

САНКТ ПЕТЕРБУРГСКІЯ СЕНАТСКІЯ ВЪДОМОСТИ.

№



4.

Вторникъ, Января 14 дня 1841 года

I. Распоряженія Правительственныя.

Привилегія,

Данная Коллежскому Секретарю Линденвальду.

Коллежскій Секретарь Линденвальдъ, 6 Юня 1840 года, вошелъ въ Министерство Финансовъ съ прошеніемъ о выдать ему привилегіи на изобрѣтенное имъ новое устройство экипажей, позозокъ и крестьянскихъ телгъ, облегчающее силу движенія въ нѣсколько разъ.

Въ представленномъ Линденвальдомъ описаніи съ приложеніемъ чертежей изъяснено слѣдующее: ходъ у сихъ экипажей обыкновенный (черт. 1), но вмѣсто горизонтальныхъ осей, какія нынѣ употребляются, новоизобрѣтенная ось А, фиг. 3, проходя подъ полушкою экипажа, при концѣ оной загибается вверхъ, гдѣ, образуя кривизну надъ колесами, опускается внизъ и такимъ образомъ составляетъ надъ колесами вертикальныя обоймы, служащія подпорами тяжести всего экипажа; при оконечностяхъ осей есть пяты а съ выдѣланными въ нихъ полукруглыми мѣстами, обложенными по нижеизъясненному способу кожею для принятія колесныхъ шиповъ m (фиг. 9), которые проходятъ черезъ желѣзные круги L, и ступицу с (фиг. 1. 6. 7 и 11) и скрѣпленныхъ болтами d; сии шипы снизу держатся приложенными къ пятамъ желѣзными подшипниками t (фиг. 4), тоже съ полукруглыми мѣстами, обложенными кожею;—для поддержанія на мѣстѣ подшипниковъ, съ конца лапы е надѣвается желѣзная коробка с (фиг. 2 и 10), которая и завинчивается винтомъ f; при вертикальныхъ частяхъ оси, съ внутреннѣхъ сторонъ надъ ступицами, придѣланы желѣзные колпаки g (фиг. 1 и 2), прикрывающіе часть ступицъ собственно для того, чтобы къ шипамъ не попадали песокъ и грязь; надъ сими колпаками поставлены воронкообразныя трубки h съ крышками i; сии трубки внизу имѣютъ винты k съ малыми отверстіями, которые при поворотѣ ихъ, подобно обыкновеннымъ краникамъ, чрезъ углубленіе, означенное точками съ боку оси, пропускаютъ готовую изъ воронки мазь въ подшипникъ, по сему можно смазывать шипы, не снимая колесъ, и при движеніи экипажа.

Такимъ образомъ оси сии со всею тяжестью экипажа, опираясь на шипы въ 8 точкахъ, допускаютъ, при весьма маломъ треніи шиповъ, свободное обращеніе колесъ, уменьшая тѣмъ движущую силу противу экипажей съ обыкновенными осями, болѣе нежели въ 5 разъ, какъ показали опыты, произведенные на ровномъ мѣстѣ посредствомъ гирь и веревки, пропущенной черезъ блокъ; принявъ же въ соображеніе сопротивленія, встрѣчаемыя экипажами и повозками при худыхъ дорогахъ, пескахъ, косогорахъ и тому подобныхъ неудобствахъ, отъ чего сила движенія должна увеличиваться въ содержаніи вѣса движимаго тѣла, то безошибочно принять можно, что по всякой дорогѣ, лошадь легко повезетъ тяжести на повозкѣ съ тѣловыми осями въ $2\frac{1}{2}$ раза болѣе противу тяжести полагаемой на повозки съ горизонтальными осями, что вполнѣ подтверждено произведенными имъ опытами.

Устройство колеса для сихъ экипажей во всѣхъ частяхъ есть обыкновенное, кромѣ того, что не имется втулки, въ которую, въ обыкновенныхъ экипажахъ проходитъ ось, но прямо дѣлается желѣзный шипъ, который пропускается сквозь ступицу, и удерживается на мѣстѣ желѣзными кружками, плотно скрѣпленными болтами съ гайками.

Колесо можетъ имѣть произвольный размѣръ; ступица *c* въ концахъ обрѣзывается плоскостями параллельными ходу колеса, длиною въ обѣ стороны отъ насадки спиць до 2 верш., диаметръ ее съ обѣихъ сторонъ одинакой отъ $3\frac{1}{2}$ до 4 верш., въ центръ ступицы загоняется желѣзный шипъ *m* (фиг. 9), но чтобы при загонкѣ онъ не могъ произвести въ ступицѣ расщеповъ, вбиваются въ сію последнюю съ обѣихъ сторонъ желѣзные кольца *b* (фиг. 6), для удержанія же шипа на постоянномъ его мѣстѣ, съ концовъ онаго накладываются кружки *h* (фиг. 7), плотно приходящія къ его приплечьямъ, и торцу ступицы *c*, при равенствѣ ихъ диаметровъ; круги *h* посредствомъ сдѣланныхъ въ нихъ отверстій скрѣпляются сквозь ступицу болтами *d* (фиг. 8); болтъ имѣеть съ одной стороны шляпку, а съ другой винтъ съ гайкою; колесный шипъ *m* (фиг. 9) дѣлается изъ кованаго желѣза, квадратная его часть между приплечьями длиною до 4 вершковъ, толщиною квадратно въ $1\frac{1}{4}$ вершка, приплечья, на которыя входятъ круги *h* остаются къ концамъ правильно округленными, съ концевъ имѣютъ винтовыя нарѣзки, на которыя надѣваются гайки *o* (фиг. 6 и 8), для удержанія шипа на мѣстѣ, дабы онъ не могъ при движеніи выйти изъ подшипниковъ. Отъ квадратнаго заплечья, или надѣтыхъ кружковъ *L* до гаекъ *o*, длина круглаго колеснаго шипа $1\frac{1}{2}$ вершковъ, гайкою занимается $\frac{2}{8}$ вершка, и концы шипа отъ гаекъ имѣютъ также по $\frac{2}{8}$ верш., что и составитъ для каждаго конца шипа порознь по $1\frac{1}{2}$ вершка; толщина обѣихъ концевъ круглаго шипа въ диаметръ одинакая съ подшипниками, обложенными кожею въ $\frac{2}{8}$ вершка, шипъ должно загонять въ ступицу непременно перпендикулярно къ оси колеса. Кружки *L* дѣлаются изъ кованаго желѣза, стороны ихъ, обращенныя къ ступицѣ, какъ выше сказано, равны прилегающимъ сторонамъ оной; наружныя же къ концамъ шиповъ, имѣютъ выпуклость; всрединѣ круга *L* дѣлается квадратное гнѣздо *p* (фиг. 7), которымъ онъ и входитъ на приплечья шипа *и* (фиг. 9); мѣра сего гнѣзда и приплечья одинакая въ 1 верш., толщина кружковъ *c* въ гнѣздѣ $\frac{2}{8}$ верш., а по окружности $\frac{1}{16}$ верш., они имѣютъ отверстія такія же какъ и на ступицахъ, чрезъ которыя, какъ сказано, соединяются болтами.

Въ готовые подшипники, выдѣланные въ оси, вкладываются шипы готоваго колеса, такъ, что часть отъ кружка *L* до гайки входитъ въ пятаю оси, и снизу прикладывается подшипникъ *t*, въ стѣнку котораго упирается конецъ шипа *и* (фиг. 1. 8), потомъ съ конца лапы надѣвается коробка *c* (фиг. 10), въ отверстія пропускается болтъ *f*, и завинчивается гайкою; на шипъ, вложенный въ пятаю оси (*a*), снизу прикладывается желѣзная накладка *B*. (фиг. 5), съ выдѣланными у ней по концамъ мѣстами *S* для принятія шиповъ, такъ что гайки ихъ приходятъ въ сдѣланныя въ сихъ же полосахъ *B* каморы *У*, и остаются при обращеніи колеса свободными, не касаясь стѣнокъ; накладка *B*. прикрѣпляется къ оси посредствомъ пропускаемыхъ чрезъ подушку и ось желѣзныхъ винтовъ съ гайками *Z* (фиг. 1 и 5), посредствомъ сихъ скрѣпленій колесо принимаетъ правильное положеніе на своемъ мѣстѣ.

Ось *A* дѣлается 4-хъ гранная изъ кованаго желѣза, горизонтальный бокъ ея имѣеть толщину 1. верш., ширину 2 верш., въ нижнихъ и верхнихъ изгибахъ толщина по 2. вершка, вертикальныя части оси, кромѣ изгибовъ въ толщину и ширину по $1\frac{1}{2}$ вершка; пята вертикальныхъ частей *a*, отъ горизонта оси выдаются на $1\frac{1}{4}$ вершка, въ длину по оси имѣютъ $\frac{7}{8}$ вершка, а въ ширину до 2-хъ вершковъ; концы оси загнуты подъ прямымъ угломъ, и имѣютъ форму подобную лапамъ, длина ихъ отъ пята до угла около 3-хъ вершковъ, толщина $\frac{5}{8}$ вершка, а ширина у пята около 2 верш., въ концѣ $1\frac{1}{4}$ верш., въ пятахъ оси *a*, выдѣланы полукруглыя мѣста, для принятія круглыхъ колесныхъ шиповъ, диаметръ сего полукруга $1\frac{1}{8}$ верш., а длина продолжается во всю пята; углубленія по внутренней окружности обложены кожею толщиною въ $\frac{2}{8}$ верш., которая бухтармой приклеивается къ желѣзу клѣемъ, спущеннымъ съ 2 частями вара, а гладкою стороною обращена къ верху; кожа при быстромъ движеніи колесъ, не дозволяетъ разгорячаться и стираться шипамъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и производитъ при проѣздѣ ступь; по уложеніи колеснаго шипа въ подшипники, прикладывается, какъ выше уже сказано, желѣзная полоса *B* (фиг. 5) съ выдѣланными одногранными, какъ и въ пятахъ оси, подшипниками и каморами *У*, длиною $\frac{7}{8}$ вершка, шириною 2 вершка и глубиною $\frac{7}{8}$ вершка, и скрѣпляется съ ними болтами *Z*.

На чертежъ 2 показаны фуры и возовыя тележки съ кольчататыми осями, состоящими изъ деревянныхъ брусковъ, скрѣпленныхъ деревянными нагелями, и устроенныхъ подобно осямъ желѣзнымъ; снѣ повозки также посредствомъ брусковъ В и D всюю тяжестью опираются въ 8 точкахъ на желѣзные шипы *к* (фиг. 8), въ нижнихъ оконечностяхъ брусковъ В и D для принятія колесныхъ шиповъ, вынуты полукруглыя мѣста, въ которыя вставляются желѣзные подшипники *т* (фиг. 8), обложенные кожею какъ выше сказано, а для удержанія на мѣстѣ вложенныхъ колесныхъ шиповъ, прикладывается снизу желѣзная коробка *ч* (фиг. 6), съ полукруглыми мѣстами, обложенными также кожею, чтобы бруски В и D, при движеніи фуры, отъ находящейся на ней тяжести, не могли раздвигаться, и чрезъ то вынудить изъ мѣста колесные шипы; они скрѣпляются схватками ЕЕ (фиг. 1 и 3.), которыя снизу для свободнаго вращенія колесъ не много вырѣзаны.

Колеса могутъ быть съ желѣзными шипами плотно утвержденными въ ступицы, и скрѣплены желѣзными пластинками *р*.—Бруски А (фиг. 1 и 3.) представляются въ видѣ горизонтальныхъ осей, длиною отъ 7 до 8 четвертей, вышиною 3 вершка, а шириною до $2\frac{1}{2}$ вершковъ; на нихъ лежитъ полушка *а*, при оконечностяхъ брусковъ А, выдолблены гнѣзда по длинѣ бруска на $2\frac{1}{2}$ вершка, а въ толщину 1. верш., въ нихъ вставляются вертикальные бруски В, имѣющіе на концахъ съ обѣихъ сторонъ зарубы по $\frac{3}{4}$ верш. такъ, что при скрѣпкахъ своихъ зарубовъ плотно приходятъ къ бруску А, а концы ихъ *б* выходятъ наружу на $1\frac{1}{2}$ верш., гдѣ подъ брускомъ А укрѣпляются деревяннымъ нагелемъ *д*; для скрѣпленія брусковъ ВВ и DD между собою сверху накладывается поперечный брусокъ *с*, въ концахъ его *г* сделаны сквозные продольныя по длинѣ бруска на 2 вершка, а въ ширину $\frac{3}{4}$ вершка; въ снѣ продольныя вставляются брусья DD, нижніе оконечности которыхъ на подобіе лапы, имѣютъ также на верхнихъ концахъ зарубы, такъ что брусокъ *с* плотно прилегаетъ при наложеніи заруба вертикальнаго бруса D, и скрѣпляется съ нимъ деревянными нагелями; на оконечностяхъ вертикальныхъ брусковъ ВВ и на поперечномъ С дѣлаются вырубы въ $\frac{1}{2}$ дерева, посредствомъ сихъ вырубовъ бруски В и С, плотно между собою соединяются деревянными нагелями.—Схватки ЕЕ. (фиг. 1 и 3) состоятъ изъ двухъ брусковъ, каждый имѣетъ углубленіе *г* въ видѣ вырубовъ въ $\frac{1}{2}$ вершка глубины, которые при наложеніи схватокъ къ брусьямъ В. и D. входятъ въ сделанные въ послѣднихъ вырубы съ обѣихъ сторонъ на $\frac{1}{4}$ вершка, послѣ чего схватки и брусья плотно между собою соединяются желѣзнымъ болтомъ *к*. въ $\frac{2}{3}$ верш. толщиною, съ желѣзными гайками; схватки снѣ необходимо нужны, онѣ кромѣ того, что составляютъ между брусками В и D связь, удерживаютъ ихъ одинъ отъ другаго въ надлежащемъ ровномъ положеніи; въ оконечностяхъ брусковъ В и D выдѣланы полукруглыя мѣста *л* (фиг. 8), въ которыя загоняются желѣзные подшипники *т*. (фиг. 8), сделанные изъ кованаго желѣза, и имѣющіе діаметръ въ $1\frac{1}{8}$ верш., обложенные кожею, какъ выше сказано въ $\frac{3}{8}$ вершка.

Такимъ образомъ связаные и скрѣпленные между собою бруски А. В. С и D. составляютъ какъ бы рамы, вертикально поставленныя; задняя плотно приходящая къ задней части кузова (фиг. 2), передняя отдѣльно стоящая съ подушкою;—на снѣ подушку приходится экипажная подушка, съ пропущенными въ нее нижними брусками П и въ настоящемъ положеніи удерживается обыкновеннымъ шворнемъ.—Колеса могутъ имѣть произвольные размеры, и отличаются отъ обыкновенныхъ только тѣмъ, что имѣютъ ступицы ровно съ боковъ обрѣзанныя, въ которыя проходятъ желѣзные шипы, чрезъ желѣзныя пластинки *р*. (фиг. 4 и 5); толщина шипа $\frac{3}{8}$ верш., длина отъ желѣзной пластинки или конечной плоскости ступицы 1 верш., колеса вставляются шипами въ выдѣланныя мѣста, или подшипники, какъ сказано, обложенные кожею, а снизу для удержанія ихъ прикладываются желѣзныя коробки *ч* (фиг. 6), которыя скрѣпляются пропущенными болтами *о* въ $\frac{2}{3}$ вершка съ затяжками.

Жидкая мазь для смазки колесныхъ шиповъ пропускается въ подшипникъ, чрезъ небольшія отверстія просверленные, или прозенныя, въ вертикальныхъ брускахъ В и D, какъ показано фиг. 1. точками.

Подобнаго устройства и размѣра повозки могутъ выдерживать тяжести до 100 пудовъ.

Рисунокъ 3. представляетъ устройство простыхъ обыкновенныхъ крестьянскихъ тележекъ. Обыкновенный кузовъ фиг. 1, устройство коего произвольно, кромѣ нижнихъ брусковъ ММ, которые имѣютъ болты *а*, выемки въ видѣ вертикальныхъ жолобовъ *б*, отверстія *с*, и въ ис-

реднемъ концѣ, поперегъ проходящій чрезъ оба бруса М М, брусокъ Е, имѣющій съ боку также выемку; все это составляетъ необходимое условіе для скрѣпленія кузова съ рамами.

Первая или передняя рама (фиг. 2), такъ называемая вращательная съ колесами при поворотахъ, состоитъ изъ 4-хъ продольныхъ брусковъ А А А А, въ которые врублены поперечные брусья В В, для прочности рамы, скрѣпленные между собою въ углахъ винтами с, чтобы предупредить могущій случиться изломъ при врубкахъ; бруски съ обѣихъ сторонъ соединенія стягиваются хомутами h, въ брусья В В. врубляются продольные бруски С С (фиг. 2 и 7), а въ сіи врубается подушка D; брусья врубляются одно въ другое въ $\frac{1}{4}$ дерева. Брусокъ Е съ подушкою D, при постановленіи кузова, приходитъ въ положеніе равное, и посредствомъ шкворня, чрезъ оставленное въ подушкѣ отверстіе d, допускаетъ вращеніе рамы при поворотахъ; брусокъ Е. кузова и подушка D. соразмѣряются между собою такъ, чтобы по наложеніи кузова на рамы, положеніе перваго было горизонтальное, и допускало свободное вращеніе колесъ.—Колесо съ ступицею не раздѣльные съ шипомъ свободно вращаются въ подшипникахъ e, обложенныхъ кожею, по способу описанному въ рисунокъ 1-мъ (фиг. 5); для поддержанія деревянной коробки ч по вложеніи шипа въ подшипникъ, въ крайнихъ брускахъ А А, употребляются винты S, на которые положена сверху плотно накладка изъ полоснаго желѣза, длиною 8 верш., и скрѣпленная съ ними болтами съ гайками; на сей накладкѣ дѣлается отверстіе f, которое идетъ чрезъ брусья въ подшипникъ въ видѣ воронки, для пропуска мази; для предохраненія же могущей попасть въ оную грязи и пыли, отверстіе закрывается желѣзною крышкою g, которая вращается на шарнирѣ изъ желѣза.—Въ брускахъ А А, внутри рамы находящихся, коробка скрѣпляется одними винтами, и въ брусьяхъ сіи также дѣлаются ворончатые отверстія къ подшипникамъ для пропуска мази, чему и способствуютъ выемки съ боковъ бруса Е. (фиг. 1.).

Вторая или задняя рама имѣетъ то же самое устройство какъ и первая, отличаясь отъ нее только своею величиною, въ брускахъ А А, находящихся внутри рамы, на заднихъ концахъ дѣлаются отверстія a, въ которыя при наложеніи кузова впускаются чрезъ отверстія въ ономъ болты a, и скрѣпляются затяжками. Въ сихъ же брускахъ въ переднихъ концахъ, сдѣланы зарубки, въ которыя чрезъ отверстія кузова с при наложеніи пропускается веревка, также укрѣпляющая самое положеніе его; въ срединѣ сихъ брусковъ, надъ подшипникомъ, въ промежуткѣ выемки кузова, дѣлается, какъ и въ крайнихъ брускахъ, отверстіе для пропуска мази, и закрывается по той же причинѣ крышечкою. Скрѣпленіе рамъ описано уже выше.—бруски А А А въ обѣихъ рамахъ длиною соразмѣряются величиною колесъ, въ ширину же 2 вершка и толщиною $2\frac{1}{2}$ верш.;—они скрѣпляются въ углахъ болтами съ шляпками толщиною въ $\frac{5}{8}$ вершка изъ кованаго желѣза;—желѣзныя накладки, скрѣпляющія брусья А А, дѣлаются изъ полоснаго желѣза, длиною въ 8 вершковъ, толщиною въ $\frac{3}{8}$ вершка, оставляемая на нихъ отверстія въ діаметрѣ $\frac{4}{8}$ вершка; хомуты h, при скрѣпленіи брусьевъ изъ кованаго желѣза, толщиною въ $\frac{2}{8}$ вершка.—Колесо подобно устройствомъ описаннымъ выше съ деревяннымъ, или желѣзнымъ шипомъ, въ первомъ случаѣ толщиною $1\frac{1}{4}$, а во второмъ $\frac{1}{2}$ вершка (рисунокъ 2 фиг. 9). Коробка, поддерживающая шипъ снизу (фиг. 4 и 5) дѣлается изъ деревянныхъ брусковъ, толщиною въ $1\frac{1}{2}$ вершка, а шириною въ 2 верш.; подъ мѣсто для шипа, какъ въ брускѣ А А, также и въ коробкѣ, вбивается желѣзный подшипникъ e, и обкладывается кожею, какъ сказано выше. Мазь употребляется для смазки шиповъ въ жидкомъ состояніи, ее требуется весьма малое количество.

Изобрѣтеніе сіе, по объясненію просителя, обѣщаетъ большія выгоды при отправленіи обозовъ съ тяжестями, особенно во время распутицы, и для крестьянъ въ домашнемъ ихъ быту.

По разсмотрѣніи изобрѣтенія сего въ Совѣтахъ Мануфактурномъ и Министра Финансовъ, и по воспослѣдованіи во 2 день Декабря 1840 г. Высочайшаго утвержденія на мнѣніе Государственнаго Совѣта о выдачѣ сей привилегіи, Министръ Финансовъ, на основаніи прод. Св. Зак. 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 никому другому въ Россіи привилегіи выдано не было, даетъ Коллежскому Секретарю Лиденвальду сію привилегію на щестилѣтнее отъ нижеписаннаго числа исключительное право изобрѣтеніе сіе 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, чтобы изобрѣтеніе сіе было приведено въ исполненіе въ продолженіи четверти срочнаго времени, на которое сія привиллегія выдается, въ противномъ случаѣ, на основаніи ст. 103, право оной прекращается.—Узаконенная пошлина триста шестьдесятъ рублей серебромъ внесена. Во увѣреніе чего привиллегія сія Министромъ Финансовъ подписана и печатью Департамента Мануфактуръ и Внутренней Торговли утверждена. С. Петербургъ, Декабря семнадцатаго дня тысяча восемьсотъ сороковаго года.

Подлинная за подписаніемъ Г. Министра Финансовъ *Графа Канкрин* и за скрѣпкою Управляющаго Департаментомъ Мануфактуръ и Внутренней Торговли *Я. Дружшина*.

III. Н А Г Р А Д Ы.

а.) Ч и н а м и:

Высочайшіе указы, за собственноручнымъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА подписаніемъ, данныя Правительствующему Сенату.

Декабря 30. «Во вниманіи къ отличной службѣ и полезнымъ трудамъ Воронежскаго Губернскаго Предводителя Дворянства отставнаго Маіора, въ званіи Камергера Двора Нашего *Тулинова*, Всемилостивѣйше жалуемъ его, не въ примѣръ другимъ, въ Статскіе Советники.»

Декабря 31:

«Въ воздаяніе отлично-усердной службы и особенныхъ трудовъ Помощниковъ Статсъ-Секретарей Государственнаго Совета, Статскихъ Советниковъ: въ званіи Камергера *Олеина* и *Гавриила Прова*, Всемилостивѣйше жалуемъ ихъ въ Дѣйствительные Статскіе Советники.»

«Исправляющаго должность Статсъ-Секретаря въ Департаментѣ дѣлъ Царства Польскаго Государственнаго Совета, Статскаго Советника *Халанскаго*, во вниманіи къ отличной и полезной его службѣ, Всемилостивѣйше жалуемъ въ Дѣйствительные Статскіе Советники.»

«По засвидѣтельствованіи Начальства объ отлично-усердной службѣ и особыхъ трудахъ Начальника Отдѣленія Канцеляріи Комитета Министровъ, Статскаго Советника *Крылова*, Всемилостивѣйше жалуемъ его въ Дѣйствительные Статскіе Советники.»

б.) О р д е н а м и:

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

Ордена Св. Станислава:

3-й степени:

Декабрь 5: Училища Правовѣднія: Казначей и Бухгалтеръ, 6 класса *Ведришскій*; Надворные Советники: Адъюнкты-Профессоръ историческихъ наукъ *Брутъ*; воспитатель и преподаватель Физики и Естественной Исторіи и членъ Хозяйственнаго Правленія Училища *Фонъ-Дерингъ*; Секретарь Совета, Исправляющій должность Помощника Инспектора классовъ и преподаватель Русской Словесности, Коллежскій Ассессоръ *Ивановъ*, за ревностные ихъ труды; *Декабрь 6:* Капитанъ - Лейтенантъ, 37-го Флотскаго Экипажа Командиръ Корвета *Орестъ*, *Алексѣевъ 4-й*, за отличное усердіе къ службѣ; Александровскаго Кадетскаго Корпуса Учитель рисованія, Коллежскій Ассессоръ *Кохоревъ*; Полоцкаго Кадетскаго Корпуса Штабсъ-Капитаны: *Кайгародовъ* и *Ковалевъ* и Поручикъ *Раздеришинъ*, въ воздаяніе отлично-усердной и ревностней ихъ службы; Письмоводитель Комиссіи, учрежденной для возведенія зданій Петровскаго Полтавскаго Кадетскаго Корпуса, Коллежскій Ассессоръ *Мякушка*, въ награду отлично-усердной службы; Члены Строительной Комиссіи для возведенія зданій Горьгорьцкой Земледѣльческой школы въ Могилевской губер-

ин: Главноуправляющій Горьгорьскимъ имѣніемъ, Надворный Советникъ *Станкевичъ*, Агрономъ, Коллежскій Ассессоръ Баронъ Фонъ *Штейгеръ* и Архитекторъ, Коллежскій Секретарь *Кампиони*, за отлично-усердную ихъ службу и особые труды; Осинскій Уездный Судья, Коллежскій Ассессоръ *Соболевъ*, за отличныя дѣйствія по особо возложенному на него порученію; Горные: Инженеръ Штабъ-Капитанъ *Юсса 2-й* и Поручикъ *Бояришовъ*, за отлично-усердную службу и полезные труды; Гвардейскаго Экипажа Лейтенантъ *Фалькъ* и состоящій при Оренбургскомъ Военномъ Губернаторѣ, Титулярный Советникъ *Ульяновъ*, за отличное усердіе ихъ къ службѣ и труды.

III. УТВЕРЖДЕНІЕ ВЪ ДВОРЯНСКОМЪ ДОСТОИНСТВѢ.

Мнѣніе Государственнаго Совѣта.

На подлинномъ
собственною ЕГО
ИМПЕРАТОРСКАГО
ВЕЛИЧЕСТВА

рукою написано:

«Быть по сему.»

Въ С. Петербургѣ,
4 Декабря 1840 г.

Государственный Совѣтъ, въ Департаментъ Гражданскихъ и Душе-
выхъ Дѣлъ, рассмотрѣвъ всеподданнѣйшій докладъ Правительствующаго
Сената Общаго Собранія первыхъ трехъ Департаментовъ, о дворянствѣ
рода *Жадвоиновъ* и признавая согласно съ Сенатомъ, что представленные
доказательства соответственны силѣ закона (40-й ст. IX. Тома Св. Зак.
1840 г. мнѣніемъ положили: просителей *Жадвоиновъ*, утвердить въ первобытныя
предковъ ихъ дворянскомъ достоинствѣ и изъ полуднаго оклада исключи-
чить.

Подлинное подписалъ: Председатель Государственнаго Совѣта Князь *И. Васильчиковъ*

IV. Взысканіе по службѣ.

Высочайше подтвержденныя сентенціи Военнаго Суда.

1-я.) Войска Черноморскаго отставной Хорунжій *Петръ Зальзнякъ*, по суду оказавшимся виновнымъ: въ неоднократной кражѣ у казаковъ рогатаго скота и лошадей, въ уходѣ отъ караула въ свой домъ, въ имѣніи у себя казака для работъ и въ самовольномъ отъѣздѣ со службѣ двухъ казаковъ въ дома ихъ за взятки.

Командиръ Отдельнаго Кавказскаго Корпуса, Генераль отъ Инфантеріи *Головинъ*, и фирмаціею своею по сему дѣлу опредѣлили: Хорунжаго *Зальзняка*, за означенныя противъ законныя поступки, лишити чина и пріобрѣтеннаго съ онымъ дворянскаго достоинства и писать въ казаки безъ выслуги.

Конфирмація сія, въ 28-й день Ноября, Высочайше утверждена.

2-я.) Рекрутъ, показывающійся изъ дворянъ Минской губерніи, *Самуилъ Григорьевичъ Русецкій*, по произведенному надъ нимъ военному суду, оказался виновнымъ въ побѣгѣ изъ рекрутской партіи, продолжавшемся болѣе 20-ти лѣтъ и ложныхъ показаніяхъ.

Какъ по собраннымъ къ дѣлу военнымъ судомъ свѣдѣніямъ открылось сомнѣніе относительно происхожденія подсудимаго *Русецкаго* изъ дворянъ, то Генераль-Аудиторіатъ на основании законовъ полагалъ: его *Русецкаго*, за вышеизъясненныя преступленія, лишити чина и на дальнѣйшее доказательство дворянскаго происхожденія, въ лицѣ его преступленіемъ признаннаго, и какъ онъ отдалъ въ военную службу неправильно, и по немолодымъ лѣтамъ для оной бесполезенъ, то, выключивъ его изъ военнаго ведомства, предоставить ему полную свободу жизни.

Съ сими заключеніемъ поднесенъ былъ ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ отъ Генераль-Аудиторіата всеподданнѣйшій докладъ, на которомъ въ 28-й день Ноября последовала собственноручная ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА конфирмація: «Быть по сему.»