямъ и мчали съ собой дождь и градъ. Все небо покрывось тучами и было чрезвычайно пасмурно. Мы едва могли кое-какъ держатъ вплошь зарифлянный гропъ-марсель и шпормовой фокъ-спахсель, а гропъ-

Индѣйскій  
Океанъ.

1819.

Маршъ.  
Среда 5 \*).

Четвер. 6.

---

\*) Считая по порядку, сей день долженъ бытъ вторникомъ и чепвертымъ числомъ; но какъ мы, прошедши 2 Марша С. Пешербургскій меридіанъ, исключили изъ счета (см. Часть Первую стран. 458) одинъ день (понедѣльникъ 3 число), то и послѣдовала сія разность.

\*\*) Въ послѣдній разъ мы имѣли случай повѣрить свои хронометры лунными разстояніями 17 Февраля; тогда они показывали долготу на  $4' 57''$  восточнѣ испинной.

Индійскій  
Океанъ.  
1819.  
Маршъ.  
Пящ. 7.

спаксель однимъ изъ шкваловъ въ лоскушки изорвало; брамъ-реи же и брамъ-спеньги спущены были на палубу. Буря сія съ равною жестокостию свирѣпствовала во весь день, и не прежде порывы спали нѣсколько смягчашься, какъ съ полуночи на 7 число; но пощъ же западный вѣтръ дулъ весьма крѣпко. Передъ разсвѣтомъ, однакожь, могли мы поставитъ зарифлянные марсели и фокъ; а въ 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часовъ ушра поворошили на лѣвый галсъ къ NW, потому, что вѣтръ оишелъ къ WSW, и поставили грощъ, опдавъ въ поже время по рифу у марселей. Погода хопя вообще спояла облачная и временно находили пучи съ легкими порывами и дождемъ, но иногда показывалось Солнце и мы въ полдень, опредѣливъ свое мѣсто (широша 36° 26<sup>1</sup>/<sub>2</sub>', долгота 334° 34'), нашли, что мы были гораздо далѣе къ SO, нежели какъ счисленіе показывало \*). Сія весьма большая разность произошла въ двое сущки; въ оной, безъ всякаго сомнѣнія, и печеніе учаспіе имѣло; но главное дѣйствіе я приписываю волненію, къ SO по направленію бури шедшему, и частымъ жестокимъ порывамъ, во время коихъ лага мы не бросали, ибо всѣ люди находились по своимъ мѣшамъ у снастей; слѣдовательно весьма быспрый ходъ Шлюпа, въ продолженіе оныхъ, нельзя было въ журналѣ замѣчашь.

Къ вечеру вѣтръ началъ примѣпнымъ образомъ  
Суббота 8. ушпахъ, и въ ночь на 8 число, опшедши къ SWtS,

---

\*) См. Таблицу N° 22

дуль очень умеренно; а съ 10 часовъ упра наспувила  
пищина и совершенно ясная погода, въ полномъ смыслѣ  
сего слова: ни на небѣ, ни по горизонту не было видно  
ни одного облака. Съ полудни сдѣлался вѣтръ ошъ О,  
кошорый вскорѣ усилился и позволилъ намъ плышь сво-  
имъ пушемъ со всею возможною скоростію. Въ пол-  
день астрономическими наблюденіями и хронометрами  
опредѣлили мы свое мѣсто въ широтѣ  $36^{\circ} 46'$ , долготѣ  
 $336^{\circ} 16\frac{1}{2}'$ , и нашли, что въ сіи сѣпки разность между  
испіннымъ и счислимымъ пункпомъ была по широтѣ  
къ S на  $43' 08''$ , а по долготѣ къ W на  $28' 27''$ . Сія  
разность произошла ошъ извѣснаго на банкѣ *Эгвил-*  
*ласбъ*, весьма сильнаго печенія. Къ сей банкѣ мы шеперь  
приближались; хопя въ полдень мѣряя глубину, не до-  
спали дна линемъ въ 200 сажень. Съ полудни мы спа-  
ли править по компасу на NWtN: прямо на мысь *Эг-*  
*вилмась*, расчипывая, что печеніе спанешъ насъ увле-  
кашъ къ SW. Послѣ полудни прошли мы не малое ко-  
личество носящагося по водѣ шроспника, прупьевъ и  
корень большаго дерева: признаки сильнаго печенія вдоль  
югозападнаго берега къ SW. Почши всѣ опытные море-  
плавапели совѣшуютъ кораблямъ, идущимъ около мыса  
Доброй Надежды съ Воспока, держашься сколь возмож-  
но ближе края банки *Эгвилмась*, пошому, что пече-  
ніе по оному сильнѣе спремипся около Мыса къ Западу;  
но Капипанъ Диксонъ въ своемъ пушешествіи упоми-  
наешъ \*), что шоварищъ его (Капипанъ Поршлокъ),

Индѣйскій  
Океанъ.  
1819.  
Маршъ.

---

\*) Стран. 55о.

Индійскій  
Океанъ.  
1819.  
Маршъ. обгибая мысъ Доброй Надежды, держался гораздо ближе къ берегу, нежели онъ; опъ чего имѣлъ менѣе противныхъ вѣтровъ, и пришелъ опъ Зондскаго пролива къ оспрову С. Елены шестью днями прежде его. Я одна-кожъ не хошѣлъ слѣдовать сему совѣшу и не имѣю причины сожалѣшь.

Воскрес. 9. 9 Числа поуспру шихій вѣспрь переходилъ опъ О къ S, а около полудни утвердился въ SW чепверши и спалъ душь крѣпко и съ порывами; временно находила пасмурносшь и шелъ дождь; но въ 9 часу вечера прояснѣло и вѣспрь спалъ душь умѣреннѣе. Сего числа въ 8 часовъ упра, находясь въ извѣспной широтѣ ( $36^{\circ} 02'$ ) и долготѣ ( $338^{\circ} 30'$ ), выведенныхъ изъ полуденныхъ наблюдений, нашли мы глубину 80 сажень, на днѣ бѣловащій мѣлкій песокъ съ маленькими ракушками; а въ 6 часовъ вечера, будучи въ широтѣ  $35^{\circ} 45'$ , долготѣ  $339^{\circ} 50'$ , доспали дно на 80 саженьяхъ, груншъ мѣлкій изъ-сѣра-бѣлый песокъ.

Понедѣл. 10. Въ 6 часовъ упра слѣдующаго дня вѣспрь изъ SW чепверши перешелъ въ SO, и дуль умѣренно, при свѣтло-облачной погодѣ. Въ сіе время мысъ Доброй Надежды находился опъ насъ по нашимъ наблюденіямъ въ 57 миляхъ почти прямо на N праваго компаса, по чшобъ скорѣе его увидѣшь, мы спали держашъ на N, и вскорѣ увидѣли горы сего мыса на NO по компасу. Послѣ 8 часовъ упра погода сдѣлалась совершенно ясною, и самый свѣжій вѣспрь спалъ душь опъ SO. Въ полдень по наблюденіямъ мы находились въ широтѣ  $34^{\circ} 49' 33''$ , въ долготѣ по хронометрамъ  $342^{\circ} 14' 04''$ ; въ шоже вре-

Мысль Доброй Надежды находился опять насъ по правому компасу на NO 35°, а середина *Столовой* горы на NO 20°. Положивъ сіи пеленги и полуденную широту на карту Арросмиша, долгошу нашу по оной мы нашли 342° 01' 30'', слѣдовательно хронометры показывали оную къ Западу на 10' 27" \*).

Южный  
Атлантический  
Океанъ.  
1819.  
Маршъ.

Съ полудни, находясь тогда опять мыса Доброй Надежды въ разстояніи 36 миль, спали мы держась прямо къ острову Св. Елены: по компасу NNW. Въ то же самое время въперъ спаль усиливаться и наконецъ превратился въ жестокую бурю; но какъ онъ былъ для насъ попутный, то мы, имѣя два влошь зарифлянные марселя и фокъ, шли скоро и довольно покойно. Погода была ясная, и мы весьма хорошо видѣли величественную и рѣдкую по своему образу *Столовую* гору, которая не прежде опять насъ скрылась, какъ съ захожденіемъ Солнца. Ночью и во весь слѣдующій день шипорть продолжалъ душь опять прежняго румба и развелъ большое волненіе, которое много насъ беспокоило, и для кормы и боковыхъ галлерей было небезопасно. Погода спояла облачная, но сухая; барометръ, не взирая на бурю, показывалъ выше 30 дюймовъ \*\*). 12 Числа въперъ перешель Среда 12.

\*) Но каждый порознь: А былъ западнѣ на 26' 34'', В на 10' 52'' также западнѣ, а D на 5' 45'' восточнѣ.

\*\*) Въ первое мое путешествіе, находясь на мысѣ Доброй Надежды 13 мѣсяцевъ, я всегда замѣчалъ, что при буряхъ онъ NW, барометръ много опускался, а при SO рѣдко споялъ ниже 30 дюймовъ.

Южный въ SW четверть и спалъ дуть умѣреннѣе; тогда мы  
Атлантическій Океанъ. были въ состояніи поднять брамъ-спеньги и брамъ-

1819. реи, опдашь рифы и поставишь брамсели.

Маршъ. Послѣ сего плыли мы съ умѣренными благополучны-  
ми вѣтрами, опъ разныхъ румбовъ южной спороны  
дувшими, и пользуясь ясными погодами, всегда знали

Пятн. 14. истинное мѣсто свое. 14 Марша въ полдень мы нахо-  
дились по наблюденіямъ и хронометрамъ \*) въ широтѣ  
 $26^{\circ} 24' 22''$ , долготѣ  $352^{\circ} 45' 13''$ . Доспигнувъ теперь  
полосу шихихъ вѣтровъ и пасадовъ, копорые въ здѣш-  
немъ Океанѣ всегда дуютъ умѣренно, мы спустили сего  
числа шпормовыя свои брамъ-спеньги \*\*) и подняли  
вмѣсто ихъ другія, съ бомъ-брамъ-спеньгами; а также  
перемѣнили лучше наши паруса, копорые надлежало  
намъ побережь для сѣверныхъ морей.

Суббота 15. 15 Числа вспрѣшили мы наспояцій пасадный вѣпръ,

Боскрес. 16. а на другой день въ 5 часу утра прошли южный про-  
никъ въ долготѣ  $356^{\circ}$ , но погода нимало не соотвѣст-  
ствовала пропическому климату: небо почти всегда бы-  
ло покрыто облаками, и термометръ не подымался вы-

---

\*) Опъ мыса Доброй Надежды въ полдень 10 числа мы взя-  
ли новый пунктъ отиествія, и долготу, находимую по  
хронометрамъ, спали поправляшь сысканною въ то время  
разностію. А погрѣшность счислимой долготы у М. Д. Н.  
просширалась до  $4\frac{1}{2}$  градусозъ; оная опъ истиннаго мѣста  
была назади или къ Воспоку.

\*\*) Онѣ были нѣсколько короче иш олице обыкновенныхъ, и  
вмѣсто флагъ-штоковъ имѣли круглые шопы въ два фу-  
та длиною.

ше 17 градусовъ. Пріятное, шеплое время не прежде Южный  
наступило для насъ, какъ 19 числа, когда мы достигли ши- Атланти-  
роты  $18^{\circ} \pm$ . Небо сдѣлалось совершенно яснымъ и ршупь ческій Оке-  
въ термометрѣ поднялась выше 20 градусовъ; въ сіе же анъ. 1819.  
самое время появились лешучія рыбы большими снада- Маршъ.  
ми: зрѣлище, какимъ мы давно уже не наслаждались; сло- Среда 19.  
вомъ: эпошъ день былъ настоящій *тропическій*. Мы воз-  
пользовались благопріятствомъ времени и повѣрили, пос-  
редствомъ астрономическихъ наблюдений, свои хрономет-  
ры, которые показывали сего числа долготу на  $7^{\circ} 07''$  запад-  
нѣе прошивъ опредѣленной по луннымъ расшояніямъ \*).  
Опъ полуденнаго нашего мѣста юговосшочный край осп-  
рова Св. Елены ошсшоялъ на NW  $37^{\circ}$  праваго компаса; а  
пошому, полагаясь совершенно на вѣрносшь нашихъ на-  
блюдений, мы начали съ полудни держашъ прямо на оный:  
по компасу NtW  $\frac{1}{2}$  W, и на другой день въ 6 часовъ уш- Чешвер. 20.  
ра увидѣли помянушый оспровъ прямо передъ носомъ  
въ расшояніи 50 миль: шочно на шопъ румбъ и въ  
шакомъ расшояніи, какъ ожидали. Въ 5 часовъ вечера,  
пришедъ на рейдъ, спали мы на якорь у западнаго  
мыса Залива, на глубинѣ 26 сажень, гдѣ дно сосшояло  
изъ крупнаго сѣраго песка, перемѣшаннаго съ мѣлками  
кораллами. Съ сего мѣста одинъ мысъ Залива находился  
по компасу на NO  $77^{\circ}$ ; другой на SW  $60^{\circ}$ , а городъ на SW  
 $86\frac{1}{2}^{\circ}$  въ расшояніи двухъ миль. Надобно замѣшшшь, что

\*) Въ полдень мѣсто наше было по меридіанальной высшѣ  
Солнца въ широтѣ  $18^{\circ} 03' 14''$ , въ долготѣ по хрономет-  
рамъ  $4^{\circ} 06' 01''$ , по расшояніямъ Луны опъ Солнца  $3^{\circ} 58' 54''$ .

Островъ  
Св. Елены.  
1819.  
Маршъ.

Суббота 22.

Сіе якорное мѣсто есть одно изъ самыхъ худшихъ здѣшняго рейда; но мы принуждены были спастъ на оно по назначенію Англичанъ, которые, спрашась, чпобъ не упустишь знамениаго и опаснаго ихъ плѣнника, не позволяющъ ни иноспраннымъ кораблямъ, ниже своимъ купеческимъ, кромѣ Оспъ Индѣйскихъ, спановишься на обыкновенномъ рейдѣ, подлѣ города. Наше мѣсто было споль нехорошо, чпо когда въ 6 часу упра 22 числа набѣжалъ съ горъ небольшой порывъ вѣпра, и Шлюпъ подрейфовалъ, по мы въ одну минупу съ глубины 26 сажень очутились на 55 саженьхъ, хопя канапа у насъ было опдано до 70 сажень. Послѣ сего происшесшвія, для заняшя своего мѣста, мы принуждены были нѣсколько часовъ лавировать и буксироватьсья.

### *Замѣчанія*

О

#### *Рейдъ Св. Іакова.*

Сей рейдъ, единственнее якорное мѣсто острова Св. Елены, находится на сѣверозападной споронѣ онаго и называется иногда рейдомъ Св. Іакова (St James roads) по имени города сего имени, при берегѣ его лежащаго; но чаще рейдомъ Св. Елены. Опъ Сѣверовостока и Сѣверозапада онъ совершенно опкрытъ, и былъ бы самымъ гибельнымъ мѣстомъ для кораблей, еслибъ вѣчно господспвующій здѣсь пасады, дуп опъ SO, не пересѣкался островомъ, копорый, защищая рейдъ опъ

вѣтра и волненія, дѣлаеиъ его не только безопаснымъ, <sup>Островъ.</sup>  
но и покойнымъ. Хорошія якорныя мѣста находятся на <sup>Св. Елены.</sup> 1819.  
пространствѣ отъ самаго берега, гдѣ спойиъ городъ, <sup>Маршъ.</sup>  
мили на полпоры, а вдоль онаго на милю; глубина по оно-  
му простираеиъ отъ 8 до 15 сажень, грунтъ песокъ.  
Можно спойиъ и гораздо далѣе отъ берега на 40 саже-  
няхъ глубины, только весьма безпокойно, ибо шамъ малѣй-  
шій порывъ вѣтра въ соспоянїи сдернупъ якоря на боль-  
шую глубину, и иногда надобно ихъ поднимаиъ и лавиро-  
вати къ своему мѣсту. По мнѣнїю Капитана Поршлока  
лучшее якорное мѣсто еиъ по, гдѣ его корабль спойалъ,  
возвращаясь изъ путешествїя вокругъ Свѣта, и всѣ  
мѣста по близости онаго. У него Дагликсъ лежалъ на  
13 саженьяхъ, а Плехтъ на 19, по румбу NW и SO;  
грунтъ мѣлкой, черной, вязкой песокъ. Съ сего мѣста  
отспоявшаго отъ берега на разстоянїе околю полумили,  
мысы Задива находились на NOtO<sup>1</sup>/<sub>2</sub>O и SWtW<sup>1</sup>/<sub>2</sub>W, а  
середина города на SOtO. Впрочемъ выборъ мѣста на  
рейдѣ Св. Елены не можеиъ запруднииъ мореплавателя,  
ибо гдѣ только глубина позволяеиъ, вездѣ можно поло-  
жииъ якорь безъ всякой опасности.

Приливъ и отливъ на рейдѣ дѣйствуюиъ весьма  
слабо: вода не поднимаетъ выше 2 фузовъ. Прикладный  
часъ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. По закрытому положенїю рейда отъ господств-  
вующихъ вѣтровъ, приспавати къ берегу весьма удобно  
во всякое время, и нѣиъ ничего легче, какъ наливати  
здѣсь прѣсную воду, копорая посредствомъ трубъ про-  
ведена съ горъ къ самой приспани.

Островъ  
Св. Елены.  
1819.  
Маршъ.

По чрезвычайной здѣшной дороговизнѣ съѣстныхъ припасовъ, бережливый мореплавателъ можетъ замѣнять оныя рыбою, которая ловится здѣсь во всякое время на удѣ въ большомъ изобиліи; но употребляя оную въ пищу надлежитъ съ осторожностію, ибо иногда нѣкоторыя роды рыбъ бывають ядовиты. Порплокъ (въ Іюнѣ) наловилъ такое множество *бонитѣ* \*) и *макрели* \*\*), что значное количество оныхъ послылъ для походнаго своего запаса; но послѣ нашлось, что изъ бонитѣ нѣкоторыя были ядовиты, и у него 5 чловѣкъ мапрозовъ, будучи уже въ морѣ, объѣлись ими даже до опасности жизни, и онъ едва могъ сихъ людей излечить, заставляя ихъ пить Прованское масло. По берегу росеть много кресъ-салату, дикаго селдерея и мяты: зелень сія весьма пріятна для вкуса и цѣлительна въ цынгошной болѣзни.

На вершинѣ острова испанавливающіяся пары, превращаясь въ облака, производятъ частые дожди и сырость, и хотя оныя приносятъ пользу распеніямъ, но вредны для здоровья жителей.

Доколѣ хронометры не были еще введены въ употребленіе, то мореплаватели встрѣчали нѣкоторую прудность въ приспаваніи къ сему уединенному острову; ибо имъ надлежало прійти на параллель его воспочиѣ онаго миль на сто, 150 и даже иногда болѣе, и попомъ

---

\*) *Bonito*, Испанское имя, а по Линнеевой системѣ *Scomber Pelamis*.

\*\*\*) *Scomber scomber*. L.

плыть по параллелѣ съ вѣтромъ, ложась ночью въ Островъ  
дрейфъ, пока не усмотряшь берега. Впрочемъ, еслибъ Св. Елены.  
кто, по ошибкѣ или по другимъ причинамъ, попался 1819.  
подъ вѣпръ сего острова, то вылавировать къ нему Маршъ.  
черезъ небольшое разстояніе непрудно; ибо, не взирая  
на свѣжій пасадъ, всегда изъ одной четверти дующій,  
сильнаго печенія въ сосѣдствѣ острова не бываетъ; а  
если и случается оное, то весьма рѣдко, и по большей  
части послѣ крѣпкихъ пасадовъ, дующихъ въ продолже-  
ніе нѣсколькихъ дней сряду, и тогда скоро оно опять  
утихаетъ. Среднее склоненіе компаса изъ многихъ на-  
блюденій наши мы  $17^{\circ} 32' W$ .

Г Л А В А VII и послѣдняя.

Плаваніе отъ острова Св. Елены до острова Вознесенія, съ замѣтаніями о семъ послѣднемъ; а отъ онаго къ Азорскимъ островамъ, и морскія замѣтанія обѣ нихъ. Переходъ отъ острова Фа-ла до Ангеліи, и наконецъ плаваніе изъ Порт-смута въ Кронштатъ.

Южный  
Атланти-  
ческій Оке-  
анъ.

1819.

Маршъ.  
Суббота 21.

Мы оставили островъ Св. Елены 22 Марта въ вось-  
момъ часу пополудни, и спали счипавъ *отшедшимъ сво-  
имъ пунктомъ* самый рейдъ въ широтѣ  $15^{\circ} 55'$ , долго-  
тѣ  $5^{\circ} 48'$ . Едва успѣли мы сняться съ якоря, какъ  
попчасъ подхвапиль насъ свѣжій пасады: SSO и SOTS,  
и понесъ съ большою скоростію къ острову Вознесенія,  
къ копорому направили мы пупъ свой. Пасады намъ  
благопріятствоваль и печеніе было въ нашу пользу \*)  
до самаго острова: не встрѣтивъ ничего достойнаго при-  
четвер. 27. мѣчанія, въ ночь съ 26 на 27 число Марта приблизились  
мы къ нему на разстояніе 34 миль; тогда, убравъ всѣ па-  
руса, шли подъ одними рифлянными марсеями. Ночь  
была лунная, свѣпая, лишь по горизонту мѣспами ле-  
жали облака, а къ Сѣверу была видна яркая и часпая  
молнія. Въ исходѣ 3 часа ночи увидѣли мы къ W осп-  
ровъ Вознесенія, и чрезъ полчаса попомъ подошедши  
къ нему на разстояніе миль 3 или 4, легли въ дрейфъ;  
а на разсвѣтѣ, въ 6 часу, поспавивъ всѣ паруса, пошли

---

\*) См. Прибавленія N° 23.

къ заливу *Креста*, находящемуся на сѣверозападной Островъ Вознесенія. сторонѣ острова. Въ 8 часовъ утра спали мы въ немъ 1819. на якорь, отъ берега въ разстояніи  $\frac{5}{4}$  мили; глубина была 12 сажень; грунтъ песокъ съ коралломъ; пеленги по компасу: югозападная оконечность острова SW  $33\frac{1}{2}^{\circ}$ , вершина *Крестовой горы* SO  $22^{\circ}$ , сѣверовоспчная оконечность NO  $64^{\circ}$ . Ширина якорнаго мѣста, по полуденной высотѣ Солнца найдена:  $7^{\circ} 55' 42''$ . Здѣсь мы пробывали только 4 часа \*), и отправились далѣе въ путь.

### *Островъ Вознесенія.*

Когда искусство мореплаванія не было еще доведено до того совершенства, въ какомъ нынѣ оно находится, и когда корабли принуждены были, для доспиченія желаемого порта, вмѣсто прямого пути, плыть по двумъ сторонамъ треугольника; тогда переходы, бывъ несравненно продолжительнѣе нынѣшнихъ, заставляли мореплавателей приспавать во всѣхъ мѣстахъ, на пути имъ встрѣчавшихся, гдѣ они могли только сыскать какое либо пособіе въ жизненныхъ потребностяхъ. Островъ Вознесенія привлекалъ ихъ къ себѣ необыкновеннымъ множествомъ морскихъ черепахъ, на немъ водившихся. Нынѣ же наиболѣе посѣщаютъ его Киппеловы и Американцы: извѣстная ихъ бережливость понуждаетъ ихъ изъ черепахъ заготовлять значитель-

---

\*) См. Часть I, стран. 476.

Островъ  
Вознесенія.  
1819.  
Маршъ.

ный запасъ морской пищи; другія же суда весьма рѣдко останавливались у сего острова, доколѣ островъ Св. Елены не былъ запрещеннымъ портомъ, и когда сей послѣдній съ смертію Наполеона или съ перемѣщеніемъ его въ другое мѣсто, будетъ опять открытъ, тогда и островъ Вознесенія снова будетъ оставленъ.

Доступъ къ нему для идущихъ съ восточной или южной стороны, по еспь, съ попутнымъ пасадомъ, нимало незапруднишенъ. Около сего острова, кромѣ какъ въ самомъ близкомъ разстояніи отъ берега, нѣтъ никакихъ опасностей, и по высотѣ своей \*), открываея онъ въ разстояніи отъ 40 до 50 миль. Надобно однакожъ знать, что хотя дожди на немъ весьма рѣдко идуть, но вершина его часно бываея покрыта облаками; въ такомъ случаѣ, корабль, не имѣющій хронометровъ, легко можея миновать оный, а особливо, когда онъ захочетъ держатъ на него прямымъ курсомъ, не приходя на видъ острова Св. Елены; ибо печенія здѣсь весьма сильно дѣйствують, что можно усмотрѣть въ таблицѣ N° 23.

Якорное мѣсто или рейдъ сего острова, также какъ и острова Св. Елены, находится на сѣверозападной или подвѣтренной сторонѣ онаго, слѣдовательно

---

\*) Самая высокая часть острова еспь гора, находящаяся въ югозападной его сторонѣ, называемая *зеленою горою*, пошому, что на ней одной расшея кустарникъ и зелень; Англичане считающъ, что она имѣетъ около 2500 фушовъ перпендикулярной высоты.

хопя открыто, но безопасно. Здѣсь только прибой у Островъ Вознесенія.  
берега бываетъ иногда столь великъ, что гребныя суда 1819.  
едва приспавать могутъ, и сіе происходитъ отъ того, Маршъ.  
что пасады здѣсь дуесть несравненно сильнѣе, нежели у острова Св. Елены, да и самый островъ сей гораздо менѣе. Якорное мѣсто было бы не трудно найсти, даже и тогда, когда бы Англичане не поспроили на берегу онаго бапарей и казармъ, копорыя время не скоро разрушишь; ибо спойшь только обойсти сѣверный мысъ, какъ сначала низкій песчаный берегъ, а потомъ и сіи предметы попчасъ глазамъ предспавяшся; впрочемъ рейдъ сей и безъ оныхъ примѣнень по *Крестовой* \*), круглой, куполо-образной горѣ, при берегѣ онаго находящейся. По мнѣнію Англичанъ лучшее якорное мѣсто здѣшняго рейда находится въ  $\frac{3}{4}$  мили отъ берега, когда Крестовая гора будетъ приведена на StO<sub>2</sub>O или на SSO; глубина отъ 14 до 17 сажень; на днѣ песокъ. Глубина позволяеть споять на якорѣ и гораздо далѣе отъ берега съ сѣверозападной стороны острова; но гдѣ она превышаетъ 20 сажень, тамъ уже грунтъ камень или коралль. Объ открытомъ вновь рифѣ на рейдѣ Вознесенія упомянуто въ Первой Части (спран. 478).

Приливъ здѣсь весьма слабъ. Склоненіе компаса

---

\*) *Крестовую* она названа потому, что мореплаватели прежнихъ временъ водрузили на ней крестъ, копорый долго споялъ, а когда упалъ, то одинъ Англійскій Капитанъ поставилъ на ней большой флагштокъ, и по сіе время въ цѣлости находящійся.

Южный по упрененнымъ азимуфамъ мы нашли опъ 13 до 13½ гра-  
Атлантический Океанъ. дусовъ западное.

1819. Мы оставили островъ Вознесенія въ полдень 27  
Маршъ. Марша, и взяли *либсто нашего отшествія* съ самаго  
рейда \*). Доколъ мы спояли на якоръ, пришли на рейдъ  
чепыре Англійскіе Оспъ-Индскіе корабля, которые оп-  
правились съ острова Св. Елены часовъ за шесть пре-  
жде насъ, но въ продолженіе плаванія опъ насъ опспна-  
ли. Одинъ изъ нихъ, не имѣвъ никакого сообщенія съ  
берегомъ, пошчасъ пошелъ въ пупъ; а прочіе часа черезъ  
полпора снялись съ дрейфа и пошли за нами.

При весьма свѣжемъ насадѣ опъ SotS и облачной  
погодѣ, мы правили NNW по компасу: я располагалъ  
пройти Экваторъ между 22° и 25° долгошы. Свѣжій  
вѣпръ недолго однакожъ намъ благопріятствовалъ: съ  
Пятн. 28. разсвѣпомъ 28 числа онъ упихъ, и попомъ началъ дупъ  
весьма слабо съ южной спороны, но большой части при  
облачной, а часпо и дождливой погодѣ: временно нахо-  
дили полосы свѣжаго вѣпра, но не надолго.

Суббота 29. 29 числа видѣли мы два большія судна, шедшія бей-  
девиндъ къ SW: онѣ, судя по курсу, должны спвовали  
иппи изъ Европы къ острову Св. Елены, и конечно  
недавно прошли Экваторъ. Въ полдень сего числа по

---

\*) Съ опбышія опъ острова Вознесенія мы спали употреблять  
шолько два хронометра: B и D, которые показывали дол-  
гошу весьма близко между собою, и на 24' западнѣ ис-  
пинной; а хронометръ A шель очень неправильно, и дѣ-  
лалъ разность проспирающуюся до градуса.

астрономическимъ наблюдениямъ и хронометрамъ мы находились въ широтѣ  $4^{\circ} 50'$ , долготѣ  $17^{\circ} 23'$ .

Южный  
Атлантическій  
Океанъ.

1819.

Апрѣль.  
Вторн. 1.

Ночь на первое Апрѣля была ясная, лунная, при слабомъ вѣтрѣ отъ S; днемъ же большею частію облачно, а изрѣдка мѣлкій дождь шелъ. Сего числа (въ широтѣ  $2\frac{1}{2} \pm^{\circ}$ , долготѣ около  $19^{\circ}$ ) видѣли мы большое судно, шедшее бейдевиндъ къ SW. Полагая, что оно шло изъ Англіи, мы хотѣли узнатьъ новости, и спали держась къ нему; но оно подняло Португальскій флагъ; тогда по всемъ обстоятельствамъ можно было заключить, что судно сіе шло отъ береговъ Африки въ Бразилію; а потому я и не хотѣлъ, ложась въ дрейфъ, терять время, и шѣлъ болѣе, что въ 5 часу вечера вѣтеръ изъ самаго тихаго вдругъ превратился въ весьма свѣжій отъ SO: мы пошли по 8 миль въ часъ. Сей благопріятный вѣтеръ недолго однакожь продолжался: ночью перешелъ онъ въ NO четверть и упихъ. 2 Числа отъ полуночи во все утро вѣтеръ дулъ или самый тихій отъ Сѣвера или мало-вѣтріе изъ NO четверти, а часомъ и вовсе зачихалъ; погода спояла вообще ясная и днемъ было чрезвычайно жарко: ртуть въ термометрѣ поднималась до  $26^{\circ}$ . Въ слѣдующую ночь, послѣ самаго тихаго сѣвернаго мало-вѣтрія, весьма легкій вѣтерокъ задулъ съ западной стороны; оный, утвердясъ на румбѣ WNW, дулъ непрерывно 36 часовъ, въ копорые мы прошли только 42 мили. Послѣ сего опять наступила тишина. Въ полдень 3 числа по наблюдениямъ и хронометрамъ мы находились въ широтѣ  $1^{\circ} 25' 49''$ , долготѣ  $19^{\circ} 20' 10''$ . Шедшіе съ нами однимъ путемъ Ост-Индскіе корабли, мы почти

Среда 2.

Четвер. 3.

Южный  
Атлантическій Океанъ.  
1819,  
Апрѣль. всякой день видѣли, иногда со шканецъ, а иногда съ салинговъ; но сего числа оныя показались намъ въ послѣдней разъ и болѣе уже не являлись. Впрочемъ и послѣ сего, въ продолженіе нѣсколькихъ дней, видѣли мы съ салинга за кормою по одному большому судну: вѣроятно, что это былъ одинъ изъ сихъ кораблей; но шакже могло случиться и то, что они поступили благоразумнѣе меня: замѣшивъ продолженіе безпрестанной тишины, они, можетъ быть, поспѣшь спали держащъ, сколько вѣперъ позволялъ, къ Западу, чѣпобъ войши въ полосу свѣжихъ пасадовъ.

Пятн. 4. Апрѣля 4 въ широтѣ  $0^{\circ}47'$ , долготѣ  $19^{\circ}10'$ , плавали около насъ въ продолженіе нѣсколькихъ часовъ до полусопни грампусовъ \*): появленіе ихъ въ шакомъ числѣ весьма рѣдко случается, и попому особенно мною замѣчено. Предъ захожденіемъ Солнца горизонтъ началъ покрываться густыми черными пучами, изъ коихъ блиспала молнія; небо шакже мѣспами покрывлось облаками: мы ожидали сильнаго шквала, дожда и грому; но въ ночь пучи разсѣялись; лишь вдали блиспала молнія. Здѣшняя Атмосфера часпо спрацала насъ подобными явленіями.

Воскрес. 6. Въ полдень 6 числа (Св. Хрис. Воскрес.), по наблюденіямъ и хронометрамъ, находились мы въ широтѣ  $0^{\circ}6' N$ , долготѣ  $18\frac{1}{4}^{\circ}$ : и шакъ сего числа поуспру прошли мы Экваторъ. Но со вспувленіемъ нашимъ въ сѣверное полушаріе мы ничего не выиграли на щепъ вѣпра: прежняя тишина, прежнія упомипельныя погоды не

---

\*) Grampus: Англійское наименованіе самому большому роду касатокъ: Delphinus Orca.

преспавали насъ мучишь; въ 9 часу вечера хопя и на- Сѣверный  
шелъ опъ N шквалъ съ дождемъ, но чрезъ чеп- Ашланши-  
вершь часа выяснѣло и вѣпръ опяшь спихъ; а на дру- ческій Оке-  
гой день къ ночи небо покрылось облаками и съ Юга анъ  
спали находишь шучи съ проливнымъ дождемъ; без- 1819.  
преспанно блиспала яркая молнія и сильный громъ гре- Апрель.  
мѣль. Съ шучами вѣпръ дуль, по свѣжо, по умѣренно Помедѣл. 7.  
изъ SO и SW чепверпи; шакая погода продолжалась до  
самаго развѣша: по восхожденіи Солнца молнія и Вшорк. 8.  
громъ кончились, а вскорѣ попомъ и дождь переспалъ  
ишпи, выяснѣло, и до самаго уже вечера спояла совер-  
шенная тишина. Въ послѣдніе 4 дня жаръ проспирался  
иногда въ тѣни до 25 и 27 $\frac{1}{2}$  градусовъ. Вчера и сего  
дни мы видѣли съ салинга большое судно, шедшее съ  
нами однимъ путемъ. Въ полдень по наблюденіямъ ши-  
ропа наша была 1° 16' 47'', долготы по хронометрамъ  
17° 14' 40''.

Въ ночь на 11 Апрѣля вѣперъ перешель въ NO Пляш. 11.  
чепвертъ, и съ наспупленіемъ дня дуль изъ той же чеп-  
верпи при ясномъ небѣ; мы надѣялись, что вѣспрѣпили  
пасады, будучи тогда въ широтѣ 3 $\frac{1}{2}$ °, долготѣ 17°±. Сей  
вѣпръ и подлинно имѣлъ видъ и всѣ признаки пасады;  
но обманъ продолжался не долго: на другой же день на-  
спали опяшь прежніе шихіе и перемѣнные вѣпры.

13 Числа въ 8 часу упра шихій вѣпръ, дувшій Воскрес. 13.  
при ясной свѣпмо облачной погодѣ опъ N, перешель  
къ NNW; тогда мы, поворопивъ на другой галсъ,  
пошли къ NO. Вѣпръ сей дуль шихо непрерывно прое  
супокъ, держась между N и NNW, и ни опходя ни на

Сѣверный  
Атлантическій Океанъ.

1819.  
Апрѣль.

полрumba въ спорону. Погода во все сіе время спояла большею часпію ясная; небо изрѣдка лишь покрывалось тонкими облаками, и по всегда предъ захожденіемъ Солнца, но не надолго; облака скоро расходились и ночи были прекрасныя; только на горизонтѣ лежали тучи, изъ коихъ блиспала молнія и громъ былъ слышанъ. Во все это время море пребывало въ совершенномъ спокойствіи, безъ малѣйшаго колебанія, а потому я думаю и плавало около Шлюпа множество разныхъ родовъ рыбы, а особливо по ночамъ; птицъ же почти совсѣмъ мы не видали; но *молосковѣ*, извѣстныхъ подъ именемъ *Holothuria physalis*, показывалось очень много. По ночамъ *Бониты* и *Албикоры* \*) доставляли намъ случай любоваться великолѣпнѣйшимъ зрѣлищемъ, которое можно только видѣть въ тропическихъ моряхъ: по нѣскольку сотъ сихъ рыбъ плавали около Шлюпа съ быспропою молніи во всѣхъ возможныхъ направленіяхъ и, освая за собою струи, ярко свѣпившіяся отъ извѣстныхъ фосфорическихъ существъ, пакъ сказать рисовали на поверхности моря огненными красками разныя странныя фигуры. Впрочемъ, при ограниченномъ нашемъ запасѣ свѣспнаго, мы охотнѣе желали бы видѣть ихъ безъ всякаго блеска у себя на споль, чѣмъ въ шакой великолѣпной карпинѣ. Намъ и удавалось иногда пой-

---

\*) *Albicore*, Испанское имя, коимъ мореплаватели называютъ рыбу, извѣстную въ Линеевой системѣ подъ именемъ: *Scomber thynnus*.

масть рыбу или двѣ, а однажды какъ-то вдругъ чепы-  
рехъ поймали; но еслибъ мапозы наши умѣли искусно  
дѣйствовать оспрогами, тогда мы могли бы ловить  
ихъ по нѣскольку десяшковъ и довольствоваться свѣжею  
рыбою весь экипажъ. Сіе обстоятельство подало мнѣ  
причину замѣтить, что во всякое дальнее путешествіе  
полезно назначать по нѣскольку человекъ мапозовъ  
изъ Архангельскихъ уроженцевъ \*) и изъ приморскихъ  
Эспландцевъ и Лифляндцевъ: лучшіе наши рыбаки были  
*Горожане* и *Чухны*; безъ нихъ, можетъ быть, мы не  
поймали бы ни одной рыбы.

Сѣверный  
Атланти-  
ческій Оке-  
анъ.  
1819.  
Апрѣль.

Тихіе вѣтры и жары причинили намъ двѣ большія не-  
пріятности: параканы, какъ-то завезенные къ намъ въ  
Маниль, размножились до невѣроятности, и не было  
никакого способа не только вовсе ихъ истребить, но  
даже уменьшить; а впрочемъ: вода въ льялѣ стала нес-  
носно дурно пахнуть; но сему горю мы скоро пособили,  
хотя и съ немалымъ трудомъ: мы налили въ льялѣ  
свѣжую воду изъ за-борда и опять выкачивали оную пом-  
пами почти безпрестанно.

Апрѣля 16 въ 4 часу утра вѣтеръ вдругъ перешелъ  
отъ NtW къ ONO, гдѣ прежде еще собрались спрашныя  
тучи. Мы поспѣшь поворотили къ NNW, убрали ниж-  
ніе паруса и взяли у марселей рифы, опасаясь грозив-

Среда 16.

---

\*) Въ 1820 году жители Архангельской губерніи, по раз-  
нымъ уважительнымъ причинамъ, освобождены отъ рек-  
рутской повинности *натурою*, а должны нынѣ вносить  
за себя деньги.

Сѣверный шаго намъ шквала, который и дѣйствительно вскорѣ  
Атлантис- набѣжалъ съ проливнымъ дождемъ. Порывъ продолжал-  
ческій Оке- ся около часа, а NO въпрѣ только до 8 часовъ упр-  
ань. 1819. ра; попомъ совсѣмъ зачихъ. Въ сіе время море около  
Апрѣль. насъ колебалось толчеею и походило на *сулой*. Такая  
перемѣна въпроевъ показывала, что мы не достигли  
еще пасадовъ. Часа за два до полудни, находясь въ ши-  
рошѣ  $6^{\circ} 36' 15''$ , долготѣ  $18^{\circ} 04'$ , не доспали мы глу-  
бины лнемъ въ 390 сажень, хотя лопъ бросали при  
совершенной тишинѣ и безвѣпріи, и сало на лопѣ въ  
срединѣ и кругомъ было помято; сіе впроемъ могло  
случиться опъ удара лопа нижнимъ концемъ въ воду  
при бросаніи; ибо сало, по причинѣ большой теплоты  
въ воздухѣ, было очень мягко: послѣ мы спали смѣши-  
вавъ оное съ воскомъ. Сего числа видѣли мы къ NO  
вдали небольшой бригъ, по видимому шедшій съ нами  
однимъ курсомъ.

Планк. 18. 18 Числа въ полдень по аспрономическимъ наблю-  
деніямъ и хронометрамъ мы находились въ широтѣ  
 $7^{\circ} 55' 43''$ , долготѣ  $17^{\circ} 02' 16''$ , и были опъ счи-  
слимага мѣспа по широтѣ къ S на  $4\frac{1}{4}$  мили, а по дол-  
готѣ къ O на  $10\frac{1}{2}$ . Судя по сулоямъ, кои мы вспрѣча-  
ли въ послѣдніе прое сунокъ, надобно было ожидать  
гораздо большаго дѣйствія опъ печенія, нежели какъ  
на дѣлѣ нашлось; развѣ причиною шому было дѣйствіе  
оного въ разныя спороны, что, кажется, едвали могло  
случиться на такомъ маломъ проспранствѣ. Рыбы сего  
числа мы вовсе не видали; а вечеромъ вокругъ Шлюпа  
долго лепала береговая ласпочка; хотя мы шогда нахо-

дились отъ ближайшаго къ намъ берега Африки далѣе Сѣверный  
Атланти-  
ческий Оке-  
анъ.  
двухъ сотъ верстъ.

Поворотивъ отъ Африканскаго берега \*), мы спа- 1819.  
Апрѣль.  
Понедѣльн.  
ли держась къ Западу, и 21 числа около полудни, нахо-  
дясь по наблюденьямъ и хронометрамъ въ широтѣ  $9^{\circ}$   
 $21'$ , долготѣ  $17^{\circ} 24'$ , видѣли во всѣхъ сторонахъ около  
себя сулои, занимавшіе большое пространство моря;  
бросили лопъ, но 170 саженьями дна не доспали. Съ при-  
ближеніемъ къ Сѣверу и съ удаленіемъ отъ берега мы  
надѣялись воспрѣшншь поспешенно усиливающейся па-  
садный вѣспрь; но онъ только насъ, такъ сказахъ, ма-  
нилъ: нѣсколько разъ мгновенно начиналъ дуть свѣжѣе и  
потчасъ опять утихалъ; а поутру 24 числа горизонтъ Четвер. 24.  
покрылся свѣсплыми облаками, впрочемъ было весьма  
ясно, и вѣспрь часа за два до полудни спалъ дуть го-  
раздо свѣжѣе, до того даже, что заспавилъ насъ взяхъ  
по два рифа у марселей, и произвелъ изрядное волненіе.  
Доселѣ мы плыли отъ 3 градусовъ южной широты  
по такой тихой водѣ, какъ въ рѣкѣ. Сей свѣжій  
вѣспрь изъ NO четверти, откуда онъ, хотя и тихо,  
но дуть уже трое сутокъ, увѣрилъ насъ, что мы воспрѣ-  
шили наспоющій пасахъ 21 числа въ широтѣ  $9^{\circ} \pm$ , дол-  
готѣ  $17^{\circ} \pm$ . Аспрономическія наблюденья сего числа по-  
казали широту нашу въ полдень  $9^{\circ} 44'$ ; долготу  $21^{\circ}$   
 $33' 25''$ . Вчера и сего дни кромѣ лепучей рыбы, другой  
мы не видали, также и птицъ очень мало являлось; въ

---

\*) См. Части Первой стран. 481 и 482.

Сѣверный Ашланши-  
ческій Океанъ. числѣ ихъ была одна береговая; но молюски: *Holothuria physalis*, носились по морю въ превеликомъ количествѣ.

1819.

Май. 1.  
Четвер. 1.

Опъ сего числа до 1 Мая мы имѣли непрерывно свѣжій пасадъ, который однакожь далѣе NO рѣдко опходилъ къ Воспоку; погода спояла ясная, а иногда облачная и временно было очень прохладно. Перваго же числа въпръ спалъ дуть гораздо пише и приблизился къ N, но чрезъ нѣсколько часовъ снова опшелъ къ NO. Въ сіе время мы находились въ широтѣ  $17^{\circ}$  об', долготѣ  $32^{\circ}$  46. Опсель начали насъ мучить пихіе въпры и маловъпрія; мы уже опчаялись въспрѣпишь еще свѣжій пасадъ, а спарались полько скорѣе выйпи за пропикъ, который однакожь не прежде прошли, какъ

Четвер. 8.

8 числа въ долготѣ  $34\frac{1}{2}^{\circ}$ . Въ послѣдніе семь дней пишины погода была ясная, изрѣдка, а особливо по вечерамъ, показывались облака, но скоро опяшь исчезали; и часпо опъ NW начинала иппи зыбь, которая однакожь чрезъ нѣсколько часовъ проходила. Вдали видѣли мы два судна; а 6 Мая опъ широты  $22^{\circ}$  +, долготы  $34^{\circ}$  + спало намъ понаданъся множество носящагося по морю маленькими клочками морскаго распѣнія.

Прошедши и пропикъ, мы не нашли опрады: пихіе въпры и ясныя погоды съ упоминельными жарами казались повсюду насъ преслѣдовали. Ко всему этому надлежишь еще присовокупить скучное единообразіе; къ счастію нашему, 12 Мая въспрѣпили мы Англійское судно, шедшее изъ Англии въ Саванну \*); 33 дни пому, какъ

---

\*) Бригъ Brothers, корабельщикъ Robert Ker.

оно вышло изъ порпа, и на нуши доселѣ имѣло по большой часпи тихіе вѣтры и штили. Мы получили отъ него газеты, которыя нѣсколько дней насъ занимали; изъ нихъ мы узнали о преждевременной смерти знаменитаго Нѣмецкаго писателя Коцебу. Сего числа въ 3 часа пополудни, находясь въ широтѣ  $25^{\circ} 04'$ , долготѣ  $37^{\circ} 43'$ , когда Шлюпъ совершенно не имѣлъ никакого хода, бросили мы лопъ, но линемъ въ 335 сажень дна не достигли, хотя онъ погружался почти перпендикулярно. Конечно нельзя было надѣяться достать глубину среди Океана, но великое количество носящейся здѣсь травы могло происходить отъ возвышеннаго дна морскаго, а неподвижность Шлюпа позволяла опустить лопъ прямо и безъ поперянія времени. Вода въ морѣ была споль прозрачна, что привязанную къ лопу салфетку, мы видѣли очень явственно, когда она уже погрузилась на 24 сажени.

Мая 14 съупра началъ дуть довольно свѣжій вѣтеръ отъ NNO, который, перешедъ къ NOO, продолжался при ясной погодѣ шрое сутокъ; но 17 числа, котораго въ полдень мы находились по наблюденіямъ и хронометрамъ въ широтѣ  $29^{\circ} 01' 40''$ , долготѣ  $40^{\circ} 48' 08''$ , опять сдѣлался тихій, а на другой день вовсе соштилѣо. Тогда начались упоминельныя погоды и безвѣтрія, кои продолжались съ малымъ ошснупленіемъ пятеро сутокъ.

Мая 23 вѣперъ, отойдя далѣе къ Востоку, позволилъ намъ безъ увеличиванія долготы, скоро подаваться къ Сѣверу, гдѣ въ широтѣ около  $35^{\circ}$ , мы надѣялись встрѣтить западные вѣтры. Въ полдень по астрономичес-

Сѣверный  
Атланти-  
ческій Оке-  
анъ.  
1819.  
Май.

Среда 14.

Суббота 17.

Воскрес. 18.

Пятн. 23.

Сѣверный кимъ наблюденьямъ и хронометрамъ мѣсто наше нахо-  
Атлантис- дилось въ широтѣ  $32^{\circ} 24'$ , долготѣ  $40^{\circ} 34\frac{1}{2}'$ . Въ послед-  
ческіи Оке- анъ.

1819. нія пять сушокъ истинное наше мѣсто уклонилось  
Май. опть счислимаго къ Сѣверу на  $25' 49''$ , а къ Западу на  
 $18' 02''$ . Разности сей нельзя навѣрное приписать дѣй-  
ствію теченія, ибо шли и маловѣтрія, иногда лег-  
кими вѣтерками сопровождаемые, никакъ не позволяли  
съ какою либо точностію опредѣлить ходъ корабля;  
слѣдовательно въ самомъ дѣлѣ теченіе могло даже быть  
въ прошивную сторону, нежели какъ наше счисленіе пока-  
зывало. Во весь день дулъ свѣжій вѣтеръ опть О, который  
къ вечеру перешелъ въ SO чепверть, и какъ ночью, такъ

Суббота 24. и на другой день продолжалъ душь довольно свѣжо  
опть SOtO при самой ясной погодѣ. Въ полдень по на-  
блюденьямъ и хронометрамъ, мы находились въ широтѣ  
 $33^{\circ} 55' 10''$ , долготѣ  $40^{\circ} 14' 20''$ , и находились опть счис-  
лимаго пункта по широтѣ къ N на 16 миль, а по дол-  
готѣ къ W на  $20'$ . Сію разность, конечно, должно уже  
теченію приписать; ибо имѣя во всѣ сушки ровный  
свѣжій вѣтеръ, мы могли мѣрять ходъ съ надлежащею  
точностію. Теперь морское расптѣіе спало уже въ весь-  
ма маломъ количествѣ намъ попадающагося: изрѣдка кое-  
гдѣ малыми клочками мы оное видѣли, но показались  
кипы и грампусы.

Воскрес. 25. 25 Числа оныи спалъ душь тихій вѣтеръ изъ NO  
чепверши. За нѣсколько дней предъ симъ, мы видѣли  
почти каждо-дневно суда вдали; но сего дни изъ  
двухъ намъ попавшихся, на одно \*) посылали шлюпку

\*) Бригъ Resolution, принадлежащій городу Ньюкастелю, кора-

и получили нѣсколько номеровъ Лондонскихъ газетъ: Сѣверный  
неоцѣненный подарокъ для людей, находящихся въ па- Атланти-  
комъ положеніи, въ какомъ мы были! На другой день по ческій Оке-  
анъ.  
успру видѣли мы къ Сѣверу при большіе корабли, шед- 1819.  
шіе къ OSO, при вѣтрѣ опъ NO; мы шли однимъ съ Май.  
ними галсомъ. Вѣроятно, что сіи суда были нѣ самые Понедѣл. 26.  
Оспъ-Индскіе корабли, которые опправились вмѣстѣ съ  
нами съ оспрова Св. Елены. Въ полдень мѣсто наше  
находилось въ широтѣ 35° 51' 36", долготѣ 39° 35' 11".

Тишина и тихіе вѣтры съ воспочной спороны  
продолжались прое сутокъ; наконецъ вѣтрѣ пошелъ  
чрезъ S къ Западу, и 29 числа, сдѣлавшись W, дулъ пос- Четвер. 29.  
поянно цѣлыя сутки, только весьма слабо; въ ночь  
спихъ, а поуспру въ осьмомъ часу опять тихо задулъ  
опъ W, и вдругъ, перешедши къ N, спалъ усиливаясь. Пятн. 30.  
Вѣтрѣ сей изъ NW четверти ближе къ N дулъ, при  
ясной погодѣ, во всѣ сутки, и споль свѣжо, что мы  
шли по 7 и по 8 миль въ часъ: сего болѣе уже мѣсяца  
съ нами не случилось. Мы правили настоящимъ своимъ  
курсомъ, прямо къ оспрову Фаялу: продолжиельное  
наше плаваніе опъ оспрова Св. Елены заспавило меня  
по необходимости дасть роздыхъ экипажу и запаспись  
свѣжими жизненными потребностями на Азорскихъ  
оспровахъ.

---

большикъ J. Clarke. Онъ опправился опъ оспрова Вайпа  
Апрѣля 22 и шелъ въ Балшиморъ, что въ Америкѣ, съ пе-  
Мая 4 реселенцами, коихъ находилось на немъ 68 человекъ.

Ч. II.

25

Сѣверный  
Атланти-  
ческій Оке-  
анъ.

1819.  
Май.  
Суббота 31.  
Июнь.  
Воскрес. 1.

Западный вѣпръ не долго стоялъ: въ ночь на 31 число опять подулъ вѣпръ опъ Сѣверовостока, который однакожь, часто приближаясь къ N, позволялъ намъ иногда править настоящимъ нашимъ курсомъ: O<sub>2</sub>S. На слѣдующій день восточный вѣпръ оспановилъ успѣхъ нашего плаванія, и мы принуждены были лавированіемъ подаваться къ своей цѣли.

Вторн. 3.

Наконецъ поупру въ 7 часовъ 3 Іюня, при облачной погодѣ, идучи къ ONO, съ вѣпромъ опъ SO, увидѣли мы оспрова Флоресъ и Корво: первый былъ опъ насъ по компасу на OtN, въ глазомѣрномъ разстояніи 30 или 35 миль. Облака вскорѣ исчезли и сдѣлалось ясно. Въ полдень высокою Солнца, сыскали мы широту свою 39° 23' 30"; оная точно соотвѣпствововала широтѣ, которую показали пеленги, положенные на частную карту Азорскихъ оспрововъ, изданную въ Лондонѣ Спилемъ въ 1802 году; долгоша по оной была 31° 3' 00". Въ сіе время южная оконечность Флореса находилась опъ насъ по правому компасу на SO 88°, въ разстояніи 18 $\frac{1}{2}$  миль. Въ 3 $\frac{1}{2}$  часа пополудни, находясь опъ сего оспрова только въ 6 миляхъ, мы взяли хорошія высоты Солнца для опредѣленія долгошы по хронометрамъ, и очень вѣрныя пеленги, по коимъ нашли разность, дѣлаемую нашими часами въ долгошѣ, а именно:

Хрон. А показывалъ долгошу западнѣе ис

пинной на - - - - - 4° 03' 44" \*).

\*) Толь великую разность можно было бы приписать какому

Хрон. В также западнѣе - - - - -  $0^{\circ} 37' 00''$ . Северный  
— D воспочнѣе - - - - - 0 06 40. Атлантический Океанъ.  
сію разность сдѣлали они во 150 дней. 1819.

Июнь.

Я хотѣлъ пройди между островами Флоресомъ и Корвою, попому, что правый галсъ при вѣтрѣ опъ SSO былъ для насъ выгоднѣе, да и вѣтръ сталъ опходить къ Югу еще болѣе; но лишь, въ 4 часа пополудни, подошли мы къ Проливу, какъ вѣтръ изъ самага свѣжаго вдругъ превратился въ маловѣтріе опъ Сѣвера, тогда мы спали правильно вдоль острова къ S. Въ 7 часу вечера наспалъ прежній южный вѣтръ и дулъ свѣжо; мы пошли на WSW, въ намѣреніи пройди на вѣтрѣ острова Флореса; а въ 3 часу пополуночи поворопили на другой галсъ, ибо оный (SOtO) велъ насъ весьма близко наспоящаго нашего курса къ Фаялу (SO). Въ 9 часу утра сего числа южная оконечность острова Флореса опспояла опъ насъ по правому компасу на NOtN въ 14 миляхъ, а въ  $7\frac{1}{2}$  часовъ вечера на NW  $52\frac{10}{2}$ , въ распояніи 27 миль. Здѣсь нашли мы посредспвомъ пеленговъ печеніе моря на NO  $42^{\circ}$  праваго компаса, по  $\frac{3}{4}$  мили въ часъ.

Среда 4.

Наспупившая вечеромъ пишина продолжалась и пятого числа во весь день, будучи иногда прерываема легкими вѣсперками. Широпа и пеленги показывали, что въ полдень мы находились опъ южной оконечности Флореса по

Четвер. 5.

---

либо нечаянному поврежденію сего хронометра, есплибы мы не замѣпили, что онъ, съ самага начала, ходъ свой часто перемѣнялъ, и вообще шелъ очень неправильно.

Азорскіе  
острова.  
1819.  
Іюль.

правому компасу на SO 65° въ 44 миляхъ разстоянія. Сего числа носилось около Шлюпа на водѣ непонянное множество разнаго рода моллюсковъ и насѣкомыхъ, изъ коихъ одно весьма красивое, сребровидное мы поймали. Натуралистъ нашъ взялся срисовать и описать оное. Мы видѣли также двухъ *тропическихъ* ппичъ \*): это рѣдкость у Азорскихъ острововъ.

Плыв. 6. Островъ Фаяль увидѣли мы на разсвѣтѣ 6 числа, будучи отъ него въ разстояніи 45 миль; а въ полдень сего числа мы находились по астрономическимъ наблюденіямъ и хронометрамъ, исправленнымъ сысканною погрѣшностію, въ широтѣ 38° 25' 20", долготѣ 29° 32' 40"; мѣсто сіе совершенно сходствовало съ означеннымъ пеленгами, отъ коего сѣверная оконечность Фаяла находилась въ 32 миляхъ; но на переходъ и сего малаго разстоянія надлежало намъ упоребить двое сутокъ; ибо пишина и проливные вѣтры безпрестанно насъ удерживали. При безвѣтріи спускали мы иногда шлюпки для испытанія печенія моря, котораго однакожь ни сколько не было.

Поведѣл. 9. Въ осьмомъ часу утра находясь отъ пролива, разделяющаго острова Пико и Фаяль, въ разстояніи около 12 миль, мы опять очутились въ полосѣ совершеннаго безвѣтрія. Бывъ такъ долго въ виду порша, и не въ соспояніи войти въ него, я потерялъ терпѣніе: велѣлъ спустить гребныя суда и приказалъ имъ буксировать

---

\*) *Phaeton aethereus*. Lin.

Шлюпъ, перемежая гребцовъ каждый часъ. Я рѣшился <sup>Азорскіе острова.</sup> буксиромъ преодолѣть препяшствія; но съ полудни <sup>1819.</sup> спалъ дупь легкой вѣтерокъ отъ Сѣверо-запада; въ 2 <sup>Іюнь.</sup> часа онъ довольно усилился, и мы подъ всѣми парусами быспро поплыли ко входу; въ 5 часу пополудни вошли въ Проливъ, а въ 5 часовъ спали на якорь на наружномъ Фаяльскомъ рейдѣ, и вскорѣ поспавили Шлюпъ ферпоингъ по румбу NNO и SSW; канатовъ опустили по 75 сажень каждаяго; якоря положены были на глубинѣ 19 сажень, на днѣ мѣлкой сѣрый песокъ. Уравнявъ канавы, взяли мы пеленги по компасу: юго-западный мысъ Фаяльскаго залива SW  $38\frac{1}{2}^{\circ}$ ; сѣверовоспочный его мысъ NO  $54^{\circ}$ ; сѣверо-западная оконечность острова Св. Георгія NO  $67^{\circ}$ .

---

### *Азорскіе острова.*

Для кораблей, идущихъ изъ Европы за Экваторъ, Азорскіе острова не на пупи находящіяся; но суда, возвращающіяся въ Европу, должны проходить, пакъ сказать, въ виду ихъ: направленіе господствующихъ вѣтровъ сему причиною. Первымъ особенно не благоприятствуютъ осенніе и зимніе мѣсяцы, въ кои безпрестанно дуютъ вѣтры съ западной стороны, и для того корабли, въ сіе время года оставляющіе Европу, не должны и время терять въ упорствованіи достигъ помянутыхъ острововъ: имъ надлежитъ предпочтительнѣе приспавать къ Мадерѣ, Канарскимъ островамъ или къ островамъ Зеленаго Мыса. Но весною и

Азорскіе  
оспрова.

1819.

Іюль.

лѣпомъ, при пособіи владычествующихъ тогда сѣверныхъ и воспочныхъ вѣтровъ, они не пошеряють много времени, если зайдуть на оспрова, могущіе снабдить ихъ за дешевую цѣну лучшимъ виномъ и множествомъ свѣжихъ съспныхъ припасовъ: Азорскіе оспрова съ излишествомъ изобилуютъ всемъ, что только нужно для упомянаго въ пупи мореплавателя \*).

Осенью и зимою также и оспанавливались при сихъ оспровахъ опасно: всѣ рейды ихъ открыты западнымъ и югозападнымъ вѣтрамъ, ужаснѣйшимъ въ помянутое время года. Фаяльскій рейдъ есть самый удобный и безопасный изъ нихъ (см. планъ онаго); но и на немъ не рѣдко суда погибали. Корабль, приходящій сюда въ опасное время года, долженъ заблаговременно рѣшиться, какъ ему спастъ на якорь; ибо здѣшній рейдъ можно раздѣлить на два якорныхъ мѣста: ближнее или внутреннее и дальнее или наружное; первое находится внутри черпы, идущей съ одного мыса на другой \*\*), кои образуютъ Фаяльскій заливъ, гдѣ глубина 20, 19, 18, 17, 16, и 15, сажень, и менѣе ближе къ берегу; грунтъ чистый песокъ; а наружный рейдъ находится внѣ сей черпы; глубина и здѣсь не велика, но дно каменисто, следовательно на якорѣ споятъ опасно. Само собою разумѣется, что внутренній рейдъ былъ бы преимущественнѣе наружнаго, еслибъ не было важной причины предпочитать сей послѣдній первому: разность сос-

\*) См. Часть Первую, стран. 490 и далѣе.

\*\* ) На планѣ означенные подъ именемъ мысовъ: *Эспаламака* ( и горы *Гѳіа*.

поишь въ помъ, что при опасныхъ югозападныхъ <sup>Азорскіе</sup> вѣпрахъ, на внушреннемъ рейдѣ должно непремѣнно <sup>острова.</sup> 1819. <sup>1 юнь.</sup> оспсавашься на якоряхъ; а съ наружнаго можно сняшь-ся и удались на время бури подъ вѣпръ оспрововъ, гдѣ нѣтъ ни малѣйшей опасности. Впрочемъ если вѣпръ дуешь опъ румба близъ S, то и на наружномъ рейдѣ надобно умѣть сняшься съ якоря, а особливо если по-надобишься ночью сіе сдѣлать. Не взирая на искусство Капитана и Офицеровъ, на необыкновенную распорочность нижнихъ чиновъ и строгую дисциплину нашего фрегата, мы здѣсь однажды едва было не погибли \*). Къ счастью Капитанъ нашъ, одинъ изъ искуснѣйшихъ мореходцевъ Англійскаго Флота, поставивъ совсѣмъ зарифленные марсели, и обрасопивъ ихъ, какъ должно, прежде вывертыванія якоря, поставилъ также зарифлянный гротъ, копорымъ пошчасъ сообщилъ Фрегату быспрый ходъ, коль скоро увалило его опъ вѣпра, и пронесло насъ въ двухъ кабельновахъ опъ каменьевъ, на кои мы тогда съ ужасомъ взирали при блескѣ ослѣпительной молніи. Если корабль рѣшился на время бури не уходить въ море, то лучше спояшь, сколько глубина позволишь, ближе къ берегу, на двухъ съ половиною или на прехъ канатахъ, со спущенными спенгами и реями; но во всякое время года надлежитъ осперегаться по-шерянныхъ якорей, чтобъ каната ими не перешерло:

---

\*) Марша 2, 1806 года, на Англійскомъ фрегатѣ Seahorse, Капитанъ Corbett.

Азорскіе  
острова.  
1819.  
Іюнь.

Португальцы такъ безпечны, что не только не поднимають поперянныхъ якорей, но и Гавань-Мейсперъ ихъ даже не знаютъ, гдѣ они лежатъ: это зло опаснѣе и гибельнѣе самыхъ бурь.

Фаяльскій рейдъ подверженъ дѣйствію прилива и отлива: прикладный часъ около 12; вода возвышается отъ 4 до 5 фузовъ. Отъ сего здѣсь и въ пихіе вѣтры не всегда гребнымъ судамъ легко приставать къ берегу, а въ свѣжіе и очень трудно, и поному своими судами прѣсную воду возить опасно. Впрочемъ здѣсь нѣтъ недоспашка въ наемныхъ лодкахъ; только имъ надобно плащить дорого.

Сколь здѣшній рейдъ ни опасенъ, но на немъ и лѣтомъ и зимою спаивало судовъ по спу и болѣе, и несчастныхъ случаевъ было не мало. Это случилось во время несогласія между Англичанами и Американцами, когда Конгрессъ запретилъ симъ послѣднимъ посѣщать Англійскіе порты. Тогда они сюда приходили, не нарушая постановленія Конгресса, вымѣнивать повары, кои Англичане на сей конецъ имъ привозили: шакова-по сила торговли и приманка барыша!

Кіпо не желаетъ во время бури оставаться на Фаяльскомъ рейдѣ, то отъ всегда можетъ заблаговременно удалиться, если только не пренебрежетъ вѣрныхъ признаковъ, предвѣстниковъ бурь, кои суть черныя густыя шучи, на южной и западной горизонтъ поднимающіяся, и большая пропаянная зыбь. Жители также увѣряють, что если вершину горы Пико покроють облака въ видѣ шапки, то это признакъ крѣпкаго юго-

западнаго вѣтра; но мы въ сей разъ испытали невѣр- Азорскіе  
ность сей примѣпы: Іюня 23 весьма свѣжій вѣтръ дулъ острова. 1819.  
опъ О и NO; къ ночи стихло и надъ вершиною Пико Іюнь.  
показалась *облачная шапка*; мы и въ самомъ дѣлѣ ожи- Понедѣл. 23.  
дали бури, и шѣмъ болѣе, что наспала совершенная ши-  
шина и въ западной споронѣ показались густыя облака;  
однакожь зыби не было, и вѣтра крѣпкаго не случи-  
лось.

Надлежитъ замѣтитъ, что при входѣ на Фаяльскій  
рейдъ, въ проливѣ между островами Фаяломъ и Пико, ле-  
житъ подводный камень, на коемъ глубина только 4  
сажени, слѣдовательно камень сей для большихъ кораб-  
лей во всякую погоду, а для малыхъ въ крѣпкой вѣперь,  
весьма опасенъ. Въ тихіе погоды его можно примѣтитъ  
по множеству рыбачьихъ лодокъ, безпрестанно надъ нимъ  
находящихся; но въ бурю сильное волненіе, сливаясь съ  
буруномъ, надъ нимъ бьющимся, закрываетъ его, и по-  
тому, при входѣ въ Проливъ, нужно знать признаки его  
по примѣтнымъ мѣстамъ, на берегу находящимся; при-  
знаки сіи помѣщены въ Прибавленіи подъ N° 24.

Послѣ Фаяла лучшимъ рейдомъ Азорскихъ остро-  
вовъ считается портъ *Praia*, на сѣверовосточной спо-  
ронѣ острова Терсеры; попомъ рейдъ Св. Михайла, на  
S споронѣ острова сего же имени, и рейдъ при остро-  
ровѣ Маріи.

Сѣверный  
Атланти-  
ческій Оке-  
анъ.

Юня 26 въ 7 часу вечера снялись мы съ явора при свѣжемъ вѣтрѣ опъ NO; до 8 часовъ держались

1819. прошивъ города подъ парусами, въ ожиданіи разныхъ припасовъ, заказанныхъ для экипажа; а потомъ пошли въ путь. Въ 10 часу ночи прошли на праверсѣ курса (на NNO) югозападную оконечность острова Фаяла, въ распояннѣ опъ оной 5 миль. Опсель взяли мы свое *отшествіе*.

Юль.  
Четвергъ 26.

Опъ острова Св. Елены до Азорскихъ острововъ безвѣтріе плаванію нашему не благопріятствовало, а теперь прошивные вѣтры насъ задерживали. Первые при дня мы имѣли сѣверовоспѣчный вѣтръ, которъ въ ночь на 30 число, перешедъ къ Западу, сдѣлался намъ попутнымъ; но не надолго: на другой день воспѣчные

Понедѣльн. 30.

Юль.  
Воскрес. 1.

вѣтры опяпъ взяли верхъ. Юля 1 вѣтръ споль крѣпко дулъ опъ NO и NOtO, что мы несли только фокъ, гротъ и марсеи съ двумя рифами. Сего числа въ полдень мы находились по наблюденію въ широтѣ  $43^{\circ} 01'$ , долготѣ по хронометрамъ  $26^{\circ} 49'$ . Послѣ сего поплъ же сѣверовоспѣчный вѣтръ поспоянно дулъ пять сутокъ, и болѣе ближе къ Воспоку, нежели къ Сѣверу; мы перемѣняли галсы, какъ было выгодноѣ, смотря по вѣтру. Погода спояла облачная и пасмурная; мрачность нерѣдко походила на туманъ и приносила съ собою сырость; термометръ споялъ вообще на  $14$  и  $14\frac{1}{2}$  градусахъ, а по ночамъ опускался до  $13^{\circ}$ . Въ сіи дни мы видѣли вдали въ разныя времена нѣсколько судовъ.

Воскрес. 6.

Вечеромъ 6 числа вѣтръ опъ Сѣверозапада позволилъ намъ править наспоящимъ своимъ курсомъ къ Англійс-

кому Каналу; оный, съ перемѣною къ N, благопріятствоваль намъ до 9 числа, а потомъ перешель въ сѣверовосточную четверть и сталъ дуть шише. После сего мы не имѣли уже наспоющаго попутнаго вѣтра, а пользуясь малѣйшими перемѣнами противнаго, выбирали выгодные галсы.

Сѣверный  
Атлантическій Океанъ.  
1819.  
Юль.  
Среда 9.

Въ полдень 13 числа достигли мы, по астрономическимъ наблюденьямъ и хронометрамъ, широты  $48^{\circ} 39'$ , долготы  $9^{\circ} 14'$ , и доспали дно на глубинѣ 85 сажень; грунтъ мѣлкій бѣлый песокъ съ ракушками; а 16 числа вечеромъ видѣли Эддиспонскій маякъ, будучи въ разстояніи отъ него 12 или 15 миль. Тихіе противные вѣтры продержали насъ въ Каналѣ четверо сутокъ; мы не прежде достигли Портсмута, какъ 20 Юля въ 4 часу пополудни. Мы спали ферпоингъ на рейдѣ Спитгедъ\*); а на другой день отправился я въ Лондонъ; между тѣмъ Шлюпъ поспѣшь началъ приготавливаться къ продолженію пущи.

Воскрес. 13.  
Среда 16.  
Англійскій Каналъ  
Портсмутъ  
Воскрес. 20.  
Понедѣл. 21.

Августа 15 ввечеру пошли мы изъ Портсмута, и пользуясь благополучными вѣтрами, прошли въ плынь

и Августъ.  
Плынь. 15.

\*) О всѣхъ рейдахъ, гдѣ мы останавливались, и кошорые рѣдко бывають посѣщаемы Рускими мореплавателями, я помѣщалъ мои замѣчанія и означалъ на какой глубинѣ и какъ мы клали якоря; но Англійскіе поршны споль хорошо извѣсны нашимъ мореходцамъ, что замѣчанія мои были бы лишними.

- Каппе- 21 дней Англійскимъ Каналомъ и Сѣвернымъ Моремъ. Къ  
гагшъ. мысу Скагену подошли мы поутру 20 числа. Въпрѣ до  
1819. сего мѣсяца намъ былъ благопріятный, но въ Каппегагшѣ  
Августъ. спалъ уже прошивнымъ и заспавилъ насъ лавировать  
Среда 20. вмѣстѣ съ множествомъ попушчиковъ.
- Четвер. 21. 21 Числа съ самаго утра до 5 часовъ пополудни,  
мы имѣли легкіе вѣсперки, дувшіе съ разныхъ сторонъ  
по нѣскольку минушъ, или лучше сказать наспопящее  
безвѣпріе при облачной погодѣ; а потомъ сдѣлался  
вѣпрѣ съ югозападной стороны, помощію коего могли  
мы править близъ наспопящаго нашего курса, и въ 8 ча-  
совъ вечера прошли Нидингскіе маяки. На другой день  
Зундъ. прошивной вѣпрѣ заспавилъ насъ лавировать къ Зунду;  
Суббота 23. оный стихъ и потомъ перемѣнился поутру 23 числа;  
а къ Кронбургской крѣпости подошли мы и спали на  
якорь вскорѣ послѣ полуночи 24 числа. На разсвѣтѣ сня-  
Воскрес. 24. лись съ якоря и до самаго вечера лавировали, а по-  
томъ, за прошивнымъ печеніемъ, оспановились на  
якори опъ. Копенгагена въ 8 миляхъ, а опъ Зеландскаго  
Понедѣл. 25. берега въ 2 или 2½. На другой день также лавировкою  
доспигли мы Копенгагенскаго рейда, на конпоромъ и спа-  
ли на якорь. Надобно замѣтить, что въ оба сіи дня и  
въ ночь на 24 число, съ нами лавировало множество  
купеческихъ судовъ; но не взирая на узкоспъ мѣсяца  
и часно перемѣнявшіеся вѣспры, мы споль удачно рас-  
полагали галсами и дѣйствовали парусами, что не со-  
шлись ни съ однимъ судномъ. При лавированіи со фло-  
помъ въ узкоспяхъ, можетъ быть, сполько же несчаст-  
пныхъ происшествій случается опъ неискусства въ упра-

вленіи кораблемъ, сколько и опъ несоблюденія пра-  
вилъ, которыми вообще мореплаватели просвѣщенныхъ  
Державъ въ такихъ случаяхъ руководствуются. Полагая,  
что правила сіи не всѣмъ извѣстны въ нашемъ фло-  
тѣ, я хотѣлъ угодить любопытнымъ и помѣспилъ ихъ  
въ Прибавленіи \*).

Зундъ.  
1819.  
Августъ.

31 Августа настала сѣверозападный благополучный  
намъ вѣпръ, и мы съ большимъ флотомъ купеческихъ  
судовъ отправились въ путь. На другой день вѣпръ  
перемѣнился, и потомъ безпрестанно дули перемѣнные  
вѣпры съ разною силою и при разныхъ состоя-  
ніяхъ погоды; мы по возможности несли всѣ паруса и  
днемъ и ночью, и судя по неблагопріятству вѣпрровъ, шли  
довольно успешно: на разсвѣтъ 4 Сентября прошли мы  
Дагерортъ; въ 5 часу вечера того же дня миновали Ре-  
вель, а на другой день въ 6 часу пополудни прибыли  
на Кронштадтскій рейдъ.

Балтійское  
море.  
Воскрес. 31.

Сентябрь.  
Понедѣл. 1.

Четвер. 4.

Пятн. 5.

КОНЕЦЪ ВТОРОЙ и ПОСЛѢДНЕЙ ЧАСТИ.

\*) См. N° 25.



# П Р И Б А В Л Е Н І Е

къ

Второй Части.

---

№ 1

См. Спран. 1.

И Н С Т Р У К Ц І Я

отъ

*Государственной Адмиралтействъ - Коллегіи.*

По Высочайшему ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА повелѣнію, Шлюпъ Камчатка отправляется подъ командою вашею изъ Кронштапскаго порта въ Камчатку, для осмотра береговъ и острововъ Камчатскихъ и Американскихъ, Россіи принадлежащихъ, о чемъ и снабдены вы особенными предписаніями и Инструкцію Государственнаго Адмиралтейскаго Департамента. Со стороныжъ Коллегіи преподаются вамъ одни правила по части экономической. Хотя правила сіи изображены большею частію въ морскихъ Регламен-тахъ, Уставахъ и другихъ узаконеніяхъ и извѣстны всѣмъ Флотскимъ чинамъ; но какъ съ распростране-ніемъ познаній человѣческихъ, изъ самыхъ опытовъ, въ такихъ вояжахъ, въ какой отправляетесь вы, по-черпнутыхъ, были по временамъ и обсуживаемъ

*Приб. къ II. Ч.*

## II

случаи, о коихъ въ тѣхъ узаконеніяхъ не упоминается, по сему излагаются оныя въ слѣдующихъ спашьяхъ:

### 1.

Какъ сохраненіе здоровья людей, соспавляющихъ экипажъ, есть первая обязанность всѣхъ мореплавателей, и опытами дознано, что надежнѣйшія для сего средства суть: опрятное судна и экипажа содержаніе, очищеніе воздуха въ палубахъ и инпрюмѣ, доспапочное, но не чрезъспешивенное упражненіе людей въ какой либо экзерциціи, крайнее наблюденіе, что бы въ мокрой одеждѣ люди не спавались на долго, а особливо не ложились въ оной спашь, доспавленіе имъ наилучшей пищи и пивія; по Коллегія опъ попеченія вашего и ожидаетъ, что сіи, равно и другія приличныя правила, могущія споспѣшествовать къ благосспоянію экипажа, по совѣпу Медиковъ, конечно исполнены будутъ вами со всею спочностію.

### 2.

Въ особенностіи имѣете вы обращать вниманіе свое на больныхъ, и всѣми мѣрами спарашься о улучшеніи содержанія ихъ и излѣченіи, поощряя къ сему послѣднему и Медика, на судно вамъ ввѣряемое назначеннаго, о прилежаніи коего и усердіи, или нерадѣніи, обязаны будете предспавлять Начальству.

### 3.

Всевозможную также долженспвуете имѣть заботу о доспавленіи вообще людямъ свѣжей пищи и

### III

пишья. Для чего не упускашь ни малѣйшаго случая, и во время пребыванія при берегахъ снабждаешь экипажъ припасами посредствомъ покупки наличныхъ; а во время плаванія въ морѣ ловомъ рыбы, гдѣ позволяешь мѣспныя обспояпельспва. Наипаче спарайшесь запаспись лучшими сухарями и солониною, хорошею Французскою водкою и ромомъ. Упопробленіе ихъ можно дѣлашь такимъ образомъ: ромъ и водку раздаваешь экипажу смѣшавши съ водою, кромѣ холодныхъ и сырыхъ погодъ, въ кои упопробляешь оныя не разведенныя. Солонину прежде вывариваешь паромъ въ коплѣ, наполненномъ морскою водою, для опдѣленія чрезъ шо опъ нее всѣхъ нечиспопъ и жирныхъ часпицъ, способспвующихъ къ скорѣйшему зарожденію цынготной болѣзни. Не со всѣмъ вываренная такимъ образомъ солонина, и положенная въ кашицу, дѣлаеть оную свѣжѣе и довольно вкусною. Въ жаркихъ краяхъ даваешь масло коровье весьма умѣренно, а когда оное покажеться испортившимся, шо и вовсе онаго не производишь, а съ горохомъ обыкновенно приказываешь мѣшаешь бульонъ. Когда на кораблѣ успроена будеть печь, шо нужно по временамъ раздаваешь людямъ печеный хлѣбъ, копорый, какъ извѣспно, гораздо здоровѣе сухарей. Бочки водяныя имѣешь внушри крѣпко обожженныя и шаковое обжиганіе повпоряшь чаще, дабы имѣешь всегда свѣжую и не порченную воду, наблюдая за всемъ шѣмъ, чшо бы онѣ всегда были въ чиспопѣ, и чшобъ никогда не наливали ихъ соленою водою; ибо ничего нѣшь вреднѣе для здоворья и ничшо шакъ скоро не возрождаешь

цынги, какъ испортившаяся вода. Хорошей воды люди болѣе пьютъ, едятъ только запасъ пакую издержку позволяешь; а чрезъ то свободнѣе изъ челоуѣка выходишь испарина, и онъ бываетъ гораздо крѣпче сложеніемъ. Весьма хорошо даешь людямъ ежедневно чай. Необходимо надлежитъ имѣть порядочный запасъ бульона, сосновой эссенціи, сула, хорошаго уксуса и горчицы. Непремѣнно должно записаться для больныхъ доспапочнымъ количествомъ хины. Не бесполезно также взять съ собою нѣсколько бочекъ крѣпкаго пива, изъ послѣдняго Европейскаго порша, и когда одну бочку выпьютъ, то на ея дрожжи наливать теплую воду и сосновую эссенцію, смѣшавъ оную съ папокою. Наливка сія чрезъ 24 часа, а въ теплую погоду чрезъ 10 часовъ, начинаетъ бродить, и чрезъ три дни можно оную пить. Такимъ образомъ изъ дрожжей двухъ выпитыхъ бочекъ, можно вываривать около 20 ведръ новаго хорошаго пива. Изъ прежнихъ вояжей видно, что между островами Св. Елены и Копенгагеномъ пропорція припасовъ, для сего употребляемыхъ, была на бочку въ 20 ведръ 3 горшка сосной эссенціи и полпора пуда папоки; а порція каждаго челоуѣка состояла изъ полукружки. И какъ пиво есть здоровѣйшее питье на морѣ, то потребно даешь оное людямъ чаще.

## 4.

Людей безъ крайней необходимости не принуждаютъ терпѣть ненастье и всякую влажную погоду, но смотрѣть, что бы они не ложились на открытомъ

воздухъ; на солнцѣ же голову всегда покрывали. Постели ихъ просушивать какъ можно чаще; а въ палубахъ разкладывать огонь, какъ надежнѣйшее средство къ очищенію воздуха.

## 5.

Во время пупеплаванія вашего не оставляйте упражнять штурмановъ, экономическихъ офицеровъ и другихъ чиновъ, поступая въ семь случаевъ по содержанию изданныхъ и Высочайше утвержденныхъ правилъ, коими снабжены будете.

## 6.

Сбереженіе пороха опъ расходовъ хопя не мало-важно въ подлежащемъ вамъ пупи, но не воспрещается вамъ однакожь, судя по обспояшельспвамъ, дѣлать экзерциціи; при чемъ поступать по Регламенту ИМПЕРАТОРА ПЕТРА Великаго; и какъ для оной, такъ для салюповъ, прочиспки орудій и прочихъ выпрѣловъ, употреблять заряды по правиламъ Высочайше подтверваннымъ въ 13 день Апрѣля 1804 года. Всемъ Иностраннымъ Чиновникамъ, посѣщающимъ ваше судно, дѣлать почести по ихъ чинамъ, руководспвуясь въ шомъ Уставомъ ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА ПЕТРА Великаго. Въ торжественные же дни Россійскаго Государства палбы не производить, но разцвѣщаться только флагами.

## 7.

При всякомъ входѣ вашемъ въ дружественныя чужестранныя порты, для покупки свѣжей провизіи, или для починки вашего судна, должны вы немедленно давать знать о вашемъ приходѣ тамошнему Правительству, или кто есть со стороны Россійскаго Двора, и уведомлять также Адмиралтействъ - Коллегію, съ описаніемъ кратко всѣхъ случившихся происшествій во время вояжа вашего.

## 8.

Когда будете находиться въ Иностранныхъ владѣніяхъ и у народовъ различныхъ странъ, обходитесь съ ними ласково и сохраняйте всякую благоприспособность и учтивость, внушая сіе и всѣмъ подчиненнымъ вашимъ. Никакихъ дезертировъ на вѣренное вамъ судно, вопреки правъ народныхъ, не принимайте; а если бы въ числѣ ихъ находились и Россійскіе подданные, то и ихъ не брать безъ сношенія съ мѣстнымъ Правительствомъ, или съ довѣренною особою, отъ Россійскаго Двора тамъ пребывающею.

## 9.

Въ салютахъ кораблей и крѣпостей пѣхъ Державъ, съ коими пракшатовъ не заключено, поступайте по силѣ Морскаго Устава ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА ПЕТРА Великаго, салютуя всегда въ такомъ разпорядкѣ, что бы пальба могла быть видима и слышана. Впрочемъ для свѣдѣнія вашего и въ чемъ слѣдуетъ исполненія

## VII

препровождаясь при семъ всѣ договоры и пракшапы, какіе полько съ кѣмъ сдѣланы. Также имѣете взять опъ порпа для свѣдѣнія вашего копію съ Инспрукціи, копорая дана была прошлаго 1805 года крейсерскимъ судамъ, посыланнымъ въ морѣ, для воспреляспивованія пупи судамъ, шедшимъ изъ зараженныхъ желпою горячкою мѣспъ.

### 10.

Поелику званіе ваше обязываетъ васъ защищать достоинство Флага Россійскаго, то Коллегія, надѣясь, что вы не упустише ничего изъ вида къ сохраненію судна вамъ ввѣряемаго и къ не допущенію его до оскорбленія, предписываетъ вамъ содержать себя всегда въ готовности, что бы кто нибудь, вспрѣпясь съ вами, не могъ нанести обиды флагу и причинить судну вашему вреда. Въ случаѣ непріязненнаго нападенія, спарашься оборонять себя какъ долгъ храбраго и искуснаго офицера повелѣваетъ. Судамъ же купеческимъ, съ вами вспрѣпившимся, или купно съ вами идущимъ, никакихъ обидъ не чинить, а напрошивъ въ возможномъ оказывать вспомошествованіе.

### 11.

На случающіяся въ пупи надобности оппущена будетъ сумма, на записку копорой въ приходъ и въ расходъ имѣете испребовать опъ Кронштапскаго порпа шнурованную книгу.

## VIII

### 12.

Чиновникамъ на шлюпѣ Камчаткѣ состоящимъ, а равно и себѣ предписывается вамъ производить порціонныя деньги по цѣнамъ, существующимъ на припасы въ мѣхъ заграничныхъ мѣстахъ, въ коихъ заготовляется имѣеть бытъ провизія; а жалованье онымъ же чиновникамъ и себѣ, также служителямъ, по примѣру шлюпа Діаны въ двое прошивъ шпашныхъ окладовъ, подобно тому, какъ въ Охотскѣ производится; гардемаринамъ же выдавать окладъ жалованья половинной прошиву мичмановъ.

### 13.

Въ ознаменованіе довѣренности, какую имѣеть къ вамъ начальство ваше, предоспавляется вамъ право выдавать при случаяхъ, по бывшему на шлюпѣ Діанѣ примѣру, нижнимъ чинамъ въ награжденіе годовое, полугодовое и шрепное жалованье изъ суммы, копорая оппустипся вамъ на экспраординарные расходы. На мѣсто умершихъ служителей повышаютъ другихъ нижнихъ чиновъ по достоинству, и производить имъ по климатамъ мѣхъ спранъ, гдѣ судно вамъ ввѣряемое будетъ находитья, морской провіантъ и провизію не по Регламенту, но соображаясь съ примѣрами лучшихъ мореходцевъ, по собственному вашему усмотрѣнію. Въ прочемъ Начальство совершенно надѣется, что такимъ правомъ довѣренности его къ вамъ, располагать вы будете для пользы службы по точной мѣрѣ необходимости.

## 14.

Поелику плаваніе въ моряхъ обоихъ полушарій зависѣтъ будепть опть свойспва климатовъ и различныхъ времянь года, по и имѣете руководспвоваться Пупешеспвіями кругомъ Свѣпа извѣспныхъ плавателей, кои послужапть вамъ во многихъ случаяхъ или примѣромъ, или усовершенспвованіемъ къ сохраненію и содержанію судна и экипажа въ цѣлоспи.

## 15.

Въ заключеніе сего Коллегія предварительпо полагаепть, что вы, яко искусный и опличный офицеръ, исполните съ почностію порученіе, вамъ дѣлаемое, и послѣдуепте не обвинясь изображеннымъ въ Морскомъ Уставѣ, въ Коллежской должности и въ прочихъ Узаконеніяхъ предписаніямъ до командующаго судномъ касающимся; благоразумными же своими распоряженіями въ подлежащемъ пупи оправдаепте пту довѣренностъ, которая вамъ дѣлаепся, и доставипте Начальству своему пріятный случай ходатайспвовать у Преспола о награжденіи опличныхъ достоинспвъ вашихъ и Чиновъ, экипажъ судна вамъ евѣряемаго соспавляющихъ.

№ 2.

См. Спрач. 1.

*Инструкція отъ Государственнаго Адмиралтейскаго Департамента.*

При первомъ вашемъ опправленіи въ пупешеспвіе вскругъ Свѣпа 1807 года, дана была вамъ опть Адми-  
Приб. къ II. Ч.

ралшейскаго Департаменту инструкція съ подробнымъ наставленіемъ, какъ поступать во время плаванія вашего, касательно опредѣленія пупи, веденія журнала и внесенія въ оный полезныхъ замѣчаній. — Нынѣ Департаментъ, удостоверясь на опытъ въ вашихъ познаніяхъ и способностяхъ, не находить надобности повпорять вамъ же предписаній и полагается во всемъ на ваше искусство и благоразуміе.

Плаваніе ваше изъ Кронштапта до Камчатки вы можете располагать судя по времени и обстоятельствамъ, вокругъ ли *Капъ - Горна*, или *мыса Доброй Надежды*, и на пупи заходить для запасенія свѣжею провизіею и водою во всѣхъ мѣстахъ, гдѣ почтете необходимо нужнымъ и удобнѣйшимъ.

Проходя Воспочнымъ Океаномъ, полезно было курсы ваши располагать по тѣмъ мѣстамъ, гдѣ нѣкогда изъ мореплавателей еще не проходилъ, или касаясь тѣхъ мѣстъ, гдѣ прежніе мореплаватели примѣтили признаки земли, въ пѣй надеждѣ, что можете быть случай доставить вамъ счастье открытъ новыя земли. Для лучшаго по сему соображенія, прилагаются здѣсь карта всѣхъ пупей бывшихъ доселѣ мореплавателей.

По положенію Верховнаго Совѣта о преобразованіи Камчатки, Высочайше утвержденному въ IV отдѣленіи § 86, вы должны будете зайти на Сандвичевы острова, если обстоятельства позволятъ, для полученія соли, буде она нужна и на Шлюпъ помѣстите предсавишься возможность, гдѣ можете записаться свѣжею провизіею и водою, для остатка вашего пупи до Пе-

пропавловской гавани. При плаваніи вашемъ опъ Сандвичевыхъ оспрововъ, ежели въспры позволятъ, испытайте по направленію сей гряды оспрововъ къ WNW, не продолжается ли еще сія гряда оспрововъ далѣе въ эту сторону, и не принадлежишь ли къ оной грядѣ новооткрытый оспровокъ *Лисьянскаго*.

Приближаясь къ Камчаткѣ, постарайтесь перерѣзать курсомъ вашимъ черпу плаванія судна *Слава Россіи* 1790 года, въ долготѣ восточной опъ Гринвича 170°, подъ широтою 50°, гдѣ примѣчены были признаки земли.

Въ положеніи Государственнаго Совѣта погожь IV опредѣленія въ § 86 предлежишь вамъ обязанность стараться о приведеніи въ большее совершенство морскія карты отдаленныхъ тамошнихъ мѣстъ, и даже дѣлать покушенія къ открытію при благопріятномъ случаѣ новыхъ оспрововъ; сверхъ того поручишь вамъ, можетъ быть, попомужь § 86, обозрѣніе живущихъ на Алеупскихъ оспровахъ и въ Америкѣ подвластныхъ Россіи народовъ; и попому должны вы будете совершишь плаваніе по всему пространству моря опъ Камчатки до Америки. При сихъ переходахъ вашихъ, полезно было бы пройши по сѣверную и по южную сторону извѣстной гряды Алеупскихъ оспрововъ, въ разстояніи опъ оныхъ не ближе двухъ сотъ или 180 миль Ипаліанскихъ. Полагаешь должно, что на семь разстояніи встрѣятся неизвѣстные оспрова, существованіе коихъ подозрѣваете заспавляютъ морскіе копы и бобры, копорые ежегодно проходятъ опъ южной стороны моря, сквозь

всю гряду Алеушскихъ острововъ, къ Сѣверу; потомъ въ Октябрѣ мѣсяцѣ возвращаяся опть Сѣвера опяпъ чрезъ ту же гряду, удаляются къ Югу; изъ чего заключапъ должно, что оныя земноводныя живошныя все лѣпо проводятъ на извѣснхъ островахъ, въ Сѣверѣ лежащихъ, для выводу дѣпей, и на зимнѣ время удаляются къ неизвѣснхъ землямъ, на Югѣ находящимся \*).

Къ усовершенствованію картъ тѣхъ морей, нужно описать неосмотрѣнную часть Американскаго берега опть губы *Бристоль* до губы *Нортонъ*; Капитанъ Кукъ не могъ продолжатъ своего плаванія близъ сего берега по причинѣ выдавшихся опть него въ морѣ большихъ отмѣлей; а посему описыватъ попъ берегъ должно на гребномъ суднѣ, для чего имѣпъ нужно гошовую большую коженную байдару, и подойдя со Шлюпомъ къ сѣверозападному мысу губы *Бристоль*, опсправипъ и съ описателами подлѣ берега къ Сѣверу, съ тѣмъ, чтобъ они описали сей берегъ до губы *Нортонъ*, куда и Шлюпъ долженъ иппи, въ такомъ распояніи опть берега, какъ позволипъ глубина, дабы по прибытіи къ губѣ *Нортонъ*, взяпъ описателей и байдару на Шлюпъ.

\*) Смощри о семъ замѣчаніе въ Путешествіи Капитана Сарычева часть II, стр. 63 и 64; тамъ же упоминается о видѣнномъ мореплавателами въ мрачности островѣ, южнѣ гряды, въ распояніи опть острова *Санка* къ SO въ 75 миляхъ.

Въ Беринговомъ проливѣ на Американскомъ берегу противъ губы Св. Лавренція, по увѣренію Чукчей, находится простирающийся и глубокий заливъ, близъ коего живеть особый родъ людей, не похожий на Американцевъ, и что у нихъ, по сказанію Чукчей, есть книги и образа, коимъ молясь. Сей заливъ во время бывшей тамъ экспедиціи Капитана Биллингса, Капитанъ Сарычевъ намѣренъ былъ осмопрѣнить, но позднее время и противные вѣтры тогда ему попретивствовали; а по сему желательнѣе бы было, при случаѣ бышя вашего въ тѣхъ мѣстахъ, ежели время позволишь, исполнить намѣреніе Сарычева.

При обратномъ пути нашемъ отъ Сѣвера, подойдите къ острову Св. Матѳея и отъ онаго пойдите другаго острова, видѣннаго лейтенантомъ Синдомъ, и означеннаго на его картѣ отъ острова Св. Матѳея къ SW въ 70 миляхъ Импаліанскихъ.

Весь Камчатскій восточный берегъ отъ Авачинской губы къ Сѣверу, и продолжающійся Азіатскій берегъ до Берингова пролива, никогда не былъ порядочно осмопрѣненъ; а потому весьма бы нужно было сдѣлать оному описаніе, что удобнѣе всего исполнить можно на байдарѣ, копорую снарядить и отправить изъ Петропавловской гавани въ началѣ лѣта, съ тѣмъ, чтобы описатели, идучи подлѣ береговъ, описывали оный до губы Св. Лавренція, куда мореходное большое судно должно прійти для взятія ихъ и отвезенія обратно въ Петропавловскую гавань. Ежели же сіи описатели отправлены будутъ изъ Петропавловской гавани въ по-

самое мѣсто, когда и вы будете находиться въ Беринговомъ проливѣ, тогда можете взять ихъ на Шлюпъ, и другое мореходное судно посылашь для сего будетъ необходимо.

№ 3.

См. спран. 7.

*Инструкція служащимъ на Шлюпъ Камчаткѣ, составленная Командиромъ онаго Флота Капитаномъ Головиннымъ.*

1.

*О чистотѣ на Шлюпѣ и опрятности служителей.*

1. Офицеры и Гардемарины, стоявшіе вахту съ пятого до девятого часа упра, должны въ шѣ сунки смотрѣть за чистотою: имъ наблюдать, чшобы все, относящееся къ сему предписанію, исполнялось въ точности.

2. Всякой день, кромѣ ненастныхъ, койки служительскія выносить на верхъ въ 7 часовъ упра, а раздавать за полчаса до захожденія Солнца.

3. Въ ненастные дни коекъ на верхъ не выносить, но съ планокъ снимать и складывать по срединѣ Шлюпа, между форъ и гротъ-люками.

4. Наблюдающимъ за чистотою Офицерамъ и Гардемаринамъ, въ свой день чаще ходить по палубѣ и смотрѣть, чшобъ служители днемъ не спали, чшобъ мокроты въ банкахъ не было, чшобъ въ палубѣ оплекудъ

никакого мокраго плащя не лежало, и чпобъ на низу никшо ничего не сушилъ.

5. Всѣ служительскія вещи должны хранипсья въ чемоданахъ, для коихъ назначены особыя мѣспа, а въ банкахъ никакихъ вещей, кромѣ вседневнаго плащя, не держашь.

6. Баки, ложки и всѣ другія, нужныя въ арпеляхъ вещи, хранипть въ нарочно сдѣланныхъ для нихъ мѣспахъ, а въ банкахъ ихъ не держашь и полокъ никакихъ опнюдь не дѣлашь.

7. Время на завпракъ, обѣдъ и ужинъ служителямъ опредѣляется по получасу: къ завпраку свиспашь въ 8 часовъ, къ обѣду въ полдень, а къ ужину въ 6 часовъ. Сіе разумѣется когда работы нѣпть, впрочемъ смощря по дѣлу.

8. Послѣ завпрака, обѣда и ужина всѣ бывшія въ употребленіи вещи перемышь, выпереть и положишь въ свои мѣспа; палубу подмести и мокропу выпереть.

9. Мокрыми швабрами нижней палубы никогда не шереть. Дней для мыпья оной не назначается, а когда велѣно будетъ мыпть ее (чпо всегда случипсья въ хорошую погоду), шо пушки выдвинупть, всѣ мѣлкія вещи передвинупть или вынесипть на верхъ, и коль скоро палуба вымыпа, шо доколѣ совсѣмъ не высохнешь, дополь служителямъ безъ нужды не позволяпть сходипть на низъ.

10. Вахѣннымъ офицерамъ наблюдапть, чпобъ во всякую хорошую погоду, виндъ-зеили были спущены въ шрюмъ, опъ времени, когда служители койки вынесупть на верхъ до раздачи оныхъ.

11. По смѣнѣ съ вахпы или послѣ работы мокраго плащя на низу не держашь; а ульстницы все скинувъ, класпъ въ шлюпку, на роспоры или въ другое удобное мѣсто, а потомъ въ первую хорошую погоду развѣсишь для просушки.

12. Для мытья бѣлья особенный день будетъ назначаться, для чего дадутъ прѣсной воды и мыла.

13. Вахпенные офицеры строго должны наблюдать, чѣмъ ночью и въ мокрую или сырую погоду служители опинюдь не выходили на верхъ въ однихъ рубашкахъ.

14. Наблюдашь, чѣмъ служители не спали и не лежали на мокрой палубѣ.

15. Часо будутъ просушиваться служительскія поспели, тогда вахпеннымъ офицерамъ наблюдать, чѣмъ всѣ оныя непременно были развѣшены по сѣткамъ и ваншамъ.

16. Служителямъ перемѣняшь бѣлье два раза въ недѣлю: въ воскресенье и среду, если погода и дѣло позволяшь.

17. Никто изъ нижнихъ чиновъ не смѣетъ ни продашь, ни заложить, ни промѣнять никакой своей вещи безъ позволенія начальника вахпы, въ коей онъ находится; а командиры вахпы, всякой разъ по выходѣ изъ портя, должны осматривать по списку всѣ вещи нижнихъ чиновъ, и если чего не явится, о томъ мнѣ давайть знать.

18. Провизию всякаго рода и прѣсную воду, выдавайть въ свободное отъ работъ время въ присутствіи

## XVII

одного изъ офицеровъ, котораго супки смотрѣшь за чистотою, и Лекаря, коимъ наблюдашь, чпобъ провизіи выдавался совершенно годный къ употребленію.

19. Заслуженныхъ провизій, а также рому, водки и вина въ опливъ, безъ особеннаго моего позволенія, ни подъ какимъ видомъ не выдавашь.

### 2.

#### *Объ осторожности.*

1. Вахшеннымъ командирамъ самимъ ни подъ какимъ видомъ и ни въ какомъ случаѣ съ вахшъ не сходишь; а когда нужно будешь о чемъ мнѣ дать знать, то присылашь Гардемарина или Шпурманскаго Помощника.

2. О всѣхъ необыкновенныхъ случаяхъ пошчасъ мнѣ давашь знать, а особливо о слѣдующихъ:

Когда берегъ или чужое судно покажешся.

Когда шкваль примѣченъ будешь.

При нашествіи шучи съ громомъ, или когда молнія будешь блискашь.

Когда другое судно конпра-галсомъ близко идешь.

При незапной перемѣнѣ вѣтра, или идучи бейдевиндъ, когда вѣпръ позволишь подняться или сгонишь на одинъ румбъ или болѣе.

И вообще во всѣхъ важныхъ случаяхъ.

3. Курса не перемѣняшь и парусовъ не прибавляшь безъ моего приказанія, кромѣ спакселей, способствующихъ правленію руля. Убавляшь же паруса можно при усиливаніи вѣтра; но убавивъ пошчасъ, мнѣ дать знать.

*Приб. къ II Ч.*

## XVIII

4. Идучи по близости береговъ, или приближаясь къ землѣ, вахпенымъ офицерамъ наблюдать, что бы всякую ночь дипломъ-линь былъ обнесенъ и числѣ, и лопъ намазанъ саломъ въ гошовности.

5. Предъ захожденіемъ и пошчасъ по восхожденіи Солнца, съ вахпы посылають Гардемарина съ зрительною трубою на салингъ для осмопра, нѣшь ли какихъ новыхъ предметовъ въ виду.

6. Днемъ на форъ и гротъ-салингахъ безпреспанно имѣють по человѣку, которые должны смопрѣшь кругомъ, и если что опкроешь, пошчасъ давали бы знашь. А если ничего особеннаго не покажешся, то каждые полчаса, когда бьютъ склянки, кричали бы: *кругомъ ничего не видать.*

7. Ночью имѣють по человѣку на каждомъ крамболѣ; они должны смопрѣшь впередъ и въ стороны, и коль скоро что усмопряшь или услышають, пошчасъ сказывають, а если ничего нѣшь, то когда бьютъ склянки, кричають: *впереди ничего не видать.*

8. По ночамъ на вахпахъ вообще должно наблюдать величайшую тишину, и если кто услышитъ вдали какой шумъ, похожій на бурунь, то въ шуже минушу должно сказають.

9. Въ опасныхъ мѣстахъ имѣють людей на нокахъ фока-рея, для слушанія буруновъ или приборя.

*Объ огнѣ.*

1. Для присмотра за огнемъ опредѣляется Аршиллеріи младшій унтеръ-офицеръ Воронинъ; безъ его вѣдома никто, никуда не имѣетъ права взять огня, а также и на кухнѣ безъ него огонь не разводитъ; а ему безъ приказанія вахшеннаго офицера огня никому не даватъ.

2. Огонь на кухнѣ разводитъ не прежде шести часовъ утра, и по свареніи офицерскаго и служительскаго кушанья, потчасъ гаситъ. Для чайниковъ разводитъ огонь въ 6 часу пополудни, а послѣ шести часовъ вечера никогда огня на кухнѣ не имѣетъ, кромѣ когда онъ понадобится для больныхъ; тогда, по прѣбованію Лекаря, даватъ во всякое время супокъ.

3. Обыкновенные огни имѣетъ въ каютѣ, каютъ-компаніи, у склянокъ и въ нахпоузѣ; оные даватъ съ вѣдома вахшеннаго офицера, равно какъ и въ офицерскія каюты; впрочемъ никуда не даватъ огня безъ моего позволенія.

4. Огонь, если понадобится на декахъ или въ шпрюмѣ, всегда носитъ въ фонаряхъ, и изъ фонаря нигдѣ, кромѣ каютъ, не выниматъ.

5. Опредѣленный къ огню унтеръ-офицеръ долженъ смолчать, чшобъ никто изъ нижнихъ чиновъ шабаку не куритъ, кромѣ какъ у кухни надъ кадкою съ водою, и шо только въ шо время, когда огонь разведенъ.

6. Когда понадобится огонь въ шпрюмѣ или на кубрикѣ для какой либо работы, шо не иначе даватъ оный,

какъ тогда, когда Офицеръ или Гардемаринъ будетъ тамъ находиться; буде же нѣтъ, то нарочно посылашь съ вахтѣи Офицера или Гардемарина.

7. Въ крющъ-камору огня безъ Офицера или Гардемарина ни подъ какимъ видомъ не даваешь, и не иначе какъ тогда, когда огонь на кухнѣ и вездѣ будетъ погашенъ: кромѣ нашкоуса.

8. На кубрикѣ при входѣ въ крющъ-камору имѣть безпреспанно часоваго изъ канонеровъ, копорому наблюдать, чтобъ люкъ въ крющъ-камору всегда былъ покрытъ брезентомъ, и никому не позволяешь приближаться къ оному или проходить мимо его съ огнемъ безъ фонаря.

4.

*Господину Штурману предписывается.*

1. Такъ какъ въ путешествіи нашемъ провизія служителямъ будетъ производиться не по Регламенту, а по моему назначенію, то всякія сушки въ 8 часовъ вечера вносишь въ шканечный журналъ, какая порція производилась командѣ въ шопъ день.

2. Безъ вѣдома Штурмана никакая провизія, а также и прѣсная вода не должна быть доспаваема изъ шрюма; а ему, получа мое приказаніе, изъ какого мѣста держашь провизію или воду, спарашься доспавашь оную съ обѣихъ споронъ поровну. Равнымъ образомъ въ шрюмѣ никакой перемѣны или переспавки безъ него не дѣлаешь.

3. Временно долженъ онъ ходишь въ шрюмъ для осмотра погруженныхъ въ оный провизій и снарядовъ,

и въ какомъ соспоянїи оныя будутъ найдены, давашь мнѣ знать.

4. Послѣ всякаго шпорма долженъ онъ тщательнѣе осмолрѣть всѣ мѣста шрюма, куда шолько можно дойти.

5. По случаю данныхъ мнѣ предписаній о наблюденіяхъ, кои мы должны дѣлать въ продолженіе нашего путешесствія, надлежитъ сверхъ обыкновенныхъ случаевъ, записываешь въ шканечный журналъ слѣдующее:

При концѣ каждой вахпы вносишь градусы на термометрѣ на шканцахъ и у хронометровъ.

Спояніе барометра.

Какихъ ппичъ, морскихъ живошныхъ и расптнїа въ печенїи вахпы видѣли.

Всѣ необыкновенныя небесныя и воздушныя явленїа вносишь пропивъ часовъ, когда онѣ случаются, и какъ можно подробнѣе.

Больныхъ въ 8 часовъ упра записываешь по именамъ, означая припомъ и болѣзни ихъ.

Записываешь когда люди мыли или просушивали бѣлье и койки.

5.

*Господину Лекарю предписывается:*

1. Каждого упра въ 9 часовъ словесно меня увѣдомляешь о числѣ и соспоянїи больныхъ, и о томъ, что онъ полагаешь для нихъ нужнымъ въ разсужденїи пищи, покоя и проч., и если что либо нужно сдѣлать для больныхъ важное или спюющее Казнѣ большихъ

издержекъ, по мнѣніе свое долженъ онъ подавать мнѣ писменно.

2. По прибытіи въ портъ, поспѣшь подать мнѣ роспись медикаментамъ, въ коихъ будеть недоспашокъ, дабы я могъ о покупкѣ оныхъ заблаговременно принять мѣры.

3. Всѣ нужныя ему для больныхъ вещи требовать отъ Содержателей писменно.

4. Г. Лекаръ долженъ съ большимъ тщаніемъ замѣчать причины болѣзней въ служителяхъ, а особливо въ жаркихъ климатахъ: не происходятъ ли оныя отъ пищи, отъ воды или отъ воздуха, и поспѣшь сообщать мнѣ свое мнѣніе, и совѣты о способахъ, кои могутъ служить къ уничтоженію дѣйствія болѣзней.

5. Вообще Г. Лекаръ долженъ входить въ образъ жизни служителей, и свои замѣчанія сообщать мнѣ во всякомъ случаѣ, когда переменна отъ меня зависишь.

6.

*Господину Коммисару предписывается:*

1. По его должности соображаться съ предписаніями, здѣсь помѣщенными, кои до него могутъ касаться.

7.

*Шхиперскому Помощнику предписывается:*

1. Каждое утро въ 7 часовъ осматрѣть весь рангоузъ, снасти и паруса, нѣтъ ли какого въ нихъ по-

### XXIII

врежденія, и въ 8 часовъ вахшенному офицеру рапортовать.

2. Когда служители моютъ бѣлье, онъ наблюдаетъ, чтобъ всѣмъ доспало мыла, прѣсной воды и линей для просушиванія бѣлья.

#### 8.

*Всѣмъ Содержателямъ вообще предписывается:*

1. Въ пошъ же день мнѣ давать знать, когда какая вещь ихъ вѣдомства испортишся, изломаешся или утратишся.

2. Они не должны никакихъ безъ вѣдома моего расходовъ чинить или перемены дѣлать.

3. Расходныя вѣдомости предписывается имъ подавать мнѣ непременно по испеченіи каждой недѣли; а если по какой либо необходимой причинѣ, вѣдомость не можетъ быть готова, то подавать записку.

#### 9.

Ко всѣмъ Масперовымъ въ помощь и для ученія опредѣляются машрозы, коихъ имена ниже означены. Масперовые должны употреблять ихъ въ свою работу и стараться выучить своему ремеслу; а за успѣхъ какъ сами Маспера, такъ и Учащіеся получаютъ награжденіе и прибавку жалованья.

Къ Тимерману }

Къ Паруснику }

Къ Слесарю }  
 Къ Кузнецу }  
 Къ Купару }  
 Къ Конопашчику }

10.

*Что наблюдать во время пребыванія въ портахъ.*

1. Изъ Господъ Морскихъ Офицеровъ, считая въ помъ числѣ и Г. Шпурмана, двое всегда должны быть на Шлюпѣ; а когда я на берегу, по прое; въ помъ числѣ одинъ изъ Гг. Лейпенашовъ непремѣнно. А изъ Гардемариновъ, считая въ числѣ ихъ Коллежскаго Секретаря Машюшкина, прое могутъ быть уволены на берегъ въ одно время.

2. Когда Г. Лекаръ ѣдетъ на берегъ, по Помощникъ его долженъ оспаваться на Шлюпѣ непремѣнно; а когда сей послѣдній уволенъ, по уже Лекарю Шлюпа не оспавляеть.

3. Унперъ-офицеровъ болѣе половины въ одно время на берегъ не опускаеть.

4. Содержащеламъ безъ особеннаго моего приказанія на берегъ не ѣздитъ.

5. Нижніе чины должны ѣздитъ на берегъ съ позволенія командировъ ихъ вахшъ; ихъ опускаеть шакое число въ одинъ разъ, какое словесно опъ меня приказано будеть, смощря по обстоятельствамъ.

6. При отправленіи ихъ на берегъ, стоящій на вахтѣ офицеръ долженъ наблюдать, чпобъ они никакихъ вещей, кромѣ плащя на себѣ, съ собою не увозили.

7. Гребныхъ судовъ болѣе прехъ въ одно время на берегу не имѣть, кромѣ необходимой казенной надобности.

8. Гребнымъ судамъ берегъ оставлять не позже 9 часовъ вечера въ хорошую погоду; а въ дурную шакъ, чпобъ прежде захода Солнца бытъ на Шлюпѣ, кромѣ самыхъ необходимыхъ случаевъ.

9. Никакихъ лодокъ съ продажными вещами, а особливо съ горячими напиткими, къ Шлюпу не допускашь, а позволяшь имъ продавать только хлѣбы и плоды; припомъ сіи послѣдніе должны бытъ спѣлые и не гнилые. Въ портахъ же, находящихся внѣ Европы, Гг. вахтенные офицеры должны строго наблюдать, чпобъ служители не покупали съ приходящихъ лодокъ ни рыбы, ни плодовъ, доколѣ Лекарь оныхъ не осмопритъ и не объявитъ на шканцахъ, чпо они не вредны; а онъ обязанъ осмопрѣтъ и запрешитъ покупать всѣ съѣспныя вещи, опасныя или вредныя для здоровья.

10. Равнымъ образомъ, когда будетъ поймана служителями рыба, у насъ неизвѣспная, то безъ одобренія Лекаря употреблять оную въ пищу служителямъ не позволяшь.

11. Въ чужихъ портахъ гребныхъ судовъ на берегъ безъ Офицера или Гардемарина не посылашь.

12. Нижнимъ чинамъ строго запрещается привозить на Шлюпъ горячіе напитки.

13. Никто ничего не долженъ на берегу въ чужихъ портахъ продавать, хотя бы по была сущая бездѣлица, дабы не подашь вида торговли.

14. По возвращеніи нижнихъ чиновъ съ берега, вахтенный офицеръ долженъ приказать ихъ осмошрѣшь, не привезли ли они горячихъ напитковъ или съѣстныхъ вещей: первые бросаешь въ воду, а послѣдніе отдавать на разсмошрѣніе Лекаря, и если окажутся негодными, то также бросаешь.

## 11.

*Что наблюдать въ гаваняхъ земель, дикими народами населенныхъ, сверхъ предписаній въ предъидущемъ отдѣленіи находящихся.*

1. Чпобъ понудить жителей снабжать насъ съѣстными припасами, по ни одному человѣку не позволяешся вымѣнивать у нихъ никакихъ другихъ вещей, кромѣ съѣснаго, коимъ запасишь, дано будешъ опъ меня знашь, и тогда всякой можешъ покупать и мѣняшь для себя, что хочешъ.

2. Чпобъ всѣ служащіе на Шлюпѣ, какъ шѣ, которые безпрестанно должны занимашся должностію, такъ и имѣющіе опъ нее болѣе досугу, могли равно пользоваться съѣстными припасами; по не позволяешся никому ничего изъ съѣснаго покупать собсвенно для себя; а вся покупка и мѣна должна произво-

дипсья вообще и дѣлился поровну подѣ присмотрѣ офицеровъ, кои опѣ меня къ сему будущѣ назначены.

3. Вся вахта опѣ насупленія шемнопы до разсвѣта должна бытъ вооружена.

4. На бакѣ, юпѣ и обоихъ шкафухахъ имѣтъ по два часовыхъ.

5. Съ дикими обходисья дружелюбно: не только не дѣлашь имъ никакихъ огорченій, но и не мспишь за неважныя ихъ шалоспи.

## 12.

*О расписаніи экипажа на вахты, для маневровѣ и для сраженія.*

1. Экипажъ расписывается на при вахты, кои поручаюся Гг. Лейпенаншамъ *Муравьеву, Филатову и Кутыгину*. Они должны начальствовать своими вахтами, какъ ропами, заботясь и о хозяйственномъ устройствѣ и порядкѣ въ оныхъ. Списокъ людямъ, назначеннымъ въ вахты, прилагается подѣ N<sup>o</sup> 1. Но доколѣ служилели не привыкнушь къ распорочному управленію парусами, шо въ морѣ спояшь имъ на двѣ вахты; для чего шрепья вахта раздѣлена пополамъ: одной половиноѣ, какъ шо отмѣчено въ расписаніи, бытъ въ первой вахтѣ, а другой во второй; Офицерамъ же, Гардемаринамъ и Штурманскимъ чинамъ всегда спояшь на при вахты.

2. Гардемарины, Штурманскіе чины и Аршиллейская команда расписаны шакже на при вахты; но по хозяйственному устройству, первые должны со-

стоять въ собственномъ моемъ распоряженіи; вторые въ вѣдѣніи Г. Штурмана, а послѣдніе старшаго своего Унперъ-Офицера, который обо всемъ, до сего предмета принадлежащемъ, относился прямо ко мнѣ.

3. Масперовымъ же, кромѣ слесаря, быть въ полной зависимости начальниковъ вахтъ.

4. Шхиперскому помощнику, Аршиллеріи унперъ-офицерамъ, пимерману, унперъ-бапалеру и слесарю вахтъ не стоять; а для хозяйственнаго устройства считаться: Шхиперскому помощнику въ прешей вахтѣ, пимерману во второй, а унперъ-бапалеру въ первой.

5. Въ распisanіи на вахты назначены мѣста для служителей, гдѣ они должны быть. Когда команда спойтъ на двѣ вахты или на три, мѣста имъ пѣже въ обоихъ случаяхъ.

6. Весь экипажъ распisanъ по мѣстамъ для управленія Шлюпомъ, когда оный дѣлаетъ разныя движенія: такое распisanіе находится въ таблицахъ подъ N° 2.

7. Въ распisanіи по мѣстамъ для маневровъ Старшему Лейтенанту мѣсто не назначено; когда Капитанъ самъ командуетъ, то ему смотрѣть вездѣ за скорымъ исполненіемъ Капитанскихъ повелѣній, отдаваемыхъ со шканецъ; а если Капитанъ самъ не будетъ командовать, тогда ему поручаетъ.

8. Гг. офицерамъ и нѣкоторымъ изъ нижнихъ чиновъ при всѣхъ маневрахъ назначаются однѣ и пѣже мѣста, почему въ распisanіи объ нихъ и не упоминается, а именно:

На бакѣ: Лейп: *Филатовѣ*, Гардем: *Лутковской 1*.  
Шхип: Пом: *Лобановѣ*, Бопцманъ *Евдокимовѣ*.

На шканцахъ и палубѣ: Лейп: *Кутыгинѣ*, Мичманъ  
*Врангель*, Гардем: *Тобулевичъ* и *Артюховѣ*.

При рулѣ, компасѣ и лопѣ: Шшурм: *Никифоровѣ* и  
его помощники.

На юпѣ: Мичманъ *Литке*, Коллеж: Секр: *Матюш-  
кинѣ* и Гардем: *Лутковской 2*.

9. При расписаніи экипажа для разныхъ маневровъ  
назначены мѣста только однимъ начальникамъ, коимъ  
предоставляется опредѣлить у какой снасти кому быть;  
такимъ образомъ на бакѣ: Лейптенантъ *Филатовѣ*,  
на палубѣ и шканцахъ: Лейптенантъ *Кутыгинъ*, а на  
юпѣ: Мичманъ *Литке*, должны распавить служи-  
телей, стараясь, чтобы въ крѣпкія погоды и въ  
важныхъ случаяхъ всегда лучше и исправнѣйшіе лю-  
ди одни и тѣ же были опредѣлены къ отдаванію  
и крѣпленію снастей; а въ тихіе вѣтры и въ обык-  
новенныхъ случаяхъ можно и другихъ назначить, чтобы  
учились и привыкали.

10. Хотя и всѣ служители безъ изьятія расписаны  
по мѣстамъ, но какъ по причинѣ больныхъ, спящихъ  
на часахъ и другими дѣлами занятыхъ, не могутъ всѣ  
вдругъ быть на верху, то начальникамъ на бакѣ, па-  
лубѣ и юпѣ предоставляется изъ наличныхъ распав-  
лять по мѣстамъ, какъ будетъ по числу людей у-  
добнѣе.

11. Такъ какъ невозможно соблюсти въ разныхъ слу-  
чаяхъ, чтобы одни и тѣ же люди могли всегда находить-

ся на опредѣленныхъ имъ мѣстахъ, а и того менѣе сохранишь сего нельзя съ малочисленнымъ экипажемъ, и непремѣнно часно будетъ нужно съ одного мѣста посылать людей на помощь въ другое, по смотря по дѣлу, со шканецъ будетъ о семъ приказано.

13.

*О порядкѣ и единообразіи въ маневрахъ.*

Непремѣнно нужно при всякой работѣ, а особливо въ управленіи парусами, во всѣхъ вахшахъ сохранять единообразіе или одинъ и тотъ же порядокъ, чпобъ вся команда скорѣе могла привыкнуть къ разнымъ дѣйствіямъ и маневрамъ, и работашъ при оныхъ безошибочно даже и въ ночное время, когда вахшенному офицеру невозможно видѣть всѣ мѣста, гдѣ работа происходитъ. Здѣсь разумѣнь должно пѣ дѣйствія, въ преимуществѣ копорыхъ не всѣ соглашаются; на примѣръ: убирая марсели въ крѣпкіе вѣтры, одни отдають прежде навѣтренный шхонъ, а другіе дѣлають прошивное и проч. Но на одномъ кораблѣ невозможно всякому поступать, какъ онъ хочетъ, въ управленіи онаго; иначе команда никогда не будетъ распоропна и искусно работашъ, и по необходимости спанешъ сбиваться, не зная какимъ образомъ на шканцахъ намѣрены какой-либо маневръ произвеспи въ дѣйствіе; даже и подвахшенные офицеры должны помнишь какимъ правиламъ кпо изъ вахшенныхъ офицеровъ слѣдуешъ. Сверхъ сего не прилично военному судну дѣлать одинъ и тотъ же маневръ разными образами: смѣшно было бы видѣть корабль, на копоромъ шеперь убирали грошъ-

марсель такъ, а за часъ предъ симъ, при всѣхъ шѣхъ же обспояпельспвахъ, форъ-марсель иначе; и попому въ нижеслѣдующихъ случаяхъ предписывается всегда слѣдовать однимъ и шѣмъ же правиламъ, а именно:

*1. Поднимать и спускать брамъ-реи.*

Брамъ-реи держашь на нижнихъ ваншахъ: грошовой на правой споронѣ, а другіе на лѣвой.

По марсамъ посымашь людей, такъ какъ и во всѣхъ другихъ случаяхъ, не прежде, какъ они совсѣмъ будутъ готовы и спанушь у ваншъ; посымашь по марсамъ и по салингамъ по одному свисту, съ шой спороны, съ копорой брамъ-реи идушь; задніе должны опвязашь брамъ-реи и оставишь на вѣсу на брамъ-горденяхъ.

Когда всѣ марсовые войдушь на марсы, тогда вдругъ брамъ-реи поднимаешь; и коль скоро всѣ гоповы, пошчасъ ворочашь.

Людымъ съ салинговъ на марсы въ шуже минушу сходишь, а съ марсовъ не прежде, какъ брамъ-реи совсѣмъ будутъ выправлены.

При спускѣ брамъ-рей, брамъ-гордени всегда опносишь въ шуже время, а не прежде. Люди на низъ должны ипши по шой споронѣ, по какой брамъ-реи спускаюпся.

*2. Ставить марсели и убирать.*

Въ умѣренныя вѣпры шхопы шпанушь вдругъ, и лишь они домѣспа, поднимаешь фалы.

Въ крѣпкій вѣпръ, подвѣпренный шхонтъ шпанушь прежде; когда онъ домѣспа, шпанушь навѣпрен-

ный, держа Шлюпъ рулемъ или брасоля реи, чтобъ парусъ чуть, чуть заполаскивало; попомъ поднимаешь фаль.

*убирая:*

Въ умѣренный вѣтръ, опдавъ оба шхота вдругъ, пянущъ гиповы и гордени, и коль скоро шкапорина вся выше марса, опдавать фаль.

Въ крѣпкій вѣтръ править помалу навѣтренный шхотъ и пянущъ гиповъ; онъ домѣста, править подвѣтренный шхотъ; въ поже время дѣлая парусъ немного левенпигъ, править фаль; попомъ посылаешь крѣпишь какъ обыкновенно.

### 3. Ставить и убирать фокъ и гротъ.

Въ умѣренныя вѣтры: садить галсъ, выпягиваешь шхотъ; галсъ домѣста, пянущъ шхотъ и булень. Въ крѣпкій вѣтръ: сперва посадишь галсъ домѣста, не прогая шхота; попомъ шхотъ пянущъ заполаскивая немного навѣтренный ликъ - прось; шхотъ напянущъ, выпягай булень.

*убирая:*

Въ умѣренныя погоды: вдругъ опдавъ галсъ, шхотъ и булень, пянущъ гиповы и гордени вмѣстѣ.

Въ крѣпкій вѣтръ: галсъ править помалу и подтягиваешь гиповы и гордени, не опдавая буленя, доколь онъ не будетъ задерживаешь паруса, а тогда и его править; навѣтренные гиповы и гордени домѣста, править помалу шхоты и подтягиваешь подвѣтренные.

4. Когда берутъ рифы въ крѣпкій вѣтръ: если фокъ или грошъ не поставлены, то подвѣтреннаго

марса-шхота не править для натягиванія рифъ-палей домѣста, а брасопить нижней рей; если же нижніе паруса споятъ, то рея не прогапъ, а подвѣтреннаго шхота поправитъ.

5. Ставить и убирать лисели.

Поднимають всегда позади рея: развязавъ парусъ на нокъ рея, фаль поднимають и шхотъ спянутъ вмѣстѣ; нокъ лисель-рея (бомъ и брамъ) всегда долженъ лежать на ликъ просѣ марсея или брамсея, по есть позади нижняго рея или марса рея; словомъ сказать, чпобъ бомъ-лисель лежалъ на марсель, а брамъ-лисель на брамсель. Чпобъ между ликъ-просами нижнихъ парусовъ и унперъ-лиселей почти никакого пространства не было. Чпобъ лисель фаль съ нока лисель-спирта шель въ блокъ, привязанный на спень-багшпагъ прошивъ эзельгофта, и попомъ на низъ.

убирая:

Унперъ-лисель и брамъ-лисель обыкновеннымъ порядкомъ.

Бомъ-лисель: сначала править фаль и спянуть гиповъ, не прогая шхота. Когда лисель-рей припянутъ къ лисель-спирту, править шхотъ и продолжатъ спянутъ гиповъ.

6. Брамъ-реи и бомъ-брамъ-реи всегда брасопить по марсеямъ, хопя бы брамсеи и бомъ-брамсеи не спояли.

7. Идучи бейдевиндъ сперва брасопить нижніе реи сколько шпагъ и ваншы позволяють; а попомъ успанавливать другіе, чпобы навѣтренные ноки марса-

Приб. къ II. Ч.

5

реевъ были не много закинуты назадъ противъ ноковъ нижнихъ реевъ и проч.

8. Если въпрѣ перемѣнишься и надобно брасопить рей, то буде число людей на вахнѣ позволишь, брасопить всѣ шри вдругъ; если же нѣтъ, то всегда прежде форъ-марсель и крьюсель вмѣспѣ, а потомъ гропъ-марсель.

9. Когда люди посылаются по марсамъ, то во всѣхъ случаяхъ (кромѣ спуска и подъему брамъ-рей на якорѣ) ипши имъ съ навѣтренной спороны, если Шлюпъ подѣ парусами или споишь по теченію; а если онъ споишь прошивъ въпра, то съ правой спороны.

10. Когда велѣно держать крупной бейдевиндъ, то приказашъ рулевымъ править шакъ, чпобъ навѣтренный ликъ-просъ гроша между нижнимъ шпрюйпомъ и галсомъ безпрестанно препетался въпромя, лишь бы не совсѣмъ его заполаскивало.

11. Когда въ морѣ спускаются брамъ-рей, то идучи на фордевиндъ гропъ - брамъ - рей ворочашъ на правую спорону, а прочіе на лѣвую; поднимають же съ правой спороны гропъ-брамъ-рей, а другіе съ лѣвой. Если же въпрѣ съ боку, то всѣ брамъ-рей ворочашъ на навѣтренную спорону и спускають позади марса - реевъ и нижнихъ реевъ. Также и поднимають брамъ-рей съ навѣтренной спороны.

12. Когда въ крѣпкій въпрѣ брамъ-рей, бомъ-брамъ-рей и лисели спущены на палубу, то всякой разъ класить ихъ на однѣ и шѣже мѣспа, какія будутъ назначены, чпобъ команда знала куда ихъ нести, не спрашивая вахшеннаго офицера.

## О сигналахъ.

1. Гребнымъ судамъ призывные сигналы никогда не будутъ дѣлаться парусами, а всегда національными флагами; ночью же фонарями. Цвѣтъ флага разности не дѣлаешь въ значеніи, а величина его показываетъ, что сигналъ дѣлается гребному судну; ибо всѣ прочіе сигналы производятся сигнальными флагами. Такимъ образомъ призывные сигналы гребнымъ судамъ на все время путешествія нашего учреждаются слѣдующіе:

днемъ :

Національный	}	на Грошъ-мачтѣ: Барказу.
Флагъ		на Фокъ-мачтѣ: Старой Шестеркѣ.
		на Бизань-мачтѣ: Новой Шестеркѣ.
Флагъ - шоу	}	На грошъ-мачтѣ: Большой Четверкѣ.
		На фокъ-мачтѣ: Малой Четверкѣ.

ночью :

два фонаря	}	- - - - Барказу.
при фонаря		одинъ надъ другимъ
	}	- - - - Старой Шестеркѣ.
два фонаря		- - - - Новой Шестеркѣ.
при фонаря		въ равной высотѣ
		- - - - Большой Четверкѣ.

Три фонаря въ видѣ прехъ-угольника: Малой Четверкѣ.

Сигналы сіи будутъ дѣлаться при фалшвейрѣ.

Господа Офицеры и Гардемарины, и Унперъ-Офицеры должны знать сіи сигналы, или отправляясь на берегъ брать съ собою записочки, дабы незнаніемъ сдѣланнаго сигнала не отговариваться.

2. Для гребныхъ судовъ, кои будутъ при входѣ въ неизвѣспныя гавани промѣривать впереди Шлюпа, составлены особенные сигналы. Г. Штурману приказать своимъ помощникамъ взять каждому съ нихъ списки и твердо выучить употребленіе оныхъ, а одну копію хранить на шканцахъ; и коль скоро пошлются для промѣра шлюпки, на которыхъ всегда должны быть Штурманскіе Помощники, то они и шепрадки свои обязаны имѣть тогда при себѣ; а вахшеннымъ офицерамъ наблюдать, чшобъ на шлюпкахъ были положены всѣ нужныя вещи, означенныя въ сигналахъ.

3. На случай, когда нужно будетъ имѣть съ опрядами, посылаемыми на берегъ, сообщеніе посредствомъ сигналовъ, что необходимо можетъ случиться въ разныхъ мѣстахъ, куда намъ зайти нужно будетъ, составлены особливые сигналы, съ коихъ Г. Штурману списать пять копій: одну хранить на шканцахъ, а прочія раздать Гардемаринамъ, коимъ предписывается въ сигналы сіи вникнуть и умѣть скоро пріискивать и дѣлать ихъ; ибо они будутъ посылаются на гребныхъ судахъ съ офицерами.

---

## СИГНАЛЫ

Гребнымъ судамъ, посылаемымъ для промѣра.

№ Изъясненія.

- Флагъ четвероугольной — 1. Цвѣты флаговъ разно-  
спи въ значеніи сигнала не дѣлають.
- Флагъ трехъ-угольной — 2. Поднимають флаги и ша-  
ры откуда виднѣе.
- Корнетъ — — — — 3. Шары ли на верху поднят-  
шы или флаги, въ значе-  
ніи разноспи нѣшь.
- Вымпелъ сигнальный — 4. NB. Изъ сихъ номеровъ  
можно сославить вся-  
кое число до 50.
- Шаръ на нокъ рея — — 5.
- Шаръ на брамъ-спенгъ — 10.
- Два шара на брамъ-спен-  
гъ — — — — 20.
- Ординарный вымпелъ: на брамъ-спенгъ: сдѣланный  
сигналь вижу
- Тоже — — — — на нокъ-рея: сдѣланнаго сигнала  
разсмотрѣшь не могу.

- | № Значенія Сигналовъ.  | Предписанія.   |
|--|--|
| 1. Бросить лопъ, и показать грунтъ и глубину.  |  |
| 2. Увеличить распоянiе опъ Шлюпа.  | По отвѣстѣ на сей сигналъ, удаляясь опъ Шлюпа, доколѣ не будетъ сдѣланъ сигналъ № 5; тогда и оспашься въ такомъ положенiи.                       |
| 3. Уменьшить распоянiе опъ Шлюпа.  | Тоже, что и въ предъидущемъ сигналѣ.   |
| 4. Возвратиться ко Шлюпу.  |  |
| 5. Гребныя суда или судно, означенное позывнымъ сигналомъ, находится въ надлежащемъ положенiи опъ Шлюпа. |  |
| 6. Промѣривать правѣе опъ Шлюпа.   | По отвѣстѣ на сей сигналъ поспчасъ взять дирекцію въ право, и иппи доколѣ не будетъ сдѣланъ сигналъ № 5, тогда опять приве-спи на прежнiй курсъ. |
| 7. Промѣривать лѣвѣе опъ Шлюпа.  | Тоже, что и въ предъидущемъ сигналѣ.   |
| 8. Промѣривать на показанный компаснымъ сигналомъ румбъ.   | Компасные сигналы будутъ употребляться шѣже, кои учреждены для сигналовъ на берегъ.  |

## № Значенія Сигналовъ. Предписанія.

9. Взять на румбъ какое По отвѣстѣ на сигналъ, нибудь одно примѣшное пошчасъ взять какое нибудь мѣсто, а если можно, будь примѣшное мѣсто на то и болѣе румбъ и записатьъ.
10. Положить дрекъ и спогать вмѣсто ба канана, пошчасъ спашь на вперед до сигнала. дрекъ, что и будетъ служить отвѣстомъ на сигналъ.
11. Сняться съ дрека. По усмотрѣнію сего сигнала, сняться съ дрека; потомъ будетъ сдѣланъ другой сигналъ, что гребному судну дѣлать.
12. Повторить предъ симъ сдѣланный сигналъ.
- 13.
- 14.
- 15.
- 16.
-

## СИГНАЛЫ

съ Гребныхъ судовъ, посланныхъ для промѣра.

	№	Изъясненія.
<i>Флагъ четвероугольной</i> —	1.	Цвѣты флаговъ и вымпеловъ разноситъ въ значеніи не дѣлають.
<i>Флагъ трехъ-угольной</i> —	2.	Флаги и вымпела поднимають на крючьяхъ.
<i>Корнетъ</i> — — — —	3.	Флаги и вымпела могутъ бытъ подняты на разныхъ крючьяхъ, или на одномъ, и попь или другой вверху всё равно: значеніе всегда поже.
<i>Вымпелъ сигнальной</i> —	4.	Весла поднимають споя,
<i>Вымпелъ ординарной</i> —	5.	и какъ можно выше.
Одно весло, вверхъ	NB.	Изъ сихъ номеровъ мож-
поднятое, значить —	10.	но составить всякой
Два —————	20.	номеръ до 40.
Три —————	30.	

Всѣ весла вдругъ поднять и держать до отвѣта значить: пришелъ на мѣль или на камень для Шлюпа опасный: подъ симъ разумѣть должно глубину 18 футовъ и менѣе.

NB. Сей сигналъ всегда дѣлать съ выспрѣломъ изъ мушкетона, если особливыхъ причинъ не будетъ удержаться опъ спрѣльбы.

## ХЛІ

### Предписанія.

1. Гребныя суда, отправляющіяся на промѣрь, должны имѣть:  
Компасъ.  
Два ручные лопы.  
Зришельную шрубу.  
Получасовую склянку.  
2 Мушкапона съ папраншажами.  
Ведро прѣсной воды и кружку.  
Сигнальные флаги и вымпела.  
Дрекъ съ дрекшовомъ въ 40 сажень.
2. Во все время промѣра означать на рисунокѣ по курсу глубину и грунтъ.
3. Если глубина внезапно много уменьшилась или увеличилась, или грунтъ вдругъ перемѣнился, или камень найденъ будетъ, тогда поспѣшь взять пеленгъ примѣрнаго мѣста, и буде можно, по двухъ и болѣе; а особливо не упускашь спворными линіями означать мѣста, если возможность къ тому предсавишся.

№ Значенія Сигналовъ. Предписанія.

1. Сдѣланный сигналъ вижу и исполню.
2. Сдѣланный сигналъ не могу разсмотрѣть.  
*Приб. къ II. Ч.*

№ Значенія Сигналовъ.	Предписанія.
3. Заливаетъ шлюпку или въ шлюпкѣ печь ока- залась.	Если печь опасная, то при сигналѣ выпрыгнись изъ мушкапона.
4. Человѣкъ сдѣлался опасно болѣнь.	
5. Грунтъ камень.	
6. ——— песокъ.	
7. ——— гуспой иль.	
8. ——— жидкой иль.	
9. ——— кораль.	
10. ——— ракушки.	
11. ——— мѣлкой камень.	
12. ——— дресва.	
13. По лопу примѣшно ченіе прямо по курсу впередъ.	Если печеніе довольно сильно, то выпалишь изъ мушкапона.
14. Тоже назадъ.	Тоже.
15. ——— въ право.	———
16. ——— въ лѣво.	———
17. Лопъ задѣваетъ и лопъ-линь рвется.	
18. На днѣ много справы.	
19. Въѣхаль въ бурунь.	Если бурунь опасень, то выпалишь изъ мушкапона.
20. Впереди бурунь.	Тоже.
21. Замѣшишь часъ и ми- нуту на шлюпѣ.	Сей сигналъ дѣлается, когда съ гребнаго судна примѣ-

### XLIII

№	Значенія Сигналовъ.	Предписанія
		пять чпо ни есть любо- пытное, чему должно знать время.
22.	Имѣю нужду говорить съ Командующимъ.	На сіе или будетъ сдѣланъ сигналь возвратившись къ Шлюпу, или другое гребное судно пошлется для пере- говора.
23.	Повторить предъ симъ сдѣланный сигналь.	Сей сигналь дѣлать тогда, когда въ прежде сдѣланномъ сигналь будетъ сомнѣніе.
24.		
25.		
26.	Глубина $3\frac{1}{2}$ сажени.	А если нѣсколько болѣе, то дѣлать слѣдующій сиг- наль.
27.	———— 4	Если $4\frac{1}{5}$ , то сей же сигналь дѣлать, а болѣе, то слѣ- дующій.
28.	———— 5	Тоже.
29.	———— 6	Тоже.
30.	———— 10	Если и 13 сажень, то сей же сигналь дѣлать, а буде болѣе, то слѣдующій.
31.	———— 15	Если и 18 сажень, то сей же сигналь дѣлать, а буде болѣе, то слѣдующій.

## XLIV

№ Значенія Сигналовъ.                      Предписанія.

32. Глубина 20 сажень.  
33. ——— болѣе 20 сажень. Всякую глубину свыше 20  
34.    сажень, симъ сигналомъ  
35.    означашь.  
36.  
37.  
38.  
39.  
40.  
41.  
42.
-

## СИГНАЛЫ

Со Шлюпа на берегъ.

НОМЕРА  
ФЛАГОВЪ

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Замѣни-  
пель-  
ный.*Обыкновенные сигнальные флаги, на корабли**отпускаемые.*

## И з ъ я с н е н і е .

1. Флагъ , будучи поднятъ самъ по себѣ , значитъ N° сигнала, прошивъ его посипавленный.

2. Изъ двухъ флаговъ , поднятыхъ вмѣстѣ , верхній считается за десятки , а нижній за единицы .

3. Когда три флага вмѣстѣ подняты , то верхній будетъ означать сотни , средній десятки , нижній единицы .

4. Замѣнительный флагъ значитъ число того флага , подъ копорымъ онъ поднятъ .

5. Замѣнительный флагъ , будучи поднятъ самъ по себѣ , означаетъ , что поднятый предъ симъ сигналъ , касается до промѣривающихъ гребныхъ судовъ ; а не до берега .

6. Мѣсто , откуда сигналъ поднятъ , никакой разности въ значеніи его на дѣлаетъ .

*Красный съ бблыиъ крестомъ.*

Сей вымпель, будучи поднятъ съ сигналомъ, значить приготовишься къ исполненію повелѣннаго сигналомъ.

И если по отвѣстѣ онъ спустился, а сигналъ останеся, по томчасъ начинашь исполненіе по оному.

Будеже сигналъ и приготовительный вымпель спускась вмѣстѣ, по бышь готову къ исполненію сигнала, и коль скоро оный поднимется ояшь безъ приготивительнаго вымпела, тогда и приступишь къ исполненію его.

*Синій съ желтымъ въ пяти полосахъ поперегъ.*

Флаги, подъ числительнымъ вымпеломъ поднятые, показываютъ число, касательное до прежде сдѣланнаго сигнала.

*Синій, желтый, красный поперегъ.*

Сигналь, поднятый при вопросительномъ вымпелѣ, означетъ вопросъ, на прим: если съ нимъ поднимется сигналъ прислать гребное судно, то значить: нужно ли прислать гребное судно на берегъ?

*Красный съ бблыиъ поперегъ.*

Сигналь, поднятый съ симъ вымпеломъ, отмѣняется; сіе ра-

## XLVII

зумѣть должно, когда онъ прежде былъ сдѣланъ.

*Голландскій гюйсѵ*

Когда сей флагъ поднимешся, по отвѣчать на оный; потомъ онъ спустится на полминуту и отвѣшь спустишь: послѣ сего, если держа флагъ шелеграфа на верху, будешь подниматься номера сигнальными флагами, по отвѣчать на каждый изъ нихъ и записывать ихъ; они будутъ означать буквы нижеслѣдующаго алфавита, для сопоставленія рѣчи.

№	Буквы	№	Бук.	№	Бук.	№	Бук.
1.	А.	7.	Ж.	14.	О.	21.	Х.
2.	Б.	8.	З.	15.	П.	22.	Ц.
3.	В.	9.	И.	16.	Р.	23.	Ч.
4.	Г.	10.	К.	17.	С.	24.	Ш.
5.	Д.	11.	Л.	18.	Т.	25.	Щ.
6.	Е.	12.	М.	19.	У.	26.	Ю.
		13.	Н.	20.	Ф.	27.	Я.

*Сигнальные флаги*

*Бѣлый съ краснымъ пополамъ вдоль.*

NO Четверть.

*Красный съ бѣлымъ пополамъ вдоль.*

NW Четверть.

*Синій съ желтымъ пополамъ вдоль.*

SO Четверть.

*Желтый съ синимъ пополамъ вдоль.*

SW Четверть.

Г ю й с ы

	<i>Руской</i>	<i>Анелійскій</i>	<i>Французскій</i>	<i>Датскій</i>	<i>Шведскій</i>
	1 Всѣмъ греб- нымъ судамъ.	2	3	4	5
<i>Руской</i>	6 Первой абор- дажной диви- зиі.	7 Второй абор- дажной диви- зиі.	8 Третьей абор- дажной диви- зиі.	9 Четвертой абордажной дивизиі.	10 Офицерамъ См ѓ 1.
<i>Анелій- скій</i>	11 Гардемари- намъ См. ѓ 1.	12 Унтеръ-офи- церомъ См ѓ 1.	13 Канонирамъ См. ѓ 1.	14 Мастеровымъ См. ѓ 1.	15 Астрономиче- скіе инстру- менты.
<i>Фран- цузскій</i>	16 Водяныя боч- ки.	17 Палашки.	18 Дрова нару- бленные.	19 Купленные у жищелей про- визиі.	20 Топоры.
<i>Дат- скій</i>	21	22	23	24	25
<i>Швед- скій</i>	26	27	28	29	30

*Россійскій брейдъвымпелъ.* Замѣнительный вымпелъ, будучи поднятъ подъ гюйсомъ, считается за другой такойже гюйсъ въ выше приложенной таблицѣ.

## XLIX

§ 1 Когда сіи сигналы будутъ подняты сами по себѣ, тогда они касаются до всѣхъ чиновъ подъ тѣмъ званіемъ споящихъ; если же при позывномъ сигналѣ будетъ поднятъ номеръ съ числительнымъ вымпеломъ, то оный означаетъ въ ниже - приложенной таблицѣ именно того, кого перебуятъ на Шлюпъ.

№	Офицерамъ	Гардемариин.	Унтеръ-Офиц.	Канонирамъ	Масперовымъ
1	Лейтенанты Муравьевъ	Лущковскій 1	Штур. помощ. Козминъ	Пучинъ	Десятникъ
2	Филашовъ	Аршюковъ	Аванасевъ	Желъзновъ	Копопашчикъ
3	Кушыгинъ	Лущковскій 2	Ученикъ Ильинъ	Карповичъ	Купоръ
4	Мичманы Липке	Табулевичъ	Подшхиперъ Лобановъ	Лебедевъ	Парусникъ
5	Врангель		Фельдшеръ Рожновъ	Морозовъ	Блоковой
6	Шшабъ - Лек. Новицкій		Аршилл. У. О. Беспужевъ	Малоземовъ	Копельщикъ
7	Штурманъ Никифоровъ		Боцманъ Евдовимовъ	Аванасевъ	Слесарь
8	Клеркъ Савельевъ		Кваршмермейс. Михеевъ	Федоровъ	
9	Фельдшеръ 14 Скородумовъ		Парсовъ	Куспышевъ	
10	Живописецъ Тихановъ	Коллеж. Секр. Машюшкинъ	Арш. У. О. Воронинъ	Дружининъ	11 Абабковъ

## ЗНАЧЕНІЯ.

№

1. Сдѣланный сигналъ ясно вижу.
2. Сдѣланный сигналъ понять нельзя.
3. Требуемое сигналомъ позволяется.
4. Требуемое сигналомъ не позволяется.
5. Забрать все съ берегу и отправиться на Шлюпъ.
6. Прислать людей съ берегу кромѣ караулу.
7. Всѣмъ людямъ потчасъ пріѣхать на Шлюпъ, оставя всѣ вещи на берегу.
8. Пріѣхать на Шлюпъ тому, чей позывной сигналъ при семъ поднятъ; также прислать на Шлюпъ вещи, означенныя поднятнымъ при семъ сигналомъ.
9. Предъ симъ сдѣланный сигналъ опмѣняется.
10. Прислать на Шлюпъ сколько вооруженныхъ людей, сколько №, при числительномъ вымпелѣ поднятый, означаетъ.
11. Прислать на Шлюпъ сколько не вооруженныхъ людей, сколько № сигнала, при числительномъ вымпелѣ поднятый, означаетъ.
12. Дать знать, можно ли приспавъ къ берегу.
13. Поспавивъ знакъ въ шомъ мѣсяцѣ, гдѣ можно приспавъ или гдѣ бурунъ меньше.
14. Дать знать, когда будетъ полдень.
15. Грузить дрова въ шомъ гребное судно, котораго позывной сигналъ при семъ поднятъ.
16. Грузить воду въ шомъ гребное судно, котораго позывной сигналъ при семъ поднятъ.

17. Послать кого нибудь съ трубою на высокое мѣсто посмопрѣть судовъ въ морѣ.
  18. Не позволять людямъ оплучаться опъ берега, гдѣ гребныя суда споятъ.
  19. Собрать всѣхъ людей на берегъ.
  20. Гребнымъ судамъ велѣть бытъ на показанный при сигналѣ румбъ опъ Шлюпа.
  21. Занять берегъ, лежащій опъ Шлюпа на показанной при сигналѣ румбъ.
  22. Командующему нужно прѣхать на Шлюпъ.
  23. Со Шлюпа будутъ палить съ ядрами въ право опъ мѣста, занимаемаго нашими людьми на берегу. NB. Сей сигналъ будетъ сдѣланъ въ предоспорож- ность, чпо бы въ той споронѣ людей не было.
  24. ——— Тоже ——— въ лѣво.
  25. Дать знать, какъ приливъ на берегу.
  26. Дать знать, можетъ ли работа на берегу бытъ кончена до захождения Солнца.
  27. Дать знать во сколько часовъ опъ сего времени работа можетъ бытъ кончена.
-

СИГНАЛЫ

СЪ БЕРЕГА НА ШЛЮПЪ

- | №   | флаги   |  |
|-----|---|--|
|     |   | Флюгеръ, будучи поднятъ надъ   |
| 1.  | флагъ <i>четвероугол.</i>   | номеромъ означеннымъ въ таб-   |
| 2.  | флагъ <i>треугольный</i>  | лицѣ, значить <i>десятокъ</i> ; а подъ   |
| 3.  | корнетъ   | номеромъ будещъ означать два   |
|     |   | <i>десятка.</i>  |
| 4.  | { флагъ <i>четвероугол.</i><br>— <i>треугольный</i>                 | Национальный вымпелъ, будучи<br>поднятъ надъ номеромъ озна-<br>ченнымъ въ таблицѣ, значить   |
| 5.  | { флагъ <i>четвероугол.</i><br>Корнетъ                              |  |
|     |   | <i>три десятка</i> ; а подъ номеромъ   |
| 6.  | { Корнетъ<br>Флагъ <i>четвероугол.</i>                              | <i>четыре десятка.</i>   |
| 7.  | { Флагъ <i>треугольный</i><br>Корнетъ                               | Симъ способомъ, посредствомъ   |
|     |   | прехъ флаговъ, какаго бы они   |
| 8.  | <i>Два Корнета</i>  | цвѣта нибыли составились 50  |
|     |   | номеровъ.  |
| 9.  | { Корнетъ<br>Флагъ <i>треугольный.</i>                              | Сигналы сіи поднимають на на-<br>ручно поставленномъ флагшто-<br>кѣ, на деревѣ или съ мачты  |
| 10. | { Флагъ <i>четвероугол.</i><br>Флагъ <i>треугольный.</i><br>Корнетъ |  |
|     |   | гребнаго судна; это все равно,<br>смотря попому, откуда они мо-<br>гутъ бытъ видѣе со Шлюпа. |

*Шаръ*, будучи поднятъ надъ  
сигналомъ, означаетъ поже, что

### LIII

и числительный вымпелъ въ сигналахъ со Шлюпа, по еспь, что номеръ, надъ шаромъ поднятый, опношися къ сигналу, немедленно предъ симъ сдѣланному, и соспавляетъ часъ его, а самъ по себѣ ничего не значить.

## № ЗНАЧЕНІЯ.

1. Человѣкъ сдѣлался опасно боленъ, или нужно Лекарю прѣхать на берегъ.
2. — Тоже —, но не опасно.
3. Командующему нужно прѣхать на берегъ.
4. Офицеру — — поже — —
5. Имѣемъ нужду въ гребномъ суднѣ.
6. Увидѣли жипелей, но не въ большемъ числѣ.
- 7 — — — Тоже — — — въ большемъ числѣ.
8. Еспь причина ожидать опъ жипелей непріятельскихъ дѣйствій.
9. Нужду имѣемъ въ вооруженной помощи.
10. Нужду имѣемъ въ папронахъ.
11. Повелѣнное сигналомъ исполнено.
12. — — — Тоже — — — исполнишь невозможно.
13. На берегу вся работа кончена.
14. Прислашь содержашелей на берегъ.  
См. примѣч. § 1.
15. — — — Тоже — — — масперовыхъ.  
См. примѣч. § 1.
16. — — — Тоже — — — канонировъ.  
См. примѣч. § 1.
17. — — — Тоже — — — квартермейсперовъ.  
См. примѣч. § 1.
18. Офицерамъ прѣхать на берегъ.  
См. примѣч. § 1.
19. Гардемаринамъ прѣхать на берегъ.  
См. примѣч. § 1.

20. Предъ симъ сдѣланный сигналъ опмѣняется.  
 НВ. Что онъ сдѣланъ по ошибки или что требуемое имъ спало не нужно.
21. Дрова готовы къ отправленію на Шлюпъ.
22. Вода — — — — —
23. Свѣжая провизія — — — — —
24. Зелень — — — — —
25. Командиръ береговаго отряда проситъ позволенія пріѣхать на Шлюпъ.
26. Выпалили съ ядромъ оръ сигнальнаго флагшпока въ право для разогнанія жипелей.
27. — — — Тоже въ лѣво.
28. Прислали карронаду съ амунициєю на берегъ.
29. Прислали фалконеты на берегъ.  
 НВ. По отвѣстѣ на сигналъ, сколько разъ онъ будетъ поднятъ, столько и фалконетовъ прислали.
30. На берегу полдень.
31. Если случай много дикихъ звѣрей поймали или наспрѣляли.
32. — — — Тоже — — — пшиць.
33. — — — Тоже — — — рыбы.
34. Приспавать къ берегу безопасно.
35. Приспавать къ берегу опасно.
36. Приспавать къ берегу невозможно.
37. У берега полная вода.
38. У берега малая вода.
39. У берега середина прилива или отлива.
40. Вещи, оставленные на берегу для мѣны съ жипелями, всѣ вышли.

41. Работа можетъ быть кончена до захода Солнца.
42. — — — — — не можетъ.
43. Работа можетъ быть кончена опъ сего времени въ число часовъ, которое покажется послѣ сигнальнымъ номеромъ съ шаромъ.
44. Послѣ сего сигнала поднимется съ шаромъ номеръ вещи, означенной въ таблицѣ позывныхъ сигналовъ, въ которой намъ есть нужда \*).

---

\*) Помѣщеніе сигналовъ въ Пущепешви, можетъ быть, я почелъ бы излишнимъ, еслибъ опытомъ не было мнѣ извѣстно, сколь трудно иногда бываетъ придумать все то, что можетъ быть нужно для сообщенія между двумя отдѣленными опрядами. Сіи сигналы часто употреблялись на самомъ дѣлѣ (на Діанѣ и Камчашкѣ) и недоспашки ихъ были пополняемы съ опыта; а посему есть причина ожидать, что они могутъ быть полезны.

*О погрѣшностяхъ въ склоненіи компаса. Согиненіе Флота Капитанъ - Командора Крузенштерна.*

Компасъ употреблялся многія уже сполѣпія прежде, нежели сдѣлано было опкрыпіе, что магнитная стрѣлка опъ истиннаго полярнаго направленія склоняется, что сіе склоненіе во всѣхъ часпяхъ свѣпа различно и мало по малу перемѣняется. Со времени сего опкрыпія пропекли опянь многія сполѣпія, пока возымѣли сомнѣніе въ вѣрности способа къ опредѣленію онаго. Тогда шолько, какъ начали посылать корабли для опкрыпіи, помѣщая въ сіи экспедиціи Аспрономовъ и Физиковъ, наступилъ періодъ, что начали дѣлать примѣчанія, что обыкновенныя наблюденія недоспапочно къ узнанію истиннаго склоненія магнитной стрѣлки; ибо по разнымъ наблюденіямъ, въ одинъ и шопъ же день, или разными компасами, или въ разныхъ мѣспахъ корабля произведеннымъ оказывалась часпо разность 5, 7, и даже 10 градусовъ. Сіи великія неправильности приписывали недоспапочному устройству компасовъ; довольствовались шѣмъ, что почитали оныя неизбѣжными и уменьшали чрезъ шо, что принимали среднее изъ многихъ наблюденій за истинное склоненіе, или наблюденія, очень много опъ прочихъ разнсцовавшія, изключали какъ негодныя. Если пришомъ разсудить,

что при ежедневныхъ астрономическихъ наблюденьяхъ на кораблѣ казалось вѣрное опредѣленіе склоненій менѣе нужнымъ, но не будетъ удивительно, что мореходцы не обращали на сей предметъ всего своего вниманія, сколь важно оно ни есть. При описи береговъ, на примѣръ, чрезвычайно важно точное опредѣленіе склоненія магнитной спирѣлки. Хотя нынѣ и упопреляются для того по большой части секспанты, однако безъ компаса нельзя вовсе обойтись. Сверхъ того, сколь важно вѣрное опредѣленіе склоненія для точнаго узнанія печеній, которое пріобрѣщается единственно точно веденнымъ счисленіемъ, при коемъ склоненіе составляетъ важнѣйшую спихію.

Первый изъ мореплавателей, причепшій великія неправильности склоненія компаса другимъ причинамъ, а не несовершенству компасовъ, былъ Аспрономъ *Валесъ*, находившійся съ Капитаномъ Кукомъ во впоромъ его путешествіи. Въ Англійскомъ Каналѣ уже нашель онъ, что склоненіе разспивовало отъ  $19\frac{1}{2}^{\circ}$  до  $25^{\circ}$ , и на пупи къ мысу Доброй Надежды онъ также примѣпилъ великія разности въ наблюденьяхъ склоненія. Валесъ преслѣдовалъ сей предметъ въ продолженіе всего путешествія со всевозможнымъ вниманіемъ, въ надеждѣ извѣдать причины никогда прежде не примѣчаннаго явленія; наконецъ онъ полагалъ вывести заключеніе, что неправильности склоненія соспоятъ въ ближайшей связи съ направленіемъ корабля потому, что склоненіе было болѣе при сѣверовосточномъ, а менѣе при югоза-

падномъ курсѣ \*)). Извѣстный Адмиралъ Датскаго флота *Левенорнъ*, во время плаванія его къ Исландіи 1786 года, примѣнилъ поже, что при разныхъ курсахъ бываетъ и склоненіе различно. Его замѣчанія о семъ предметѣ сообщилъ онъ Копенгагенской Академіи Наукъ особенною запискою, копорая въ 1788 году и была напечатана. И такъ Астрономъ *Валесъ* и Адмиралъ *Левенорнъ* суть единственныя лица \*\*), кои примѣнили, что большая или меньшая погрѣшность склоненія отъ истиннаго склоненія компаса зависить наибольше отъ направленія корабля. Кажется, что сіе важное примѣчаніе или не принято мореходцами во вниманіе \*\*\*),

---

\*) The original astronomical observations made in the course of a voyage towards the South Pole by W. Wales.

\*\*\*) Нимало не уменьшая великихъ достоинствъ и обширныхъ свѣдѣній Адмирала Левенорна, можно еще, я думаю, усумниться, дѣйствительно ли ему принадлежить честь наравнѣ съ Астрономомъ Валесомъ, перваго открытія *неровности* въ склоненіи компаса или нѣтъ. И вопъ почему: Валесъ обнарудовалъ ученія свои замѣчанія о семъ явленіи въ 1777 году, а Левенорнъ примѣнилъ оное въ 1786 году, по вѣроятно ли, что въ шеніи о лѣтъ, никакихъ свѣдѣній о наблюденіяхъ Валеса изъ Англіи не получено въ Данію, и что въ такой славный и ученый мореплаващель, каковъ Адмиралъ Левенорнъ, объ нихъ вовсе ничего не слышалъ? А если слышалъ, то онъ не болѣе сдѣлалъ какъ Флиндерсъ, Россъ и множество другихъ, кошорые повѣрили и усовершенствовали открытіе Валеса.

В. Г.

\*\*\*\*) Самъ Кукъ въ описаніи шрепъяго своего путешествія не говоритъ ни слова о сей неправильности склоненія, хотя *Валесъ* старался обратиться на то его вниманіе.

или неизвѣстно имъ вовсе, что извинительно только попому, что записка Адмирала Левенорна напечатана на языкѣ, на которомъ мало читается; примѣчанія же Аспронома Валеса не помѣщены въ описаніи путешествія Капитана Кука, но въ особенной, нынѣ чрезвычайно рѣдкой книгѣ. Валесовы замѣчанія не скрылись однакожь отъ прозорливости Капитана Флиндерса, и сему великому мореходцу (безспорно \*) величайшей по Кукѣ) предоставлено было первымъ объяснить причины великой погрѣшности, которая при опредѣленіи склоненія оказывалась; онъ преподавъ также и правила для исправленія сей погрѣшности, кои остаются по нынѣ единственными и пребудутъ, можетъ быть, пакowymi еще на долго.

Капитанъ Флиндерсъ въ самомъ началѣ своего плаванія испыталъ, что склоненіе, опредѣленное по компасу, поставленному въ нокпаузѣ разнспвовало весьма много отъ опредѣленнаго на другомъ мѣстѣ корабля; поелику же правила корабль *по компасу*, поставленному въ нокпаузѣ, то Капитанъ Флиндерсъ и опредѣлялъ склоненіе и пеленги при описи береговъ только

---

\*) Въ этомъ Англійскіе мореплаватели, которые должны были лучшими судьями своихъ соотечественниковъ, коихъ они знали лично, не согласны еще: многіе Ванкувера ставятъ выше самаго Кука, и говорятъ, что Кукъ спалъ знаменитъ пошому только, что плавалъ въ то время, когда было еще много земель неопкрытыхъ. А теперь вѣроятно Капитану Пари отдадутъ первенство предъ всѣми его предшественниками.

по компасу, коего мѣсто не перемѣнялось \*); всѣ же прочія опредѣленія склоненія, произведенныя на другомъ мѣспѣ корабля, опровержены имъ вовсе. Но въ продолженіе плаванія нашель онъ, чпо и опредѣленія, произведенныя на одномъ и томъ же мѣспѣ, п. е. въ ноктаузѣ, разнспвовали пакже между собою. По многократнымъ наблюденіямъ и продолжительному размышленію о семъ спраннымъ явленіи, дошелъ онъ до того заключенія, чпо величайшія разности оказывались, когда курсъ корабля былъ Оспъ или Веспъ; напрошивъ того, при сѣверномъ или южномъ направленіи корабля соспавляли румбы и склоненіе компаса среднее число изъ того, чпо найдено было при Западномъ и при Воспочномъ курсѣ. Сія неправильность, которую я буду называть *абераціею магнитной стрѣлки* или *погрѣшностію склоненія компаса*, была въ обоихъ полушаріяхъ весьма различна: въ Сѣверномъ полушаріи при Западномъ курсѣ Западное склоненіе найдено больше истиннаго во сполько, во сколько при Воспочномъ курсѣ найдено меньшимъ; въ Южномъ же полушаріи при Западномъ курсѣ было Западное склоненіе меньше, а при Воспочномъ курсѣ больше нежели истинное. Изъ сего извлекъ онъ важное заключеніе, чпо сія погрѣш-

---

\*) Не на всякомъ кораблѣ можно брать пеленги всегда и при всякомъ случаѣ съ одного мѣспа: на судахъ, имѣющихъ юшъ, вовсе нельзя эшаго сдѣлать. Капитанъ Флиндерсъ, въ своемъ путешествіи, совѣщуетъ мореплавателямъ держаться сего правила; но чпобъ можно было исполнить совѣтъ его, для сего нужно верхнюю опдѣлку судовъ нарочно къ тому приспособлять.

ность магнитной стрѣлки происходитъ отъ желѣза, находящагося въ кораблѣ и отвлекающаго магнитную стрѣлку отъ ея направленія; въ сѣверномъ полушаріи влечетъ желѣзо къ себѣ сѣверный конецъ магнитной стрѣлки, а въ южномъ южный конецъ; еслижъ корабль идетъ сѣвернымъ или южнымъ курсомъ, то находится онъ тогда въ направленіи магнитнаго меридіана, магнитная стрѣлка ни къ одной, ни къ другой сторонѣ не привлекается, и наблюдаемое склоненіе сходствуетъ съ истиннымъ. Въ Англійскомъ Каналѣ на Инвеспитгапорѣ (имя корабля Капитана Флиндерса), при западномъ курсѣ, сѣверный конецъ стрѣлки увлеченъ былъ отъ Сѣвера къ Западу на  $4^{\circ}$ , и западное склоненіе, составляющее  $25^{\circ}$ , оказалось  $29^{\circ}$ ; при восточномъ же курсѣ, стрѣлка увлечена была къ Востоку на  $4^{\circ}$ , и склоненіе оказалось по наблюденіямъ только  $21^{\circ}$ . Что погрѣшность склоненія компаса находится въ тѣсной связи съ наклономъ магнитной стрѣлки, въ разсужденіи того сдѣлалъ Флиндерсъ заключеніе по тому, что погрѣшность склоненія увеличивалась или уменьшалась по мѣрѣ, какъ наклоненіе увеличивалось или уменьшалось. На магнитномъ экваторѣ не нашлось онаго вовсе; но какъ скоро корабль удалялся отъ экватора къ Югу, то увеличивалась вмѣстѣ съ наклономъ и погрѣшность склоненія. Онъ нашелъ, на примѣръ, въ проливѣ Бассѣ, гдѣ южное наклоненіе столькоже велико, какъ и сѣверное въ Англійскомъ Каналѣ, погрѣшность склоненія равно великою, но только на противоположенной сторонѣ.

## LXIII

Капитану Флиндерсу оспалось полько еще преподашь правило, чпобъ опредѣлить погрѣшность склоненія при всякомъ курсѣ. Онъ и сію задачу рѣшилъ весьма удовлетворительнымъ образомъ; по крайней мѣрѣ и по нынѣ не найдено никакое другое, заслуживающее большую довѣренность. Я сегожь мнѣнія, не взирая даже на утвержденіе Капитана *Росса* въ его сочиненіи, чпо преподанное Капитаномъ Флиндерсомъ правило не вездѣ можетъ быть употребительно. Оно основано на учиненныхъ имъ опытахъ, чпо погрѣшность склоненія увеличивается въ томъ содержаніи, въ каковомъ углу, составляемый кораблемъ съ магнитнымъ меридіаномъ, дѣлается больше; изъ сего онъ заключилъ, чпо магнитная сила, соединяясь съ припяженіемъ находящагося въ кораблѣ желѣза, дѣйствуетъ на магнитную стрѣлку, и чпо погрѣшность склоненія состоитъ въ содержаніи къ синусу курса, копорая должна быть найдима по слѣдующей формулѣ: какъ содержится синусъ 8 румбовъ или радіусъ къ синусу угла, составляемаго кораблемъ съ магнитнымъ меридіаномъ, такъ содержится величайшая погрѣшность склоненія (копорая оказалась на кораблѣ *Инвестигаторъ* при курсахъ *Остль* и *Весль*) къ синусу погрѣшности склоненія.

примѣръ.

Курсъ корабля  $WSW = 67^{\circ}. 30'$ .

Величайшая погрѣшность склоненія  $3^{\circ} 49'$ .

Склоненіе компаса по наблюденіямъ  $29^{\circ}. 12' W$ .

сѣверное наклоненіе магнитной стрѣлки 72°.

$$R: \sin 67^\circ. 30' = \sin 3^\circ. 49': \sin 3^\circ. 32'$$

Наклоненіе, будучи сѣверное, почему и должно вычестъ найденную погрѣшность изъ найденнаго склоненія.

$$29^\circ. 12' - 3^\circ. 32' = 25^\circ 40' \text{ истинное склоненіе.}$$

Капитанъ Флиндерсъ, по возвращеніи своемъ въ Англію, представилъ Адмиралтейству донесеніе объ учиненныхъ имъ на корабль Инвеспигапорѣ испытаніяхъ и просилъ о предписаніи производимъ въ разныхъ портахъ опыты надъ погрѣшностію склоненія и чрезъ то извѣдать, справедливо ли начертанное имъ правило. Таковые опыты, произведенные на 5 разныхъ корабляхъ въ Ширнесѣ, въ Поршсмуѣ и въ Плимутѣ, подтвердили и замѣчанія Капитана Флиндерса и его Теорію \*). Основываясь на семъ, вычислилъ онъ снова по изобрѣщенной имъ формулѣ всѣ свои магнитныя наблюденія, также и всѣ при описи береговъ Новой Голландіи учиненные пеленги, такъ что его карты, кои и безъ того составлены съ чрезвычайною точностію, суть и по нынѣ единственныя, на которыхъ принята во вниманіе погрѣшность склоненія компаса.

Примѣры для опредѣленія погрѣшности склоненія компаса по выше приведенной формулѣ содержащіяся въ запискахъ его, напечатанныхъ въ сочиненіяхъ Лондонскаго Королевскаго общества 1812 года, и помѣщенныхъ

---

\*) Знаменишый Географъ Реннель сообщилъ мнѣ, во время моего пребыванія въ Англіи, подлинныя донесенія о сихъ опытахъ.

попомъ во второй части Путешествія Капитана Флиндерса, изданнаго въ 1814 году за нѣсколько дней передъ его смертію; въ оныхъ показано, что на корабль Инвеспигаторъ величайшая погрѣшность склоненія составляла почти  $\frac{1}{10}$  склоненія, или въ десятичныхъ числахъ 0,053 въ сѣверномъ, и  $\frac{1}{20}$  или 0,05 въ южномъ полушаріи. Величина погрѣшности склоненія оказалась бы, уповашельно, говоришь Капитанъ Флиндерсъ, одинаковою въ южномъ и въ сѣверномъ полушаріи, если бы онъ имѣлъ доспапшочное число наблюдений; ибо надобно знать, что Теорія о погрѣшности склоненія въ началъ его плаванія только что открывалась, слѣдственно при наблюденияхъ надъ склоненіемъ компаса курсъ корабля тогда не означался. Капитанъ Флиндерсъ заключаетъ свое ученое сочиненіе многими правилами, кои на каждомъ корабль должны быть наблюдаемы прежде отхода въ море. Онъ состоитъ въ слѣдующемъ: 1) Какъ скоро корабль приготовленъ совсѣмъ къ отходу и не имѣется надобности брать на оной болѣе желѣза, то должны опредѣлены быть пункты, гдѣ найденное склоненіе компаса наблюдениями сходствуетъ почти съ истиннымъ; пункты, кои не всегда N или S бывають, какъ по учиненными попомъ наблюдениями доказано; Капитанъ Флиндерсъ ихъ называетъ *Points of no difference*, К. Россъ *Point of change*, что бы я предложилъ перевести *поворотными румбами*. 2) Надежными наблюдениями испытываетъ, какъ велика погрѣшность склоненія при курсѣ, копорый отъ поворотныхъ румбовъ, гдѣ склоненіе не имѣетъ никакой погрѣшности, отспоитъ по объ-

имъ споронамъ на  $90^\circ$ . Половинная разность есть величайшая погрѣшность или какъ К. Флиндерсъ ее называетъ: *error for 8 points*, погрѣшность при 8 румбахъ. 3) Не должно вовсе дѣлать никакой перемѣны съ находящимися въ корабль желѣзомъ; еслижъ необходимосць будетъ что претрбовать, что поворотные румбы (*points of no difference*) надобно опредѣлить снова \*). 4) При всѣхъ наблюденіяхъ для опредѣленія склоненія компаса и пеленгахъ, надлежитъ означать быть курсъ корабля по крайней мѣрѣ до  $\frac{1}{4}$  румба. 5) Надобно означить на корабль мѣста, на которыхъ компасы во время употребленія поставлены будуще, и сихъ мѣстъ не перемѣнять никогда. 6) При описи береговъ не упускаеть ни одного случая къ опредѣленію склоненія компаса; также при обходѣ какого либо мыса опредѣляеть наблюденіями, не разнится ли склоненіе компаса на одной споронѣ мыса отъ склоненія на другой споронѣ онаго. 7) Многократными наблюденіями испытываетъ, что преподаваная имъ формула справедлива ли и можетъ ли быть употребительна равно въ обоихъ полушаріяхъ.

Описаніе путешествія Капитана Флиндерса издано въ 1814 году. Сообщенныя въ семъ сочиненіи извѣстія о свойствѣ имъ открытомъ магнитной спирѣки, что

---

\*) На военныхъ судахъ едвали есть какая либо возможность содержать всѣ желѣзныя вещи, въ нихъ бывающія, всегда въ одномъ и томъ же взаимномъ положеніи. Экзерсиціи, чищеніе мѣлкого оружія, приготовленіе къ сраженію: все сие заспавляетъ большое количество желѣза переносить и перемѣщать съ мѣста на мѣсто. И потому военныя суда суть самыя неудобныя для такихъ опытовъ. В. Г.

она бываетъ отвлекаема отвъ ея направленія желѣзомъ корабля, столь доспопримѣчательны, что на каждомъ опходящемъ въ море кораблѣ, а особенно на корабляхъ, опправляемыхъ для опкрыпій \*), необходимо производить подобныя наблюденія, дабы, сообразно съ желаніемъ самаго Капитана Флиндерса, представленная имъ Тео-рія и преподанное правило для нахождения погрѣшности склоненія повсюду могли бытъ испытаны. Особенно важны наблюденія сего рода въ большихъ южныхъ широтахъ, дабы узнать, гдѣ магнитный южный полюсъ существуетъ, близость коего можно будетъ замѣтить, ежели погрѣшность склоненія компаса дѣлается болѣе обыкновеннаго.

Со времени изданія въ свѣтъ Путешествія Кап. Флиндерса опправлены и совершены двѣ экспедиціи, цѣль коихъ была усовершенствованіе наукъ: первая Капитана Коцебу на кораблѣ Рюрикѣ 1815—1818 годахъ. Изъ данной ему инспрукціи (писанной сочинителемъ сей записки) видѣть можно, что ему было предписано произвести наблюденія надъ погрѣшностію склоненія компаса. Что сія часть его инспрукціи не исполнена во всемъ помыслѣ, въ какомъ по желалось, по оное К. Коцебу въ вину поспавить не лзя, если принято будетъ въ разсужденіе, что у него на кораблѣ былъ

---

\*) Корабли, опправляемые для опкрыпій, конечно должны бытъ расположены и приготовлены самымъ удобнымъ образомъ для всѣхъ физическихъ опытовъ, поколику по возможно сдѣлать; но на военныхъ судахъ сіи опыты не могутъ бытъ производимы съ успѣхомъ. В. Г.

только одинъ офицеръ, слѣдственно многоразличныя на кораблѣ занятія во время его плаванія, какъ то на примѣръ: управленіе кораблемъ по большей часпи въ опасныхъ моряхъ, опись береговъ, астрономическія наблюденія и пр., не позволили ему произвеспи надъ погрѣшностію склоненія компаса многихъ наблюденій. Единственное совершившееся плаваніе, во время коего посвящено сему предмету доспойное вниманіе, было плаваніе Кап. *Росса* въ Бафиновъ заливъ. К. *Россѣ* и бывшій съ нимъ по ученой часпи Арпиллеріи Капитанъ *Сабинѣ* издали каждый особенное о погрѣшности склоненія компаса сочиненіе: первый въ описаніи его путешествія, а впорой въ запискахъ Королевскаго Ученаго Общесства \*). Хотя они и ничего новаго къ Флиндерсовымъ о семъ предметѣ замѣчаніямъ не прибавили, однако въ сочиненіяхъ шого и другаго ясно видно, что учиненныя на корабляхъ *Изабеллѣ* и *Александрѣ* наблюденія подтвердили совершенно открытіе К. Флиндерса. Но оба припомъ полагають, что преподанное К. Флиндерсомъ правило не вездѣ можетъ бытъ употреблено для нахождения погрѣшности склоненія компаса; да и въ самомъ дѣлѣ кажеться сіе мнѣніе основательнымъ, ибо въ Бафиновомъ заливѣ находили часпо погрѣшность склоненія  $50^{\circ}$  и  $60^{\circ}$ , по правиламъ же К. Флиндерса должна бы она бытъ только около 15. Но Адмираль

---

\*) Произведенныя наблюденія на корабляхъ Экспедиціи къ сѣверному полюсу подъ начальствомъ К. *Бухана* еще не напечатаны.

Левенорнъ, въ сочиненіи чипанномъ имъ въ Копенгагенской Академіи Наукъ въ началъ сего года, доказалъ, что найденная на Англійскихъ корабляхъ несоразмѣрно великая погрѣшность склоненія происходила не отъ одного припяженія находящагося въ корабль желѣза, но должна также быть приписана обстоятельству, что земля въ близости береговъ Бафинова залива содержишь въ себѣ много желѣза \*), которое дѣйствуетъ не только на магнитную стрѣлку, но и на все въ корабль содержащееся желѣзо; что сверхъ того магнитный сѣверный полюсъ долженъ находиться по всей вѣроятности на западномъ берегу Бафинова залива, что доказываеиъся великимъ склоненіемъ компаса, какъ по  $110^{\circ}$  и болѣе; также и тѣмъ обстоятельствомъ, что у западнаго берега въ близости Ланкасперскаго залива, компасы на обоихъ корабляхъ перестали дѣйствовать. Последнее явленіе хотя и приписываетъ К. Россъ влажному воздуху и великому шуму, но того съ достоверностію принявъ не можно, потому что никакой мореходецъ того не замѣтилъ \*\*). Сіе бездѣйствіе компасовъ не лзя

---

\*) Но это одно предположеніе, не подкрѣпляемое никакими доказательствами. В. Г.

\*\*.) Подобное бездѣйствіе компасовъ замѣтилъ также К. Джамесъ въ Гудсонскомъ заливѣ въ 1628 году; но не надлежитъ ли сего приписывать также близости, въ коей онъ находился отъ магнитнаго полюса?

также приписывать худому устройству оныхъ, а по-  
тому и надобно принять, что сіе происходило един-  
ственно отъ дѣйствія близости магнитнаго полюса.

Адмиралъ Левенорнъ весьма справедливо опредѣляетъ  
происходящую отъ корабельнаго желѣза погрѣшность  
склоненія компаса отъ причиняемой близостию земли,  
содержащей желѣзо. Первую именуетъ онъ съ К. Флиндерсомъ  
и К. Россомъ *Deviation*, а другую называетъ  
*Derangement* (разспройкой). Гг. Россъ и Сабинъ принима-  
ли одну за другую, или не опредѣлили оныхъ \*), а потому  
и заключили, что преподаанное К. Флиндерсомъ прави-  
ло для опредѣленія погрѣшности склоненія компаса  
несправедливо, и въ большихъ широтахъ нельзя послѣ-  
довать оному. Сіе можетъ быть и въ самомъ дѣлѣ  
такъ, однако изъ наблюдений учиненныхъ на корабляхъ  
Александръ и Изабелъ въ Бафиновомъ заливѣ, не слѣ-  
дуетъ по крайней мѣрѣ заключать того; почему пра-  
вило К. Флиндерса для исправленія склоненія компаса  
можетъ еще и по нынѣ очень хорошо быть употребляемо.  
По учиненнымъ К. Флиндерсомъ наблюдениямъ можно на-  
дежно принять, что оное въ обоихъ полушаріяхъ будетъ  
оказываться справедливымъ, хотя весьма желательна,  
что бы еще произведено было больше наблюдений въ

---

\*) Но какимъ образомъ опредѣлить ихъ? Какъ опредѣлить количе-  
ство той и другой, если правило Флиндерса подлежитъ еще сом-  
нѣнію?

разсужденіи сего любопытнаго явленія. Что бы испытать, можетъ ли сіе правило употребляемо бытъ и въ большихъ широтахъ, для того слѣдуетъ узнать погрѣшность склоненія компаса въ такихъ моряхъ, гдѣ никакой земли въ близости не находится, по крайней мѣрѣ такой, о которой можно было бы думать, что она содержитъ въ себѣ желѣзо или что полагаютъ можно близость магнитнаго полюса. Море между Шпицбергеномъ и Гренландіею, кажется къ тому очень удобно, потому что можно просперть плаваніе почти до 81 градуса и полагаютъ не лзя, что бы земля восточнаго берега Гренландіи содержала желѣзо; по сей причинѣ наблюденія сдѣланныя К. Буханомъ важнѣе для Теоріи погрѣшности склоненія, нежели наблюденія К. Росса. Мы имѣемъ впрочемъ наблюденія, учиненныя въ сихъ спранахъ, кои, хотя и не простираются до сѣвернѣйшаго конца Гренландіи, однако подтверждаютъ предположеніе, что даже и въ весьма большихъ широтахъ погрѣшность склоненія не очень значительна и гораздо меньше найденной въ Бафиновомъ заливѣ, которая можетъ объяснена бытъ только положеніемъ земли, въ близости которой произведены наблюденія. Оныя учинены на Англійскомъ фрегатѣ Сибиллѣ 1814 года въ морѣ къ Востоку отъ Гренландіи; штурманомъ сего фрегата Беномъ (Bain), и имъ изданы въ 1817 году. Изъ оныхъ оказывается, что къ Востоку отъ Гринвическаго меридіана погрѣшность склоненія гораздо меньше,

нежели къ Западу отъ онаго \*), также и склоненіе находящъ къ Воспоку меньшимъ; изъ чего можно заключить, 1) что восточный берегъ Гренландіи не содержитъ желѣзнаго или по крайней мѣрѣ магнитнаго минерала, который могъ бы дѣйствовать на магнитную стрѣлку; слѣдственно найденная погрѣшность происходитъ единственно отъ корабельнаго желѣза; изъ сего, кажется, слѣдуетъ далѣе заключить, что если формула К. Флиндерса употреблена бытъ можетъ въ морѣ къ Воспоку отъ Гренландіи, то не слѣдуетъ утверждать, что она несправедлива, хотя къ Западу отъ Гренландіи соспаятся не можетъ. Правило Кап. Флиндерса пребуетъ, конечно, еще спрогаго испытанія долженствующими бытъ произведенными во всѣхъ моряхъ свѣпа многократными наблюденіями. Также можетъ бытъ не совсѣмъ еще рѣшено, наклоненіе ли или склоненіе магнитной стрѣлки, отъ которой больше зависить погрѣшность склоненія; а попому каждому имѣющему случай мореходцу предлежитъ обязанность производить со пщаніемъ наблюденія касательно сего явленія; наблюденія для Теоріи погрѣшности склоненія важны наипаче въ такихъ моряхъ, гдѣ наклоненіе весьма велико, а склоненіе компаса весьма мало, какъ на примѣръ въ Сахалинскомъ и въ Охотскомъ моряхъ, гдѣ

---

\*) Гренвической меридіанъ проходитъ близко восточнаго берега Гренландіи.

при широтѣ отъ  $50^{\circ}$  до  $60^{\circ}$  можетъ склоненіе компаса принято бытъ ничтожнымъ; ибо оно по учиненнымъ мною на Надеждѣ 1805 года наблюденіямъ соспавляло по  $1^{\circ}$  къ Воспоку, по  $1^{\circ}$  къ Западу. Ежели въ тѣхъ моряхъ при всякомъ направленіи корабля склоненіе компаса бываетъ одинаково, т. е. ежели нѣтъ погрѣшности склоненія компаса, тогда правило Кап. Флиндерса не можетъ, конечно, употребляемо бытъ повсюду. Весьма желательна, что бы на нашихъ военныхъ корабляхъ, идущихъ изъ Архангельска въ Балтійское море и на корабляхъ, отправляемыхъ почти ежегодно Американскою Компаніею (которыя всегда бываютъ подъ командою морскихъ офицеровъ) въ сѣверныя части Великаго Океана, произведены были точныя наблюденія надъ погрѣшностію склоненія. Равно и изъ Кукова впоорого путешествія извѣстно, гдѣ главнѣйше должно произвести наблюденія надъ погрѣшностію склоненія въ близости южнаго полюса. Вообще всякое наблюденіе принято будетъ съ благодарностію, которое подаетъ большую ясность о семъ чрезвычайно важномъ для мореплаванія предметѣ; ибо пока мы не дойдемъ до опредѣлительности онаго, по тѣхъ поръ не могутъ извлечены бытъ изъ наблюденій магнитическихъ никакія вѣрныя заключенія; равно всѣ Теоріи и карты о склоненіяхъ магнитной стрѣлки Галлеева, Чурьмана и Ятеса (Yates) лишились своего достоинства или по крайней мѣрѣ полезнаго употребленія; поже самое происходитъ съ Теоріею печеній, попому, что большая часть счисленій печеній должна бытъ не вѣрна отъ неупо-

пробленія до сихъ поръ погрѣшности склоненія компаса \*).

Хотя учиненныя на корабляхъ Изабелль и Александръ наблюденія не много къ тому способствовали, что бы распроспранить новый свѣтъ надъ Теорією погрѣшности склоненія; однако онѣ важны не только потому, что суть первыя (выключая наблюденія на фрегатѣ Сибилль), кои произведены со времени открытія погрѣшности склоненія и съ особеннымъ тщаніемъ наилучшими компасами, но и потому, что подали поводъ объяснить сей предметъ подробнѣе; особенно обязаны мы симъ наблюденіямъ за упомянутое мною прежде опмѣнное сочиненіе Адмиралу Левенорну.

Что на каждомъ кораблѣ есть румбъ, гдѣ не бываетъ погрѣшности склоненія, если корабль лежитъ симъ курсомъ, что сей румбъ оспается неизмѣннымъ, предполагая, что съ желѣзомъ не послѣдовало никакой перемѣны \*\*), и компасъ будетъ находиться на одномъ и томъ же мѣстѣ, на коемъ опредѣлена погрѣшность склоненія, такъ же, что сей румбъ, который я называлъ *поворотнымъ*, долженъ быть опредѣленъ прежде, нежели

---

\*) Счисленія теченій никогда не будутъ вѣрны, а всегда только болѣе или менѣе приближенны къ истинѣ, по невозможности съ желаемою точностію опредѣлять направленіе хода и переплышое кораблемъ разстояніе. Впрочемъ неровность склоненія компаса не на всѣхъ корабляхъ можно съ пользою принимать въ соображеніе при счисленіи пуги. Для сего корабли должны быть нарочно особеннымъ образомъ приспособлены. Въ практикѣ сей способъ встрѣшится еще другія затрудненія.  
В. Г.

\*\*) Можно ли на всѣхъ корабляхъ а особливо на военныхъ, всегда всѣ желѣзныя вещи сохранитъ въ одномъ и томъ же положеніи?  
В. Г.

ли корабль поидеть въ море, по примѣшилъ также и К. Флиндерсъ. Сей поворотный румбъ на каждомъ корабль бываешь разной: на корабль Инвеспигапоръ соопвѣстствовалъ онъ N и S, на корабляхъ Изабелль и Александръ сего не было: на первомъ былъ оный N  $17^{\circ}$  O; на второмъ N  $\frac{1}{4}$  W, что, вѣроятно, приписать надлежитъ не ровной на корабль погрузкѣ желѣза. Поелику на корабль по всемъ часнямъ онаго разсѣяно такъ сказашъ желѣзо, содержащее въ себѣ магнитную силу, по по общимъ правиламъ Механики находится пунктъ, средній пунктъ силъ магнитныхъ, гдѣ всѣ силы содержатъ между собою равновѣсіе, и гдѣ другое тѣло, ими одними влекомое, могло бы покоиться и не склоняясь ни на какую сторону. Если сіе тѣло естъ магнитная сферъка, по на оную желѣзо дѣйствовать не будетъ, и она должна слѣдовать одной магнитной силѣ, т. е. показывать истинное склоненіе и припомъ во всякомъ положеніи корабля. Сей пунктъ естъ настоящій поворотный; однако если бы и возможно было найсти на корабль оной, по и тогда не можно бы было поставитъ шамъ компаса, а потому и должно довольствоваться тѣмъ, что бы вмѣсто сего изыскивать направленіе корабля, при коемъ не будетъ никакой погрѣшности, которое называлъ *поворотнымъ* румбомъ.

Кажется, что на корабляхъ Изабелль и Александръ въ Лервикскомъ заливѣ не опредѣлено было передъ опходомъ кораблей поворотныхъ румбовъ каждого корабля, также и погрѣшности склоненія. Сіе не прежде сдѣла-

но 19 Іюня. у оспрова Вайгапца. Поворотный румбъ найденъ шамъ на Изабелль N  $17^{\circ}$  O, а погрѣшность склоненія при курсѣ  $90^{\circ}$  къ Оспи опъ поворотнаго румба  $20^{\circ}$  30', и — 22 къ W опъ онаго, чпо соспавляетъ величину погрѣшности склоненія  $42^{\circ}$  30'; на корабль Гармоніи нашель К. Россъ погрѣшность склоненія  $45^{\circ}$ . При возвращеніи кораблей въ Лервикской заливъ найдена погрѣшность склоненія при курсѣ OSO,  $5^{\circ}$  34'; при курсѣ WNW  $5^{\circ}$  46'; и шого  $11^{\circ}$  20'. Наклоненіе магнитной сирѣлки соспавляло здѣсь  $74^{\circ}$  21' N.

Я заключаю сіе сочиненіе объясненіемъ меподы, которую упошреблялъ К. Россъ для опредѣленія погрѣшности склоненія для каждаго румба компаса.

На берегу избирается опдаленный предметъ и пеленгуется съ корабля споящаго на шпрингъ, по всѣмъ румбамъ компаса; въ шже время пеленгуется корабль съ избраннаго предмета \*). Тамъ, гдѣ пеленги съ ко-

---

\*) Какимъ образомъ увѣришься, что на избранноиъ предметѣ въ нѣдрахъ земли нѣтъ желѣза или магнита, дѣйствующаго на компасъ, кошорые, буде ешь,шо покажутъ не настоящее истинное склоненіе (поворотный пунктъ)? Но не лучшели для сего упошребишь, шакже по совѣту Капитана Росса, слѣдующій способъ: избрашъ или посшавишь на берегу два съ корабля замѣшныя предмета, и найши астрономическими способами на какой румбъ они одинъ опъ другаго опстоятъ. Пошомъ уже поворачивая корабль на шпрингъ и имѣя вспворѣ сіи предметы, замѣчашъ румбъ, на какой они будутъ пеленговашься. Я осмѣливаюсь поворотные румбы назвашъ румбомъ истиннаго склоненія, а погрѣшность склоненія компаса неровностію склоненія компаса: первое изъ сихъ названій принимаю для шого, что оно своимъ значеніемъ выражаетъ самое существо вещи; а второе пошому, что Природа не погрѣшаетъ, но не ровности въ дѣйствіяхъ Ея примѣшны. В. Г.

рабля и съ предмета сходствують , находится поворотный пунктъ, или попятъ румбъ компаса, гдѣ не бываетъ никакой погрѣшности ; разность прочихъ пеленговъ есть принадлежащая къ тому румбу погрѣшность склоненія. Подъ парусами опредѣлялъ Капитанъ Россъ погрѣшность склоненія посредствомъ того, что онъ приказывалъ гребному судну съ компасомъ, слѣдовать позади корабля въ нѣкоторомъ отдаленіи; и такъ корабль шелъ разными курсами, а гребное судно слѣдовало точно по направленію корабля. Если курсы по компасамъ на корабль и на гребномъ суднѣ сходствовали, то не было никакой погрѣшности склоненія, и попятъ румбъ принятъ былъ поворотнымъ; при прочихъ курсахъ, каждая разность составляла погрѣшность того румба. Сія впрочемъ точная метода не можетъ быть повсюду употребительна , и потому совѣтовалъ слѣдовать употреблять формулу К. Флиндерса для исправовъ склоненія компаса по наблюденіямъ \*).

*Крузенштернъ.*

На мызѣ Ассъ, 31 Декабря  
1820.

---

\*) Объ опытахъ, учиненныхъ въ Вулвичѣ надъ погрѣшностію склоненія Профессоромъ *Барловымъ*, извѣстно мнѣ только то, что Адмиралтейство почтало оныя довольно важными, чтобы вооружить военное судно для отправленія въ море самаго Профессора Барлова, дабы повторить на корабль свои опыты, сдѣланные въ Арсеналѣ Вулвича. Книгу имъ сочиненную по сему предмету, я еще не имѣлъ случая получить. К.

См. Спран. 31.

## ТАБЛИЦА,

Показующая дѣйствіе теченій отъ Вашингтоновыхъ остро-  
вовъ до Камчатки.

1818 года.	Въ полдень:		дѣйствіе те- ченій.		Примѣчанія.
	широша Южная	долгота Западная	напра- вленіе по правому компасу.	ско- рость въ миляхъ.	
Мартъ	о ' "	о ' "			
17	2.35.20.	146.32.32.	NW 87°	38	Вѣтръ дулъ ровно и умѣренно, и пошому такое большее теченіе вѣроятно не существовало; но въ счисленіи была ошибка.
18	1.05.15.	148.24.44.	SW 81	45	
19	0.01.36.	149.51.16.			
	Сѣвер- ная.				
20	---	---	SW 77	25	
21	2.19.30.	151.04.20.	SW 32	24	
22	4.25.48.	152.00.18.			
23	---	---	SSW	57	
24	6.59.44.	154.27.03.	S	14	
25	8.49.13.	156.30.13.			
26	10.20.34.	159.05.47.	SW 50	21	
27	11.41.20.	161.45.22.	SW 55	13	
28	13.16.34.	164.30.58.	SW 77	18	
29	13.58.28.	167.37.15.	W	17	
30	14.04.32.	170.22.50.	W	21	
31	14.11.10.	173.05.46.	W	6½	

1818 года.	Въ полдень:		дѣйствіе печеній.		Примѣчанія.
	широ- та Сѣ- верная	долгота Западная	направле- ніе попра- вому ком- пасу.	скорость въ ми- ляхъ	
Апрѣль	° ' "	° ' "			
1	14.35.22.	176.14.07.	NW	9	
2	---	---			
3	15.56.20.	182.20.28.			
4	16.56.02.	185.27.33.	SW 72	30	
5	18.45.40.	188.01.18.	NW 83	33	
6	20.45.49.	189.48.20.	SW 50	19	
7	22.03.12.	190.54.56.	O	25	Причиною сему конечно вѣтръ, сильно дувшій отъ Запада.
8	22.48.55.	191.47.38.	SW 59	23	
9	24.39.50.	192.55.20.	W	6	
10	25.38.29.	193.03.34.	SW	16 $\frac{1}{2}$	
11	---	---		30	Во всѣ сушки было тихо и штиль.
12	28.20.45.	194.28.35.	SW 38		
13	29.19.54.	194.44.25.			
14	29.39.59.	196.08.51.	SW 57	22	
15	30.37.55.	197.12.36.	SW 66	27	
16	31.59.10.	197.34.54.	SW 51	42	Сіе могло произойти отъ того, что мы употребили $\frac{3}{4}$ R. ск. к. по азимуты послѣ дали оное 7 $^{\circ}$ 48' восточ.
17	33.42.05.	198.29.30.			
18	34.18.06.	198.35.00.	NW 82	25	
19	35.28.03.	198.31.48.	NW 64	25	
20	---	---			
21	---	---			Сія малая разность въ 4 сушки показы- ваетъ, что здѣсь не было печенія, а про- изошла она отъ крѣпкаго вѣтра и вол- ненія.
22	---	---	NW 36	17	
23	42.41.37.	197.53.28.			
24	43.11.42.	197.27.44.	SO 59	9 $\frac{1}{2}$	
25	43.54.10.	198.15.11.	NW 81	9 $\frac{1}{2}$	
26	---	---		5 $\frac{1}{4}$	
27	47.54.44.	201.08.50.	W		
28	---	---			
29	---	---			Сего числа послѣ полудни увидѣли Кам- чатскій берегъ.

## LXXX

N° 6.

См. Спран. 40

*Пеленги послѣ полудни 21 Юня 1818 года, у Беринговыхъ острововъ. Въ полдень:*

Берингова оспрова S оконеч.	—	—	NO 73° *)
<i>въ <math>2\frac{1}{4}</math> час. п. п. л. д. пройдя на O *) 13 миль:</i>			
Берингова оспрова S оконечность	—	—	N
<i>въ <math>3\frac{1}{2}</math> т. пройдя на O, 10 миль:</i>			
Берингова оспрова S оконечность	—	—	NW 62
— — — N видим: оконеч.	—	—	NW $31\frac{1}{2}$
Оспрова Мѣднаго N видимая оконеч.	—	—	NO $52\frac{1}{2}$
<i>въ 4 т. пройдя на O 4 мили:</i>			
Берингова оспрова S оконечность	—	—	NW 68
— — — N видим: окон:	—	—	NW $37\frac{1}{2}$
Оспрова Мѣднаго N видим: окон:	—	—	NO 43
<i>въ 5 т. пройдя на O <math>6\frac{1}{4}</math> миль:</i>			
Берингова оспрова S оконечность	—	—	въ туманѣ
— — — N видим: оконеч:	—	—	NW 50°
Оспрова Мѣднаго N видим: оконеч:	—	—	NO 25
<i>въ <math>6\frac{1}{2}</math> т. пройдя на O, 8 миль:</i>			
Оспрова Мѣднаго N видим: оконеч:	—	—	N
<i>въ 8 т. пройдя на O, <math>9\frac{3}{4}</math> мили, а на OSO 5 миль:</i>			
Оспрова Мѣднаго N видим: оконеч:	—	—	NW 32
— — — S — — —	—	—	SO 69
<i>въ 9 т. пройдя на OSO <math>4\frac{1}{4}</math> мили:</i>			
Оспрова Мѣднаго N видим: окон:	—	—	NW 38
— — — S — — —	—	—	SO 66
<i>въ полночь, пройдя на SO <math>11\frac{1}{2}</math> миль:</i>			

Прошли на перпендикулярѣ курса S оконечность оспрова Мѣднаго на NO.

\*) Курсы и пеленги означены по правому компасу.

## LXXXI

N<sup>o</sup> 7.

См. стран. 41.

Пеленги 22 числа Юня 1818 года, у острова Мѣднаго  
вѣ 4 часа утра.

S	оконечность на шраверзѣ	— — —	SWtW $\frac{1}{2}$ W *)
	Вѣ 7 т. пройдя на NNW $\frac{1}{2}$ W *)		10 $\frac{1}{4}$ миль:
S	оконечность	— — — — —	SO 8 <sup>o</sup>
N	— — — — —	— — — — —	NW 55
	Въ срединѣ острова выдавшійся упесь	—	SW 71
	Вѣ 10 т. пройдя на NNW $\frac{1}{2}$ W		7 $\frac{1}{4}$ миль:
S	оконечность	— — — — —	SO 14
N	— — — — —	— — — — —	NW 69
	Въ срединѣ острова выдавшійся упесь	—	SW 8 $\frac{1}{2}$
	Вѣ 10 $\frac{1}{2}$ т. пройдя на NNW $\frac{1}{3}$ W		2 $\frac{1}{2}$ мили:
S	оконечность	— — — — —	SO 17
N	— — — — —	— — — — —	NW 78
	Въ срединѣ острова выдавшійся упесь	—	SW 1
	Вѣ 11 $\frac{1}{2}$ т. пройдя на SO, 5 $\frac{1}{2}$ миль:		
S	оконечность	— — — — —	SO 6 $\frac{1}{2}$
N	— — — — —	— — — — —	NW 72 $\frac{1}{2}$
	Въ срединѣ острова выдавшійся упесь	—	SW 30
	Вѣ полдень **) пройдя на OtS		1 $\frac{1}{4}$ мили:
S	оконечность	— — — — —	S
N	— — — — —	— — — — —	NW 75
	Въ срединѣ острова выдавшійся упесь	—	NW 42

\*) Курсы и пеленги означены по правому компасу.

\*\*) Въ полдень по наблюдениямъ и хронометрамъ шир. 54<sup>o</sup>46'18",  
долгота 191<sup>o</sup>49'10".

## LXXXII

N° 8.

См. спран. 44.

*Пеленги 25 Июня 1818 года, по северную сторону  
острова Атты.*

<i>Въ полдень</i>	широта	по набл:	— —	53° 01' 58"
— — —	долгота	по хрон:	— —	187 22 11
— — —	Западн:	окон: Аппы	—	SO 22° *)
— — —	Восп:	видимая оконеч:	въ	
	спворѣ	съ наспоющею	—	NO 89 $\frac{1}{2}$

*Въ половинѣ 1 ч. пройдя на SO \*) 2 $\frac{3}{4}$  мили:*

Западная оконечность острова	— — —	SW 13
Воспчая	— — — — —	NO 78

*Въ часѣ п.п.л.д., пройдя 3 $\frac{7}{8}$  мили на NOO.*

Западная оконечность	— — — — —	SW 31
Воспчая	— — — — —	NO 88

*Въ 2 $\frac{1}{2}$  ч. п.п.л.д. пройдя на NO 11 $\frac{3}{4}$  мили:*

Воспчая оконечность	— — — — —	SO 57
---------------------	-----------	-------

*Въ 4 ч. п.п.л.д. пройдя на ONO 12 миль:*

Воспчая оконечность въ спворѣ съ серединою острова Агапу	— — — — —	SSO
---	-----------	-----

---

\*) Курсы и пеленги означены здѣсь по правому компасу.

См. Спран. 46.

*Островъ Нунійвакѣ, открытый 11 Юля 1821 года, флота Капитаномъ Васильевымъ, начальникомъ двухъ шлюповъ: Открытія и Благонамбреннаго.*

Г. Васильевъ объ открытіи сего острова доноситъ Г. Морскому Министру изъ Петропавловской гавани опъ 15 Октябрю 1821 года, слѣдующее :

„11 Числа (Юля, 1821) въ 6 часовъ утра глубина была 16 сажень, а чрезъ полчаса оказалась 8; тогда мы поспѣшь взяли курсъ къ W; но какъ цвѣтъ воды нисколько не перемѣнялся, то я полагалъ, что мы находились близъ какихъ нибудь открытыхъ банокъ, которыя шуманъ препятсшивовалъ намъ осмопрѣшь. Между тѣмъ глубина спала увеличиваться, и мы дойдя до 15 сажень, спали придерживавшись опять къ NW. Въ 10 часу утра шуманъ нѣсколько прочистился и мы увидѣли въ правой споронѣ снѣгъ, а вскорѣ попомъ и высокій берегъ, вдоль котораго мы шли, не болѣе 10 Ипаліанскихъ миль опъ онаго. Наконецъ шуманъ совершенно прочистился; мы привели къ берегу, и дойдя до глубины 8 сажень, грунтъ песокъ, положили якорь, опъ берегу на три мили Ипаліанскихъ разстоянія.

„Пока мы пригошовляли гребныя суда, чшобъ ѣхать на берегъ, увидѣли ѣдущаго къ намъ на байдаркѣ одного Американца, опъ котораго посредствомъ переводчика узнали, что видѣнный нами берегъ есть островъ, жи-

пелями онаго называемый *Нунійвакб*. Въ ясную погоду съ воспочной спороны сего оспрова можно видѣшь снѣгъ и высокоспи мапераго берега; лежишь онъ между рѣками *Кускоханб* и *Куюхтб-накб*. Прежде сего никакое судно къ нимъ не приходило и никпо изъ Европейцевъ ихъ не посѣщаль. Нынѣшняго лѣта съ мапераго берега приѣзжали къ нимъ госпипь *Кускоханцы*, копорые первые показали имъ упопробленіе желѣза, вѣрояпно вымѣнянное въ Бриспольской губѣ, гдѣ нынѣ заведено селеніе Россійской Американской Компаніи.

„Въ полдень по обсервациіи опредѣлили мы якорнаго мѣста широту  $59^{\circ} 54' 57''$ , долготу по хронометру N 935 \*)  $193^{\circ} 17' 02''$  О опъ Гринвича; склоненіе компаса  $23^{\circ}$  воспочное. Теченіе замѣчено  $\frac{3}{4}$  узла къ Воспоку по компасу, а прибыль и убыль воды, кажешся, небольшая.

„Я, съ господами офицерами, свободными опъ должности, съѣхаль на берегъ; Американецъ \*\*) проводиль насъ къ своему жилищу. Поелику оспровъ сей ни кѣмъ изъ Европейцевъ доселѣ не былъ найденъ, шо я назваль оный оспровомъ *Открытія* \*\*\*), по имени нашего

---

\*) Имя маспера не означено въ подлинникѣ.

\*\*) Г. Васильевъ весьма справедливо называетъ Американцами жипелей сего оспрова, копорый находищся подлѣ самаго берега Америки.

\*\*\*) Еслибъ сей оспровъ не имѣль, пакъ сказашъ, природнаго своего имени, шо я осмѣлился бы предложиль назвашъ его оспровомъ *Васильева* въ честь ошкрышеля, но теперь, Географы, я думаю, сохраняють ему имя: *Нунійвакб*.

Шлюпа. Положеніе его NW и SO до 40 миль Ипаліанскихъ въ длину, а въ ширину, по словамъ жипелей, въ половину длины. Берегъ онаго вообще средней высоты; закрытыхъ якорныхъ мѣстъ не имѣеть; по берегамъ изрѣдка видѣнь распуцій небольшой лѣсъ. Оспровиане живутъ въ землянкахъ въ разныхъ мѣстахъ по берегу, и занимаются ловлею оленей, лисиць, китовъ и рыбы. Обдаривъ изъ нихъ шѣхъ, которыхъ мы видѣли на берегу, отправились на шлюпъ, и къ вечеру, снявшись съ якоря, пошли къ NW. Южный мысъ оспрова назвалъ я въ честь перваго Лейпенанша мысомъ *Иенатьева*, а сѣверный мысомъ *Боуля* \*\*).“

№ 10.

См. спран. 49.

*Пеленги 30 Іюня 1818 года у острова Атхи.*

Въ полдень по наблюденіямъ широта  $52^{\circ} 19' 38''$  \*\*).

*Въ 1 ч. в. п. л. д. пройдя отъ полудни на NO 87* \*\*\*)

*8 миль:*

Мысъ безъимянный (А)	— — — —	NO $67^{\circ}$ ***)
— — — — (В)	— — — —	NO 84
Средина мыса В	— — — —	NO 87

\*) Такое вниманіе къ своимъ офицерамъ приноситъ большую честь Г. Васильеву.

\*\*) По моимъ наблюденіемъ — — — —  $52^{\circ} 19' 21''$   
по наблюденіемъ Шп. Никифорова — —  $52 19 56$

\*\*\*) Курсы и пеленги означены по правому компасу.

## LXXXVI

<i>Въ 2 т. пройдя на NO 59°, 7½ миль:</i>	
Мысь А — — — — —	NO 66°
Оконечность мыса В — — — — —	SO 31
<i>Въ 2½ т. пройдя на NO 42°, 3¾ мили:</i>	
Мысь А встворѣ съ воспочнымъ мысомъ —	NO 78
<i>Въ 3 т. пройдя на NO 42°, 3¾ мили:</i>	
Воспочный мысь — — — — —	NO 86½
Мысь А — — — — —	SO 66
— В — — — — —	SW 30
<i>Въ 4 т. пройдя на NO 59° 4 мили, и на NO 70° 3¼ мили:</i>	
Мысы А и В встворѣ — — — — —	SW 44
Воспочный мысь — — — — —	SO 42
<i>Въ 5 т. пройдя на SO 76°, 9 миль:</i>	
Сѣверная оконечность Апхи и западная Амли встворѣ — — — — —	SW 13
Мысь Апхи у самой рѣчки подлѣ долины —	SW 29

N° 11.

См. стран. 53.

*Пеленги 4 Юля 1818 года у Шулагинскихъ островѣ. Въ 10½ часа утра:*

Островъ Тихкинякъ — — — — —	NW 40° *)
<i>Въ полдень, пройдя на NO 50° *) 7 миль:</i>	
Островъ Тихкинякъ — — — — —	NW 48

---

\*) Курсы и пеленги означены по правому компасу.

## LXXXVII

N° 12.

См. стран. 53.

Опредбленіе широты и долготы южнаго изъ остро-  
вовъ Евдокійскихъ 5 Іюля 1818 года.

Въ полдень широта Шлюпа — — — 55° 14' 34''  
— — — долготы — — — — — 156 16 40

Отъ полудни до 7½ часовъ ветра мы плыли:

на NO 53° *)	4½ мили	}	по сему въ 7½ часовъ вечера:
— NO 3	28		широта — — 55° 50' 52''
— NW 20	6		долгота — — 156 11 20

Въ 7½ часовъ ветра:

W оконечн. острова — — — — NW 30° \*).

Въ 8½ ч. пройдя на NO 5°, 2½ мили:

W оконечн. острова — — — — NW 40

Въ 9 ч. пройдя на NO 3°, 1½ мили:

W оконечн. острова — — — — NW 43½

Въ 9½ ч. пройдя на NO 3°, 1½ мили:

W оконечн. острова — — — — NW 50.

По симъ пеленгамъ:

Широта острова — — — — — 56° 00' 07''  
Долгота — — — — — 156 22 00

\*) Курсы и пеленги означены по правому компасу.

## LXXXVIII

N° 13.

См. спран. 56.

Определение широты и долготы восточной оконечности острова Ситхунока Июля 8, 1818 года.

Въ полдень широта	—	—	—	—	56° 26' 30"
— — — — — долгота	—	—	—	—	153 44 05

Съ полудни до 3 ч. п. п. л. д. прошли:

NO 81° *) 5 $\frac{3}{4}$ мили	}	разность широты къ N = 0° 03' 48"
NO 64 5 —		— — — — — долготы къ O = 0 21 54
NO 70 2 —		

Въ 3 ч. п. п. л. д. широта	—	—	—	—	56° 30' 18"
— — — — — долгота	—	—	—	—	153 22 11

тогда же:

Воспичный мысъ Ситхунока прямо на N \*) въ 4 миляхъ.

N° 14.

См. спран. 59.

Июля 19, 1818 года, въ Павловской гавани острова Кадьяка, прошивъ дома Начальника на горъ, замѣнили мы наклоненіе магнитной спрѣлки:

Когда Инклинопоріумъ дѣленіемъ споялъ

къ Воспоку	—	—	—	—	—	75° 30'
къ Западу	—	—	—	—	—	75 —

Склоненіе компаса среднее изъ многихъ наблюдений было

—	—	—	—	—	—	26 30
---	---	---	---	---	---	-------

воспичное.

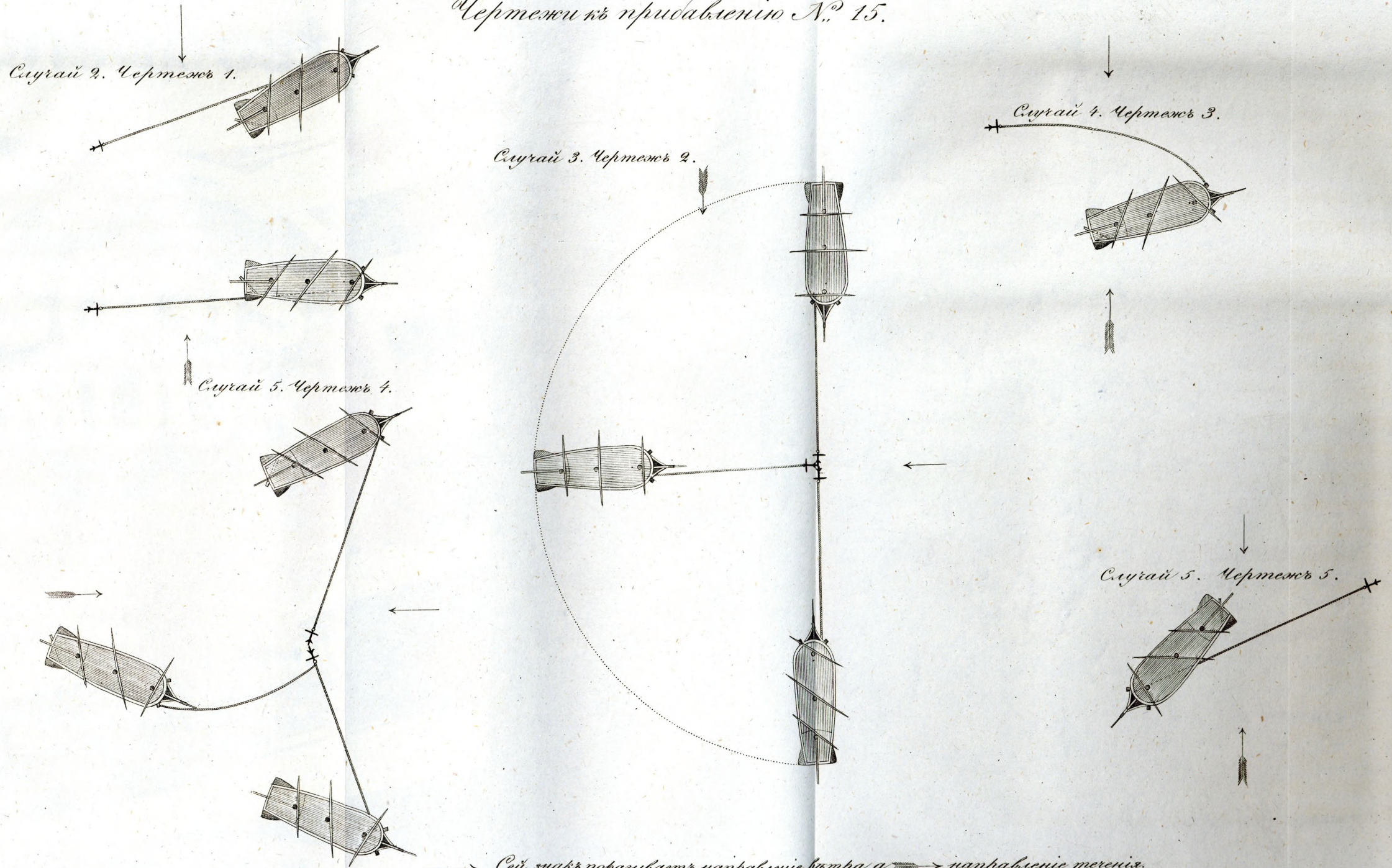
\*) Румбы и пеленги означены по правому компасу.

См. спран. 67.

*Наставленіе, какъ управлять кораблемъ, стоя на одной якорѣ, при теченіи.*

Когда корабль споишь на якорѣ въ такомъ мѣспѣ, гдѣ нѣтъ теченія, то онъ споишь всегда прошивъ вѣпра, и если вѣпръ перемѣняея, то и корабль поворачивается носомъ къ нему. Если же гдѣ и теченіе есть, но съ вѣпромъ съ одной спороны, тогда корабль также споишь прошивъ вѣпра; но коль скоро теченіе и вѣпръ будутъ съ разныхъ споронъ, то они и различное вліяніе произведутъ на корабль: теченіе, ударяя въ подводную его часть, силится поворошитъ оный по своему направленію; а вѣпръ, дуя въ корпусъ и мачпы, сообщаетъ ему другое движеніе; и сіи двѣ силы, смотря по скорости, съ коею онѣ спремятся и по направленію, въ какомъ падаютъ на корабль, дѣйствуютъ на оный различнымъ образомъ: иногда вершатъ его и запутываютъ канатъ около якоря, иногда сообщаютъ ему скорое движеніе, то въ ту спорону, то въ другую, и онъ спалкивается и давитъ спояція подлѣ него суда. Нѣтъ ничего смѣшнѣе для мореходца, какъ видѣть корабль, спояцій на одномъ якорѣ при быспромъ теченіи, когда офицеры онаго не знаютъ, какъ имъ управлять. Мнѣ случилось видѣть на Дильскомъ рейдѣ (Downs) одинъ военный фрегатъ, Капишанъ коего, положивъ якорь и не умѣя удержатъ фрегатъ на

Чертежи къ прибавлению № 15.



мѣстѣ, велѣлъ править каната болѣе и болѣе, чрезъ что допустилъ его бросаться изъ спороны въ спорону на такое разстояние и съ такою скоростію, что онъ скоро разогналъ всѣ близъ его стоявшія суда и заставилъ ихъ, кого выпустилъ канатъ, а кого поднялъ якорь и удалился: послѣ союзники наши, Англичане, всегда фрегатъ сей называли *опаснымъ сосѣдомъ*.

Стоя на одномъ якорѣ при печеніи, все искусство состоятъ въ томъ, чтобы посредствомъ руля, реевъ и нѣкоторыхъ парусовъ такъ уравнивать силы вѣтра и печенія, чтобы корабль стоялъ почти неподвижно, и чтобы, когда вѣтръ или печеніе будетъ перемѣняться, то корабль не перешелъ бы чрезъ свой якорь и шлюкъ не задувалъ бы канатъ.

Изъ сего слѣдуетъ, что какъ вѣтръ и печеніе могутъ дѣйствовать съ разною силою, и въ разныхъ направленіяхъ одного въ отношеніи къ другому, то и разными способами надлежитъ поступать въ уравненіи оныхъ. На сей предметъ слѣдующія правила признаны лучшими.

#### Слугай 1-й.

Когда вѣтръ и печеніе оупъ одного румба или близъ того, тогда корабль стоить покойно, прямо носомъ къ тому румбу; слѣдовательно нужно только опдать приспойное количество каната, смотря по силѣ вѣтра, и руль держать прямо. Словомъ стоять такъ, какъ бы печенія вовсе не было.

Когда корабль споймъ, какъ означено въ случаѣ первомъ, и печеніе спанетъ ушихашъ, и приближашъ къ перемѣнѣ, тогда надлежитъ поспчасъ гошовишъ шпиль, и лишь корабль начнетъ печеніемъ поворачивашъ, то и вершѣшъ канашъ дополѣ, доколѣ не оспанется его въ водѣ въ двое или въ шрое болѣе глубины, на какой якорь положенъ; а смотря по силѣ вѣпра и-ногда болѣе. Дѣло соспоймъ въ шомъ, чшобъ печеніемъ не перешащило корабль чрезъ якорь, копорый въ шаккомъ случаѣ зашупался бы въ канашъ и не спалъ бы держашъ. Для сего надлежитъ направитъ корабль въ шу или другую спорону, и оспавитъ якорь за кормою. Сіе дѣлаешся шакимъ образомъ: въ крѣпкій или свѣжій вѣпръ, когда печеніе спанетъ приближашъ корабль къ якорю, надлежитъ положишъ руль два или полшора шлага подъ вѣпръ и обрасопишъ реи крупно бейдевиндъ. Вѣпръ, ударившій въ нихъ, даситъ кораблю ходъ и вышпянетъ канашъ шуго, а печеніе спанетъ поддерживашъ корабль съ подвѣпра, и онъ будетъ оспавашъся почти недвижимъ, доколѣ печеніе не ослабнетъ и не успушишъ силѣ вѣпра, копорый поспавитъ тогда корабль носомъ къ румбу своего направленія.

Если же вѣпръ дуешъ умѣренно или тихо, тогда реи не могутъ вышпянушъ канаша, и пошому надлежитъ, положивъ руль по прежнему, поднятъ форъ-спенги-спаксель, а если очень тихо, то и кливеръ. Въ обоихъ сихъ случаяхъ, то естъ при крѣпкомъ вѣпрѣ или

при шихомъ, корабль будетъ спояшь, какъ означено въ чершежѣ 1. Только съ пою разноспію, что иногда къ вѣпру опъ якоря, а иногда подъ вѣпромъ, смотря по силѣ и точному направленію печенія въ разсужденіи вѣпра. Смотри же по силѣ печенія надлежишь и руль класть, чтобъ удержатъ корабль въ одномъ положеніи: если оно тихо, то иногда нужно его держатъ совсѣмъ на бордѣ, а когда спремишельно, то положишь шлага два, полшора и одинъ, какъ опышь покажеть.

Корабль всегда должно направлять носомъ въ ту сторону, гдѣ прспорнѣе на рейдѣ, то естъ менѣ судовъ и мѣли далеко; на сей конецъ предъ самую перемѣною печенія надлежишь положишь руль на бордѣ, чтобъ носъ его покапился въ желаемую сторону \*).

---

\*) Иностранные мореплаватели въ своихъ языкахъ имѣють слова и рѣченія, изъясняющія кратко различныя движенія корабля, когда онъ спойшь при шеченіи на одномъ якорѣ; но мы оныхъ еще не имѣемъ; на примѣръ: Англичанинъ скажеть: *The ship rode in a tide way, sheared to leeward.* ш. е. корабль споялъ на одномъ якорѣ, съ шеченіемъ прошивнымъ вѣпру, и находился подъ вѣпромъ у своего якоря. *The ship broke her shear:* значить, что корабль, поставленный при помощи руля и реевъ или парусовъ почти неподвижно между шеченіемъ и вѣпромъ, поперялъ сіе равновѣсіе и пошелъ на якорь. Недоспашокъ крашкихъ шерминовъ чрезвычайно затрудняеть желающаго изъяснить различныя маневры, кои корабль долженъ производить на шеченіи. Недоспашокъ сей подалъ мнѣ причину выдумашъ нѣкошорыя названія, употребленныя мною въ сихъ правилахъ.

### ХСІІІ

#### *Слугай 3й.*

Когда вѣпръ дуесть перпендикулярно къ направле-  
нію печенія, тогда при большой его силѣ болѣе ничего  
не должно дѣлать во время перемѣны печенія, какъ  
только брасолишь всѣ реи шакъ, чѣпобъ вѣпръ дѣйств-  
вовалъ на нихъ съ носу; опъ сего канатъ будесть выпя-  
нутъ и корабль перейдесть на другую сторону, описавъ  
полкруга около якоря (см: чершежь 2); развѣ печеніе  
будесть уже слишкомъ сильно, въ шакомъ случаѣ надле-  
житъ пособить реямъ парусами, на примѣръ совсѣмъ  
зарифленнымъ крьюселемъ или гропъ-марселемъ.

Но въ умѣренные и тихіе вѣпры для сего же са-  
маго дѣйствія должно всегда спавить и класъ на  
спенгу крьюсель, и если печеніе быспро, а вѣпръ тихъ,  
то нужно иногда прибавлять крьюсь-брамсель. Со мною  
однажды былъ случай въ Америкѣ, чѣпо гропомъ, гропъ-  
марселемъ и гропъ-брамселемъ, мы едва могли уклонить  
Шлюпъ опъ якоря; ибо при семъ случаѣ надлежитъ дер-  
жасть корабль шакъ, чѣпобъ при движеніи его около  
якоря, канатъ быль шугъ, дабы могъ поворошить якорь  
съ собою, и попому при безвѣпріи нужно подверпывать  
его до опонеру; а когда корабль поворошится по пе-  
ченію, тогда опяшь поправитъ онаго смошря по на-  
добности.

#### *Слугай 4 - й*

Когда корабль, стоя между вѣпромъ и печеніемъ,  
начинаесть терять равновѣсіе въ ихъ дѣйствіи, и крѣп-

кимъ вѣтромъ спанеть уклоняеть его такъ, что канать ослабнеть, тогда надлежитъ поспѣшь передніе реи обрасопить назадъ, и когда вѣтръ сдѣлается близь праверза, то поднятъ форъ-спенги - спаксель, и держаъ его дополъ, пока шхонтъ его не ослабнеть, тогда спаксель спустить и обрасопить реи опять круто бейдевиндъ. Иногда случается, что форъ-спенги-спаксель, будучи слишкомъ рано поднятъ, увалишь споль много носъ корабля подъ вѣтръ, что онъ перекашится на другую сторону, въ такомъ случаѣ корабль не премѣнно поперяеть равновѣсіе между печеніемъ и вѣтромъ и запускаеть канать около якоря. Для избѣжанія сего должно заблаговременно поднятъ апсель, чтобъ имѣть всегда вѣтръ на праверзѣ или близь онаго; и коль скоро корабль покашится къ вѣтру и будеть приводить оной близко къ праверзу, то апсель поспѣшь спустить, дабы корабль не могъ приипи прошивъ вѣтра и поперяеть равновѣсіе.

*Случай 5 - й*

*Какъ поступать, когда корабль потеряетъ равновѣсіе между вѣтромъ и теченіемъ.*

Если корабль, поперявъ равновѣсіе, понесется силою вѣтра такъ скоро на канать, что не будеть возможности поправитъ оное, и привесити его въ прежнее положеніе, тогда надлежитъ задніе реи поспѣшь положить на спенгу, чтобъ корабль уклонился совсѣмъ подъ вѣтръ якоря (чертежъ 4); буде онъ опять покашится подъ вѣтръ и возметъ прежнее равновѣсіе, что иногда

случаешся, то реи обрасопишь по прежнему, не прогая руля; если же перекашится на другую сторону, то въ такомъ случаѣ должно немедленно переложить руль на прошивной борть и перебрасопишь передніе реи на другую сторону, тогда корабль возьмешь ходъ въ противную сторону той, на которой онъ прежде былъ.

Вообще должно наблюдать слѣдующее правило при крѣпкихъ вѣтрахъ, дующихъ съ прошивной стороны печенію: если корабль споишь между ими шакъ, что вѣтръ дуетъ отъ румба впереди праверза, то реи должны быть обрасоплены крупно бейдевиндъ, если же вѣтръ дуетъ полнѣе праверза, то надлежитъ ихъ класить сколько можно круче на шпеньгу.

Не рѣдко случается, что вѣтръ дуетъ шакъ близко къ кормѣ, что онъ не можетъ дѣйствовать на реи и уклоняетъ корабль назадъ; тогда надлежитъ дать ему ходъ впередъ реями и выпянуть канатъ, а потомъ передніе реи положить на шпеньгу. Но нѣтъ ничего труднѣе, какъ удержатъ его долго въ семъ положеніи, ибо тогда корабль безпрестанно переходитъ то на вѣтръ, то подъ вѣтръ своего якоря, и каждую минушу должно ожидать, что онъ попережетъ свое равновѣсіе. Буде корабль успановится шакъ, что якорь будетъ у него находиться за кормою на подвѣтренной сторонѣ (черпежь 5), то онъ равновѣсіе не попережетъ, а особливо когда руль будетъ положенъ подъ вѣтръ.

*Слугай 6 - й.*

*Какъ поступать при перемѣнѣ теченія во время бури.*

Во время бури, когда корабль споймъ на одномъ якорѣ, при печеніи и вѣпрѣ съ одной стороны, необходимо нужно выдавать весьма много каната, чѣобы онъ могъ выдержатъ напоръ соединеннаго усилія воды и воздуха; но сколь большое количество опданнаго каната спасительно въ вышеозначенномъ случаѣ, сполько же можетъ быть вредно и даже пагубно, когда печеніе спанепъ перемѣняеться; ибо тогда можетъ запусаться якорь, или корабль броситъ на споящія по близости его суда. И попому во время шпорма первымъ правиломъ надлежитъ себѣ спспавить: коль скоро печеніе спанепъ ослабѣваетъ, то немедленно начинать подпягивать канатъ и спакъ продолжать спспешенно до самой перемѣны онаго, чѣобы въ то время, когда оно перемѣнится, имѣть каната не болѣе какъ въ спрое болѣе глубины. Работа сія спрудна, но необходима, и попому недолжно пренебрегать оною. А когда корабль начнетъ печеніемъ поворачивать, то форъ-спеньги-спаксель спощчасъ долженъ быть поднятъ, коль скоро онъ споятъ можетъ и руль положить шлагъ или два подъ вѣпръ. Сіе дастъ ходъ кораблю и выпянетъ канатъ, когдаже печеніе усилился, то спуститъ форъ-спеньги-спаксель и спавитъ кораблемъ спсредствомъ реевъ, какъ выше изъяснено.

Равнымъ образомъ, когда печеніе, спротивное вѣпру,

## ХСVII

спанепть уменьшатся, и корабль будетъ опть него кормою уклоняться, по канатъ должно править заблаговременно, дабы двумя соединенными силами не сдернуло якорь съ мѣста; ибо когда сіе случится, по напеченіи весьма трудно удержатъ корабль, не положивъ другаго якоря, потому что въ такомъ случаѣ опасно править канатъ, чтобы не высучило его.

### Общія примѣчанія.

При успѣяхъ большихъ рѣкъ и въ нѣкоторыхъ заливахъ при берегахъ Океана \*), иногда случаются два прошивныя одно другому печенія: верхнее и нижнее, и потому, стоя въ такихъ мѣстахъ на одномъ якорѣ, надлежитъ замѣчать съ большимъ вниманіемъ, не дѣйствуетъ ли на корабль нижнее печеніе, когда верхнее спремится по вѣтру. Сія осторожность особенно нужна въ ночное время, когда темноа препятствуетъ видѣть по помбую положеніе корабля въ разсужденіи якоря. Если замѣчено будетъ, что нижнее печеніе дѣйствуетъ на корабль, по при управленіи онымъ должно употребить шже средства, какія въ обыкновенныхъ случаяхъ принимаются, чтобы корабль не перешелъ чрезъ якорь, съ пою покмо разноспію, что надлежитъ брать въ соображеніе дѣйствіе верхняго печенія. Для сего невозможно преподасть никакихъ пра-

---

\*) Въ Авачинской губѣ сіе весьма часто случается.

## ХСVIII

виль, ибо управленіе кораблемъ тогда будетъ зависѣть отъ силы пого и другаго печенія, которыя можно замѣнить, какъ будетъ корабль поворачиваться въ отношеніи къ вѣтру.

Часто случается, что корабль, потерявшій равновѣсіе между вѣтромъ и печеніемъ, не можетъ скоро справиться, и отъ пого подвергается опасности или заупасть канатъ за якорь, или сойтись съ другимъ кораблемъ, близъ его споящимъ. Въ такомъ случаѣ нѣтъ другаго средства избавиться отъ бѣды, какъ только положишь другой якорь; но отдавая оный, надлежитъ крѣпко наблюдать, а особливо ночью, чтобы не бросить его на канатъ перваго якоря. Для сего всегда должно имѣть въ готовности на бакѣ фонари съ зажженными свѣчами; дабы, если воспребуется нужда бросить другой якорь, люди могли тотчасъ спуститься къ люзамъ и осмотрѣть направленіе каната.

Въ темныя ночи, буде вѣтръ позволяеть, должно у помбуа имѣть шлюпку съ фонаремъ, по которому можно было бы спавить въ приспойное положеніе корабль. Впрочемъ сія оспорожность нужна только для офицеровъ, не сдѣлавшихъ еще большой привычки управлять кораблемъ на одномъ якорѣ при печеніи; но опытнымъ мореходцамъ огонь не нуженъ: они по компасу и по положенію корабля въ разсужденіи вѣтра могутъ каждую минуту знать, въ которой сторонѣ у нихъ якорь находится.

Всякъ можетъ видѣть, что когда корабль возвращается по печенію и по вѣтру, споя на одномъ якорѣ,

погда канатъ нѣсколько разъ бываетъ подъ кораблемъ, будучи стуго выпянутъ; и потому нужно ли упоминать, что для сбереженія онаго отъ порчи, надлежитъ класть на него клемень или сарвень на длину корабля?

Не рѣдко бываетъ, что корабль, при перемѣнѣ своего положенія по теченію, ослабляетъ канатъ до того, что онъ виситъ бухтою, и чрезъ то заснавляетъ сомнѣваться, чистъ ли якорь или нѣтъ; тогда необходимо надлежитъ при первомъ удобномъ случаѣ осмотрѣть якорь.

Само собою разумѣется, что въ шпиль всегда надлежитъ подтягивать канатъ до опонера.

№ 16.

См. стран. 90.

*Опредѣленіе широты и долготы южной купы каменныхъ острововъ, называемыхъ Фаральонесъ, Сентября 20, 1818 года.*

Въ полдень широта	— — — —	37° 21' 53" *)
Отъ полудни до 3 ч. п. л. д. Р. Ш. къ N		11 30
Въ 3 ч. п. л. д. широта	— — — —	37 33 23
— — — — — долготы по хроном.		122 39 48 **)

---

*) По моимъ наблюденіямъ	— — — —	37° 22' 12"
по наблюденіямъ Шш. Никифорова	— —	37 21 30
•) По моимъ наблюденіямъ	— — — —	122 40 38
по наблюденіямъ Шш Никифорова	— —	122 38 57

## С

Отъ времени наблюденія до 5 час: п.	
п. л. д., когда S Фаральонесъ были	
прямо на W по правому компасу Р. Ш. къ N	— — — — — 0° 05' 12"
— Р. Д. къ О	— — — — — 0 00 48
Въ сіе же время разстояніе до оныхъ	
было $1\frac{1}{2}$ мили ш. е. Р. Д.	— — — 0 01 54
По силѣ обсерваціямъ и пеленгамъ:	
Широта S Фаральонесъ	— — — — — 37 38 35
Долгота	— — — — — 122 40 54
Створныя линіи *)	
Въ четыре часа пополудни прошли	
встворѣ N край южной купы и сѣ-	
верную купу на	— — — — — NW43°
Пройдя на N $\frac{1}{2}$ O, $1\frac{1}{4}$ мили:	
Видѣли южный купы S край съ сѣвер-	
ною купою встворѣ	— — — — — NW50°
Пройдя на N $\frac{1}{2}$ O, $\frac{5}{4}$ мили:	
Видѣли средину южной купы въ $1\frac{1}{2}$ ми-	
ляхъ разстоянія на	— — — — — NW86°
Пройдя на NW 9°, $5\frac{1}{4}$ миль:	
Средина южной купы на	— — — — — SW11°
— — — сѣверной	— — — — — W
Королевской мысъ	— — — — — NW4°

\*) Какъ оныя, такъ и другіе пеленги и румбы означены по правому компасу, исправленному склоненіемъ, сего числа найденнымъ,  $13^{\circ} 27'$  и  $16^{\circ} 55'$ : среднее  $15^{\circ}$  воспочное.

См. стран. 93.

*Нѣкоторыя замѣчанія о строеніи судовъ, предназна-  
чаемыхъ для дальнихъ плаваній.*

Подъ названіемъ дальнихъ плаваній я разумѣю па-  
кія морскія пупешеспвія, въ продолженіе коихъ ко-  
рабль не всегда будетъ останавливаться въ извѣсп-  
ныхъ, безопасныхъ гаваняхъ, и не вездѣ сыщеть успро-  
енные порты, гдѣ можетъ починиваться и исправлять  
свои надобности съ помощію поспороннихъ масперо-  
выхъ и уже пригоповленныхъ маперіаловъ; но напро-  
тивъ того часпо долженъ отспаиваться на отккры-  
тыхъ рейдахъ, у береговъ мало извѣспныхъ и во всѣхъ  
нуждахъ находить пособіе въ собспвенныхъ своихъ сред-  
ствахъ. Слѣдовательно, пригоповляя суда къ пупеше-  
спвіямъ сего рода, надлежитъ приниматъ въ соображе-  
ніе многія обспояпельспва, кои не могутъ вспрѣпитъ  
съ кораблемъ, плавающимъ при Европейскихъ берегахъ.

1. Крѣпкое спроеіе корабля и изъ хорошихъ ма-  
періаловъ всего нужнѣе въ дальнихъ пупешеспвіяхъ,  
какъ въ разсужденіи починокъ, кои весьма прудно, а  
часпо и невозможно сдѣлатъ надлежащимъ образомъ  
безъ помощи верфи, такъ и попому, что корабль, пла-  
вающий въ моряхъ, мало извѣспныхъ, часпо подвер-  
гаешся опасности спатъ на мѣль или ударитъся о ка-  
мень, и не рѣдко случаетъся, что крѣпко спроеенное  
судно выдерживаетъ такіе удары, отъ копорыхъ сла-

бо скрѣпленное и изъ худаго лѣса спроенное погнбло бы на помѣ же мѣспѣ. Англійскій корабль Дафъ (Duff), подѣ начальспвомѣ Капипана Вилсона, ходившій съ Миссіонерами (1796—7—8) въ Южный Великій Океанъ, набѣжалъ по близоспи оспрововѣ *Фиджи*, обншаемыхъ людѣдами, на неизвѣспный камень: Капипанъ корабля по сему случаю замѣчаешъ слѣдующее: „къ счаспію, что кораль, „на копорой мы нашли, ударнлся прямо въ одинъ изъ „членовъ набора. Силою сего удара мѣдъ совсѣмъ вда- „вило въ обшивную доску, копорую въ щелы раздро- „бнло. Еслибъ оспрее камня попалось между членами, „то оно проломнло бы обѣ обшивки, и корабль не пре- „мѣнно долженъ былъ погнбнуть. За сіе избавленіе во „первыхъ обзаны мы Провндѣнію, копорое во всю „жнзнь нашу не преспанемъ благодарнпъ; а во впорыхъ „Спроипелю корабля; нбо онъ, нарочно на шаковые слу- „чаи, спаци вѣ наборѣ членовъ сдѣлалъ сколько возмож- „но менѣ.“ Вопъ одинъ изъ множеспва примѣровѣ, доказывающихъ необходнмость съ особенною крѣпоспію спроипъ суда, назначаема вѣ дальння пупешеспвія. Сеппнгсовѣ (Sir Robert Seppings) новыи образъ спроенн для сего предмета мнѣ кажешся самымъ лучшимъ. У насъ въ Черномѣ Морѣ былъ примѣръ, что фрегатъ, поспроенный его способомѣ, выдержалъ, по засвндѣспельспвованію Главнаго Командира \*) Черноморскаго флоша споя на мѣли, шаке удары, опъ копорыхъ нн од- но судно, спроенное по прежней методѣ, не уцѣлало бы.

---

\*) Вице-Адмираль Алексѣй Самойловичъ Грейгъ.

2. Что касается до образа или чертежа шаковыхъ судовъ, то при опредѣленіи онаго надлежитъ во первыхъ принять въ разсужденіе предметъ путешествія; но во всякомъ случаѣ не должно выпускать изъ виду вмѣстительность и скоростъ хода, и всегда соединять сіи качества, по колику возможно ихъ соединеніе въ одномъ и томъ же суднѣ. Вмѣстительность нужна для погрузки большаго количества съспныхъ припасовъ и другихъ разнородныхъ вещей, необходимыхъ въ плаваніяхъ по морямъ опдаленнымъ, а также для удобнѣйшаго размѣщенія экипажа, ибо просторъ весьма нуженъ для сохраненія здоровья служителей въ продолжительныхъ плаваніяхъ. Что принадлежитъ до скорости въ ходу, то она способствуепъ къ сокращенію длинныхъ переходовъ, слѣдовательно и къ сбереженію съспныхъ припасовъ и сохраненію здоровья мореходцевъ; а сверхъ того, корабли, плавающие въ водахъ, подробно еще не описанныхъ, часто имѣютъ нужду оплавировывать отъ береговъ въ крѣпкіе вѣтры, и тогда скорый ходъ необходимо нуженъ для ихъ спасенія.

3. Не должно выпускать изъ виду, что тамъ, гдѣ берега не совершенно описаны, мало хорошихъ извѣстныхъ гаваней, въ которыя бы во всякое время можно было войти; слѣдовательно корабли нерѣдко бываютъ принуждены споятъ на якорѣ на открытыхъ мѣстахъ; но въ крѣпкіе вѣтры суда къ сему приспособленныя, могутъ легко опстояться, а другія потерпятъ большія поврежденія, и вѣроятно самую гибель. Въ такомъ случаѣ важнѣе всего имѣть носовую и кормовую

часпѣ не слишкомъ осприя, дабы корабль не могъ много уходишь въ воду или, по морскому сказанью, *зарываться въ волненіи*. Оспроносый корабль, ныряя глубоко въ воду, подвергаетъ бушприпѣ опасности, а вмѣстѣ съ нимъ и фокъ-мачшу, и даетъ способъ валамъ всею своею массою вкапываться на него и ломать на палубѣ все, что ни есть на ней. Весьма также опасно имѣть при оспрой кормѣ большой подзоръ или навѣсъ; ибо валы, при выходѣ изъ подъ корабля, спремшельно опускають корму на низъ, и ударяя съ превеликою силою въ подзоръ, ужасно попрысають и разслабляють всѣ кормовыя укрѣпленія. Не рѣдко суда подвергались опасности и самой гибели отъ большихъ навѣсовъ. Оспрая кормовая часпѣ приводитъ суда въ опасность, когда онѣ идуть съ крѣпкимъ вѣтромъ на фордевиндѣ или багшпагѣ. Я знаю примѣры, что шакія суда по нѣскольку дней лежали въ дрейфѣ и перяли попушный вѣпръ, копорый могъ бытъ имъ пагубенъ.

4. Негодишя на судахъ, предназначаемыхъ для опдаленныхъ походоь, имѣть большіе водорѣзы и спашуи; а боковыя галлерей и руслени надлежитъ дѣлать сколько возможно менѣе; также и кормовыя окна.

5. Чѣмъ менѣе людей упопреляется на судахъ въ опдаленныхъ пушешествіяхъ, тѣмъ легче сохранишь здоровье ихъ, и менѣе будетъ издержекъ; но чтообъ не обезсилишь суда, по надлежитъ недоспапокъ людей вознаграждать образомъ вооруженія, на примѣръ: вмѣстѣ пушекъ, спавипъ карронады; а лучше всего, по мнѣнію моему, спроипъ для сего предмета суда сколько возмож-

но прямостѣннѣе, чѣлобъ на верхней палубѣ по всей длинѣ ея можно было имѣть большія карронады, вмѣсто коихъ число пушекъ нанизу должно уменьшить.

6. Изъ рангоушныхъ вещей мачты почищаются важнѣйшими во всѣхъ случаяхъ, а преимущественнѣе въ опдаленныхъ и продолжительныхъ плаваніяхъ: причины сему споль очевидны, чѣо едвали нужно и упоминаеть объ нихъ; довольно сказать, чѣо рей или спеньгу можно въ морѣ перемѣнить, а мачты нельзя; почти вездѣ, гдѣ есть лѣсъ, можно сыскать дерева, годныя для спенегъ или реевъ малаго рода военныхъ судовъ; а для мачтъ не вездѣ; спеньгу или рей можно сдѣлать въ нѣсколько часовъ, а для соспавленія мачты поспребно нѣсколько дней и проч. И попому сбереженіе мачтъ должно обращать на себя особенное вниманіе начальника; для сего неамѣшаетъ дѣлать ихъ нѣсколько короче пропивъ длины, обыкновеннымъ у насъ вычисленіемъ опредѣляемой, на примѣръ уменьшая ихъ по одному футу отъ каждаго 30 футовъ, и прибавлять по двѣ пары лишнихъ, пропивъ шпашнаго числа, вантъ. Уменьшеніе мачтъ и прибавка вантъ особенно нужны для судовъ, кои должны плавать въ моряхъ, ураганамъ и шифонамъ подверженныхъ; но чѣлобъ отъ убавленія длины мачтъ судно не поперяло скороспи въ ходу, по сію убавку можно вознаградитъ длиною спеньгъ или реевъ, или лучше увеличивъ сія послѣднія, оставляя спеньги въ настоящей ихъ пропорціи; ибо во время жестокихъ вѣтровъ на якорѣ или урагановъ въ морѣ марса-реи можно безъ большаго труда совсѣмъ на низъ спустить.

7. Бушприпъ надлежитъ спавитъ сколько возможно круче и лучше укрѣплять, дабы при спояніи на якорѣ въ опкрыпыхъ мѣстахъ, онъ былъ менѣ подверженъ опасности отъ волненія.

8. Что принадлежитъ до верхняго вооруженія, оно можетъ быть пѣхъ самыхъ размѣреній, какія по шпату положены, или нѣсколько болѣе для вознагражденія уменьшенія мачтъ. Такъ какъ брамъ-реи и брамъ-спеньги во всякое время можно спуститъ на низъ, по величина ихъ ничего не значить.

9. Особенное вниманіе должно быть обращено на внутреннее расположеніе судовъ, приготовляемыхъ для дальнихъ путешествій. Сіе, конечно, зависить отъ цѣли, съ кою онѣ посылаются и отъ количества и качества груза ихъ; но не менѣ того нужно при расположеніи прюма и палубъ наблюдать нѣкопорыя общія правила, на примѣръ: сухіе съѣстные припасы должны находиться въ особенномъ отдѣленіи прюма, чпобъ сырость и влага, отъ мяса, соли и п. п. происходящія не могли имъ вредить; крѣпкіе напитки и вино надлежитъ грузить также въ особой прюмъ, дабы шуда безъ офицера никто никогда не могъ имѣть доступа; шакъ называемыя мокрыя провизіи должны равнымъ образомъ лежать особо, и въ шакомъ мѣстѣ и шакъ расположены, чпобъ въ портахъ можно было ихъ иногда пересмашривать и прюмъ вычищать и провѣшривать; а шакъ какъ сырость имъ вредить не можетъ, то для нихъ лучшее мѣсто около льяла. Водяной прюмъ также долженъ быть отдѣленъ отъ всѣхъ прочихъ; въ немъ дрова и уголья могутъ гру-

зипься. Опвозный грузъ долженъ имѣть свой прюмъ, и съ комплексными судовыми припасами никакъ не надлежитъ мѣшать его.

Кубрикъ также должно располагать со всею возможною экономіею и осмотрительностію: наблюдать, чпобъ самые нужные припасы хранились какъ можно ближе и были на всякой разъ, такъ сказать, подъ руками; для тѣхъ изъ нихъ, коимъ вредитъ сырость, назначать самую сухія мѣста; каюты для шхиперскихъ, пимерманскихъ и другихъ припасовъ, равнымъ образомъ и всѣ прочія надлежитъ дѣлать въ почной соразмѣрности ихъ цѣли и проч.

Вообще должно наблюдать, чпобъ въ прюмѣ верхняя часть всѣхъ переборокъ была рѣшетчатая, дабы свободный воздухъ, виндзейлями сообщаемый, могъ по всему прюму проходить безпрепятственно. Для той же причины и на кубрикѣ, гдѣ можно, по всѣ переборки спавить изъ рѣшетчатого переплета, а гдѣ сіе будетъ неудобно, какъ на примѣръ въ офицерскихъ каютахъ, по верхнюю часть только.

Если образъ строенія судна позволяеть, по надлежитъ расположить палубу, гдѣ живутъ служители, такимъ образомъ, чпобъ въ ней не было пушекъ, и имѣть только по одному или по два порта на сторонѣ для провѣтриванія оной въ жаркихъ климашахъ, и по нѣскольку полупортиковъ. Спарашься, чпобъ кухня всегда была въ жилой палубѣ, ибо въ холодныя и сырыя погоды, ничто столь много не способствуетъ къ очищенію воздуха, какъ огонь и дымъ. Въ послѣднемъ путеше-

шеспвіи Капитана Кука истина сія опытомъ дознана: на одномъ изъ двухъ его судовъ всегда было гораздо менѣ больныхъ, нежели на другомъ, и всѣ офицеры, съ нимъ бывшіе, приписываютъ сіе тому, что кухня находилась на шой палубѣ, гдѣ жили люди.

Чѣмъ менѣ переборокъ, клѣтокъ и полокъ въ палубѣ, тѣмъ лучше; укрѣпленные между книсиами шкапы, залазки съ ящиками, и тому подобное, а также споллярные щипы въ каюпахъ, украшенія по бимсамъ и всѣ другія запѣи, превращающія каюту въ домъ, суть совершенный ядъ для корабля; за ними скрываются сырость и мокрота, отъ которыхъ въ жаркихъ климатахъ дерево прѣетъ, и пошчасъ заводится въ немъ гнилость. Вся офицерская и служительская собственность и всѣ другія мѣлкія вещи должны храниться въ камодахъ, подвижныхъ шкапахъ, въ сундукахъ или ящикахъ, дабы для мытья и просушки палубъ можно было ихъ передвигать съ мѣста на мѣсто.

Для сохраненія жилой палубы отъ сырости, нужно помпы выводить на верхъ, кромѣ одной, которая должна быть внизу на случай пожара; не мѣшаютъ также между каждыми двумя портами дѣлашь по одному шпигату, которые служатъ къ скорѣйшему осушенію палубъ, а равно и къ провѣтриванію оныхъ.

Но изъ всѣхъ опдѣлений корабля, ни одно не заслуживаетъ большаго вниманія, какъ крѣпость - камара. Строители и Капитаны иногда заботятся лишь объ одной безопасности, то есть, стараются только устранишь всѣ случаи, могущіе огонь въ ней произвести;

но сохраненіе пороха въ своей силѣ не всегда принимается въ соображеніе, а сіе весьма важно, и особливо на судахъ, отправляющихся въ дальнія путешествія, въ коихъ часно по нѣскольку лѣтъ не представится удобнаго случая просушить порохъ. Какъ самая крѣйпѣ-камара, такъ всѣ переборки и полки въ ней должны быть сдѣланы изъ самаго сухаго дерева; она должна быть устроена такъ, чѣмъ въ нее можно было спускашь виндзейли, и вверху оной надлежитъ имѣть небольшія опверстія или опдушины съ крѣпкими и плоскими клапанами, копорые въ то время, когда виндзейли спущены, погася по всему судну огни, надлежитъ открывать. Если крѣйпѣ-камара не будетъ сдѣлана изъ сухаго лѣса, и не спануть ее провѣривать, то мѣлкое уголье, которое нынѣ насыпаютъ въ ящики подъ оною, не принесетъ никакой пользы.

Разсужденіе о крѣйпѣ - камарѣ ведетъ къ заключенію, что весьма было бы полезно, слѣдуя Англичанамъ, вмѣсто боченковъ употреблять для пороха четверугольные ящики, сдѣланные изъ самаго сухаго дерева, и внутри обитые мѣдью или бѣлымъ желѣзомъ: въ ящикахъ, въ томъ же пространствѣ, помѣстится несравненно болѣе пороху, и онъ гораздо долѣе сохранится отъ дѣйствія сырости, нежели въ боченкахъ.

11. Нужно ли упоминашь о желѣзныхъ ящикахъ \*), недавно введенныхъ въ употребленіе для прѣсной воды

\*) Ящики сіи суть кубичные: для линейныхъ кораблей и фрегатовъ сторона куба дѣлается въ 4 фуша, а для всѣхъ прочихъ судовъ въ 3 фуша.

и разныхъ провизій, въ Англійскомъ флотѣ? Верховному Морскому Начальству, неусыпно пекущемуся о усовершенствованіи нашего флота, безъ сомнѣнія сіе новое изобрѣшеніе извѣстно, и если оно заслужитъ одобреніе онаго, то вѣрно введено будетъ у насъ во флотѣ; но на судахъ, посылаемыхъ въ дальнія путешествія сіи ящики весьма полезны во многихъ отношеніяхъ: воды и провизій, уложенныхъ въ нихъ, помѣстится гораздо большее количество и сохраняются онѣ несравненно долѣе.

---

№ 18. См. спран. 97.

Т а б л и ц а ,

показующая дѣйствіе тегеній отъ береговъ Новаго Албіона до Сандвигевыхъ острововъ, и склоненіе компаса.

1818 года.	Въ полдень:		Скло- неніе комп. восп.	Дѣйствіе печеній		Примѣчанія.	
	широты сѣверныя	долготы западныя		напр. по пр. комп.	скор. въ мил.		
Сент. 28	36 24 37	123 57 21	14 26	NO 81°	1, 5	Въ сіе время вѣтръ дулъ порывами, но вѣроятно, что лагъ показывалъ менѣе настоящаго хода, а пошому и нельзя всю разность сію приписать печенію.	
29	34 36 15	125 27 54	11 47	SW 88	18, 6		
30 Октяб. 1	33 00 41	125 45 45	11 38	0	29, 1		
	32 28 00	127 46 47	11 58	SW 87	14, 1		
2	31 42 51	128 38 53	12 13	SO 82	7, 1		
3	30 59 12	— — —	10 24	NO 24	5, 4		Разности сіи столь малы и неправильны, что сходнѣе причестъ ихъ невѣрности средствъ счисленія пуши, чѣмъ дѣйствію печенія.
4	— — —	— — —	12 16	SW 88	6, 0		
5	29 49 26	133 26 47	у. аз.	W	6, 6		
6	29 34 57	134 16 08	10 33	0	8, 8		
7	28 54 50	135 03 02	10 30	0	12, 6		
8	27 58 32	134 52 32	— —	SW 86	18, 9		
9	27 05 32	135 02 40	— —	0	4, 6		
10	— — —	— — —	10 16	SO 14	13, 3		
11	25 14 43	136 49 02	у. аз.	NO 27	10, 8		
12	23 52 16	138 20 45	9 36	0	0, 7		
13	23 10 58	140 33 12	у. аз.	SO 61	0, 7		
14	22 18 39	143 01 47	7 45	NO 27	10, 8		
15	21 36 12	145 32 01	— —	W	0, 7		
16	20 48 52	148 21 35	7 44	W	0, 7		
17	20 07 58	— — —	у. аз.	W	23, 4		
18	19 25 16	153 38 59	— —	— —	— —	Въ 5 часу пополудни 18 числа открылся островъ Овайги.	

\*) У. аз. значить, что склоненіе компаса определено по ушреннымъ азимутамъ Солнца; В. аз. по вечернимъ азимутамъ; У. ам. по ушреннему амплишуду; В. ам. по вечернему амплишуду.

№ 19. См. стран. 131.

## Т а б л и ц а ,

показующая дѣйствіе теченій отъ Сандвигевыхъ острововъ до острововъ Маріанскихъ, и склоненіе компаса.

1818 года.	Въ полдень:		Скло- неніе кмп. восп.	Дѣйствіе теченій		Примѣчанія.
	широты сѣверныя	долготы западныя		напр. по пр. кмп.	скор. въ мил.	
Ноябр.	° ' "	° ' "				
1	18 01 46	163 09 30	10, 28 у. аз. *)	NW 77	12, 9	
2	15 55 27	165 43 57	9, 46 в. аз.	SW 36	16, 4	
3	14 34 00	168 46 01	9, 50 у. аз.	SW 59	22, 4	
4	13 43 37	172 05 37	— —	SW 67	20, 5	
5	13 31 19	175 37 06	10, 08 у. аз.	SW 68	22, 3	
6	13 20 01	178 59 17	10, 22 в. аз.	SW 68	23, 3	
7	13 09 26	182 01 08	10, 48 у. аз.	SW 50	16, 5	
8	13 18 52	185 16 13	— —	SW 67	20, 2	
9	— — —	— — —	— —	SW 79	28, 9	
10	— — —	— — —	10, 09	— —	— —	Причиною большаго теченія
11	13 41 47	194 08 37	у. аз.	— —	— —	я полагаю крѣпкій вѣтръ отъ
12	13 35 32	196 14 33	9, 17 у. аз.	SW 77	9, 3	N и зыбь отъ NO.
13	13 31 51	197 20 32	— —	SW 81	12, 4	
14	13 11 25	199 56 20	8, 24 у. аз.	SW 24	17, 1	
15	13 08 23	202 03 53	— —	SW 32	8, 0	
16	13 24 56	204 24 19	7, 13 у. аз.	SW 61	5, 1	
17	13 26 46	206 23 45	6, 00 у. аз.	SW 68	4, 4	
18	13 18 30	209 18 26	5, 44 у. аз.	SW 62	17, 8	
19	13 32 23	211 56 48	4, 54 у. аз.	W	6, 4	
20	13 18 58	214 04 20	— —	SW 89	11, 8	20 Ноября въ 3 часа пополудни увидѣли островъ Гуаханъ.

\*) У. аз. значить, что склоненіе компаса опредѣлено по ушреннымъ азимуфамъ Солнца; В. аз. по вечернимъ азимуфамъ; У. ам. ушренной амплишудъ. В. ам. вечерній амплишудъ.

СХІІІ

№ 20.

См. спран. 137.

Таблица,

показующая дѣйствіе теченій отъ Маріанскихъ острововъ до острова Баши, и склоненіе компаса.

1818 года.	Въ полдень:		Скло- неніе комп. восп.	Дѣйствіе теченій		Примѣчанія.
	широты сѣверныя	долготы западныя		напр. по пр. комп.	скор. въ мил.	
Ноябр.	° ' "	° ' "	° ' "	въ 10 часов.		
26	14 40 33	216 49 52	— —	SW 18 $\frac{1}{2}$	15	
27	15 58 42	218 57 16	4 32 у. аз. <sup>*)</sup> 5 24 в. аз.	SW 11	11	
28	16 46 37	220 56 53	1 18 у. аз.	SW 33	5 $\frac{1}{2}$	
29	17 34 52	223 04 06	— —	SW 27	6	
30	18 12 18	225 03 26	0 30 у. аз.	SW 54	15	
Декаб. 1	13 43 44	226 36 33	— —	SO 51	8	Надобно думатьъ, что въ сѣи числа склоненіе компаса не было.
2	19 24 55	228 47 00	— —	SW 48	13 $\frac{1}{2}$	
3	19 53 58	231 47 46	зап. 2 10 у. аз.	SW 28	30 $\frac{1}{2}$	Чрезвычайно большое вол- неніе должно бысть причиною сей разности.
4	20 14 13	235 16 24	— —	SW 33	12	

\*) У. аз. значить, что склоненіе компаса опредѣлено по ушреннымъ азимуфамъ Солнца; В. аз. по вечернимъ азимуфамъ; У. ам. по ушреннему амплишуду; В. ам. по вечернему амплишуду.

## CXIV

№ 21.

См. спран. 153.

## Т а б л и ц а ,

показующая дѣйствіе теченій отъ порта Маниллы  
до острова Банки, и склоненіе компаса.

1819 года.	Въ полдень:		Скло- неніе ксмп. запад.	Дѣйствіе течений		Примѣчанія.
	широты сѣверныя	долготы западныя		напр. попр. комп.	скор. въ мил.	
Генв. 18	13 51 01	241 03 50	1 15 в. ам.	NO 59	11 $\frac{1}{2}$	
19	13 28 20	243 21 25	— —	SO 39	6	
20	12 50 46	246 53 03	1 40 у. аз. <sup>*)</sup>	SW 34	17 $\frac{1}{2}$	
			2 10 в. аз.			
21	11 08 00	249 35 24	— —	SW 83	17 $\frac{1}{2}$	
22	8 07 37	251 35 29	3 10 у. аз.	SW 6	25	Вѣтръ былъ крѣпкой и вол- неніе большое прямо съ кор- мы.
23	5 36 30	253 57 53	2 50 у. аз.	SW 82 $\frac{1}{2}$	25	
			3 50 в. аз.		12, 3	
24	3 39 21	255 18 53	3 00 у. аз.	SW 71 $\frac{1}{2}$	18, 2	24 Декабря въ 3 часа по по- лудни увидѣли мы островъ Тимоанъ.
			2 50 в. аз.			

\*) У. аз. значить, что склоненіе компаса опредѣлено по упреннымъ ази-  
муфамъ Солнца; В. аз. по вечернимъ азимуфамъ; У. ам. упренный ампли-  
шудъ; В. ам. вечерній амплишудъ.

См. стран. 168.

Т а б л и ц а,

показующая дѣйствіе теченій отъ Зондскаго пролива до мыса Доброй Надежды, и склоненіе компаса.

1819 года.	Въ полдень:		Скло- неніе комп. запад.	Дѣйствіе течений		Примѣчанія.
	широты сѣверныя	долготы южныя		напр. по пр. комп.	скор. въ мил. въ 1/2 часа	
1	9 29 47	256 02 02	$1\frac{1}{2}$ восп.	SO 63	46	Частъ сей разности надле- житъ приписать порывамъ, волненію и неизвѣсности о сточномъ склоненіи компаса.  Сіи малыя разности при- писать можно тому, что въпрѣ дуль ровнѣе и безъ по- рывовъ и волненія.
2	10 48 27	256 04 42	2 56 у. аз.*)	NO 60	21	
3	11 18 52	256 16 18	1 26 у. аз.	SW 54	10	
4	-----	-----	---	---	---	
5	-----	-----	---	NW 59	69	
6	-----	-----	---	---	---	
7	14 15 14	264 51 49	запа. 1 52	---	---	
8	15 30 24	268 46 22	у. аз.	NW 70	39, 3	
9	-----	-----	---	---	---	
10	-----	-----	---	NW 54 $\frac{1}{2}$	73	
11	19 07 15	279 20 21	---	---	---	
12	19 59 01	282 53 35	5 26 у. аз.	NW 40	31	
13	21 08 08	286 16 29	6 46 у. аз.	NW 69	13	
14	22 16 28	289 37 09	6 49 В. ам.	NW 70	18, 2	
15	23 11 01	293 01 28	7 56 у. аз. 7 11 В. ам. 9 08 у. аз. 9 37 В. ам.	NW 62	13, 5	

\*) У. аз. значить, что склоненіе компаса опредѣлено по утреннимъ ази-  
муфамъ Солнца; В аз. по вечернимъ азимуфамъ; У. ам. утренній ам-  
лимудъ, В. ам. вечерній амплимудъ.

1819 года.	Въ полдень:		скло- неніе комп. запад.	Дѣйствіе шеченій		Примѣчанія.	
	широты южныя	долготы западные		напр. по пр. комп.	скор. въ мил.		
Февр.	° ' "	° ' "					
16	24 17 24	296 09 59	10 04 у. аз.	NW 74	7	Толь малыя разности по- казываютъ, что здѣсь едвали было какое шеченіе, но прои- зошли онѣ, онѣ неизвѣст- ныхъ погрѣшностей счисле- нія.	
17	25 10 03	299 38 57	13 20 у. аз. 12 40 в. ам.	SO 15	3, 5		
18	26 10 00	302 55 07	14 58 у аз.	S	4		
19	26 48 19	305 52 48	15 36 в. аз.	NW 45	5, 2		
20	27 28 08	308 06 00	18 30 у. аз.	SO 69	9, 5		
21	27 56 34	309 42 29	19 16 у. аз.	SW 14	14		
22	28 46 38	312 00 57	20 00 у. аз.	SW 50	16, 5		
23	— — —	— — —	— —	SW 50	29		Въ сіи сунки шла зыбь онѣ SW и на ней мѣспами видны были сулои.
24	— — —	— — —	— —				
25	32 06 37	321 01 50	26 12 у. аз.				
			27 01 в. ам.				
26	32 28 32	322 27 58	25 06 у. аз.	SO 45	10		
27	32 43 12	324 07 56	— —	SO 25	3		
28	31 58 16	325 13 14	27 30 у. аз.	SO 50	6, 2		
Марш.			28 06 у. ам.	W	10		
1	32 18 45	326 22 48	29 15 у. аз.			2 Числа прошли Петер- бургскій меридіанъ и поному одинъ день изъ счеша исклю- чили (Понедѣльникъ 3 Мар- та).	
2	33 55 24	329 31 44	26 41 у. аз.	S	2, 3		
4	34 21 28	331 30 52	28 38 у. аз.	SW 69	12		
5	34 44 53	333 12 06	26 54 в. аз.	NW 51	1, 2	6 Числа была ужасная буря онѣ NW и W, съ великимъ волненіемъ.	
6	— — —	— — —	— —	SO 30	88		
7	36 26 36	334 33 51	— —				
8	36 46 16	336 16 29	20 40 в. аз.	SW 28	50		
9	35 35 33	338 59 28	— —	SW 48	19, 5	10 Марта прошли мысъ Д. Н. позѣрили хронометры и взяли новый пуккъшъ опшес- ствія,	
10	34 49 33	342 14 04	25 54 у. аз.	SW 35	10		

СХVII

Отъ мыса Доброй Надежды до острова Св. Елены.

1819 года.	Въ полдень:		Скло- неніе комп. запад.	Дѣйствіе печеній		Примѣчанія.
	широты южныя	долготы западныя		напр. по пр. комп.	скор. въ мил.	
Мартъ	° ' "	° ' "				
11	32 23 37	345 37 20	23 00	W	49	Весьма свѣжіе поспоянные вѣтры изъ SO и SW чешвер- ти съ волненіемъ, вѣрошно, производили сіи печенія.
12	30 00 00	348 50 56				
13	---	---	у. аз. 23 06	NW 38	27	
14	26 24 22	352 45 12	у. ам. 23 18			
15	24 32 32	354 59 48	В. аз.	NW 63	47	
16	22 50 25	357 20 08	---	NW 86	20, 8	
17	21 23 34	359 30 16	20 30			
18	---	---	у. аз.	SW 75	37, 5	
19	18 03 14	4 06 01*)	18 48			
20			у. аз. 19 20 В. ам.			

\*) 17 Числа въ 7 часу вечера прошли мы Гренвическій меридіанъ, совершивъ весь кругъ долготы: 360°, и попому шеперь новый счещъ начинается, и долготы до самой Англіи будещь западная.

Приб. къ II. Ч.

15\*

## СХVIII

№ 23.

См. стран. 178.

## Т а б л и ц а ,

показующая дѣйствіе теченій между островами Св. Елены и Вознесенія, и отъ сего послѣдняго до Азорскихъ острововъ, и склоненіе компаса.

1819 года.	Въ полдень:		Скло- неніе комп. запад.	Дѣйствіе печеній		Примѣчанія.
	широты южныя	долготы западныя		напр. по пр. комп.	скор. въ мил.	
Маршъ	° ' "	° ' "	° ' "	въ 16	часов.	
23	14 41 45	7 00 48	— —	NW 75	10	
24	12 59 50	9 03 46	18 02	W	17, 5	
25	10 58 20	11 03 35	у. аз. 17 20	NW 53	14	Весьма свѣжій пасадъ изъ SO четверти съ волненіемъ.
			у. аз. 17 32			
26	8 58 41	12 54 31	В. ам. 16 58	NW 41	18, 3	
			у. аз. 17 12			
27	— — —	— — —	В. ам.			Въ 8 часовъ утра 27 числа пришли къ острову Вознесе- нія, а въ полдень отправи- лись въ путь взявъ отшест- вие съ самаго рейда.
			— —			
28	6 16 58	16 02 06	15 52	S	11, 7	
			у. аз.			
29	4 50 05	17 22 54	— —	SW 71	25	
30	3 33 33	18 22 48	13 20	W	15, 5	
			у. аз.			
31	3 22 02	18 46 29	— —	S	9, 3	
Апрѣль						
1	— — —	— — —	— —			
2	1 40 31	19 15 26	13 12	NO 72	9, 5	
			В. аз.			
3	1 25 49	19 20 10	12 44	SSO	14	
			у. аз.			
4	0 46 50	19 08 04	— —	NNO <sup>1</sup> / <sub>2</sub> O	19, 5	Тишина не позволяла вѣрно веспи счисленіе.
5	0 18 17	18 30 32	— —	NO 71	49, 5	

1819 года.	Въ полдень:		скло- неніе комп. запад.	Дѣйствіе печеній		Примѣчанія.
	широты сѣверныя	долготы западныя		напр. по пр. комп.	скор. въ мил.	
Апрѣль 6	0 06 15	18 15 00	14 30 у. ам.	NO 49	24, 7	Почти безпрестанные шпи- ли и маловѣтрія препяшсп- вовали вѣрному опредѣленію курса и нуши. Зыби однакожь небыло. Частыя маловѣтрія и ши- хе вѣтры безъ зыби. Свѣжіе вѣтры изъ NO чеш- верни безъ волненія.
7	0 43 20	17 47 28	14 24 у. аз.	NO 66	39, 5	
8	1 16 43	17 14 40	— —	0	35	
9	1 36 47	16 59 20	15 12 в. ам.	NO 80	17	
10	2 57 54	16 50 38	— —	NO 78	20, 5	
11	3 57 36	17 53 29	— —	NW 85	19	
12	4 14 46	19 13 05	14 18 у. аз.	SW 62	26, 5	
13	4 23 31	20 28 40	— —	SW 83	26	
14	5 07 13	19 35 28	13 26 у. аз.	NO 64	14	
15	5 51 48	18 27 02	14 35 у. аз.	0	22	
16	6 38 22	18 04 24	— —	0	3, 5	
17	7 20 13	17 28 19	— —	NO 75	10, 5	
18	7 55 42	17 02 16	16 08 у. аз.	SO 64	11	
19	9 03 08	16 36 12	— —	NO 60	13, 5	
20	10 15 16	— — —	— —	NO 20	8	
21	9 21 16	17 24 24	15 14 у. аз.	SW 15	14	
22	9 02 10	18 45 19	— —	SW 63	30	
23	9 15 23	20 18 49	16 00 у. аз.	SW 62	27, 5	
24	9 43 56	21 33 25	17 16 в. аз.	SW	14	
25	10 34 15	23 14 42	16 47 в. аз.	W	40, 5	
26	11 31 39	24 54 14	17 00 у. аз.	SW 17	30	
27	12 35 13	26 28 59	13 36 у. аз.	SW 17	29, 5	
28	13 45 11	27 49 44	12 06 у. аз.	SW 82	29	
29	14 47 38	29 28 30	11 53 у. аз.	SW 81	21, 5	
30	16 02 19	31 09 44	— — в. аз.	SW 62	26	
			14 18	SW 72	31, 5	

1819 года.	Въ полдень:		Скло- неніе ксмп. запад.	Дѣйснвіе шеченій		Примѣчаніа.
	широты сѣверныя	долготы западныя		напр. по пр. комп.	скор. въ мил.	
Май.	° ' "	° ' "				
1	17 05 43	32 45 42	11 39 у. аз.	W	23	
2	18 16 14	33 54 40	11 25 в. аз.	W	25, 6	
3	19 24 23	34 24 07	10 40 у. аз.	NW 52	23	
4	20 22 50	34 22 00	9 22 у. аз.	N	16	
5	21 30 31	34 14 17				
6	22 01 59	34 06 17		NO 35	27, 5	
7	22 45 46	34 15 41		NW 30	15, 5	
8	23 43 30	34 39 00		NW 47	20	
9	24 22 49	35 22 00	10 40 у. аз.	W	26	
10	— — —	— — —	— — —			
11	24 58 28	37 33 11	11 29 у. аз.	WSW	38, 5	
12	25 02 35	37 41 32		WSW	6, 7	
13	25 08 05	37 45 20		W	4	
14	25 26 49	37 52 30		S	1, 2	Перемѣнные шихіе и умѣ-
15	26 37 32	39 00 50	10 46 у. аз.	W	21	ренныя вѣтры безъ волненія.
16	27 47 50	40 04 50				
17	29 01 41	40 48 08		WLN	37	
18	29 44 50	41 03 25	11 37 у. ам.	NW 51	13	
19	30 05 53	41 05 41	11 24 В. ам.			
20	30 38 20	41 07 20	— — —			
21	30 57 32	41 02 33	12 07 В. ам.	NW 30	30, 5	
22	31 19 28	40 07 30	— — —			
23	32 24 06	40 34 30	12 30 у. аз.			
			14 00 В. ам.			
24	33 55 10	40 14 19	14 47 В. аз.	NW	23, 5	
			15 53 В. ам.			
25	35 16 51	39 31 49	17 38 В. аз.	N	11	
			16 22 у. ам.			
26	35 51 36	39 35 11	— — —	NW	2	
27	36 48 47	39 48 55	— — —	NW 60	23	
28	37 16 59	39 56 11	— — —	NW 41	17	

1819 года.	Въ полдень:		Скло- неніе комп. запад.	Дѣйствіе теченіи		Примѣчанія.
	широты сѣверныя	долготы западныя		напр. по пр. комп	скор. въ мил.	
Май. 29	37 29 30	39 06 44	17 57 в. аз.	SW 70	7	
30	37 35 34	37 42 11	— —	SO 62	19	
31	37 48 40	35 08 33	20 43 в. аз.	SW 28	11, 3	
Іюнь. 1	37 46 56	33 23 38	20 43 в. аз.	SO 57	6, 4	
2	39 01 07	32 42 00	22 57 в. ам.	StW	24	
3	39 23 30	31 52 40	— —			Іюня 3 въ 7 часовъ утра увидѣли оспрова Флоресъ и Корву.

N° 24.

См. спран. 201

*Прилѣты подводнаго камня, находящагося въ про-  
ливѣ между островами Фаяломъ и Пико.*

Такъ называемый Чапмановъ подводный ка-  
мень лежитъ опъ каменистой оконечности, со-  
спавляющей N мысъ Фаяльскаго залива, на SW по  
компасу. Слѣдующіе пеленги, съ самаго камня взя-  
тые, покажутъ мѣсто онаго и примѣты, по коимъ  
надлежитъ править, чпсбъ миновать его: неболь-  
шая хижина \*), споящая на косогорѣ къ Сѣверу опъ  
каменистаго мыса, должна быть едва лишь видима

\*) Тамъ находясь двѣ хижины, но здѣсь рѣчь идетъ о  
самой западной и меньшей изъ нихъ.

изъ-за него къ Воспоку; сія черта пройдетъ весьма близко камня, съ котораго также видны вспворѣ двѣ самыя большія церкви города Фаяла на NNW; прешій пеленгъ съ онаго есть весьма примѣшное черное пятно на берегу, открытое къ S отъ горы Гуія; а южная оконечность залива лежитъ отъ камня на NWtW. Всѣ сіи пеленги сунъ по компасу, и ведутъ прямо на камень, на коемъ глубина 4 сажени; а величиною онъ около  $3\frac{1}{2}$  сажень въ поперечникѣ. Сія глубина на ономъ есть самая малая; дно на немъ видно очень ясно на подобіе бѣлыхъ пятенъ съ высунувшимися вверхъ черными камнями. Дно около его на разстояніе около полумили не число; на ономъ глубина отъ 9 до 50 сажень съ воспочной стороны камня, а не съ западной, какъ-то на нѣкоторыхъ картахъ означено.

№ 25.

См. стран. 205

*Правила, вообще Иностранными мореплавателями наблюдаемыя, для избѣжанія несчастныхъ случаевъ при лавированіи, или идуги съ попутнымъ вѣтромъ, со множествомъ судовъ въ узкихъ мѣстахъ.*

Весьма легко понять, что въ какомъ бы узкомъ проходѣ корабли ни находились, и каково бы положеніе ихъ въ отношеніи къ окружающимъ ихъ предметамъ и другъ къ другу ни было; но они почти никогда не могутъ одинъ съ другимъ сойтись или спастъ на

мѣль опъ ошибки другаго корабля, если только каждый изъ нихъ напередъ будетъ знать, что ему и сближающимся съ нимъ кораблямъ надлежитъ во всякомъ случаѣ дѣлать: разумѣется само собою, что сіе можетъ лишь быть тогда, когда вѣпръ позволяеть управлять кораблемъ по желанію. Въ военныхъ флотахъ на сей конецъ даются при сигналахъ нужныя предписанія; но для купеческихъ судовъ нигдѣ еще не сущесвуютъ офиціальныя наставленія, какъ имъ поступать въ выше упомянутомъ случаѣ; однакожь очевидная польза, опъ таково постановленія произойти долженствующая, заставила мореплавателей просвѣщенныхъ Державъ въ продолженіе времени поспепенно и безъ всякихъ предварительныхъ взаимныхъ соглашеній составить нѣкопорыя, опыномъ утвержденныя правила: какъ поступать кораблямъ при прохожденіи другъ друга для избѣжанія несчастныхъ случаевъ. Правила сіи всѣми искусными и благомыслящими мореплавателями строго наблюдаются; ибо несоблюденіе оныхъ не только подвергло бы корабль опасности, но и самое имя начальника корабля порицанію, и корабельщикъ купческаго флота, погрѣшившій противъ сихъ правилъ, посрамилъ бы себя навсегда и не нашель бы уже мѣста въ службѣ торговаго мореплаванія. Правила сіи очень просты и немногочисленны; оныя соспоятъ въ слѣдующемъ:

## I

Изъ кораблей, приближающихся одного къ другому конпрагалсами, идущій правымъ галсомъ долженъ про-

ходипь на вѣтрѣ; и если корабль, шедшій лѣвымъ галсомъ, не спустился и они сойдутся, то онъ виноватъ.

## 2.

Когда корабль идетъ на фордевиндъ между лавирующими судами, то онъ долженъ нести такіе паруса, чѣмъ поспѣе могъ привести къ вѣтру, буде случай того потребуетъ; если же множество парусовъ при свѣжемъ вѣтрѣ препятствуютъ ему сіе учинитъ, и онъ найдетъ на другой корабль, то вся вина на немъ лежитъ.

## 3

Корабли, идущіе на фордевиндъ или съ полнымъ вѣтромъ, должны уступать мѣсто лавирующимъ; кромѣ такихъ случаевъ, когда идущее на фордевиндъ судно безъ груза, и приводитъ къ вѣтру, по крепости онаго, для него опасно.

## 4

Суда, идущія въ тѣснотѣ, никогда не должны поднимать лиселей; ибо оныя препятствуютъ со сканецъ видѣть предметы впереди находящіеся, и въ свѣжій вѣтръ приводитъ бейдевиндъ подъ ними опасно; а сіе весьма часто бываетъ нужно сдѣлать въ одну минуту.

## 5

Лавируя со множествомъ судовъ въ узкостяхъ, въ пасмурное время или при шуманѣ, должно нести одни

только марсели, и по нуждѣ фокъ; а гротъ тогда только спавишь, когда корабль много подѣвѣтъ уваливаетъ или когда безъ него поворошишь овершпагъ невозможно.

## 6

Во время шумана суда, идущія правымъ галсомъ, должны временно бишь въ барабаны, а за не имѣніемъ оныхъ кричать ура, а лѣвымъ галсомъ, звонить въ колоколь; но шѣмъ, копорья идущъ съ полнымъ вѣтромъ, надлежитъ спрѣлать изъ ружей.

## 7

Если два судна, идущія при шуманѣ конпрагалсами, приближаются одно къ другому на такое распольнѣ, копорое не позволишь хорошенько осмопрѣлаться и сообразить, что каждому изъ нихъ должно дѣлать, а надобно въ минупу начинать дѣйствовать; то лучше будетъ, если каждое изъ нихъ спанетъ вдругъ поворачивать овершпагъ; ибо въ такомъ случаѣ, если бы онѣ и сошлись, то ударъ не будетъ слишкомъ опасенъ; напрошивъ пого, если онѣ спанутъ спускась и сойдутся, то отъ скорости хода ихъ при полномъ вѣтрѣ, ударъ будетъ споль силенъ, что одно изъ нихъ или и оба могутъ погибнуть.

## 8

Корабли, лавирующие въ узкоспяхъ, должны обращать вниманіе не только на свое собственное положеніе

ніе; но и на другія суда, впереди ихъ идущія, дабы не прижасть ихъ къ мѣли или не заспавивъ сойпипься другъ съ другомъ; на примѣръ, если впереди идущее судно приближается къ мѣли, а слѣдующій за онымъ корабль видѣтъ, что онъ мѣшаетъ судну пому поворачивасть, то онъ долженъ заблаговременно поворошить.

## 9

При лавированіи въ узкостяхъ, надлежитъ безпрестанно имѣть всѣхъ людей на верху и бытъ во всегдашней гошовности ко всѣмъ манѣврамъ, кои могутъ бытъ нужны для избѣжанія непріятныхъ случаевъ.

## 10

Лавируя на печеніи, должно обращасть большое вниманіе на силу и направленіе онаго, и опнюдь не выходишь изъ спруи на то мѣсто, гдѣ оно слабѣе, или и вовсе на споящую воду, сколь бы спруя онаго ни была узка; ибо корабль, вышедшій изъ спруи печенія, пошчасъ поперяетъ свое мѣсто прошивъ судовъ, кои лавируютъ на ней; и когда, поворошивъ, онъ вспупитъ опяшь въ спрую, то сильное печеніе, ударивъ сперва въ носовую часть, броситъ его къ вѣпру, лишитъ хода и понесетъ по своему направленію, какъ какое нибудь бревно. Такое положеніе корабля можетъ продолжиться нѣсколько минушь, въ копорыя онъ, не будучи подъ управленіемъ руля и парусовъ, можетъ сойпипься съ другими судами, или помѣшатъ имъ въ лавированіи и надѣлатъ себѣ и другимъ много непріятностей.

Лавируя съ другими судами, непременно нужно опредѣлить надежныхъ людей, копорые смопрѣли бы съ бака и съ юша на суда, идуція впереди и позади корабля, и пошчасъ извѣщали о всякомъ ихъ движеніи командующаго на шканцахъ офицера.

Если нужда заставитъ лавировать ночью въ узкомъ проходѣ вмѣстѣ съ другими судами, то всякое судно должно имѣть безпреспанно на гротъ-брамспенгъ одинъ огонь; а сверхъ того на бакѣ и ютѣ по два огня въ готовности, для показанія своего положенія приближающимся судамъ.

*Приближеніе:* сіи правила касаются судовъ, лавирующихъ независимо другъ ошъ друга; но само собою разумѣется, что флоты и конвой должны поступать по сигналамъ и предписаніямъ своихъ Главнокомандующихъ.

К О Н Е Ц Ъ .



# О П Е Ч А Т К И.

Страница.	Стр.	Напечатано	Читай
9	15	Купленные	Купленный
14	17	Англии	Мадеры
46	9	невозможно, уже	невозможно уже
56	4	въсошѣ	высошѣ
80	1	островами я	островами
139	2	каменья	каменья,
172	20	подымался	поднимался
XVII	28	убавивъ шопчасъ,	убавивъ, шопчасъ
XLV	14	10	о
LXXVI	1	Юня.	Юня
-----	23	замѣшныя	замѣшныя

---





Г У Б А К А  
П Е Р Е Ш Е Ч Н О Й  
О с . К у в ы к ш к а  
С И Н С К А Я  
О с . К а л ь с и н с к о й  
М ы с ь Т о л с т о й  
О с . У ш е с и с т о й  
О с . С р е д н е й  
О с . К е к у р н о й  
З а л и в П е р е ш е ч н о й  
М ы с ь Ч и н и а т с к и й  
М ы с ь Т о л с т о й

С Р Е Д Н Я Я  
М ы с ь У ш е с о в ь  
О с . Т о п о р к о в ь  
О с . В ы с о к о й  
М ы с ь Т о л с т о й  
О с . Ч у д н о й  
О с . Л ь с н о й  
О с . У б е ж и ш а  
Б а н к а В а с и л ь с о в а  
Б а н к а Г а л о с и л ь с к а я  
В а м е н ь Г о р ь б ы М о р с к о й

З а л и К р е с т о в с к о й  
С Е Д Е Н І Е П А В Л О В С К О Й Г А В А Н И  
О с . П о н о в ь  
О с . К р и в о й  
О с . К у л и ч к о в ь  
О с . П е ш а н о е  
О с . Д о л г о е  
О с . К р у г л о е  
М . Е л о в о й В н у т р е н н е й  
М . Е л о в о й В н е ш н е й  
О с . Д о л г о й и л и Г о л о й





Гора Валенная

Гора Куполовая

Гора Гаванская

КР. НОВО-АРХАНГЕЛЬСКЪ

Губа Глубокая

Г. Четырехъ угольной пирамидой

Г. Драншикова

Озеро Глубокое

Л И В Ъ

1848 20 Янв  
С.Н. 27 15/16

Губа с запада и юга  
заготовляют рыбу и сало

Губа с запада и юга  
заготовляют рыбу и сало

Глубина по средине более 45 саж.

подъ банка Васильева

подъ банка Васильева

Корея

М. Отливной вывертней  
З А Л

КАРТА

ЗАЛИВА СИТХИ,

Находящегося у северо-западного  
берега Америки, с означением входа  
къ Главному Россійско-Американской  
компаниі селенію, именуемому Ново-  
Архангельскъ,

котораго Географическая Широта 57° 3'. Долгота 135°

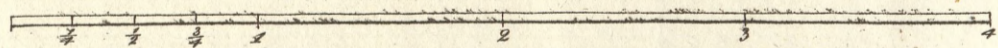
07' отъ Гринвича къ W.

Глубина означена въ саженяхъ

Прикладный масштаб 12%, возвышеніе отъ 14 до 14½ футъ.

Составлена съ описи угнетеной въ 1809 году морскими Офицерами.

Масштабъ миль Атаганскихъ.



О. Дивильной

М. Отливной вывертней

С И

Горы Давоидовы, Св. Лазаря

О. Голой

О. Лисной

О. Ласа

О. Св. Лазаря  
Robin Island Dukesona  
О. Мисковской

Саво Денгаръ  
Мѣстъ Св. Лазаря  
Мѣстъ Тинуйцина

Мѣстъ Ситха  
Cape Edgumbe

- 22 Кан. со ракушек.
- 23 Кан.
- 24 Кан.
- 25 Кан.
- 26 Кан.
- 27 Кан.
- 28 Кан.
- 29 Кан.
- 30 Кан.
- 31 Кан.
- 32 Кан.
- 33 Кан.
- 34 Кан.
- 35 Кан.



Л И В Ъ

Озеро Глубе

М. Бурнов

В. Мухомой

Г. Дранишников

О. Курильск

О. Оберной

О. Утасой

О. Шварцовой

О. Доросной

подв. банка Васильева

О. Высокой

О. Каменной

О. Фаркуха

подв. банка Васильева

О. Натальной

О. Круглой

О. Соколовой

О. Кирова

О. Тайгуды

О. Канга

Канон Фердинандов

О. Тумской

О. Кона

О. Машинной

О. Кавалерской

О. Давыдовой

Открытые острова

О. Пейсар

О. Меркельской

О. Кавалерской

С И Т Х И Н С К О И

ракушк.

окъ с ракушк

важные и с ракушк.

Газаря и др. Диксона кой

О. Горской

О. Сидней

О. Эссей

К. Средней, О. Архипов

О. Восточной

О. Голландской

О. Горной

О. Лесная

О. Кирбас

О. Патак

О. Горной

Остров Бирокка

О. Бол. Врангеля

О. Майды

О. Мал. Врангеля

О. Тава

О. Атаку

О. Лиской № 1

О. Голоманной

О. Тербилов

О. Непроторской

Мал. Васильева

О. Кирбас

О. Патак

О. Лиской № 2

О. Урилов

О. Голой

О. Лиской № 3

Point wood house Ванкувера

О. Као-гали









XIIIa

1918 : 6961