

САНКТ ПЕТЕРБУРГСКІЯ СЕНАТСКІЯ ВѢДОМОСТИ.

№



55.

Вторникъ, Іюля 11 дня 1859 года.

I. Распоряженія Правительственныя.

Высочайшія повелѣнія, объявленныя Правительствующему Сенату.

Мая 31. (Г. Управляющимъ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ.) По случаю встрѣченнаго затрудненія въ отдачу трактировъ въ С. Петербургской Столицѣ на откупъ съ торговъ, съ соблюденіемъ тѣхъ выгодъ, какихъ ожидать можно было отъ сей мѣры, онъ Управляющій Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ входилъ съ представленіемъ въ Государственный Совѣтъ, который въ Департаментѣ Экономіи и въ Общемъ Собраніи, принявъ на видъ, что еще въ 1834 году предполагалось было отдачу собственно трактировъ въ С. Петербургѣ подчинить общему для прочихъ трактирныхъ заведеній порядку, именно: по свидѣтельствамъ, ежегодно возобновляемымъ и ни сколько не препятствующимъ возвышенію акциза, въ случаѣ если бы сіе признано было со стороны Правительства, нужнымъ и удобнымъ, и убѣждаясь теперь еще болѣе въ пользу означенной мѣры, — мнѣніемъ, Высочайшаго утвержденія удостоеннымъ 29 Мая, постановилъ: 1.) трактиры въ С. Петербургѣ, подобно всѣмъ другимъ заведеніямъ сего рода, вмѣсто отдачи ихъ на откупъ съ торговъ, обложить постояннымъ акцизомъ. 2.) Сей акцизъ со всѣхъ вообще трактировъ, въ С. Петербургѣ нынѣ существующихъ, сообразно положенію Комитета Министровъ, 26 Ноября 1835 года Высочайше утвержденному, ограничить въ сложности 106,300 руб. ассигнац: т. е. тою суммою, которая состоялась на послѣднихъ торгахъ, и которую содержатели трактировъ доселѣ платятъ. 3.) Распределеніе означенныхъ 106,300 руб. на всѣ существующіе нынѣ трактиры, въ количествѣ соответствующемъ особеннымъ мѣстнымъ выгодамъ каждаго, предоставить сдѣлать Градской Думѣ по соглашенію съ настоящими содержателями оныхъ и съ утвержденія Военнаго Генераль-Губернатора; но если кто изъ содержателей къ такому распределенію не приступитъ, и за учиненіемъ онаго, на платежъ акциза по распределенію не согласится, то считать таковаго отказавшимся отъ содержанія, и заведеніе его, поелику общее число ихъ превышаетъ положеніемъ 6 Февраля 1835 года установленное (40), закрывать, распределяя сумму, какая на оное причитаться могла, на другіе остающіеся трактиры. 4.) Сему правилу слѣдовать и по окончаніи уже раскладки, распределяя съ упраздненіемъ каждаго сверхъ комплектнаго заведенія положенную на оное сумму уравнительно на другіе трактиры, такъ какъ къ нимъ естественно переходятъ и выгоды заведенія упраздненнаго; но если бы, по приведеніи уже общаго числа трактировъ въ здѣшней Столицѣ въ комплектъ, кто либо изъ содержателей отказался отъ содержанія, въ такомъ случаѣ отдавать оныя другимъ желающимъ, съ платежемъ прежняго акциза; въ случаѣ же неимѣнія оныхъ, трактиръ закрывать и исключать платимый имъ акцизъ изъ городскихъ доходовъ. 5.) Сей порядокъ привести въ дѣйствіе съ 1-го Января 1840 года; до того же времени обязать настоящихъ содержателей трактировъ платить въ Думу то, что теперь платятъ. 6.) Въ порядкѣ отдачи трактировъ въ безсрочное содержаніе съ платежемъ акциза, руководствоваться правилами, для другихъ сего рода заведеній изданными.

Іюля 3. (Г. Военнымъ Министромъ.) ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ Высочайше повелѣть соизволилъ: должность Кацельмейстера при Главной Квартирѣ Дѣйствующей Арміи считать въ 8-мъ классѣ.

П р и в и л е г і я,

данная иностранцу Марешалю.

Иностранецъ Юлій Марешаль, чрезъ Агента Министерства Финансовъ въ Парижѣ, 3-го Октября 1838 года, вошелъ къ Министру Финансовъ съ просьбою о выдачѣ ему безпошлинной 10-ти лѣтней привилегіи на изобрѣтенія Жанье, объясненныя въ представленныхъ описаніяхъ и чертежахъ, именно: 1.) Замѣнъ обыкновенныхъ колесъ у парашодовъ рычагами на подобіе утиныхъ лапъ; 2.) Способъ разобщенія машины отъ колесъ; и 3.) Способъ предохраненія паровыхъ котловъ отъ взрывовъ, которыми онъ предоставляетъ пользоваться безденежно Морскому Министерству.

Снарядъ, замѣняющій обыкновенныя колеса съ лопатками въ парашодахъ, посредствомъ котораго сообщается движеніе симъ судамъ, составляетъ главный предметъ сей привилегіи. Будучи приспособленъ къ судну, онъ дѣйствуетъ на подобіе перепончатыхъ лапъ водяныхъ птицъ. Снарядъ этотъ состоитъ изъ рукоятки и стержня, представляющихъ собою сочлененныя составы этихъ птицъ, и сгибающейся на пружинахъ лопатки, которая соответствуетъ плавательной перепонкѣ, соединяющей пальцы сихъ птицъ. Движеніе производится посредствомъ паровой машины, приводящей въ круговое обращеніе рукоятку.—Рукоятка влечетъ за собою верхній конецъ стержня, скользящаго въ сочлененіи, сдѣланномъ въ соответственномъ разстояніи, и заставляетъ нижній его конецъ, или лопатку, пробѣгать особенную кривую линію, принадлежащую къ разряду конхойды или улитковой линіи.

Въ представленномъ рисункѣ изображенъ этотъ механизмъ въ примѣненіи къ судамъ, назначеннымъ для плаванія по каналамъ.

На немъ показаны: (черт. 1 фиг. 1, 2 черт. 2. фиг. 3, 4 и 5) главный станокъ машины QQ. QQ; горизонтальная ось AA; приводимая въ движеніе посредствомъ двухъ цилиндровъ паровой машины; рукоятки для гребли с b. с' b'; онѣ соединяются посредствомъ головокъ (boutons) b b' съ двумя коробками i i, чрезъ которыя проходятъ гребныя стержни.—Рукоятки соединяются съ горизонтальною осью слѣдующимъ образомъ: на концахъ горизонтальной оси, для увеличенія ея въ этомъ мѣстѣ діаметра, дѣлается круглая металлическая накладка; она имѣетъ жолобокъ по окружности, въ которомъ помѣщается скоба рукоятки и другая часть этой же самой рукоятки, на которой находится головка B. Дѣя эти части соединяются между собою посредствомъ двухъ закрѣпокъ, изъ которыхъ одна съ пяткою, а другая NN простая коническая; послѣдняя для большей надежности имѣетъ другую закрѣпу D D.—Изъ сего расположенія явствуетъ, что для сообщенія или разобщенія рукоятки отъ оси достаточно нѣсколькихъ ударовъ молоткомъ. Чтобы дѣйствіе закрѣпы было надежнѣе, придѣлывается къ скобѣ небольшое металлическое возвышеніе, имѣющее цѣлю поддерживать закрѣпу по направленію длины; это возвышеніе имѣетъ ту же форму, какъ пятка закрѣпы, и подобно сей закрѣпѣ зарифлена, для проваженія второй закрѣпы d d. Этотъ же самый способъ сообщенія и разобщенія можетъ быть употребленъ при обыкновенныхъ колесахъ съ лопатками. Устройство это усовершенствовано (черт. 4 фиг. 1 и 2) 1-е прибавленіемъ чеки R, которая служитъ для отдѣленія скобы такимъ образомъ, чтобы она не прикасалась болѣе къ круглой металлической накладкѣ на оси (renfort), когда рукоятка должна быть разобщена. 2.) Прибавленіемъ чеки S, которая имѣетъ цѣлю отдѣлить подушку точно такимъ же образомъ какъ и скобу; 3.) Устраненіемъ обыкновенныхъ гаекъ площадки (palier), прилежащей къ рукояткѣ, и въ замѣнъ ихъ чекою E, и наконецъ 4.) измѣненіемъ большаго рычага (biele) и засова, допускающаго отдѣленіе той или другой машины отъ вала (arbre decouche). Въ коробкѣ J, чрезъ которую проходитъ гребной стержень находится нажимной винтъ, посредствомъ котораго стержень закрѣпляется на надлежащей высотѣ; для надежнѣйшаго закрѣпленія стержня въ коробкѣ можно вставлять колочки g g.—Каждый гребной стержень проходитъ чрезъ другую коробку x x, снабженную подушками (coussinets) помѣщенную на нижнемъ концѣ продолговатаго колодца, устроеннаго насквозь судна; въ то время, какъ головка B заставляетъ верхній конецъ гребнаго стержня пробѣгать круговую линію, нижній конецъ его описываетъ кривую улиткообразную. Чтобы произвести это сложное движеніе, коробки x x должны быть на вертлюгахъ; устройство таковое дѣлается посредствомъ нажимныхъ винтовъ U U.

При нижнихъ коробкахъ xx сверхъ того находятся небольшіе колычатые рычажки M N, служащіе для остановленія стержня, когда гребло (гребная лопата) достигнетъ до наибольшаго

возвышенія; въ этомъ случаѣ язычокъ О опускается и упирается въ стержень, а конецъ колычатаго рычажка входитъ въ гнѣздо того же калибра, сдѣланное на ребрѣ стержня. Когда стержни такимъ образомъ остановлены, то освободивъ рукоятку, т. е. разобшивъ ее вышенъясненнымъ способомъ отъ оси, или отвинтя нажимной винтикъ К въ верхней коробкѣ, можетъ продолжаться вращеніе оси, не производя гребли. И такъ ось будетъ вращаться, или не увлекая за собою рукоятки, или стержни будутъ скользить въ коробкахъ і; тотъ или другой способъ разобщенія можетъ быть употребленъ по обстоятельствамъ. На нижнемъ концѣ стержней находятся пятки Л, въ которыя упираются гребныя лопатки, когда судно идетъ назадъ; если судно идетъ впередъ, то гребныя лопатки, или гребла прилегаютъ всею своею высотой къ стержню.—Гребло не дѣйствуетъ, когда оно располагается горизонтально, противопоставляя самое малое сопротивленіе водѣ.

Гребная лопатка Р 1 прикрѣпляется къ стержню на шарнирахъ R. Прилеганіе оной къ стержню происходитъ въ слѣдствіе конхoidalнаго движенія шарнира.

Гребныя лопатки могутъ быть изъ листового желѣза, стали или дерева; онѣ снабжены пружиною, которая идетъ горизонтально черезъ всю ихъ длину, и прикрѣпляется на оконечностяхъ въ SS на составныхъ рукояткахъ. Когда на гребло нѣтъ упора, пружина прилегаетъ къ нему; если же обнаруживается на него противодѣйствіе воды, то лопатка и пружина сгибаются въ противоположныя стороны (черт. 3. Фиг. 3,) ибо металлическая дуга S T, утвержденная перпендикулярно однимъ концомъ на срединѣ пружины, и проходящая свободно сквозь отверстіе, сдѣланное въ лопаткѣ, упирается другимъ концомъ въ ребро стержня, въ гнѣздо T, соответственнаго калибра. Чтобы упоръ стержня былъ надежнѣе, оконечность дуги можетъ быть также сдѣлана въ видѣ вилки.—Отъ совокупности двухъ этихъ дѣйствій, ударъ лопаты на стержень ослабляется и не смотря на значительное протяженіе и малую толщину лопаты, она можетъ выдерживать большой напоръ.—Сила пружины можетъ быть вычислена такъ, что лопатка никогда не коснется стержня. Пружины эти доставляютъ еще и третью пользу, препятствуя лопатамъ ударяться о судно, когда оно начинаетъ двигаться; число ихъ должно быть сообразно величинѣ лопатокъ.—Гребныя рукоятки не должны быть останавливаемы или сообщаемы иначе, какъ въ положеніи совершенно противоположномъ.

Чтобы воспрепятствовать водѣ попадать въ судно, коробки х х помѣщаются на днѣ продолговатыхъ и узкихъ колодцевъ, устраиваемыхъ въ суднѣ (насквозь онаго); вода въ нихъ устанавливается на известной высотѣ.—Можно также всю эту систему помѣстить сзади на высотѣ грузовой ватерлиніи, и тогда не нужно колодцевъ.

Въ суднѣ можно сдѣлать такія отверстія, и колодцамъ дать достаточный размѣръ, чтобы лопатки или весла, по снятіи ихъ, будучи обращены по длинѣ судна, могли войти внутрь.—Наконецъ можно также уменьшить размѣръ колодцевъ, и пропускать стержни снаружи.—Для уравненія движущей силы машины дѣлается маховое колесо.

Особенное и новое расположеніе угловатыхъ рукоятокъ, равно какъ устройство, посредствомъ котораго стержни могутъ скользить на верхнихъ коробкахъ J, когда нажимной винтъ незакрѣпленъ, и когда колычатые рычаги М Н находятся на мѣстѣ, даютъ возможность, не прекращая дѣйствія машины, остановить движеніе судна; такимъ образомъ можно продолжать дѣйствіе паровика и тогда, когда судно остается въ покоѣ, не прибѣгая для сего къ помощи ручнаго насоса или вспомогательной машины, какъ это дѣлается нынѣ.

Вышеописанное устройство рукоятки представляетъ тѣ же выгоды и для паравоза съ лопаточными колесами, доставляя возможность въ одну минуту отдѣлать отъ машины одно или оба колеса, однимъ ударомъ молотка.—Извѣстно, что чеки въ машинахъ самаго большаго размѣра прикрѣпляются и отнимаются очень удобно, безъ остановки для того дѣйствія; точно также можно отдѣлать одно колесо, когда понадобится наклонить корабль подѣ вѣтръ съ того или другаго борта, или съ обоихъ, когда при благопріятномъ вѣтрѣ захотятъ воспользоваться парусами.—Это простое, удобное и легкое дѣйствіе можетъ быть произведено во всякое время внутри судна, каковы бы ни были волненіе моря и ходъ судна.

Въ чертежѣ 3 показано приложеніе системы гребныхъ лопатокъ, и сообщенія и разобщенія рукоятокъ, къ мореходному судну, силою отъ 80 до 100 лошадей и скорому на ходу.

Противодѣйствіе воды безъ сомнѣнія, гораздо значительнѣе сзади судна, нежели во всякомъ другомъ мѣстѣ, по причинѣ теченія, стремящагося за судномъ, чтобы наполнить струю, имъ про-

изводимую, и потому не удивительно, что не будет надобности уменьшать поверхности лопатокъ; впрочемъ это можно узнать только на опытѣ.

Излишне было бы снова объяснять механизмъ, который тотъ же, какъ и для рѣчного плаванія; можно только замѣтить, что когда понадобится поднять паруса, то стоитъ только остановить дѣйствіе паровой машины, и всѣ части механизма, оставаясь въ покоѣ, нисколько не будутъ стѣснять хода судна на парусахъ. Сверхъ того ихъ можно поднять ко дну судна, или даже убирать въ подводную часть его.

Маховому колесу, вмѣсто вертикальнаго движенія, можно сообщить и горизонтальное, укрывъ его подъ палубою военного судна, для безопасности отъ выстрѣловъ.

Горизонтальную ось можно помѣстить на самой палубѣ судна, дабы безъ помощи тяжелоуѣснаго станка, устроить оную съ желаемою прочностію. Главнѣйшее усиліе въ этомъ случаѣ обнаруживается, по направленію длины судна, на дерево составляющее обшивку палубы.—Сія послѣдняя поддерживается впрочемъ въ этомъ мѣстѣ шпекерами, которые вмѣстѣ съ тѣмъ служатъ и связями; небольшое движеніе въ палубѣ не растроиваетъ хода частей механизма, стержни могутъ подниматься нѣсколько выше или опускаться нѣсколько ниже безъ малѣйшаго неудобства.—Должно сверхъ того замѣтить, что главнѣйшій напоръ стержней обнаруживается на подводную прочную часть судна въ точкахъ а, а, неподверженную ударамъ волнъ, и что для большей предосторожности, можно сдѣлать тутъ желѣзныя связи. Также можно устроить, что стержни вмѣсто второй коробки будутъ проходить между двумя вальками А А (Фиг. 2. Черт. 3.) Какъ толщина этихъ стержней должна измѣняться, смотря по сопротивленію, которое обнаруживается на нихъ въ различныхъ положеніяхъ, то отсюда слѣдуетъ, что они должны быть постепенно тоньше къ нижнему концу или лопаткѣ, а потому и могутъ въ различныхъ положеніяхъ, зависящихъ отъ круговаго движенія верхняго конца стержня, проходить свободно между вальками.

Если судно назначается въ одно время для плаванія по рѣкамъ и каналамъ, то устройство онаго по настоящей системѣ составляется изъ гребнаго колеса съ уступами, и изъ описанныхъ уже гребныхъ лопатокъ черт. 2, которыя употребляются попеременно, смотря по мѣстнымъ обстоятельствамъ.

Гребное колесо съ уступами RRR устраивается въ той части судна, которая только, что начинается выходить изъ воды. Ось колеса не трудно утвердить въ (килсены) толстые брусъ сс, лежащіе вдоль корабля надъ килемъ, и соединить ее съ движущими цилиндрами, помѣщенными въ УУ.—Эти два бруса лежатъ вдоль боковъ корабля, къ которымъ они плотно придѣланы; на другомъ же концѣ ихъ помѣщается паровикъ.

Цилиндры УУ приводятъ въ движеніе рукоятку М В, посредствомъ головки В, съ которою сообщается стержень поршня въ точкахъ LL; головки эти двойныя, чтобы можно было прикрѣпить къ нимъ коробки съ проходящими въ нихъ гребными стержнями, которые прикрѣпляются въ О О.—Гребные стержни направляются къ коробкамъ на вертилюгахъ, помѣщенныхъ въ S противъ брусевъ, и проходятъ сквозь судно въ отверстія VV; такъ какъ, отверстія эти помѣщаются въ задней части судна надъ ватерлиніею, то устройство колодцевъ въ этомъ случаѣ не нужно.—Рукоятки діаметрально противоположены между собою.

Гребное колесо и гребла не должны дѣйствовать вмѣстѣ. Когда понадобится замѣнить дѣйствіе колеса греблами, то должно снять лопатки колеса, что дѣлается очень просто, ибо онѣ состоятъ изъ тонкихъ не большихъ досокъ, прикрѣпленныхъ къ ободамъ колеса (изъ крѣпкаго листового желѣза) посредствомъ надежныхъ закрѣпокъ. Впрочемъ устройство колеса таково, что по снятіи лопатокъ, обода Д, Д, которые проходятъ поперегъ ихъ, пересѣкая ихъ почти на четверти ихъ длины, остаются на мѣстѣ, и служатъ маховымъ колесомъ при дѣйствіи гребль.

Круглыя перегородки N N, N P препятствуютъ водѣ, поднимаемой гребнымъ колесомъ наливаться въ судно чрезъ бортъ, для чего около ихъ сверху дѣлается барабанъ.—Отсюда видно, что гребла могутъ быть употреблены когда нужно, и какъ они находятся съ боковъ колеса, то могутъ оставаться постоянно на своихъ мѣстахъ, будучи только оборочены ребромъ, противу теченія.

Для уменьшенія, производимаго гребнымъ колесомъ волненія, которое и безъ того очень слабо по устройству колеса, прикрѣпляются посредствомъ веревокъ сзади судна два подвижные плоты. Эти плоты поддерживаются, какъ въ близости судна, такъ и въ отдаленіи, посредствомъ желѣзной перекаладны, положенной на другомъ концѣ, повыше горизонта воды. Веревки, которыми связаны плоты, служатъ также къ переводу плотовъ впередъ судна при проходѣ чрезъ шлюзы.

Симъ способомъ, который не былъ до сего времени употребляемъ, достигается то, что оль-

женіе производимое гребнымъ колесомъ, будучи заключено между этими плотами, значительно уменьшается, и будетъ направляться по срединѣ канала, гдѣ вскорѣ и исчезнетъ.

Вышеописанныя изобрѣтенія могутъ быть употреблены или всѣ вмѣстѣ, или каждое порознь, смотря по надобности.

Примѣненіе коленчатыхъ рукоятокъ (которыя будутъ называться молоточными) къ греблямъ и лопаточнымъ колесамъ, равно и примѣненіе рессорныхъ лопатокъ къ греблямъ достаточно объяснены; вслѣдъ за этимъ объясняется то, какъ изобрѣтатель полагаетъ примѣнить рессорныя лопатки къ обыкновеннымъ лопаточнымъ колесамъ.

Положимъ, что гребное колесо построено такъ, что всѣ лопатки на шарнирахъ какъ и гребля; что лопатки имѣютъ только одинъ рядъ радіусовъ (въ колесѣ большаго размѣра можетъ быть два ряда); что на концѣ каждаго радіуса находится шарниръ, таковой же какъ и на гребляхъ, и что лопатки снабжены пружинами и придаточными принадлежностями, посредствомъ которыхъ дѣйствіе ихъ производится надлежащимъ образомъ; положимъ, что въ состояніи бездѣйствія каждая лопатка отклонена отъ радіуса такъ, что составляетъ съ нимъ такой острый уголъ, который можетъ уменьшаться, но не увеличиваться, и при которомъ пружина не дѣйствуетъ. Очевидно, что при напорѣ воды на лопатку пружина будетъ натягиваться, и лопата безъ всякаго удара упрется въ радіусъ.

Шарниръ для прикрѣпленія лопатки къ радіусу можетъ быть устроенъ и сверху лопатки; въ этомъ случаѣ расположеніе пружины и прочихъ частей остается такое же; но напоръ будетъ снизу, а сопротивленіе на радіусъ, продолженномъ далѣе шарнира.

Лопатки могутъ быть съ двумя и болѣе паралельными пружинами; придаточная часть можетъ быть приделана къ радіусу на глухо, и тогда шарниры не нужны. Пружины и лопатки въ семъ случаѣ дѣйствуютъ, точно также, какъ и въ гребляхъ съ шарнирами.

Новый способъ предохраненія паровиковъ отъ взрывовъ.

Быстрое пониженіе уровня воды въ паровикѣ, происходящее отъ поврежденія накачивающаго насоса, причиняетъ расстройство въ дѣйствіи паровой машины.—Иногда случается, что накачивающая помпа, вмѣсто снабженія водою паровика, опоражниваетъ оный.—Случай этотъ бываетъ тогда, когда подъ клапаны попадаютъ какія нибудь постороннія вещества, и оставляютъ ихъ не во время открытыми, представляя такимъ образомъ водѣ свободный выходъ изъ паровика, откуда она устремляется съ большою быстротою, чрезъ трубки и накачивающую помпу. Для отвращенія этаго важнаго неудобства приспособляется къ трубкѣ, доставляющей воду въ паровикъ, приборъ, показанный въ фигурахъ 3 и 4 черт. I.—Въ трубкѣ А проводящей въ паровикъ воду, дѣлается кранъ В, который при помощи крючка і остается открытымъ. Этотъ крючокъ сдѣланъ на концѣ болта F I изъ легко-плавкаго металла, который пропускается сквозь трубку А, въ указанномъ футлярѣ. Къ ручкѣ крана привинчивается гиря Р; удерживаемая крючкомъ і, имѣющая назначеніе закрыть кранъ, когда болтъ расплавится. Плавленіе это должно произойти, когда вода проходящая черезъ трубку обыкновенно холодная, или только теплая, достигнетъ температуры паровика.—Это можетъ случиться только тогда, когда начнется означенное расстройство въ дѣйствіи проводной трубки, и потому это расстройство будетъ остановлено въ своемъ началѣ, прежде нежели уровень воды въ паровикѣ можетъ понизиться.

Большая часть средствъ, предлагаемыхъ противъ взрыва паровиковъ, обнаруживаютъ расстройство дѣйствія тогда, когда оно уже совершилось.—Здѣсь же на оборотъ, оно предупреждается прежде, нежели обнаружится, ибо очень не трудно найти такой металлъ, который непременно расплавится бы при переходѣ столь различныхъ температуръ, какова температура теплой воды, и воды, выбрасываемой изъ паровика. Когда болтъ расплавится, тогда гиря Р упадетъ на колокольчикъ, или какой либо другой звучащій снарядъ, могущій обратить вниманіе истопниковъ или механика.—Въ семъ случаѣ закрытіе крана остановитъ происшедшій безпорядокъ въ началѣ его, и дастъ возможность исправить оный, не встрѣчая препятствія отъ горячей воды паровика. Система гребныхъ лопатокъ представляетъ для судоходства удобства давать частямъ механизма, сообщающимъ ходъ судну, наилучшее положеніе относительно погруженія ихъ и силы, и слѣдовательно извлекать изъ нихъ наибольшее полезное дѣйствіе, при всякой качкѣ судна, какъ боковой, такъ и килевой, предохраняетъ ихъ отъ всѣхъ внѣшнихъ опасностей, особенно отъ неприятельскихъ выстрѣловъ, устраняетъ неудобства, происходящія отъ обыкновенныхъ гребныхъ колесъ и барабановъ; доставляетъ возможность сближаться съ другимъ судномъ бортъ о бортъ, проходить въ шлюзахъ и бассейнахъ, въ которыя входятъ обыкновенными пароходами, по причинѣ

находящихся съ боковъ ихъ гребныхъ снарядовъ, невозможенъ, наконецъ, когда гребныя части механизма находятся въ покоѣ, то ни сколько не препятствуютъ ходу судна на парусахъ, кромѣ того они могутъ быть подняты изъ глубины, и даже убраны въ трюмъ.

Система быстрого разобщенія и сообщенія механизма, доставляетъ возможность однимъ ударомъ молотка отделить гребныя колеса, или другой гребной снарядъ, отъ прочаго механизма, и такимъ образомъ въ одно мгновеніе замѣнить дѣйствіе паровъ парусами, или на оборотъ, какова бы ни была качка корабля и обстоятельства, въ которыхъ онъ находится.

При плаваніи по каналамъ, система гребныхъ лопатокъ не производитъ вовсе волненій, вредящихъ берегамъ, и доставляетъ возможность перемѣнять гребные снаряды, смотря по различію мѣстности.

Такимъ образомъ, гребныя лопаты помѣщаются въ срединѣ судна, если глубина воды простирается до 0 90 центиметровъ подъ корпусомъ судна, которое грузомъ не должно сидѣть въ водѣ глубже 0 50-сент. (*), ибо наибольшее погруженіе гребныхъ лопатокъ не должно превышать 0 80-сент., подъ корпусомъ судна.

Должно замѣтить, что помѣщеніе гребныхъ лопатокъ на срединѣ судна болѣе выгодно для буксированія судовъ съ товарами, которые сидятъ въ водѣ обыкновенно на 1 30 сент. на каналахъ съ большимъ съченіемъ. (Такимъ образомъ 120 тонновъ груза перевозятся со скоростію 6 т. метровъ въ часъ).

Если нельзя надѣяться на всемъ пути имѣть постоянную глубину подъ корпусомъ судна въ 0 90-сент., то удобнѣе помѣщать гребныя лопатки сзади, гдѣ подводная часть судна подымается, ибо тогда нужна глубина не болѣе 0 80-сент. считая отъ уровня канала, если только увѣрены, что не встретится надобность итти назадъ, ибо въ послѣднемъ случаѣ потребовалась бы глубина на 0 30-сент. болѣе, т. е. на высоту гребныхъ лопатокъ, всего же 1 10 - цент., для того, чтобы ихъ можно было перевернуть на стержняхъ.

Наконецъ если путь водяного сообщенія заключаетъ въ себѣ естественныя несквозныя рѣки, то въ такомъ случаѣ, сзади судна, помѣщается гребное колесо съ уступами, имѣющее въ діаметрѣ 3 00-цент., ось котораго на 2-мет. 60-сент. отъ носа судна; колесо это должно быть такъ устроено, чтобы погруженіе его въ воду, въ этой части судна, не превосходило глубины подводной его части; оно съ грузомъ не должно сидѣть въ водѣ глубже 50-цент. Колесо это не должно мѣшать помѣщенію лопатокъ, которыя поднимаются въ то время, когда колесо дѣйствуетъ. — Во время дѣйствія колеса прикрѣпляются непосредственно сзади судна двѣ доски, которыя какъ выше изъяснено, уменьшаютъ и безъ того весьма незначительное волненіе, предохраняя тѣмъ берега отъ поврежденій.

Когда случится плыть по такой части канала, гдѣ можно опасаться послѣдствій отъ волненія, образующагося передъ носомъ судна, котораго нѣтъ возможности преодолѣть, тогда дѣйствіе колеса прекращаютъ съ него снимаютъ лопатки, которыми оно дѣйствуетъ, и употребляютъ гребной снарядъ, сообщивъ ему нужную степень погруженія.

Система разобщенія представляетъ важныя выгоды, и въ экономическомъ отношеніи. При употребленіи оной можно пользоваться парусами, при всякомъ благопріятномъ вѣтрѣ, сберегая чрезъ то значительное количество топлива, сала, употребляемаго на смазку машинъ, и самый паровикъ; доставляя отдыхъ людямъ, употребляемымъ какъ при топкѣ паровика, такъ и при накачиваніи ручными помпами. Относительно аварий, изъясненный способъ представляетъ также большія преимущества, предупреждая тѣ случаи, которые происходятъ отъ сильныхъ ударовъ

(*) Здѣсь проситель приводитъ въ примѣръ судно, надъ которымъ были сдѣланы опыты; ходъ его былъ около 12,000 метровъ въ часъ, оно не производило никакого волненія. Корпусъ судна желѣзный оно имѣетъ 90 футовъ длины и 10 футовъ ширины (au maitre bau); безъ груза сидитъ въ водѣ глубиною на 3 фута, паровая машина силою въ 12 лошадей вѣситъ съ паровикомъ около 5 тоннъ. Судно съ машиною и прочими снарядами сидитъ въ водѣ глубиною на 9 фут.: Основываясь на разширеніи верхней части корпуса судна должно положить на 1 футъ погруженія 1½ тонна груза; для вѣса же пассажировъ на 12 человекъ съ поклажею 1 тоннъ. Судно это могло поднять до 100 человекъ, составляющихъ приблизительно около 8 тоннъ, ибо почтовые суда на Южномъ каналѣ, вмѣщающія то же самое число пассажировъ, имѣютъ не болѣе 69 фут. длины и 11 фут. ширины. Означенное здѣсь судно имѣетъ свободныхъ для помѣщенія 75 фут., остальные 15 ф. заняты паровою машиною и гребнымъ снарядомъ.

волнѣ въ колеса. Эти удары дѣйствуютъ и на внутреннее устройство механизма, и производятъ болѣзнь остановки.—Управленіе движеніями парохода значительно облегчается; при возможности остановить мгновенно дѣйствіе того или другаго колеса, или перемѣнить ихъ движеніе, въ тѣсныхъ и извилистыхъ проходахъ и при входѣ въ гавани, гдѣ пособіе руля не всегда надежно.

Что касается до издержекъ, потребныхъ на устройство настоящей системы разобщенія, то они весьма мало превышаютъ обыкновенныя.

По разсмотрѣніи изобрѣтенія сего въ Совѣтахъ Мануфактурномъ и Министра Финансовъ, и по воспослѣдованіи въ 12 день Мая сего 1839 года, Высочайшаго утвержденія на мнѣніе Государственнаго Совѣта, Министръ Финансовъ, на основаніи продолженія Свода Законовъ т. XI постановленій о заводской, фабричной и ремесленной промышленности ст. 101, предваряя, что правительство не ручается, ни въ точной принадлежности изобрѣтенія предъавителю, ни въ успѣхахъ онаго, и удостовѣряя, что на сіе изобрѣтеніе прежде сего ни кому другому въ Россіи привилегіи выдано не было, даетъ Иностранцу Юлію Мареналю сію привилегію на десятилѣтнее отъ нынѣшняго числа исключительное право: вышеописанное устройство, по представленному описанію и чертежамъ во всей Россійской Имперіи употреблять, продавать, дарить, въ залогъ и наслѣдство отдавать и вообще, какъ съ своею собственностію, на основаніи законовъ поступать, но съ тѣмъ при томъ, чтобы Морское Министерство имѣло право пользоваться симъ изобрѣтеніемъ въ случаѣ надобности, безденежно, и чтобы изобрѣтеніе сіе было приведено въ исполненіе въ Россіи въ теченіи четверти срочнаго времени, на которое сія привилегія выдается, въ противномъ случаѣ, на основаніи статьи 103 право оной прекращается.—Во увѣреніе чего привилегія сія Министромъ Финансовъ подписана и печатью Департамента Мануфактуръ и Внутренней Торговли утверждена. Санктпетербургъ, Іюня пятнадцатаго дня тысяча восемь сотъ тридцать девятаго года.

Подлинная за подписаніемъ Г. Министра Финансовъ, Генерала отъ Инфантеріи Графа Канкринъ и за скрѣпою Управляющаго Департаментомъ Мануфактуръ и Внутренней Торговли Я. Дружинина.

II. Пожалованіе въ званія къ Высочайшему Двору.

Высочайшіе указы за собственноручнымъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА подписаніемъ, данныя Придворной Канцеляріи.

Іюня 24:

»Старшаго чиновника за Оверъ-Прокурорскимъ столомъ въ Святейшемъ Синодѣ и Управляющаго Синодальною Канцеляріею, Статскаго Совѣтника *Войцеховича*, Всемиловѣйше пожаловали Мы въ званіе Камергера Двора Нашею.»

»Старшаго Помощника Секретаря Святейшаго Синода, Титулярнаго Совѣтника *Алексѣя Курбатова*, Всемиловѣйше пожаловали Мы въ званіе Камеръ-Юнкера Двора Нашею.»

III. Опредѣленіе къ должности.

Высочайшее повелѣніе, объявленное Правительствующему Сенату.

Іюня 15. (Г. Министромъ Юстиціи.) Г. Министръ Народнаго Просвѣщенія отношеніемъ отъ 10 Іюня, сообщилъ ему Г. Министру Юстиціи, что ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, по положенію Комитета Гг. Министровъ, въ слѣдствіе представленія его, Высочайше повелѣть соизволилъ: избраннаго Дворянствомъ Бессарабской Области въ Почетные Попечители Кишиневской Гимназіи, на текущее трехлѣтіе, Доктора Медицины *Семашко*, въ сей должности утвердить.

IV. Награды:

О Р Д Е Н А М И:

Высочайшею грамотою, 10 минувшаго Іюня Всемиловѣйше пожалованъ, согласно удостоенію Комитета Министровъ, кавалеромъ Ордена *Св. Станислава 4-й степени*, Правитель Блѣкской Области, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ *Гунорупуло*, въ воздаяніе ревностной службы и особыхъ трудовъ его.

Высочайшими указами, данными Капитулу Россійскихъ ИМПЕРАТОРСКИХЪ и ЦАРСКИХЪ Орденовъ, Всемилостивѣйше пожалованы кавалерами.

Ордена Св. Владиміра

3-й степени:

Іюня 10. По удостоенію Комитета Министровъ, за отлично-усердную и ревностную службу: Оберъ-Секретарь Святѣйшаго Синода, Статскій Совѣтникъ Дружининъ. Іюня 13. Оберъ-Секретарь Межеваго Департамента Правительствующаго Сената Коллежскій Совѣтникъ Глебовъ, въ награду отлично-усердной его службы и трудовъ по, особо возложенному на него порученію.

4-й степени:

Іюня 19. По представленію Государыни Великой Княгини Елены Павловны, за отлично-усердную службу: Старшій Врачъ состоящій подъ Покровительствомъ Ея ИМПЕРАТОРСКАГО Высочества Повивальнаго Института, Надворный Совѣтникъ Гедеженъ.

Ордена Св. Анны 2-й степени, украшеннаго ИМПЕРАТОРСКОЮ короною.

Іюня 10. По удостоенію Комитета Министровъ, въ награду отлично-усердной и полезной службы Оберъ-Секретарь Святѣйшаго Синода, Коллежскій Совѣтникъ Фонъ-Бейеръ.

Ордена Св. Станислава

2-й степени:

Іюня 7. Въ награду отлично-усердной службы: Профессоръ Александровскаго въ Финляндіи Университета Линсенъ. По удостоенію Комитета Министровъ, въ воздаяніе отлично-усердной службы, Іюня 10: Коллежскіе Ассессоры: Регистраторъ Святѣйшаго Синода Батогъ, Нижегородскій Губернскій Архитекторъ Ефимовъ, Смотритель Судоходства при Крохинской на рѣкѣ Шекснѣ пристани Трубишниковъ; Титулярные Совѣтники: Ассессоръ Тульской Губернской Строительной Комиссіи Оедоровъ и Вилснскій Земскій Исправникъ Вендзягольскій.

3-й степени:

Іюня 10. По удостоенію Комитета Министровъ, за отличные труды и усердіе къ службѣ: Калужскій Губернскій Архитекторъ, Надворный Совѣтникъ Соколовъ, Ассессоръ Калужской Губернской Строительной Комиссіи Коллежскій Ассессоръ Баталинъ, Бухгалтеръ Канцеляріи при Директорѣ Ладожскаго Отдѣленія 1-го Округа Путей Сообщенія 8-го класса Папкратовъ, Титулярные Совѣтники: Смотрители Судоходства 2-го класса: Мценскій Тросницкій, Ношкинской пристани Клобуковъ и Секретарь Правленія III-го Округа Путей Сообщенія 9-го класса Дульцовъ.