



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



Это цифровая копия книги, хранящейся для потомков на библиотечных полках, прежде чем ее отсканировали сотрудники компании Google в рамках проекта, цель которого - сделать книги со всего мира доступными через Интернет.

Прошло достаточно много времени для того, чтобы срок действия авторских прав на эту книгу истек, и она перешла в свободный доступ. Книга переходит в свободный доступ, если на нее не были отданы авторские права или срок действия авторских прав истек. Переход книги в свободный доступ в разных странах осуществляется по-разному. Книги, перешедшие в свободный доступ, это наш ключ к прошлому, к богатствам истории и культуры, а также к знаниям, которые часто трудно найти.

В этом файле сохранятся все пометки, примечания и другие записи, существующие в оригинальном издании, как минимум о том долгом пути, который книга прошла от издателя до библиотеки и в конечном итоге до Вас.

Правила использования

Компания Google гордится тем, что сотрудничает с библиотеками, чтобы перевести книги, перешедшие в свободный доступ, в цифровой формат и сделать их широкодоступными. Книги, перешедшие в свободный доступ, принадлежат обществу, а мы лишь хранители этого достояния. Тем не менее, эти книги достаточно дорого стоят, поэтому, чтобы и в дальнейшем предоставлять этот ресурс, мы предприняли некоторые действия, предотвращающие коммерческое использование книг, в том числе установив технические ограничения на автоматические запросы.

Мы также просим Вас о следующем.

- Не используйте файлы в коммерческих целях.
Мы разработали программу Поиск книг Google для всех пользователей, поэтому используйте эти файлы только в личных, некоммерческих целях.
- Не отправляйте автоматические запросы.
Не отправляйте в систему Google автоматические запросы любого вида. Если Вы занимаетесь изучением систем машинного перевода, оптического распознавания символов или других областей, где доступ к большому количеству текста может оказаться полезным, свяжитесь с нами. Для этих целей мы рекомендуем использовать материалы, перешедшие в свободный доступ.
- Не удаляйте атрибуты Google.
В каждом файле есть "водяной знак" Google. Он позволяет пользователям узнать об этом проекте и помогает им найти дополнительные материалы при помощи программы Поиск книг Google. Не удаляйте его.
- Делайте это законно.
Независимо от того, что Вы используете, не забудьте проверить законность своих действий, за которые Вы несете полную ответственность. Не думайте, что если книга перешла в свободный доступ в США, то ее на этом основании могут использовать читатели из других стран. Условия для перехода книги в свободный доступ в разных странах различны, поэтому нет единых правил, позволяющих определить, можно ли в определенном случае использовать определенную книгу. Не думайте, что если книга появилась в Поиске книг Google, то ее можно использовать как угодно и где угодно. Наказание за нарушение авторских прав может быть очень серьезным.

О программе Поиск книг Google

Миссия Google состоит в том, чтобы организовать мировую информацию и сделать ее всесторонне доступной и полезной. Программа Поиск книг Google помогает пользователям найти книги со всего мира, а авторам и издателям - новых читателей. Полнотекстовый поиск по этой книге можно выполнить на странице <http://books.google.com/>



INDEXED

3507

~~XOB~~
Union

NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR LENOX
TILDEN FOUNDATION

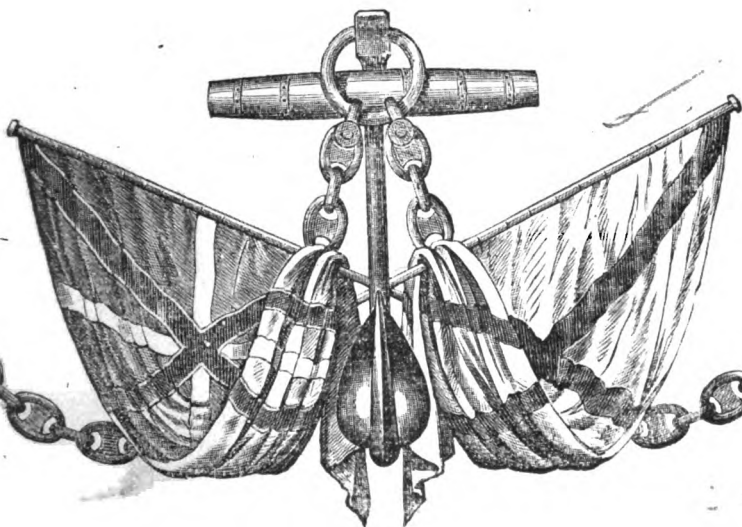
С III

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

№ 7

July
І Ю Л Ь

1869



1724
1725
1726

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ ПОДЪ НАБЛЮДЕНІЕМЪ
УЧЕНАГО ОТДѢЛЕНІЯ МОРСКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.

РЕДАКТОРЪ, КАПИТАНЪ 2-ГО РАНГА Н. ЗЕЛЕНОЙ 2.

Томъ СІІІ

№ 3

І ю л ь

САНКТПЕТЕРБУРГЪ
ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,
въ Главномъ Адмиралтействѣ.

1869.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
672356A
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R 1883 L

Печатано по распоряженію Морского Министерства.
С.-Петербургъ, 30 Іюня 1869 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ № 7 МОРСКАГО СБОРНИКА.

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

	<i>Стран.</i>
Высочайшій рескриптъ, данный на имя предсѣдателя комитета о раненыхъ, Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Константина Николаевича	1
Высочайшіе приказы по морскому вѣдомству	2
Высочайшія награды	5
Приказы Е. И. В. Генераль-Адмирала.	6
Приказы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.	9
Пенсіи и пособія изъ эмеритальной кассы, за май 1869 г.	32
Отчетъ о состояніи эмеритальной кассы за май 1869 г.	33
Вѣдомость о поступленіи капитала изъ государственнаго казначейства, за купленные аренды у чиновъ морскаго вѣдомства, по 1 мая 1869 года	37
Вѣдомость денежнымъ документамъ, на капиталы эмеритальной кассы морскаго вѣдомства къ 1 іюня 1869 г.	39
Вѣдомость военнымъ судамъ, находящимся въ заграничномъ плаваніи	42

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Историческій очеркъ главнѣйшихъ событій въ Камчаткѣ. Капитанъ 1-го ранга А. Сгибневъ.	1 ✓
О перевозкѣ войскъ по Волгѣ и Каспійскому морю въ 1868 г.	131 ✓
Еще о взрывахъ паровыхъ котловъ. Евгений Бурачевъ 1	153
Подвижная оборона гаваней и рейдовъ флотомъ. Перев. Д. М.	169
О подводной обшивкѣ для желѣзныхъ судовъ. Перев. Л. Съмечкинъ	197
О переборкахъ на судахъ. В. Соболевъ.	225

БРОНЕНОСНЫЯ СУДА.

О броненосныхъ судахъ съ наклонною броней, для прибрежной обороны.—Греческій корветъ *Королева Ольга*.—Австрійскій фрегатъ *Lissa* 1—27

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Извѣстія о плаваніи нашихъ военныхъ судовъ за границую (рапорты командировъ).—Гонка гребныхъ судовъ на царско-сельскомъ озерѣ 8 іюня.—Отплытіе клипера «Яхонтъ» изъ Кронштадта въ Средиземное море.—Открытие новаго военного порта на берегахъ Нѣмецкаго моря.—Извѣстія о научныхъ экспедиціяхъ находящихся въ Ледовитомъ морѣ 1—28

БИБЛИОГРАФІЯ.

Vorträge über Seetaktik und Evolutionen zur See, gehalten in Kronstadt im Februar und März 1868 von L. Semeckin, lieutenant der kaiserlich russischen Flotte 1

Важнѣйшія статьи, помѣщенные въ итальянскомъ морскомъ журналѣ *Rivista Maritima* за 1868 и 1869 годы 3

ОФИЦАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ВЫСОЧАЙШІЙ РЕСКРИПТЪ,

ДАННЫЙ НА ИМЯ ПРЕДСѢДАТЕЛЯ КОМИТЕТА О РАНЕННЫХЪ,
ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА ВЕЛИКАГО КНЯЗЯ
КОНСТАНТИНА НИКОЛАЕВИЧА.

Ваше Императорское Высочество. Изъ представленныхъ Мнѣ отчетовъ—Комитетомъ о раненыхъ за 1868 годъ и военнымъ министерствомъ за послѣднія 15 лѣтъ—Я усмотрѣлъ, что въ этотъ періодъ времени мѣры, принимаемыя въ пользу раненыхъ и увѣчныхъ воиновъ, получили значительное развитіе: инвалидный капиталъ и его доходы увеличились; въ порядкѣ ассигнованія и расходованія суммъ этого капитала сдѣланы, въ интересахъ раненыхъ, существенныя измѣненія; основанныя для призрѣнія инвалидовъ николаевскія военныя богадѣльни—чесменская и измайловская, приведены въ примѣрное благоустройство и въ средствахъ къ своему содержанию совершенно обезпечены.

Убѣдившись такимъ образомъ, что близкое Моему сердцу дѣло призрѣнія раненыхъ, благодаря теплomu участию въ ономъ Вашего Императорскаго Высочества, непрестанно улучшается, Я считаю пріятнымъ долгомъ выразить вамъ душевную Мою признательность за неутомимую и плодотворную дѣятельность Вашу на пользу доблестныхъ воиновъ, запечатлѣвшихъ своею кровію служеніе престолу и отечеству.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, поручаю Вашему Императорскому Высочеству изъявить искреннюю благодарность Мою и всѣмъ чле-

намъ Комитета о раненыхъ, какъ ближайшимъ сотрудникамъ Вашимъ въ этомъ благомъ дѣлѣ.

Пребываю къ Вамъ навсегда неизмѣнно благосклонный.

На подлинномъ собственною Его Императорскаго Величества рукою написано:

«Искренно Васъ любящій
АЛЕКСАНДРЪ».

10-го іюня 1869 г.
Въ Царскомъ Селѣ.

ВЫСОЧАЙШЕ ПРИКАЗЫ ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 800. Царское село, 2 іюня 1869.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: со старшинствомъ, *за выслугу лѣтъ* (на основаніи положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ), изъ подпоручиковъ въ поручики: корпуса инженеръ-механиковъ: Николай **Курачвинъ** и Николай **Балдовскій**,—оба съ 11-го мая сего года; изъ прапорщиковъ въ подпоручики: Валеріанъ **Бонецкій**—съ 28-го апрѣля сего года, Николай **Вавиловъ**, Иванъ **Тимофѣевъ**, Петръ **Юрьевъ**, Владиміръ **Зуевъ**, Иванъ **Сергѣевъ** и Федоръ **Шлейдеръ**,—всѣ шесть съ 22-го мая сего года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, изъ гардемариновъ въ мичманы, Иванъ **фонъ-Роткирхъ**, съ 16-го апрѣля сего года.

Корпуса инженеръ-механиковъ прапорщику Николаю **Петрову** отдается старшинство въ настоящемъ чинѣ съ 1-го января 1868 года.

УВОЛЬНЯЮТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ: капитанъ-лейтенантъ Петръ **Колубакинъ 2-й**, по болѣзни, внутри Имперіи, на *четыре мѣсяца; въ безсрочный отпускъ*, лейтенантъ Николай **Бернадскій**, съ зачисленіемъ по флоту.

— По Высочайше утвержденному заключенію главнаго военно-морскаго суда: состоящій въ амурскомъ экипажѣ, числящійся по адмиралтейству прапорщикъ Константинъ **Бутузовъ**,

признанный по суду виновнымъ въ прелюбодѣйной связи съ женою дьячка Михайлова и въ поущеніи убійства ею своего мужа,—лишается чина и всѣхъ правъ состоянія и ссылается въ каторжную работу въ крѣпостяхъ на девять лѣтъ.

ИСКЛЮЧАЕТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ, умершій, корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Афанасій **Ивановъ**.

№ 801. Царское село, 9 іюня 1869.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: *за отличіе по службѣ*, изъ подполковниковъ въ полковники, корпуса флотскихъ штурмановъ Артемій **Ризниковъ**, съ зачисленіемъ по резервному флоту; *за выслугу лѣтъ* (на основаніи положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ), изъ подпоручиковъ въ поручики: корпуса инженеръ механиковъ: Михайль **Малининъ**—со старшинствомъ съ 11-го мая сего года, Николай **Шестеровъ**, Николай **Бураковъ**, Федоръ **Тюлевъ**, Александръ **Федоровъ**, Петръ **Лифантьевъ**, Петръ **Ставицкій**, Александръ **Кондратьевъ**, и Александръ **Береговъ**,—всѣ восемь со старшинствомъ съ 22-го мая сего года; *за выслугу лѣтъ и по экзамену*, изъ кондукторовъ въ прапорщики: Михайль **Ивановъ**,—со старшинствомъ съ 6-го сего іюня и Владиміръ **Васильевъ**.

УВОЛЬНЯЮТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ: *по болѣзни:* капитаны 1-го ранга: командиръ строящагося броненоснаго фрегата «Мининъ», флигель-адъютантъ Его Императорскаго Величества Михайль **Федоровскій 1-й**, на два мѣсяца; завѣдывающій кадромъ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ при адмиралтейскихъ ижорскихъ заводахъ Николай **Цамутали**, на три мѣсяца,—оба внутри Имперіи; *въ безсрочный отпускъ*, лейтенантъ Иванъ **Степановъ 7-й**, съ зачисленіемъ по флоту.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ, по домашнимъ обстоятельствамъ, корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитанъ Яковъ **Дурневъ 2-й**, капитаномъ, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію.

ИСКЛЮЧАЕТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ, умершій, состоявшій по резервному флоту, капитанъ-лейтенантъ Африканъ **Сергѣевъ**.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 676. Царское село, 2 іюня 1869.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ, изъ титулярныхъ совѣтниковъ въ коллежскіе ассесоры, младшій врачъ 4 флотскаго экипажа **Перелыгинъ**, съ 30-го апрѣля 1868 года; изъ коллежскихъ регистраторовъ въ губернскіе секретари, содержатель образцоваго магазина при морскомъ музее въ С.-Петербургѣ **Вудатовъ**, съ 2-го мая сего года.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, *по болѣзни*, старшій запасный судовою врачъ 8 флотскаго экипажа, дѣйствительный статскій совѣтникъ **Фробень**, внутри Имперіи, по 20-е августа сего года.

№ 677. Царское село, 9 іюня 1869.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ: изъ титулярныхъ совѣтниковъ въ коллежскіе ассесоры, дѣлопроизводитель канцеляріи главнаго командира кронштадтскаго порта **Николаевскій**, съ 21-го мая сего года; изъ коллежскихъ секретарей въ титулярные совѣтники, мастеръ втораго разряда при с.-петербургскомъ портѣ **Алексѣевъ**, съ 16-го мая сего года; изъ губернскихъ въ коллежскіе секретари, помощникъ дѣлопроизводителя канцеляріи главнаго командира кронштадтскаго порта **Рогозинскій**, съ 30-го марта сего года; изъ коллежскихъ регистраторовъ: въ губернскіе секретари, чиновникъ для усиленія средствъ канцеляріи начальника строительной части въ кронштадтскомъ портѣ **Валиновъ**, съ 26-го мая сего года; въ провинціальныя секретари, содержатель по шхиперской части въ амурскомъ экипажѣ **Клепиковъ**, съ 7-го марта сего года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы: писарь кронштадтской конторы надъ портомъ **Рысевъ**, съ назначеніемъ чиновникомъ для усиленія средствъ оной конторы; боцманмать 4 флотскаго экипажа **Заводовъ** и писарь канцеляріи морскаго министерства **Ивановъ**,—оба съ увольненіемъ отъ службы.

ОПРЕДѢЛЯЕТСЯ ВЪ СЛУЖБУ, *изъ отставныхъ*, лекарь Се-
зеновскій, младшимъ врачомъ въ 8-й флотскій экипажъ.

ИСКЛЮЧАЕТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ, *умершій*, чиновникъ для
усиленія средствъ въ управленіи николаевскимъ портомъ, кол-
лежскій ассесоръ Михайловъ.

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ.

Всемилоостивѣйше пожалованы:

Въ 9-й день іюня 1869 года.

а) Чинамъ возвратившагося изъ заграничнаго плаванія фре-
гата «Дмитрій Донской»:

Вахтеннымъ начальникамъ, Лейтенантамъ:

Барону Петру Врангелю 2-му	} Орд. Св. Станислава 2-й степ.
Петру Дурново 4-му	
Николаю Рогоулѣ 4-му	} Орд. Св. Анны 3-й степ.
Сергѣю Скрыгину 2-му	
Михаилу Кутрову	

Старшему артиллерійскому офицеру,
штабсъ-капитану Николаю Юзефовичу. Орд. Св. Станислава 2-й
степ.

Коммисару, провинціальному секретарю
Богуславу Шплету Орд. Св. Станислава 3-й
степ.

б) Производителямъ работъ сооружаемыхъ въ Кронштадтѣ но-
выхъ доковъ, корпуса инженеровъ морской строительной части:

Подполковнику Евфиму Кузьмину. Орд. Св. Станислава 2-й
степ., съ Императорскою
коронаю.

Штабсъ-капитану Павлу Сарафанову. Орд. Св. Станислава 2-й
степ.

в) Сверхштатному кандидату на морскія судебныя должности, капитанъ-лейтенанту Леонтію **Леонову 2-му**, за отличное исполненіе имъ съ 1867 года въ Императорскомъ Александровскомъ Лицеѣ должностей сначала репетитора, а потомъ воспитателя Орл. Св. Анны 3-й степ

ПОЖАЛОВАНІЯ ИНОСТРАННЫМИ ОРДЕНАМИ.

Его Величество Король Датскій изволилъ пожаловать Управляющему Морскимъ Министерствомъ, генераль-адъютанту **Краббе**, орденъ Данеброга первой степени, на принятіе и ношеніе коего въ 26-й день мая 1869 года послѣдовало Высочайшее Его Величества Государя Императора разрѣшеніе.

ПРИКАЗЫ В. И. В. ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛА.

№ 72. Кронштадтъ, 24 мая 1869 г.

ПРОИЗВОДИТСЯ, по экзамену, воспитанникъ морскаго училища Рафаиль **Зотовъ**, въ гардемарины.

НАЗНАЧАЮТСЯ: капитанъ-лейтенанты: Платонъ **Ермолаевъ 1-й** и Павелъ **Римскій-Корсаковъ 2-й**,—оба старшими офицерами: первый на фрегатъ «Пересвѣтъ», а послѣдній на броненосную батарею «Петронъ Меня». Лейтенантъ **Петръ фонъ-Веймарнъ**, командиромъ свеаборгской флотской роты.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, смотритель морскихъ казенныхъ зданій въ бакинскомъ портѣ, состоящій по адмиралтейству, штабсъ-капитанъ Карлъ **Мусселиусъ**, для излеченія болѣзни, внутри Имперіи, на *четыре* мѣсяца.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ДЛѢ СЛУЖЕБЫ НА КОММЕРЧЕСКИХЪ СУДАХЪ, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ **Петръ Евдокимовъ,** съ зачисленіемъ по корпусу.

№ 73. Кронштадтъ, 24 мая 1869 г.

Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ наименовать строящіеся: въ С.-Петербургѣ—двухъ-башенный мониторъ—«Крейсеръ», а въ Николаевѣ—Императорскую яхту—«Ливадія».

№ 76. С.-Петербургъ, 28 мая 1869.

Государь Императоръ, согласно мнѣнію государственнаго совѣта, утвердивъ въ 18-й день іюня 1867 года положеніе объ управленіи морскимъ вѣдомствомъ, въ именномъ указѣ, данномъ того же числа правительствующему сенату, Высочайше повелѣть соизволилъ: подробнѣйшія правила о распредѣленіи дѣлъ и обязанностей между управленіями и должностными лицами морскаго вѣдомства, о порядкѣ дѣлопроизводства и вообще о внутреннемъ устройствѣ сихъ управленій, опредѣлить въ наказѣ морскому вѣдомству и портовымъ управленіямъ, для чего предоставить Управляющему морскимъ министерствомъ, вслѣдъ за обнародованіемъ означеннаго законоположенія, составить проектъ такого наказа и поднести оный къ Высочайшему утвержденію, по разсмотрѣніи въ адмиралтействъ-совѣтѣ.

Составленный согласно сему и одобренный адмиралтействъ-совѣтомъ «наказъ по управленію морскимъ вѣдомствомъ» (*), по всеподданнѣйшему Моему докладу, 26-го текущаго мая утвержденъ Государемъ Императоромъ на срокъ до окончанія дѣйствія положенія объ управленіи морскимъ вѣдомствомъ, Высочайше утвержденнаго 18-го іюня 1867 года.

Объявляю наказъ сей по морскому вѣдомству къ руководству.

(*) Разосланъ при приказѣ.

№ 78. Павловскъ, 31 мая 1869 г.

ПЕРЕВОДИТСЯ, корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Константинъ **Худяковъ**, изъ каспійской флотиліи въ балтійскій флотъ.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, лейтенантъ Александръ **Бернадскій**, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи, на два мѣсяца.

ИСКЛЮЧАЕТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ, умершій, корпуса инженеръ-механиковъ кондукторъ Константинъ **Свинцицкій**.

№ 79. Павловскъ, 31 мая 1869 г.

Гардемаринамъ и кондукторамъ, для отдачіи чести, становиться во фронтъ: при встрѣчѣ особъ Императорской фамиліи, Управляющаго морскимъ министерствомъ и главныхъ командировъ; а при встрѣчѣ адмираловъ, генераловъ и всѣхъ вообще офицеровъ, прикладывать руку къ козырьку или къ шляпѣ, соблюдая сіе послѣднее правило и при встрѣчѣ между собою. Воспитанники же учебныхъ заведеній и нижніе чины, при встрѣчѣ съ гардемаринами и кондукторами, должны отдавать имъ честь также какъ и офицерамъ.

№ 80. Павловскъ, 31 мая 1869 года.

Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: плечевые погоны на плащахъ гражданскихъ чиновниковъ и медиковъ морскаго вѣдомства *отменить* и, взаменъ ихъ, на отложныхъ воротникахъ плащей и шинелей имѣть клапаны длиной 2 вершка, изъ галуновъ, положенныхъ для плечевыхъ погоновъ на мундирахъ и скртукахъ, съ тѣми же отличіями по чинамъ и съ пуговицею на заднемъ концѣ клапана.

О таковой Высочайшей волѣ объявляю по морскому вѣдомству для исполненія.

ПРИКАЗЫ Г. УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 74. С.-Петербургъ, 24 мая 1869 года.

При распредѣленіи, согласно съ росписаніемъ судовъ балтійскаго флота, объявленнымъ при приказѣ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала отъ 3 марта сего 1869 года № 34, морскихъ врачей по судамъ, экипажамъ и командамъ, предлагаю руководствоваться слѣдующими правилами:

1) На судахъ, на которыхъ полагается одинъ врачъ, имѣть старшихъ врачей на фрегатахъ, корветахъ, парохоло-фрегатахъ, броненосныхъ батареяхъ и Императорскихъ яхтахъ «Штандартъ» и «Держава».

2) На клипера, броненосныя лодки и вообще на суда, имѣющія менѣе 200 человекъ команды, за исключеніемъ судовъ, исчисленныхъ подъ пунктомъ 1-мъ, назначать одного младшаго врача.

3) На судахъ, на которыхъ полагается по вѣдомости о составѣ командъ два врача, имѣть одного старшаго и одного младшаго врача, и

4) Врачей, должности которыхъ не вошли въ упомянутое росписаніе, причислить по кронштадтскому порту къ 7 флотскому, а по с.-петербургскому порту къ 8-му флотскому экипажу, сверхъ положеннаго въ этихъ двухъ экипажахъ числа врачей.

Объявляю о семъ по морскому вѣдомству для должнаго исполненія.

№ 75. С.-Петербургъ, 26 мая 1869 г.

Постановленіемъ адмиралтействъ-совѣта отъ 19 іюня 1858 г. ст. 20601, объявленнымъ при циркулярѣ инспекторскаго департамента морскаго министерства отъ 6 сентября сего же года за № 196, утверждена табель о порціяхъ для довольствія больныхъ въ лазаретахъ на судахъ во время кампаніи судовъ.

За симъ, вслѣдствіе возбужденнаго бывшимъ медицинскимъ инспекторомъ кронштадтскаго порта въ 1859 году вопроса,

производить ли таковую порцію во время нахождения судовъ на якорной стоянкѣ въ русскихъ портахъ, бывшій медицинскій департаментъ пояснилъ, что при возможности отправления больныхъ въ госпиталь, съ стоящихъ на рейдахъ русскихъ портовъ судовъ не представляется никакой необходимости производить въ такомъ случаѣ больнымъ на судахъ лазаретныя порціи.

Принимая во вниманіе, что пользуемые въ судовыхъ лазаретахъ больные нерѣдко уже черезъ нѣсколько дней прямо возвращаются къ служебнымъ своимъ занятіямъ на суднѣ, отправленные же въ госпиталь, по уходѣ судна въ море, по необходимости, остаются по выздоровленіи на берегу и вслѣдствіе того происходитъ на суднѣ иногда весьма чувствительная убыль рабочей силы, предписываю оставлять въ судовомъ лазаретѣ и довольствоваться лазаретною порціею всѣхъ больныхъ, которые по роду своей болѣзни не требуютъ отправления въ госпиталь, даже и въ томъ случаѣ, когда суда стоятъ въ русскихъ портахъ на рейдѣ.

№ 77. С.-Петербургъ, 28 мая 1869 г.

Морской техническій комитетъ, въ соединенномъ собраніи отдѣленій кораблестроительнаго, артиллерійскаго и строительнаго, съ участіемъ главнаго инженеръ-механика флота, рассмотрѣвъ результаты произведеннаго въ портахъ с.-петербургскомъ и кронштадтскомъ испытанія надъ окрашиваніемъ разныхъ предметовъ (за исключеніемъ подводной части желѣзныхъ судовъ) новооткрытою въ Тверской губерніи, Старицкомъ уѣздѣ, въ селѣ Соколово, въ имѣніи помѣщика Никиты Вульфа, краскою *русская минеральная сепія*, пришелъ къ заключенію, что краска эта по качеству превосходитъ краски, употребляемыя нынѣ для судовъ и разныхъ предметовъ и сооружений въ адмиралтействахъ и, по своей дешевизнѣ, выгоднѣе ихъ въ употребленіи, особенно въ сравненіи съ иностранными красками, и потому вполне удовлетворительна въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ требуется подходящій цвѣтъ для окраски судовъ, паровыхъ машинъ и портовыхъ строеній.

Объявляя объ этомъ по морскому вѣдомству, предписываю ввести въ портахъ въ употребленіе краску *русская минераль-*

ная сенія на вышеизложенномъ основаніи, указанномъ морскимъ техническимъ комитетомъ, если стоимость употребленія ея не будетъ превышать стоимости, во что обходилось до сихъ поръ употребленіе соответствующихъ красокъ.

№ 81. С.-Петербургъ, 3 іюня 1869 г.

Адмиралтействъ-совѣтъ, по журналу 12-го апрѣля 1869 года ст. 25 646 утвердилъ одобренное кораблестроительнымъ отдѣленіемъ морскаго техническаго комитета положеніе (*) о расходѣ матеріаловъ, рабочей силы, времени и о заработной платѣ на дѣйствіе гальванопластической и цинковальной мастерской кронштадтскаго порта, съ тѣмъ, чтобы оно не было распространено на производящуюся въ мастерской работу по наращиванію мѣднаго орудія, которую предоставить вести и окончить на прежнихъ основаніяхъ, такъ-какъ, по новости и многочисленнымъ условіямъ этой операціи, представляющей лишь опытъ, было-бы неудобно подчинить ее правиламъ этого положенія.

Объявляю это положеніе по морскому вѣдомству для свѣдѣнія, а по кронштадтскому порту къ руководству.

ОБЪЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА.

1) Какъ хлористо-амміачный цинкъ, употребляемый для наведенія нашатыря на проволоку, такъ и соляную кислоту, употребляемую при вытравкѣ окисловъ съ чугуна и стали, замѣнить сѣрною кислотой.

2) Побочные продукты: цинковый и мѣдный бупоросъ, для сгущенія растворовъ, собирать въ ваннахъ или другихъ приборахъ, на дворѣ, лѣтомъ—испареніемъ, а зимой—вымораживаніемъ воды. За тѣмъ, кристаллизацію сгущеннаго раствора производить въ тѣхъ же ваннахъ, лѣтомъ на дворѣ, а зимою сгущенный растворъ переносить, для кристаллизаціи, въ теплыя помѣщенія. Шлаки отъ цинка и сплавовъ также слѣ-

(*) Подлинное разослано при приваѣ.

дуетъ собирать и бережно хранить, дабы они не смѣшивались съ пескомъ и землею. Переработка самимъ заведеніемъ шлаговъ въ металл не допускается.

3) Растворъ сѣрной кислоты, для вытравки окисловъ желѣза, употреблять одинъ, чистый, безъ прибавленія мѣднаго купороса.

4) Рабочіе листы составлять отдѣльно: а) по цинкованію—*одинъ* листъ, и особо по гальванопластикѣ—*три* листа, а именно: б) луженія, в) амальгаціи и отливки цинковыхъ брусковъ и г) собственно по гальванопластикѣ. Въ этихъ листахъ показывать: поверхность вещей въ квадратныхъ дюймахъ, вѣсъ, размѣры и названія ихъ.

5) Не измѣняя существующей въ морскомъ вѣдомствѣ системы отчетности относительно оцѣнки вещей гальванопластическаго заведенія, въ рабочихъ листахъ показывать: а) вѣсъ вещей, поступившихъ въ заведеніе, и вѣсъ этихъ же вещей послѣ обработки ихъ въ заведеніи, б) количество израсходованныхъ матеріаловъ при работахъ: по цинкованію (цинга, сѣрной кислоты 66° ареом. Боме, и нашатыря; а при цинкованіи, кромѣ упомянутыхъ предметовъ, также проволоки и олова); по луженію (сплава сѣрной кислоты и нашатыря) и по гальванопластикѣ (цинка, красной мѣди, сѣрной кислоты и мѣднаго купороса). Кромѣ сего, въ рабочихъ листахъ показывать количество побочныхъ продуктовъ производствъ (шлаки, цинковый и мѣдный купоросъ).

6) Чугунныя вещи, назначенныя вылудить, подвергаются двумъ процессамъ: сначала цинкованію, а потомъ луженію. Поэтому, траты по расходу матеріаловъ, времени, платы и рабочей силы должно выводить по обоимъ производствомъ, т. е. какъ цинкованію, такъ и луженію.

7) Замѣнить при гальванопластической работѣ систему баночныхъ батарей, батарею въ ваннѣ.

8) Мѣдный купоросъ для гальванопластическихъ работъ брать съ монетнаго двора, гдѣ онъ получается какъ побочный продуктъ отъ рафинировки золота и серебра.

Примѣчаніе. Плата мастерovýmъ и чернорабочимъ гальванопластическаго заведенія опредѣляется: множеніемъ

указанной въ положеніи по-пудной платы на число пудовъ, сработанныхъ ими въ рабочій день. При амальгаціи же цинковыхъ брусковъ, плату производить по 8,13 коп. за 1 000 квадратныхъ дюймовъ поверхности этихъ брусковъ.

№ 82. С.-Петербургъ, 6 іюня 1869 г.

Клиперъ «Изумрудъ» перечисляется изъ гвардейскаго экипажа въ 6-й флотскій экипажъ.

№ 83. С.-Петербургъ, 7 іюня 1869 г.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по военно-сухопутному вѣдомству въ 29-й день минувшаго мая, корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитанъ Гавріиль Черновъ переведенъ въ 95-й пѣхотный красноярскій полкъ, капитаномъ.

Производятся, за выслугу лѣтъ и по экзамену, юнкера флота Іосифъ фонъ-Шпиндлеръ и Юлій Корсакъ, — оба въ гардемаринны.

назначаются: корпуса инженеръ-механиковъ поручикъ Григорій Архиповъ, главнымъ механикомъ при бронштадтскомъ парходномъ заводѣ; корпуса корабельныхъ инженеровъ подпоручикъ Алексѣй Алексѣевъ, помощникомъ судостроителя при бронштадтскомъ портѣ; лейтенантъ Иванъ Лавровъ 2-й, старшимъ офицеромъ на мониторъ «Вѣщунъ».

переводятся: прикомандированные къ морскому училищу лейтенанты флота: Василій Вахтинъ 2-й и Гавріиль Барташевичъ 3-й, оба въ штатъ сего училища, съ назначеніемъ младшими отдѣленными начальниками; состоящій при с.-петербургскомъ портѣ корпуса корабельныхъ инженеровъ прапорщикъ Алексѣй Тетеринъ, въ архангельское портовое управленіе для надобностей по кораблестроительной части.

зачисляется лейтенантъ Петръ Вогакъ 2-й, по флоту.

увольняется *вз отпуску*, лейтенантъ Сергѣй Тыртовъ 6-й, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи, на три съ половиною мѣсяца.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ДЛѢ СЛУЖБЫ НА КОММЕРЧЕСКИХЪ СУДАХЪ, корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Павелъ Вережниковъ, съ зачисленіемъ по корпусу.

№ 84. С.-Петербургъ, 6 іюня 1869.

Государственный совѣтъ, въ департаментѣ государственной экономіи, разсмотрѣвъ представленіе мое о причисленіи къ спеціальнымъ средствамъ морскаго министерства 16108 р. 72½ к., вырученныхъ отъ продажи днища потерпѣвшаго крушеніе фрегата «Александръ Невскій» и нѣкоторыхъ спасенныхъ съ него вещей, мнѣніемъ положилъ: отпустить изъ государственнаго казначейства въ распоряженіе морскаго министерства *шестнадцать тысячъ сто восемь руб. семьдесятъ две съ половиною* копѣйки, составляющіе чистую выручку отъ продажи днища означеннаго фрегата и нѣкоторыхъ спасенныхъ съ него вещей, для употребленія этой суммы на улучшеніе и устройство спасительныхъ станцій, совмѣстно съ другими, имѣющимися въ распоряженіи морскаго министерства на означенный предметъ денежными средствами (§ 1 ст. 8 смѣты спеціальныхъ средствъ морскаго министерства).

Такое мнѣніе государственнаго совѣта Государь Императоръ, въ 5-й день мая сего года, Высочайше утвердить соизволил и повелѣлъ исполнить.

Объявляю объ этомъ по морскому вѣдомству для свѣдѣнія.

№ 85. С.-Петербургъ, 3 іюня 1869.

Государь Императоръ, согласно мнѣнію государственнаго совѣта, утвердивъ въ 6-й день мая сего года штаты военноморскихъ госпиталей: балтійскихъ, черноморскаго въ Николаевскѣ, бакинскаго и амурскаго въ Николаевскѣ, Высочайше повелѣть соизволилъ:

Пенсіи служащимъ въ военноморскихъ госпиталяхъ лицамъ, при увольненіи въ отставку, впредь до пересмотра пенсіоннаго устава, назначать на прежнемъ основаніи, а вновь-учреждаемой должности прозектора въ кронштадтскомъ госпиталѣ присвоить обрядъ пенсіи, существующей для аптекаря въ томъ же госпиталѣ.

О такомъ Высочайшемъ повелѣніи, съ приложеніемъ штата, объявляю по морскому вѣдомству къ должному исполненію и руководству, въ послѣдствіе приказа Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, отъ 26-го февраля 1865 г. № 31, при коемъ былъ объявленъ Высочайше утвержденный уставъ о морскихъ военныхъ госпиталяхъ

Копія.

На подлинномъ Собственною ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА рукою написано:

«Быть по сему».

Въ Царскомъ Селѣ.
6-го Мая 1869 г.

Ш Т А Т Ъ

ВОЕННО-МОРСКИХЪ ГОСПИТАЛЕЙ: БАЛТИЙСКИХЪ, ЧЕРНОМОРСКАГО ВЪ НИКОЛАЕВѢ, БАКИНСКАГО И АМУРСКАГО ВЪ НИКОЛАЕВСКѢ.

	Число чиновъ.	Содержаніе въ годъ.				Классы и разряды.	
		Одному.			В С Е Г О . *	По должности.	По шитью на мундирѣ.
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ			
		Рубли серебромъ.					
I. Кронштадтскій морской госпиталь на 1500 кроватей.							
<i>1. По медицинской части:</i>							
Главный докторъ (онъ же медицинскій начальникъ Кронштадтскаго порта).	1	1400	1400	700	3500	V	} По положенію для медицинскіихъ чиновъ.
Помощникъ главнаго доктора	1	1100	350	350	1800	VII	
Провекторъ	1	900	300	300	1500	VII	

	Число лицъ.	Содержаніе въ годъ.				Классы и разряды.	
		Одному.				По должности.	По штыю на мундирѣ.
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	В С Е Г О.		
		Рубли серебромъ.					
Ординаторовъ { старшихъ	8	По Высочайше утвержденной росписи 13 Мая 1863 г. медицинскихъ должностей морскаго вѣдомства поразрядамъ.				VII	По положенію для медицинскихъ чиновъ.
Ординаторовъ { младшихъ	10						
Аптекарь	1	900	300	300	1500	VII	
Помощниковъ аптекаря. { старшій	1	700	150	150	1000	IX	
	Помощниковъ аптекаря. { младшій	1	400	100	100	600	X
Аптекарскихъ учениковъ. { старшихъ	2	По штату					
	Аптекарскихъ учениковъ. { младшихъ						
Фельдшеровъ { старшихъ	16	о					
	Фельдшеровъ { младшихъ						
На награду фельдшеровъ и аптекарскихъ учениковъ	—	—	—	—	700		
Повивальная бабка	1	200	—	85	285		
<i>2. По хозяйственной части:</i>							
Смотритель	1	800	800	600	2200	VII	II
Помощникъ смотрителя (можетъ быть изъ военныхъ чиновъ)	1	500	400	300	1200	VIII	III
Смотритель при Ораніенбаумскихъ баракахъ	1	400	350	250	1000	VIII	III
Коммисаровъ	2	300	300	200	1600	X	IV

	Число лицъ.	Содержаніе въ годъ.				Классы и разряды.		
		Одному.			В С Е Г О.	По должности.	По штыю на мундиръ.	
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.				
		Рубли серебромъ.						
Дѣлопроизводитель.	1	400	350	250	1000	IX	III	
Кастелянша.	1	300	—	85	385			
На наемъ писцовъ.	—	—	—	—	2000			
На канцелярскіе расходы по конторѣ госпиталя, покупку шнуровыхъ книгъ для конторы и аптеки, на печатаніе объявленій въ вѣдомостяхъ о вызовѣ подрядчиковъ	—	—	—	—	500			
3. При церкви:								
Священникъ.	1	По положенію о духовенствѣ морскаго вѣдомства.						
Дьячекъ.	1							
4. Прислуга для госпиталя казенная:								
Унтеръ-офицеровъ	20	По штату нижнихъ чиновъ портовыхъ экипажей.						
Палатныхъ. {	приемщиковъ							36
	служителей							150
На содержаніе мужской и женской вольнонаемной прислуги	—	—	—	—	11200			

	Число лицъ.	Содержаніе въ годъ.				Классы и разряды.		
		Одному.			В С Е Г О.	По должности.	По шитью на мундиръ.	
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.				Рубли серебромъ.
II. Калининскій морской госпиталь на 300 кроватей:								
<i>1. По медицинской части:</i>								
Главный докторъ	1	1100	350	350	1800	VI	} По положенію для медицинскіхъ чиновъ.	
Ординаторовъ { старшихъ	2	По Высочайшей утвержденной росписи 13 мая 1863 г. медицинск. должн. мор. вѣд. по разрядамъ.						VII
	2							
Аптекарь	1	700	200	200	1100	VIII		
Помощникъ аптекаря	1	400	100	100	600	X		
Повивальная бабка	1	200	—	85	285			
Сестеръ милосердія	9	—	—	—	2250			
Аптекарскихъ { старшій	1	По штату						
	учениковъ. { младшій							
Фельдшеровъ { старшихъ	4	Фельдшерахъ.						
	4						4	
На награду фельдшеровъ и аптекарскихъ учениковъ.	—	—	—	—	150			
<i>2. По хозяйственной части:</i>								
Смотритель	1	600	500	400	1500	VII	II	
Коммисаръ	1	300	300	200	800	X	IV	

	Число лицъ.	Содержаніе въ годъ.				Классы и разряды.	
		Одному.				По должности.	По шитью на мундирѣ.
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	В С Е Г О.		
		Рубли серебромъ.					
Дѣлопроизводитель . . .	1	300	300	200	800	X	IV
Кастелянша	1	200	—	85	285		
На наемъ писцовъ . . .	—	—	—	—	800		
На канцелярскіе припасы.	—	—	—	—	300		
<i>3. При церкви:</i>							
Священникъ	1	По положенію о духовенствѣ морскаго вѣдомства.					
Дьяконъ	1						
Дьячекъ	1						
<i>4. Прислуга для госпиталя казенная:</i>							
Унтеръ-офицеровъ . . .	6	По штату нижнихъ чиновъ портовыхъ экипажей.					
Палатныхъ {	8						
	30						
На содержаніе мужской и женской вольнонаемной прислуги	—	—	—	—	3650		

	Число лицъ.	Содержаніе въ годъ.				Классы и разряды.	
		Одному.			В С Е Г О.	По должности.	По шитью на мундирѣ.
		Жалованья	Столовыхъ.	Квартирныхъ.			
III. Ижорскій морской госпиталь на 100 кроватей.							
<i>1. По медицинской части:</i>							
Главный доктор	1	1000	350	350	1700	VI	} По положенію для медицин-скихъ чиновъ.
Ординаторовъ {	старшій	1	} По Высочайше утвержденной росписи 13 Мая 1863 г. медицинскихъ должностей морскаго вѣдомства по разрядамъ.				
	младшій	1					
Аптекарь	1	700	150	150	1000	IX	
Аптекарскихъ учениковъ {	старшій	1	} По штату				
	младшій	1					
Фельдшеровъ {	старшихъ	2	} 0				
	младшихъ	2	} фельдшерахъ.				
На награду фельдшеровъ и аптекарскихъ учениковъ	—	—	—	—	100		
Повивальная бабка	1	200	—	85	285		
<i>2. По хозяйственной части:</i>							
Смотритель (онъ же исправляетъ должность комисара)	1	400	300	200	900	IX	III

	Число лицъ.	Содержаніе въ годъ.				Классы и разряды.		
		Одному.				По должности.	По шитью на мундирѣ.	
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ	В С Е Г О.			
		Рубли серебромъ.						
Дѣлопроизводитель . . .	1	300	150	150	600	XII	IV	
Кастелянша	1	200	—	85	285			
На наемъ писцовъ. . . .	—	—	—	—	400			
На канцелярскіе припасы.	—	—	—	—	100			
3. Прислуга для госпиталя казенная:								
Унтеръ-офицеровъ . . .	4	По штату нижнихъ						
Палатныхъ { приемщиковъ	5	чиновъ портовыхъ эки- пажей.						
	10							
На содержаніе мужской и женской вольнонаемной прислуги.	—	—	—	—	1800			
IV. Николаевскій морской госпиталь на 100 кроватей.								
1. По медицинской части:								
Главный докторъ . . .	1	1000	350	350	1700	VI	По положенію для медицинскихъ чиновъ.	
Ординаторовъ { старшій. . .	1	По Высочайше утвержденной росписи 13 Мая 1863 г. медицинскихъ должностей морскаго вѣдомства по разрядамъ.						
	1							

	Число лицъ.	Содержаніе въ годъ.				Классы и разряды.	
		Одному.			В С Е Г О.	По должности.	По штыю на мундиръ.
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.			
		Рубли серебромъ.					
Аптекарь	1	700	150	150	1000	IX	По положенію для медицин-скихъ чиновъ.
Аптекарскихъ { старшій учениковъ { младшій	1 1	По штату о фельдшерахъ.					
Фельдшеровъ { старшихъ { младшихъ	2 2						
На награду фельдшеровъ и аптекарскихъ учениковъ	—	—	—	—	100		
Повивальная баба	1	200	—	85	285		
<i>2. По хозяйственной части:</i>							
Смотритель (онъ же управляетъ должность комиссара)	1	400	300	200	900	IX	III
Дѣлопроизводитель	1	300	150	150	600	XII	IV
Кастелянша,	1	200	—	85	285		
На наемъ писцовъ	—	—	—	—	400		
На канцелярскіе припасы	—	—	—	—	100		
<i>3. Прислуга для госпиталя казенная:</i>							
Унтеръ-офицеровъ	4	По штату					

	Число лицъ.	Содержаніе въ годъ.				Классы и разряды.	
		Одному.				По должности.	По штыю на мундирѣ.
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ	В С Е Г О.		
		Рубли серебромъ.					
Палатныхъ { приемщиковъ . { служителей .	5 10	Нижнихъ чиновъ портовыхъ экипажей.					
На содержаніе мужской и женской вольнаемной прислуги	—	—	—	—	1800		
V. Вакинскій морской госпиталь на 100 кроватей.							
<i>1. По медицинской части:</i>							
Главный докторъ	1	1500	350	350	2200	VI	По положенію для медицинскихъ чиновъ.
Ординаторовъ { старшій	1	По Высочайше утвержденной росписи 13 мая 1863 г. медицинск. должн. мор. вѣд. по разрядамъ.					
{ младшій	1						
Аптекарь	1	1050	150	150	1350	IX	
Аптекарскихъ { старшій	1	По штату					
учениковъ { младшій	1						
		о					
Фельдшеровъ { старшихъ	2	фельдшерахъ.					
{ младшихъ	2						
На награду фельдшеровъ и аптекарскихъ учениковъ .	—	—	—	—	100		
Повивальная бабка	1	300	—	85	385		

	Число лицъ.	Содержаніе въ годъ.				Классы и разряды.	
		Одному.			В С Е Г О.	По должности.	По штыю на мундиръ.
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.			
		Рубли серебромъ.					
2. По хозяйственной части:							
Смотритель (онъ же исправляетъ должность коммисара)	1	600	300	200	1100	IX	III
Дѣлопроизводитель	1	450	150	150	750	XII	IV
Кастелянша	1	300	—	85	385		
На наемъ писцовъ	—	—	—	—	400		
На канцелярскіе припасы	—	—	—	—	100		
3. Прислуга для госпиталя казенная:							
Унтеръ-офицеровъ	4	По штату нижнихъ					
Палатныхъ { пріемщиковъ служителей	5	чинновъ портовыхъ					
	10	экипажей.					
На содержаніе мужской и женской вольнонаемной прислуги	—	—	—	—	1800		
VI. Морской госпиталь въ Николаевскѣ на Амурѣ на 150 кроватей.							
1. По медицинской части.							
Главный докторъ (онъ же медицинскій начальникъ Сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана)	1	1500	400	400	2300	VI	} По положенію для медицинскыхъ чиновъ.

	Число лицъ.	Содержаніе въ годъ.				По должности.	Классы и разряды.
		Одному.					
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.	В С Е Г О		
Рубли серебромъ.					По шитью на мундирѣ.		
Ординаторовъ { старшій { младшій	1 1	По Высочайше утвержденной росписи 13 Мая 1863 г. медицин. должн. мор. вѣд. по разрядамъ.				IX	По положенію для медицинскихъ чиновъ.
Аптекарь	1	1000	225	225	1450		
Аптекарейхъ { старшій учениковъ. { младшій	1 1	По штату					
		о					
Фельдшеровъ. { старшихъ { младшихъ	3 3	фельдшерахъ.					
На награду фельдшеровъ и аптекарскихъ учениковъ.	—	—	—	—	150		
Повивальная бабка	1	300	—	130	430		
<i>2. По хозяйственной части:</i>							
Смотритель (онъ же исправляетъ должность комиссара)	1	750	450	300	1500	VIII	III
Дюпронизводитель	1	450	225	225	900	X	IV
Кастелянша	1	300	—	130	430		
Писарей. { старшихъ { младшихъ	2 2	По штату о писаряхъ.					
На канцелярскіе припасы и шнуrowыя книги	—	—	—	—	150		

	Число лицъ.	Содержаніе въ годъ.				Классы и разряды.	
		Одному.			В С Е Г О.	По должности.	По шитью на мундирѣ.
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартирныхъ.			
		Рубли серебромъ.					
<i>3. Прислуга для госпиталя казенная.</i>							
Унтеръ-офицеровъ . . .	6	По существующему					
Палатныхъ { пріемщиковъ . . . служителей . . .	8	въ томъ портѣ для ниж-				нихъ чиновъ морскаго	
	15						
Прочихъ служителей . .	22	вѣдомства положенію.					
Мастеровыхъ для починки бѣлья, одежды, посуды и прочихъ вещей	18						
На содержаніе женской вольнаемной прислуги .	—	—	—	—	400		

Примѣчанія: 1. Всѣ показанные въ настоящемъ штатѣ оклады содержанія опредѣлены безъ установленныхъ закономъ вычетовъ. Жалованье для чиновъ госпиталей бакинскаго и въ Николаевскѣ на Амурѣ опредѣлено усиленное въ полуторномъ размѣрѣ, согласно 3-му примѣчанію къ Высочайше утвержденной 13-го мая 1863 г. росписи медицинскихъ должностей морскаго вѣдомства по разрядамъ.

2. Лица, занимающія по сему штату какъ медицинскія, такъ и гражданскія должности (хотя бы сіи лица были и военнаго званія), пользуясь присвоеннымъ должностямъ ихъ содержаніемъ, ни деньщиковъ, ни деньщичьяго сухопутнаго провіанта на нихъ не получаютъ; а медицинскіе чиновники не получаютъ и назначавшихся имъ прежде прибавокъ жалованья за выслугу пятилѣтій. Ординаторы же, состоя на общемъ медицинскомъ положеніи, пользуются

деньщиками, провіантомъ на нихъ и установленными за выслугу пятилѣтій прибавками, согласно росписи медицинскихъ должностей 13 мая 1863 г.; при назначеніи въ морскія кампаніи, они получаютъ также морское довольствіе.

Лица, пользующіяся казенными помѣщеніями, не получаютъ квартирныхъ денегъ.

3. Писаря, опредѣляемые по найму, отвѣтствуютъ за всѣ упущенія по должности, наравнѣ съ состоящими въ государственной службѣ. Въ случаѣ болѣзни, писаря, равно и наемная прислуга, имѣютъ право пользоваться въ морскихъ госпиталяхъ и получать изъ казенныхъ аптекъ лекарства, по рецептамъ морскихъ врачей.

4. Изъ денегъ, опредѣленныхъ по штату на содержаніе наемной прислуги, предоставляется госпитальнымъ конторамъ выдавать прислугѣ условленное жалованье на руки, а пищу производить натурою, давая ежедневно щи, кашу, не менѣе $\frac{1}{4}$ фунт. говядины на каждого и хлѣба безъ опредѣленія вѣса, сколько кто съѣдаетъ. Кашеваръ и пекаръ для прислуги нанимаются изъ тѣхъ же штатныхъ суммъ.

5. Фельдшера, аптекарскіе ученики и писаря, равно казенные служители и вся наемная прислуга, помѣщаются въ зданіяхъ госпиталей. Если же такового помѣщенія въ самомъ госпиталѣ не окажется, то госпитальное начальство нанимаетъ для помѣщенія сихъ чиновъ квартиры въ частныхъ домахъ, близъ госпиталей. Расходъ по сему предмету предоставляется хозяйственному распоряженію госпитальныхъ конторъ; отопленіе же и освѣщеніе нанимаемыхъ квартиръ производится по общему положенію.

6. Суммы, опредѣленные по сему штату на предметъ поощренія службы фельдшеровъ и аптекарскихъ учениковъ, съ разрѣшенія попечителей госпиталей, распределяются конторами въ концѣ каждаго года, соразмѣрно заслугамъ и старанію каждаго изъ отличившихся фельдшеровъ и аптекарскихъ учениковъ въ размѣрѣ, непревышающемъ годоваго ихъ жалованья.

№ 86. С.-Петербургъ, 7 іюня 1869.

Государь Императоръ, согласно положенію адмиралтействъ-совѣта, во 2-й день сего іюня, Высочайше повелѣть соизволилъ:

1) Отпускать, по примѣру сухопутнаго вѣдомства, на чинъ перемѣняющагося состава флотской стрѣлковой роты, оканчивающихъ въ оной двухгодичный курсъ и представляемыхъ на Высочайшій Его Императорскаго Величества смотръ, вмѣстѣ съ сухопутными чинами: офицерамъ—полугодовое жалованье изъ основнаго оклада, а нижнимъ чинамъ, въ началѣ іюня каждаго года,—новые мундиры съ зимними шароварами, шляпы, патронныя сумы и пояса, съ тѣмъ, чтобы вещи эти зачитались въ срочную потребность тѣхъ экипажей, въ которые нижніе чины будутъ отправлены.

2) Для болѣе правильнаго и точнаго обученія нижнихъ чинъ, увеличить постоянный кадръ флотской стрѣлковой роты, четырьмя отдѣленными унтеръ-офицерами, въ качествѣ постоянныхъ учителей фронтнаго образованія, съ предоставленіемъ права командиру роты представлять лучшихъ изъ нихъ, въ видѣ награды, къ переводу въ гвардейскій экипажъ, съ оставленіемъ въ кадрѣ означенной роты.

и 3) Установленное положеніемъ о стрѣлковой ротѣ 19-го августа 1864 года обмундированіе для поступающихъ въ роту нижнихъ чинъ, замѣнить отпускомъ имъ новыхъ мундировъ съ шароварами и шинелей, съ зачетомъ этихъ вещей также въ срочную потребность экипажей.

Объявляя по морскому вѣдомству о таковой Монаршей волѣ, предписываю, согласно положенію адмиралтействъ-совѣта, упомянутыя вещи отпускать изъ склада комиссаріатской части кронштадтскаго порта, а командиру флотской стрѣлковой роты обо всѣхъ измѣненіяхъ въ обмундированіи чинъ сухопутнаго вѣдомства, примѣнимыхъ для чинъ морскаго вѣдомства, немедленно доводить до свѣдѣнія инспекторскаго департамента и канцеляріи морскаго министерства, для соотвѣствующихъ распоряженій, относительно однообразнаго введенія тѣхъ измѣненій въ морскихъ командахъ.

№ 87. С.-Петербургъ, 9 іюня 1869.

Исправляющій должность главнаго командира бронштадтскаго порта вошелъ съ представленіемъ о награжденіи чиновъ возвратившагося изъ заграничнаго плаванія фрегата «Дмитрій Донской». Къ сожалѣнію, нѣкоторые изъ нихъ не могли быть удостоены испрашиваемыхъ наградъ по не выслугѣ установленныхъ правилами сроковъ; но тѣмъ не менѣе я считаю приятнымъ для себя долгомъ прежде всего выразить мою искреннюю признательность командиру фрегата, капитану 2-го ранга **Дрешеру**, неутомимая дѣятельность котораго, въ теченіе трехлѣтняго плаванія съ гардемаринами и кондукторами, дала возможность выработать прочную систему практическаго подготовленія полезныхъ для флота молодыхъ офицеровъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ особенно благодарю старшаго офицера фрегата, капитанъ-лейтенанта **Верховскаго 1-го**, какъ ближайшаго помощника командира, и вахтенныхъ начальниковъ, лейтенантовъ: **Челѣва 1-го** и **Дубровина**; а также объявляю мою благодарность: старшему штурманскому офицеру, штабсъ-капитану **Пашинникову 2-му** и старшему механику, поручику **Сергѣеву 1-му**.

№ 88. С.-Петербургъ, 12 іюня 1869.

Въ теченіе послѣдняго десятилѣтія измѣненія въ организаціи флота и во всѣхъ отрасляхъ морской спеціальности были такъ значительны, что морской уставъ 1853 года далеко уже не соответствовали современнымъ требованіямъ.

Признавъ необходимымъ пересмотрѣть уставъ, Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ учредилъ подъ Своимъ личнымъ предѣдательствомъ особый комитетъ, который обончилъ пересмотромъ первые три раздѣла морскаго устава, сдѣлавъ въ нихъ соответствующія дополненія и измѣненія.

Дабы чины флота могли, до окончательнаго пересмотра всего устава, ознакомиться съ измѣненіями, нынѣ произведенными въ ономъ, испрошено было Высочайшее разрѣшеніе пересмотрѣнную часть морскаго устава напечатать и ввести, на время кампаніи сего года, въ дѣйствіе.

Объявляя о семъ и предлагая принять нынѣ къ надлежащему руководству означенные три первые раздѣла морскаго устава, поручая главнымъ командирамъ николаевскаго и кронштадтскаго портовъ, равно и начальнику эскадры броненосныхъ судовъ, по окончаніи кампаніи, представить мнѣ замѣчанія свои на статьи устава, на которыя признано будетъ указать по какой либо причинѣ, собравъ для сего и отзывы командировъ судовъ.

№ 89. С.-Петербургъ, 12 іюня 1869 г.

Согласно Высочайшаго повелѣнія, послѣдовавшаго въ 3 день февраля сего года, о переименованіи всѣхъ состоящихъ во временномъ отпуску нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства въ безсрочно-отпускные, внесено было въ государственный совѣтъ представленіе о распространеніи на нихъ Высочайше утвержденнаго въ 25 день іюня 1867 года положенія, объ устройствѣ быта отставныхъ и безсрочно-отпускныхъ нижнихъ чиновъ.

Главный комитетъ объ устройствѣ сельскаго состоянія, разсмотрѣвъ означенное представленіе, *полагалъ*: дѣйствіе Высочайше утвержденнаго 25 іюня 1867 года положенія объ устройствѣ отставныхъ и безсрочно-отпускныхъ нижнихъ воинскихъ чиновъ, уже распространеннаго, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 16 декабря того же года, на отставныхъ и безсрочно-отпускныхъ нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства, распространить и на тѣхъ морскихъ нижнихъ чиновъ, кои, согласно Высочайшему повелѣнію 3 февраля сего года, переименованы изъ временно-отпускныхъ въ безсрочно-отпускные, съ тѣмъ, что право на полученіе установленнаго ст. 25 и 26 положенія 25 іюня 1867 года денежнаго на водвореніе и обзаведеніе пособія, предоставляется тѣмъ изъ сихъ чиновъ, кои были уволены во временной отпускъ послѣ 1 января 1868 года.

Такое мнѣніе главнаго комитета Государь Императоръ, въ 28 день мая сего года, Высочайше утвердить соизволилъ и повелѣлъ *«Исполнить»*.

Объявляя о таковой Монаршей волѣ по морскому вѣдомству, въ послѣдствіе приказа Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Генераль-Адмирала, отъ 15 минувшаго марта за № 45, предписываю инспекторскому департаменту приступить нынѣ же къ замѣнѣ отпускнымъ нижнимъ чинамъ, временно-отпускныхъ ихъ билетовъ, билетами на безсрочный отпускъ, дополнивъ, согласно состоявшагося Высочайшаго повелѣнія, ст. 23 извлеченія изъ Высочайше утвержденного 25 іюня 1867 года положенія объ устройствѣ быта отставныхъ и безсрочно-отпускныхъ нижнихъ чиновъ,—прилагаемаго къ паспортамъ отставныхъ и билетамъ безсрочно-отпускныхъ нижнихъ чиновъ.

№ 90. С.-Петербургъ, 15 іюня 1869 г.

УВОЛЬНЯЮТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ: *по болѣзни*, дѣлопроизводитель канцеляріи начальника артиллерійской части въ кронштадтскомъ портѣ, надворный совѣтникъ Иванъ **Тюрнинъ**, и *по домашнимъ обстоятельствамъ*, лейтенантъ Владиміръ **Михайловъ**,—оба внутри Имеріи на два мѣсяца.

№ 91. С.-Петербургъ, 14 іюня 1869.

Государь Императоръ Высочайше повелѣтъ соизволилъ: предположенныя къ постройкѣ двѣ паровыя шхуны для сибирской флотиліи наименовать одну «Ермакъ», а другую «Тунгузь», а имѣющіе строиться для астрабадской станціи два датскіе ботига наименовать «Ершъ» и «Карась»; состоящій же въ балтійскомъ флотѣ фрегатъ «Генераль-Адмираль» исключить изъ списка судовъ флота, по неблагонадежности къ дальнѣйшей службѣ, а вмѣсто него построить корветъ, наименовавъ оный «Генераль-Адмираль», съ употребленіемъ годнаго съ фрегата лѣса на имѣющій строиться корветъ «Генераль-Адмираль».

ПЕНСИ И ПОСОБІЯ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ.

СПИСОКЪ ЛИЦАМЪ, КОИМЪ НАЗНАЧЕНЫ ПЕНСИ И ПОСОБІЯ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ МОРСКАГО ВѢДОМСТВА ВЪ МАѢ МѢСЯЦѢ 1869 ГОДА.

Кому именно:	Количество пенсін въ годъ.		За какое время служб.
	Р.	К.	
Поручику Емельянову .	61	25	за 25 лѣтъ.
Губернскому секретарю Струнину	45	93	— 25 —
Вдовѣ титулярнаго совѣтника Еленѣ Шмаковой	54	37	за 35 л. сл. мужа.
Вдовѣ коллежскаго секретаря Екатерины Краевой	36	25	за 25 л. сл. мужа.
Дочери Елисаветѣ	12	8	— — — отца.
Вдовѣ коллежскаго секретаря Аннѣ Дудиной	27	18	за 25 л. сл. мужа.
Вдовѣ надворнаго совѣтника, Дарьѣ Васильевой	64	68	за 35 л. сл. мужа.
Дочери Ольгѣ	21	56	— — — отца.
Вдовѣ полковника Елисаветѣ Смирновой	107	21	за 35 л. сл. мужа.
Вдовѣ генераль-лейтенанта Аграфенѣ Борисовой	143	12	за 35 л. сл. мужа.
Итого 13 лиц. на сумму.	574	63	

ЕДИНОВРЕМЕННЫЯ ПОСОБІЯ:

Вдовѣ поручика Ольгѣ Нолицкой	217	50
Вдовѣ прапорщика, Елисаветѣ Соколовской	54	37

ОТЧЕТЪ О СОСТОЯНІИ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

за май мѣсяць 1869 года.

(Слушанъ въ адмиралтействъ-совѣтъ 18 іюня 1869 г.)

О НАЛИЧНОМЪ СОСТОЯНІИ КАССЫ, О ДОХОДАХЪ И РАСХОДАХЪ ОНОЙ
ЗА МАЙ МѢСЯЦЪ 1869 ГОДА.

Приходъ и расходъ въ май.

I.

По государственному банку.

Оставалось къ 1-му мая 1869 г.:

Процентныхъ бумагахъ на	8 449 365 р.	> к.
Наличныхъ денегъ	38 301 р.	7 к.
Итого.	8 487 666 р.	7 к.

Приходъ наличныхъ денегъ.

1) Проценты срочные, причитавшіеся съ 1-го ноября 1868 г.
по 1-е мая 1869 г., по принадлежащимъ эмеритальной кассѣ:

а) 4% билетамъ комисіи погашенія государственныхъ долговъ, на капиталъ 564 865 р.—11 297 р. 30 к.	} 73 734 р. 80 к.
б) государственнымъ 5% выкупнымъ свидѣтельствамъ на капиталъ 1280 900 р.— 32 022 р. 50 к.	
и в) свидѣтельствамъ государственнаго банка на непрерывный 5½% доходъ по выкупу, на капиталъ 1 106 000 р.—30 415 р.	

2) Проценты по билетамъ государственнаго
банка 2-го выпуска, поступившимъ
1-го мая въ обмѣнъ выкупныхъ свидѣ-
тельствъ, выданные банкомъ впередъ съ
1-го мая по 1-е сентября 1869 г. на ка-
питаль 10 200 р.

170 — > —	
Итого	73 904 р. 80 к.

оф.

3

Всего прихода съ наличными деньгами
къ 1-му мая (38 301 р. 7 к.) 112 205 р. 87 к.

Расходъ наличныхъ денегъ.

1) Куплено чрезъ государственный банкъ: Свидѣтельство сего банка на непрерывный $5\frac{1}{2}\%$ доходъ по выкупу, на номинальную цѣну 12100 руб., по 85 за 100.	10 285 р. > —
Сверхъ того заплачено за находившіеся на означенныхъ свидѣтельствахъ проценты по день покупки ихъ, а именно: на 10000 р. за 272 дня 415 р. 56 к.) — 2100 — 182 — 173 — 89 —	589 — 45 —
2) Уплачено государственному банку: а) За комиссію по покупкѣ свидѣтельство $\frac{1}{10}\%$ съ капитала по номинальной цѣнѣ 12100 р.	12 — 10 —
б) за храненіе процентныхъ бумагъ, 5 коп. съ суммы отъ 100 до 1000 р., по роспискамъ банка: за № 57143 на 188 250 р. 9 р. 70 к.) — 57907 — 10 200 — > — 80 — — 31164 — 63 550 — 3 — 20 — — 44116 — 3 700 — > — 20 — — 47825 — 181 900 — 9 — 10 —	23 — > —
в) Передано въ главное казначейство.	61 000 — > —

Всего расхода. 71 909 р. 55 к.

Затѣмъ въ остаткѣ къ 1-му іюня 1869 г.
по банку наличныхъ денегъ. 40 296 р. 32 к.

Приходъ процентныхъ бумагъ.

1) Вновь приобрѣтено чрезъ государственный банкъ свидѣтельство сего банка, на непрерывный $5\frac{1}{2}\%$ доходъ по выкупу на	12 100 — > —
--	--------------

2) Поступило билетовъ государственнаго банка 2-го выпуска, въ обмѣнъ $\frac{1}{3}$ части выкупныхъ свидѣтельствъ, на сумму 30 600 р., которыми 1-го мая 1869 г. наступилъ 5 лѣтній срокъ для этого обмѣна, на.	10 200 р.
Итого на.	22 300 р.

РАСХОДЪ ПРОЦЕНТНЫХЪ БУМАГЪ.

Обмѣнена $\frac{1}{3}$ часть выкупныхъ свидѣтельствъ на 30 600 р., на билеты государственнаго банка 2-го выпуска, на.	10 200 р.	>	к.
За тѣмъ въ остаткѣ къ 1-му іюня процентныхъ бумагъ на	8 461 465 р.	>	к.
А вмѣстѣ съ остаткомъ наличныхъ денегъ (40 296 р. 32 к.)	85 017 761 р.	32	к.

II.

По главному казначейству.

Къ 1-му мая состояло наличныхъ денегъ. 85 10 р. 57 $\frac{1}{2}$ к.

Приходъ.

1) Вычетовъ, отчисляемыхъ въ доходъ кассы съ нѣкоторыхъ чиновъ морскаго вѣдомства, по мѣрѣ производства имъ разныхъ денежныхъ выдачъ.	3 583 р.	2 $\frac{3}{4}$ к.
2) Причитавшійся за январскую треть 1869 г. капиталъ съ процентами по прибрѣтеннымъ кассою у чиновъ морскаго вѣдомства арендамъ	12 826 —	> —
3) Переданные изъ государственнаго банка.	61 000 —	> —
Итого.	77 409 р.	2 $\frac{3}{4}$ к.
А съ остаткомъ къ 1-му мая (85 10 р. 57 $\frac{1}{2}$ к.)	85 919 р.	60 $\frac{1}{4}$ к.

Расходъ.

1) Возвращено вычетовъ чинамъ морскаго вѣдомства, уволеннымъ отъ службы и за штатомъ	324 р. 49 к.
2) Возвращено поступившихъ въ кассу неправильно	179 — 90 —
3) Уплачено государственному банку за пересылку въ Парижъ, вдовѣ контръ-адмирала Князевой, 1 280 р.	81 — * —
4) Уплачено департаменту государственнаго казначейства, за выданныя изъ сего казначейства, на счетъ суммъ эмеритальной кассы, пенсіи и пособія въ 1868 году, по поступившему требованію департамента отъ 17 мая 1869 г. за № 9340	82 249 — 40 ¹ / ₂ —
Итого	82 834 р. 79 ¹ / ₂ к.
За тѣмъ въ остаткѣ къ 1-му іюня	3 084 р. 80 ³ / ₄ к.
Всего же эмеритальнаго капитала къ 1-му іюня 1869 года состояло:	
По государственному банку	85 017 61 р. 32 к.
— главному казначейству	3 084 — 80 ³ / ₄ —
Итого	85 048 46 — 12 ³ / ₄ —
Сверхъ того числится за главнымъ казначействомъ, за купленные кассою у чиновъ морскаго вѣдомства аренды (*).	304 285 р. 57 ¹ / ₄ к.
Всего	88 091 31 р. 70 к.

Подписали: завѣдующій дѣлами эмеритальной кассы *М. Пещуровъ* и дѣлопроизводитель *Васильевъ*.

(*) Смотри нижеприложенную вѣдомость о капиталахъ за аренды, купленные у чиновъ морскаго вѣдомства.

ВѢДОМОСТЬ.

О ПОСТУПЛЕНИИ КАПИТАЛА ИЗЪ ГОСУДАРСТВЕННОГО КАЗНАЧЕЙСТВА, ЗА КУПЛЕННЫЯ АРЕНДЫ У ЧИНОВЪ МОРСЕАГО ВѢДОМСТВА, ПО 1-Е МАЯ 1869 ГОДА.

Съ кого именно.	Ежегодная сумма аренды.	На сколько лѣтъ продана.	Сколько выдано.		Сколько сѣдуетъ въ посту- пленію.		Сколько поступило по 1-е мая 1869 года.		Сколько сѣ- дуетъ въ по- ступленію по срокъ окон- чанія аренды.	
			Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.
Вице-адмирала <i>Истомина</i>	2500	11	20022	75	27225	—	14946	24	12278	76
Контръ-адмирала <i>Римскаю-Корсакова</i>	1200	12	10240	56	14256	—	6356	—	7920	—
Контръ-адмирала <i>Барона Таубе</i>	1500	—	12800	70	17820	—	6051	37 ³ / ₄	11768	62 ¹ / ₄
Контръ-адмирала <i>Попова</i>	1500	11	12013	65	16335	—	4950	—	11385	—
Капитана 1 ранга <i>Лизкина</i>	1000	12	8533	80	11880	—	3300	—	8580	—
Тайнаго совѣтника <i>Гамбова</i>	2000	—	17067	60	23760	—	6127	—	17633	—
Адмирала <i>Анжу 1.</i>	2000	10 л. 7 м. 3 д.	17123	34	20971	50	5280	—	15691	50
Адмирала <i>Фонз-Шанца</i>	2000	7 л. 4 м.	11488	95	14520	—	5280	—	9240	—
Контръ-адмирала <i>Воеводскаяю 3-ю</i>	800	8 л. 7 м. 16 д.	5276	75	6833	—	2112	—	4721	—
Вице-адмирала <i>Зарина</i>	2000	6	9900	—	11880	—	4642	—	7288	—
Генералъ-маіора <i>Дмитріева</i>	1500	11 л. 9 м. 27 д.	12611	10	17487	—	3465	—	14022	—
Контръ-адмирала <i>Крузенитерна 1-ю</i>	1500	12	12800	70	17820	—	3465	—	14335	—
Вдовы генералъ-адъютанта <i>Корнилова</i>	1500	3 г.	4009	50	4445	—	3275	26	1169	74
Генералъ-маіора <i>Шамбурга</i>	1500	11	12013	65	16335	—	3110	25	13224	75

Съ кого именно.	Ежегодная сумма аренды.	На сколько лѣтъ продана.	Сколько выдано.		Сколько слѣдуетъ къ посту- пленію.		Сколько по- ступило по 1-е мая 1869 года.		Сколько слѣ- дуетъ къ по- ступленію по сроку окон- чанія аренды.	
			Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.
Адмирала <i>Панфилова</i> .	3 000	6	14850	—	17820	—	5989	50	11830	50
Адмирала <i>Балка</i> . . .	3 000	12	60140	—	35640	—	6063	75	29576	25
Тайнаго совѣтника <i>Барранда</i>	2 000	»	17067	60	23760	—	4042	50	19717	50
Контръ-адмирала <i>Кер- на</i>	800	6	3960	—	4752	—	1460	80	3291	20
Генераль-лейтенанта <i>Амосова</i>	2 000	12	17067	60	23760	—	3344	—	20416	—
Вице-адмирала <i>Зеле- наго</i>	2 000	12	17067	60	23760	—	2640	—	21120	—
Вице-адмирала <i>Бе- ренса</i>	2 000	12	17067	60	23760	—	2640	—	21120	—
Капитана 1 ранга <i>Са- рычева</i>	1 000	11 л. 5 м. 15 д.	8342	81	11343	75	990	—	10353	75
Тайнаго совѣтника князя <i>Оболенскаго</i> . . .	2000	9	13761	—	17820	—	187	—	17633	—
Итого, . . .	40300									
А за исключеніемъ 1%.	39897	—	300688	66	403989	25	99697	67³/₄	304285	57¹/₄

Подписали: Завѣдующій дѣлами эмеритальной кассы *М. Пешуровъ* и дѣлопроизводи-
тель *Васильевъ*.

ВѢДОМОСТЬ

ДЕНЕЖНЫХЪ ДОКУМЕНТОВЪ НА КАПИТАЛЫ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

къ 1 іюня 1869 г.

1869 года іюня 18 дня адмиралтействъ-совѣтъ, на основаніи пунк. 4 ст. 16 положенія объ эмеритальной кассѣ, по Высочайше утвержденному 15 мая 1867 г. мнѣнію государственнаго совѣта, свидѣтельствовалъ денежные документы, принадлежащіе эмеритальной кассѣ къ 1 числу іюня мѣсяца и нашелъ, что всѣхъ такихъ документовъ къ этому числу состояло на сумму *восемь миллионовъ восемьсотъ шесть тысячъ сорокъ шесть руб. восемьдесятъ девять съ четвертью коп.*, какъ показано въ подробной вѣдомости, приложенной къ представленію завѣдывающаго дѣлами эмеритальной кассы отъ 18 сего іюня за № 486.

Подписали: *З. Балъ 1, А. Панфиловъ, Е. Беренсъ, В. Мещеряковъ, С. Воеводскій, М. Пешуровъ* и за директора канцеляріи *А. Пешуровъ.*

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число бумагъ.	На сумму.	
				Рубли.	Коп.
<p>I.</p> <p>Книга на записку текущаго счета эмеритальной кассы въ государственномъ банкѣ, по которой состоитъ въ остаткѣ наличныхъ денегъ <i>сорокъ тысячъ девятидесято шесть руб. тридцать девять копѣйки.</i></p>	—	—	—	40296	32
<p>и II.</p> <p>Росписки государственнаго банка въ приѣмъ на храненіе процентныхъ бумагъ, принадлежащихъ эмеритальной кассѣ морскаго вѣдомства:</p>					

672356A

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму.	
				Рубли.	Коп.
1) На билеты комисіи погашенія долговъ.					
5-го 4% займа	51 043	1868 г. Октября 3.	1200	600 000	—
5-го 5% —	8875	1865 г. Января 7.	6	149 500	—
6-го 5% —	8876		3	58 500	—
4% непрерывно-доходные	8877		16	564 865	—
				1372865	—
2) На облигаціи главною общества российскихъ желѣзныхъ дорогъ 4½%					
	8 878	1865 г. Января 7.	1980	990 000	—
				990 000	—
3) На 5% выкупныя свидетельства.					
	57 908	1869 г. Марта 24.	14	1208 600	—
	56 006	—	1	800	—
	56 007	—	14	849 900	—
	56 614	Апрѣля 8.	12	224 550	—
	61 472	Юня 10.	26	262 400	—
				2 546 250	—
4) На билеты 1-ю внутреннюю 5% съ выиршиами займа					
	52 889	1868 г. Декабря 14.	50	5 000	—
5) На билеты 2-ю внутреннюю 5% съ выиршиами займа					
	53 824	1869 г. Января 22.	50	5 000	—
				5 000	—
6) На свидетельства на непрерывный 5½% доходъ по выкупу					
	56 002	1869 г. Марта 24.	1	1 091 800	—
	56 003	—	9	1 061 100	—
	56 004	—	1	164 800	—
	56 062	—	1	131 400	—
	56 613	Апрѣля 8.	19	133 400	—
	61 471	Юня 10.	11	107 000	—
				2 689 500	—
7) На 5% билеты государственнаго банка 2-ю выпуска.					
	28 662	1867 г. Марта 18.	4	1 800	—
	31 164	Мая 23.	10	63 550	—
	38 881	Ноября 29.	11	83 400	—
1868 г.					
	44 119	Января 4.	3	350	—
	40 973	Марта 7.	14	146 050	—
	49 626	— 7.	8	54 600	—
	42 874	Апрѣля 25.	4	50 200	—
	44 117	Марта 26.	3	450	—
	44 116	Мая 15.	6	3 700	—
	51 917	Ноября 8.	6	67 000	—
1869 г.					
	54 949	Февраля 27.	3	1 400	—
	57 143	Марта 7.	13	188 250	—
	57 907	Мая 8.	3	10 200	—
				670950	—

Наименованіе документовъ.	№№ роспи- сокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число обли- говъ.	На сумму.	
				Рубли.	Коп.
8) На 5% закладные листы об- щества взаимнаго поземельнаго кредита	47825	1868 г. Мая 31.	1819	181900	—
Итого процентныхъ бумагъ.	—	—	—	8461465	—
А съ наличными деньгами .	—	—	—	8501761	32
Числится за государственнѣмъ казначействомъ за приобретенныя кассой аренды	—	—	—	304285	57¼
ВСЕГО.	—	—	—	8806046	89¼

Подписали: Завѣдующій дѣлами эмеритальной кассы *М. Пешуровъ*
и дѣлопроизводитель *Васильевъ*.

**ВѢДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ,
НАХОДЯЩИМЪСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНИИ.**

(Исправлено по 30 июня).

Названіе судовъ.	Число				Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ
	Орудій.	Сякъ.	Офицер., гардемар. и боцук.	Нижнихъ чиновъ.		
Въ Средиземномъ морѣ:						
Винт. корв. Аскольдъ	17	360	28	339	К.-Л. <i>Казнаковъ</i> .	Находятся въ греческихъ водахъ, совершая рейсы между Пиреемъ и островомъ Кандія.
Винт. шкуна Тугабесъ	—	60	8	42	К.-Л. <i>Шевяковъ</i> .	
На пути изъ Кронштадта въ Тихій океанъ.						
Винт. клип. Всадникъ	5	300	19	151	К.-Л. <i>Михайловъ 1.</i>	19 марта 1869 г. прибылъ въ Саймонс-Бай.
На пути изъ Кронштадта в Средиземное море:						
Винтов. клиперъ Яхонтъ	7	350	20	193	К.-Л. графъ <i>Литке</i> .	25 июня (юля) 7 прибылъ въ Гавръ.
Въ распоряженіи комиссара при Европейско-Дунайской Коммисіи.						
Пароходъ Чатырдагъ	—	80	7	61	К.-Л. <i>Шишкинъ</i> .	Въ Газацъ.

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ ГЛАВНѢЙШИХЪ СОБЫТІЙ ВЪ КАМЧАТКѢ.

1772 г.—1816 г.

IV (*).

Бунтъ Бенъевскаго заставилъ правительство обратить особенное вниманіе на полуостровъ Камчатку. Императрица Екатерина II, желая положить конецъ всѣмъ бѣдствіямъ камчадаловъ и вообще возстановить тамъ порядокъ, назначила камчатскимъ командиромъ лично извѣстнаго ей капитана Магнуса Карла фонъ-Бема. 30-го апрѣля 1772 г. она подписала, въ Царскомъ селѣ, слѣдующій указъ на имя иркутскаго губернатора Бриля.

«Всемиловѣйше пожаловали мы отставнаго капитана Бема премьеръ-маіоромъ, повелѣвая оному быть *главнымъ командиромъ* въ Камчаткѣ, съ жалованьемъ по 600 руб. въ годъ. Почему и имѣете всѣ находящіеся тамъ остроги и прочія селенія съ жителями, препоручить въ главное его управленіе, снабдя при выѣздѣ его изъ Иркутска наставленіемъ, сходственнымъ съ законами и съ настоящими тамъ обстоятельствами, къ приведенію въ лучшій порядокъ и благосостояніе жителей. А въ какой силѣ сіи наставленія отъ васъ ему даны будутъ, объ ономъ не оставите намъ донести въ свое время.»

(*) Морской Сборн. 1869 г. № 4, 5 и 6.

Такимъ образомъ, по смыслу этого указа, камчатское управленіе снова сдѣлано независимымъ отъ охотскаго, иркутскій же губернаторъ, кромѣ того, предписалъ Бему завѣдывать Ижигинскимъ округомъ, Курильскими и Алеутскими островами.

6-го сентября 1772 г. Бемъ прибылъ въ Иркутскъ, гдѣ, по случаю распутицы, остался ожидать зимняго пути и только 28-го ноября могъ отправиться изъ Иркутска. Бремъ, согласно съ Высочайшей волей, далъ ему инструкцію слѣдующаго содержанія:

1) Поручается вамъ въ команду и управленіе вся Камчатская земля и всѣ живущія тамъ лица, Большерѣцкой, Верхней и Нижней остроги, Тигильская крѣпость и вновь построенная въ Пенжинской губѣ, въ 1752 году, Ижигинская крѣпость, которая до сего состояла въ вѣдѣніи охотской канцеляріи, а также принять въ свое вѣдѣніе Курильскіе и другіе близъ Камчатки лежащіе острова и на нихъ живущихъ ясашныхъ инородцевъ. По прибытіи въ Большерѣцкъ, гдѣ находится камчатское управленіе, принять тамъ всѣ дѣла и указы, денежную казну, артиллерію, все имущество и воинскую команду, а изъ другихъ мѣстъ собрать подробныя свѣдѣнія какъ о казенномъ имуществѣ, такъ и о числѣ ясашныхъ.

2) Обратитъ вниманіе на камчатскіе безпорядки, происшедшіе какъ отъ оспеннаго повѣтрія, такъ и отъ ссоръ бывшаго командира, флота капитана Извъкова, съ полковникомъ Пленснеромъ, отъ пьянства и другихъ безпорядочныхъ поступковъ перваго, о чемъ, впрочемъ, изслѣдовано особою комиссіею, подъ начальствомъ полковника Зубрицкаго, а также отъ возмущенія ссыльныхъ и другихъ промышленныхъ людей, которые убили командира Нилова и разграбили казну и морское судно, ушли въ море. Для прекращенія всѣхъ этихъ безпорядковъ, впредь до указа, по распоряженію охотскаго начальства посланъ туда флота капитанъ Хметевскій, который уже лѣтами весьма старъ, а потому на мѣсто его командированъ охотской команды капитанъ Тимофей Шмалевъ, который долженъ прибыть на мѣсто въ лѣто 1772 г. Но отъ нихъ нѣтъ никакихъ донесеній. Прекратить всѣ безпорядки безъ послабленія.

3) По сложности вашихъ занятій, въ большерѣцкую канцелярію, для земскихъ дѣлъ, назначить къ себѣ помощникомъ Шмалева или другаго офицера, по вашему выбору, и даже двухъ. А капитана Хметевскаго отправить въ Охотскъ, если онъ еще не отправился. Прочихъ же командировъ въ острогахъ испытать, и если окажутся ненадежными, отослать въ Охотскъ, дабы не получали тамъ даромъ двойнаго жалованья, и замѣнить ихъ другими.

4) Вамъ же самимъ съ камчатской большерѣцкой канцеляріей состоять единственно подъ начальствомъ иркутскаго губернатора и иркутской губернской канцеляріи и исполнять ихъ указы, а съ охотскою и прочими провинціальными канцеляріями сношиться промеморіями.

5) Хотя, 7-го октября 1771 г., и предписано Шмалеву укрѣпить и исправить Большерѣцкой острогъ, но онъ не могъ еще этого исполнить, и потому вамъ какъ этотъ острогъ, такъ и другіе, привести въ новое положеніе, чтобы они были безопасны отъ бунтовщиковъ, чукочъ и корякъ. Работы производить служителями, производя имъ плату, на основаніи Высочайше утвержденного въ 3-й день октября 1769 г. доклада военной коллегіи, изъ тамошнихъ доходовъ. По прибытіи въ Охотскъ, если признаете за нужное взять съ собою команды, артиллерію и прочихъ припасовъ, то снести по этому предмету съ вновь назначеннымъ охотскимъ командиромъ, который, на основаніи предписанія къ его предшественнику, полковнику Пленеснеру, отъ 15-го января 1772 г., все исполнить. Если же и тамъ что нибудь не окажется, то мнѣ рапортовать.

6) Военную команду осмотрѣть и если будетъ недостатокъ, то оный пополнить солдатскими и казачьими дѣтьми, а негодныхъ въ службѣ солдатъ, чтобы напрасно не получали двойнаго жалованья и *хлба не поймаи*, отослать въ Охотскъ, а взамѣнъ ихъ требовать другихъ изъ отправленныхъ отсюда въ 1771 и 1772 годахъ въ Охотскъ солдатъ, сколько будетъ потребно, безъ излишества. А которые изъ неспособныхъ окажутся годными для поселенія—селить въ Камчаткѣ и поступать съ ними по силѣ Высочайшаго указа 22-го августа 1763 г.

7) Солдатскихъ и казачьихъ малолѣтнихъ дѣтей переписать и чтобы безъ призрѣнія не оставались и праздно не шатались, съ семилѣтнаго возраста отдавать въ школы, выбравъ для ихъ ученія грамотныхъ служителей. А въ содержаніи ихъ поступать на основаніи указовъ: именнаго 1735 г. іюля 9-го, правительствующаго сената 3 ноября 1744 г., именнаго 19 апрѣля 1764 г., о гарнизонныхъ батальонахъ, да указовъ государ. военн. коллегіи 1767 г. ноября 9 и 1769 г. мая 25, употребляя деньги на содержаніе школьниковъ отъ тамошнихъ доходовъ. По совершеннолѣтіи этихъ мальчиковъ опредѣлять: дѣтей солдатъ въ солдаты, а казачьихъ—въ казаки, а если окажутъ способности, то и въ другія должности. Кромѣ того обучать камчадалскихъ дѣтей, на основаніи указа прав. сената 1764 г. января 15 дня.

8) Хотя въ годъ разъ представлять вѣдомости объ оружіи и людяхъ военныхъ въ Камчаткѣ, а также списки офицеровъ съ атестаціею, для представленія ихъ къ награждѣ, и унтеръ-офицеровъ, для производства ихъ по вакансіи въ офицеры, по усмотрѣнію вашему, достойныхъ и знающихъ читать и писать. Сверхъ же положеннаго числа въ офицеры отнюдь не производить.

9) Назначенное вамъ, а равно и служителямъ депожное, а послѣднимъ и хлѣбное довольствіе производить изъ тамошнихъ доходовъ, по силѣ указовъ: сената 1760 г. марта 29, 1761 г. августа 23 и 1762 г. октября 9, регулярнымъ провіанта натурую муки по 32½ ф. на мѣсяць, а за остальные 12 пудъ деньгами, по полтора, а за крупу, въ случаѣ недостатка въ ней, по 2 руб. за пудъ; а денежное жалованье по полевому положенію двойное, а за годовую аммуницію деньгами ординарное. Казакамъ: денежное жалованье полуторное; муки по 10 пудъ въ годъ, а за остальную деньгами. За прошедшіе же годы ни въ какомъ случаѣ ни денегъ, ни провіанта не производить, въ силу указовъ сената 1764 г. декабря 17, 1765 г. октября 18 и 1770 г. ноября 22 дня. Если же денежной казны будетъ недостаточно, требовать изъ Охотска. Но вообще заботиться, чтобы денегъ было всегда въ запасѣ на годъ, а провіанту на два, на случай крушенія судовъ и другихъ случайностей, чтобы не было въ Камчаткѣ голода. Кромѣ того, на всякій случай, при-

нуждать, чтобы тамошніе жители всегда имѣли въ большомъ запасѣ рыбной кормъ.

10) Всѣхъ ссыльныхъ въ Камчаткѣ самимъ осмотрѣть и развѣдать какого они поведенія. И ежели окажутся за ними хотя малыя продерзости, держать ихъ подъ строгимъ карауломъ и порознь по острогамъ, дабы они не могли сдѣлать заговора, донося объ ихъ поступкахъ въ Иркутскъ, а до полученія резолюціи производить отъ казны кормовца деньги, если таковыхъ они на свободѣ не получали.

11) Изъ присланнаго отъ полковника Зубрицкаго донесенія видно, что во всѣхъ камчатскихъ острогахъ, по послѣдней переписи, состояло въ ясакѣ 2573, да малолѣтнихъ 1131; изъ того числа отъ оспенной болѣзни умерло 1736, малолѣтнихъ 673, да женскаго пола 2358; за тѣмъ осталось ясашныхъ 856, да малолѣтнихъ 477; но какъ Зубрицкій недолго былъ въ Камчаткѣ и перепись составлена скоро, то надо ее провѣрить и рассмотреть, съ кого и съ какого времени слѣдуетъ взять ясакъ и собирать его на основаніи инструкціи, Высочайше утвержденной въ 4 день іюня 1764 г., данной отправленному въ Сибирь, для переобложенія ясакомъ инородцевъ, гвардіи секундъ-маіору Щербачеву.

12) Изъ такой повѣрки можете вы увидѣть убыль, и сколько за смертію осталось ихъ селеній впускѣ. Всѣ эти селенія, а въ особенности годныя вновь къ заселенію мѣста, въ томъ числѣ годныя къ хлѣбопашеству и скотоводству, описать и сообразить кого надо послать на убылыя мѣста: ясашныхъ, якутовъ, казаковъ или крестьянъ и съ какимъ довольствіемъ; составить всему смѣту съ примѣчаніями — какія льготы надо имъ дать, а по прошествіи оной, что еъ нихъ въ казну собирать и все это представить ко мнѣ и каждый годъ присылать браткія вѣдомости, сколько мужскаго и сколько женскаго пола умретъ, вновь родится, бракомъ сочается и сколько инородцевъ окрестится.

13) Въ проѣздъ вашъ черезъ Якутскъ, взять тамъ подлекаря съ медикаментами, для пользованія въ Камчаткѣ служилыхъ и другихъ отъ оспы и разныхъ болѣзней. А если тамъ не окажется лекарствъ, то требовать изъ Иркутска. Подлекарю

производить жалованье со дня выезда изъ Якутска двойное, т. е. 240 руб., и предписать ему, чтобы онъ въ прививаніи оспы поступалъ по силѣ регламента, согласно съ разосланнымъ печатнымъ наставленіемъ.

14) Всѣхъ тамошнихъ жителей и приѣзжающихъ изъ разныхъ городовъ купцовъ и промышленниковъ отъ обидъ и грабительствъ охранять. Да и самому вамъ обходиться съ ними ласково и подавать въ нужныхъ случаяхъ добрые совѣты, а тяжбы дѣла рѣшать по силѣ законовъ. Случающіеся же между приѣзжими купцами тяжбы дѣла рѣшать третейскимъ судомъ, лучшими купцами, опредѣляя при этомъ для справедливости и со своей стороны одного офицера. Если же яснымъ будутъ отъ кого либо налоги, взятки и грабежи, то поступать по указамъ: прав. сената 1745 г. октября 26, именнымъ: 1784 г. іюля 20, 1760 г. августа 16, 1763 г. іюня 13 и прав. сенат. 1760 г. сентября 4, а для лучшаго обхожденія съ камчадалами руководствоваться 22 и 23 пунктами инструкціи, данной охотскому начальнику 22 февраля 1757 г. сибирскимъ губернаторомъ Мятлевымъ, по коей и вы должны заботиться отучать ихъ отъ лѣности.

15) Давно уже приняты были мѣры къ размноженію въ Камчаткѣ хлѣбопашества и скотоводства и въ нѣкоторыхъ годахъ былъ тамъ хорошій урожай, а рогатаго скота въ настоящее время тамъ разведено до 200 головъ. Въ 1767 г., въ силу указа прав. сената, отправленъ туда, для размноженія хлѣбопашества, сержантъ Рознинъ съ земледѣльческимъ оружіемъ и сѣменнымъ хлѣбомъ, а въ 1769 г. добровольно вызвавшійся, со своими инструментами и сѣменами, студентъ при бывшей камчатской миссіи, посадскій Рыжковъ, но урожай былъ малъ. А съ 30 апрѣля 1764 г. Государыня, присутствуя въ сенатѣ, всемилостивѣйше пожаловала тамошнимъ поселенцамъ доставленный въ Камчатку скотъ, хлѣбъ и разные земледѣльческіе инструменты. По прибытіи въ Камчатку вы соберете подробныя свѣдѣнія: какой урожай былъ въ каждомъ году и въ какомъ мѣстѣ и по этому сообразите, гдѣ надо усилить хлѣбопашество и требуйте для того посельщиковъ. Приставьте для пристража за хлѣбопашцами надежныхъ людей и старайтесь

доставити его до того, чтобы не встрѣчалось надобности привозить хлѣбъ съ р. Лены.

16) А какъ во всей Камчаткѣ нынѣ находится одинъ меринъ, одинъ жеребецъ и три кобылы, то въ Ягутскѣ купить вамъ 2 жеребцовъ и 4 кобылы, которыхъ изъ Охотска отправить на Камчатку сухимъ путемъ, вокругъ моря. И отдать ихъ въ надежныя руки, для приплоду. •

17) Именнымъ указомъ 30 апрѣля 1764 г. повелѣно казенную соляную продажу въ Камчаткѣ прекратить, а предоставить, безъ всякой пошлины, выварку соли частнымъ лицамъ, и всѣ какія есть тамъ для этого казенные припасы подарить тому, кто можетъ сдѣлать лучшее употребленіе. Но въ 1769 г. 29 января, и 1770 г. октября 19, Пленеснеръ донесъ, что вываркою соли въ Камчаткѣ частныя лица не занимаются, потому что фунтъ мѣди тамъ 1 руб., а дрова по 2 руб. сажень, а потому и соль обходится хозяину 5 и 6 рублей пудъ, а въ продажѣ до 8 руб. И тамошніе жители, вмѣсто соли, употребляютъ на соленіе рыбы тополевою пепелью, а потому въ рыбныхъ припасахъ крайне нуждаются и голодуютъ. При этомъ Пленеснеръ представилъ свое мнѣніе, чтобы доставлять соль въ Камчатку и Ижигу изъ Охотска и продавать ее по стоимости казнѣ, съ наложеніемъ провозной платы. Вслѣдствіе чего, предписано было отправлять въ Камчатку соль на казенныхъ судахъ, вмѣстѣ съ провіантомъ, и продавать ее по 2 р. 5 к. пудъ, не запрещая при томъ заниматься вываркою и частнымъ лицамъ. Вамъ нужно будетъ убѣдиться подлинно ли частныя лица стараются вываривать для себя соль и по какой цѣнѣ у нихъ она въ продажѣ и сколько можно заботиться приохотить ихъ къ вываркѣ соли.

18) Съ 1732 г. въ Камчаткѣ началась выкурка изъ сладкой травы вина, которое продается казною. Вино это противъ хлѣбнаго гораздо хуже и имѣетъ запахъ и мало уже тамъ употребляется, ибо по указу прав. сената 1769 г. января 4, купечество стало доставлять туда французскую водку, ромъ и другія виноградныя вина. И такъ какъ извѣстно, что сладкую траву на выкурку вина всегда доставляли камчадалы, оставляя для этого свои звѣринные промыслы, а оттого и взносъ ясака

въ казну умалается, то не признаете ли удобнымъ выварку вина изъ сладкой травы вовсе прекратить, а взамѣнъ того доставлять изъ Охотска хлѣбную водку и продавать ее тамъ, соображаясь съ цѣнами на водку, вываренную изъ травы и французской водки. Или нельзя ли отдать Камчатку, подобно другимъ губерніямъ, на откупъ и за какую цѣну? По всѣмъ этимъ предметамъ представить мнѣ свое мнѣніе и не приводя ихъ безъ разрѣшенія правительствующаго сената въ исполненіе, а до того времени по прежнему выкуривать вино изъ сладкой травы и къ продажѣ онаго принимать стараніе.

19) Пѣ воеводскому наказу 7204 г. (1696) февраля 18 и по инструкціи 1743 г. марта 20, данной камчатскому командиру, повелѣно: неясашныхъ людей вновь прискивать и въ подданство приводить и съ нихъ ясакъ собирать ласкою, а не жестокостію. Въ силу этого наказа и инструкціи, вамъ стараться корякъ, чукочь и другихъ народовъ приводить въ подданство ласкою, безъ всякой грубости.

20) Многіе купцы, какъ при охотскомъ портѣ, такъ и въ Камчаткѣ, завели суда и посылаютъ промышленниковъ на извѣстные и неизвѣстные еще острова, для промыслу звѣрей, съ платою въ казну десятой части. Большерѣцкая канцелярія снабжала ихъ наставленіями и книгами, на основаніи указа правительствующаго сената 1768 г. мая 22 дня. Вамъ оказывать имъ всевозможное содѣйствіе и стараться соединить этихъ купцовъ въ одну компанію и представить ко мнѣ свои соображенія: 1) на какомъ основаніи дѣлать отпускъ судовъ на острова и 2) не слѣдуетъ ли на каждомъ суднѣ посылать съ казенной стороны, для сбора ясаковъ и для описанія вновь-открытыхъ острововъ.

21) Изъ прилагаемой карты усмотрите, что отъ самой Лопатки, въ полуденную сторону въ морѣ находятся Курильскіе острова, на которыхъ живутъ ясашные курильцы, а на самыхъ дальнихъ мохнатые, а простираются тѣ острова до Японскаго острова Матсмая. И хотя въ 1766 г., для описанія острововъ и развѣдыванія тамошнихъ жителей, былъ посланъ въ небольшихъ байдарахъ изъ Камчатки, въ бытность тамъ командиромъ

капитана Извѣкова, сотникъ Черной, который былъ даже на 19-мъ острову, но журналъ его удѣлѣлъ только черновой, а карты вовсе не было, и потому для объясненія онъ былъ вытребованъ въ Иркутскъ, гдѣ отъ оспы умеръ, и журналъ остался безъ объясненія. По тому же журналу значится, что по морскимъ, между островами, проливамъ до 19-го острова разстояние отъ Камчатки 805 верстъ, да острова въ длину 1066 вер., а въ ширину 566 вер. На всѣхъ тѣхъ островахъ онъ ясаку нѣсколько собралъ. Ему курильцы объявили, что на 22-й островъ (Атгисъ) приходятъ два японскія судна, а въ недавнихъ годахъ и на 20-й стали приходять, съ 16 человекъ, и живутъ на тѣхъ островахъ мѣсяца по два и покупаютъ здѣсь жиръ, юколу, бобровъ; перъ, орловые хвосты, а продаютъ вино, табакъ, хлѣбные припасы, озямы, небольшія серебряныя сабли, ножи, топоры, котлы зеленой мѣди, да чугуны на ножкахъ. При хорошей погодѣ, съ острова Матсмая японцы перебѣгаютъ на 22-й островъ въ сутки, и напротивъ, мохнатые курильцы съ этого острова на байдарахъ ходятъ на Матсмай для торговли. Чтобы повѣрить эти показанія, необходимо построить въ Камчаткѣ судно и послать его, подъ видомъ звѣринаго промысла, на Курильскіе острова, даже до 22-го, а смотря по обстоятельствамъ и до Матсмая. Не вызовется ли для этого ктонибудь изъ частныхъ лицъ, то отпускъ учинить секретно, опредѣля на то судно знающаго навигацію, а также и изъ бывшихъ съ Чернымъ толмачей одного или двухъ, предписавъ дѣлать на тѣхъ островахъ наблюденія надъ нравами и обычаями жителей, а также о положеніи мѣстъ, о рѣкахъ, лѣсахъ, рыбныхъ и звѣриныхъ промыслахъ и положить тѣ острова на карту. При встрѣчѣ же съ японцами, вывѣдывать какіе имъ потребны наши товары и какіе отъ нихъ получить можно и по какимъ цѣнамъ и не возможно ли сдѣлать съ ними торговаго договора, при чемъ показывать имъ всякую благопристойность. Мохнатыхъ курильцевъ ласкою склонить въ подданство наше и предложить не согласятся ли они, чтобы посмотрѣть русское обхожденіе, по одному человекъ отпустить на судно, съ тѣмъ, чтобы они на хорошемъ корму и въ довольномъ прирѣніи были.

22) Если на Камчатку попадутъ, какимъ либо случаемъ, иностранцы, или же будутъ привезены съ острововъ съ ихъ согласія, то ихъ отправлять, на казенномъ содержаніи, въ Охотскъ, гдѣ удовольствовать кормомъ, безъ недостатку, и не отпускать оттуда до указа изъ Иркутска. И между тѣмъ обучать говорить по русски, а которые пожелаютъ, то читать и писатъ, а равно выбравъ дѣтей казачьихъ и обучать ихъ толмачить на иностранныхъ языкахъ, а если можно, то и писать.

23) Хотя для доставленія въ Камчатку грузовъ и имѣются транспортныя суда, но для курьеровъ и почтъ необходимо завести два легкія судна. О чемъ посоветуйтесь въ Охотскѣ съ морскими офицерами и приведите въ исполненіе, если усмотрите въ томъ пользу. Для чего потребуйте отъ Охотскаго командира мастеровыхъ и разныя судовыя припасы, а также штурманскихъ учениковъ. Распродѣлите рейсы этихъ судовъ такъ, чтобы одно судно выходило изъ Охотска въ то время, когда другое должно возвращаться изъ Камчатки.

24) Такъ какъ якоря и прочее желѣзо для судохозяевъ вывозятся въ Камчатку отсюда, чрезъ не малое разстояніе, то озаботиться не найдутся ли въ Камчаткѣ желѣзныя руды, чтобы завести тамъ небольшой желѣзный заводъ. А также отыскивать и другіе металлы и минералы и разныя курьезныя вещи, какъ то: окаменѣлости, раковины, черепахи и т. д.

25) Отъ 3 октября 1717 г. полковникъ Зубрицкій представилъ, что нашелъ онъ лучшую и способную дорогу отъ Большерѣцка до Верхнекамчатскаго острога, короче прежней на 300 верстъ, и потому предполагаетъ бросить прежнюю трудную и гористую. Рассмотрите это обстоятельство, и если найдете удобнымъ, то сдѣлайте поселенія по новой дорогѣ изъ тамошнихъ камчадаловъ, съ согласія старшинъ, наблюдая при томъ, чтобы поселенцы были размѣщены по самымъ выгоднымъ мѣстамъ для ихъ жительства.

26) Осмотрѣть по камчатскому берегу, около Олюторскаго мысу, не надлежитъ ли гдѣ построить, для защиты всей Камчатки, редуты и караулы и отъ рѣкъ прямо къ Пенжинскому морю сдѣлать укрѣпленія засѣками или другимъ чѣмъ, а по-

тому и могла-бъ вся Камчатка остаться подъ защитою тѣхъ редутовъ и укрѣпленій, безъ всякой опасности отъ олюторцовъ, чукочъ и корякъ. Всѣ укрѣпленія необходимо снабдить людьми, порохомъ и свинцомъ и приличною инструкціею.

27) О всѣхъ чрезвычайныхъ случаяхъ рапортовать немедленно, а самому поступать по силѣ указовъ.

28) А бабъ не бывши въ Камчаткѣ трудно опредѣлить въ инструкціи всѣ обстоятельства, то если встрѣтится что либо новое къ пользѣ Высочайшихъ интересовъ и тамошнихъ жителей, то предпринимать, если отъ того ничего вреднаго не приключится. А если время дозволить, то лучше писать обо всемъ въ Иркутскъ.

29) Впрочемъ, что касается до дѣлъ тайности подлежащихъ, то поступать по силѣ указа 17 января 1724 г. »

По прибытіи въ Охотскъ, Бемъ старался ознакомиться тамъ, по распросамъ и донесеніямъ прежнихъ командировъ, съ бытомъ нижнихъ чиновъ, служащихъ въ Камчаткѣ, и послалъ оттуда донесеніе кн. Вяземскому о ихъ бѣдственномъ положеніи. По этому поводу, 10 декабря 1774 г., состоялся сенатскій указъ, на имя иркутскаго губернатора, объ устраненіи всѣхъ недостатковъ въ продовольствіи нижнихъ чиновъ въ Камчаткѣ.

17 сентября 1773 г. Бемъ отправился въ Камчатку, съ 4 судами, на которыхъ было погружено 8908 пуд. провіанта, 763 пуд. соли, 100 пуд. пороху, пушки, ядра, свинецъ и прочіе военные припасы. 12 октября суда прибыли въ Камчатку, а 15-го Бемъ вступилъ въ управленіе.

Въ это время къ иркутскому губернатору Брилю поступило три проекта, объ осмотрѣ Чукотской земли и Сѣверной Америки. Первый отъ начальника иркутской навигаціонной школы, штурмана Татарина, который предполагалъ сдѣлать морское путешествіе изъ устья р. Лены вокругъ Чукотки, до Камчатки, и на пути *осмотрѣть Америку*. Второй проектъ полученъ отъ якутскаго дворянина, природнаго чукчи Дауркина. Онъ просилъ дать ему геодезиста и 4-хъ казаковъ, съ которыми предполагалъ осмотрѣть и описать землю чукочъ и сопредѣльную къ ней Америку. Дауркинъ въ проектѣ своемъ между

прочимъ упоминалъ, что по распоряженію Чередова, онъ, съ 7 января 1763 г., по августъ 1764 г., былъ уже въ Чукотіи, гдѣ живы еще его родные, и что онъ освѣдомился тамъ о *матерой землѣ* за Чукотскимъ носомъ, которую предлагалъ осмотрѣть и описать; но не былъ отпущенъ капитаномъ Перепелкинымъ. Третій проектъ представилъ гражданинъ гор. Берлина, студентъ Фридрихъ Сиринъ. Онъ предлагалъ личныя свои услуги къ осмотру Чукотской земли и Америки, если ему будутъ даны денежные средства и приличное число военной команды.

Бриль, по разсмотрѣніи этихъ проектовъ, сдѣлалъ слѣдующее рѣшеніе: «Желанія всѣхъ, представившихъ проекты, затруднительны и казнѣ убыточны, а именно: Татариновъ хочетъ идти моремъ, тогда какъ капитанъ-лейтенантъ Лаптевъ не могъ пройти далѣе устья р. Колымы (*). Потомъ судно купца Шалаурова и К°, по выходѣ изъ устья р. Колымы, пропало безъ вѣсти. Дауринъ же, какъ чукча, *всякой отчаянности подверженъ*. Если въ то время, когда существовалъ Анадырскій острогъ, чукчи были въ постоянной измѣнѣ, то что же можно ожидать отъ нихъ теперь? Не менѣе того неудобенъ и проектъ Сирина. Онъ предполагаетъ построить два судна на р. Анадырѣ и на нихъ, съ 40 человекъ команды, отправиться въ путешествіе. До Анадыра же онъ намѣренъ идти двумя партіями: одна черезъ р. Колыму, а другая изъ Охотска, черезъ Ижигу. Предположеніе это неудобноисполнимо, потому что трудно и даже невозможно доставить въ Анадыру всѣ необходимые матеріалы для строенія и вооруженія судовъ, а также и продовольствіе для команды на нѣсколько лѣтъ. Да и рисковно подвергать людей гибели отъ чукочъ. Къ тому же Сирину, какъ иностранцу, вѣрять это дѣло сомнительно. Итакъ нахожу, что отправлять для открытій кого либо изъ трехъ *крайне опасно и невозможно*».

Самые же проекты были отосланы къ Бему, которому Бриль предписалъ: «развѣдать на мѣстѣ: можно ли, для предполагаемаго описанія Чукотіи и извѣстія о Сѣверной Америкѣ,

(*) Смотри вторую экспедицію Беринга.

на основаніяхъ, указанныхъ этими лицами, или другихъ, отправить туда экспедицію?» При этомъ Бриль командировалъ Даркина въ распоряженіе Бема.

По прибытіи въ Камчатку, Бемъ, прежде чѣмъ приступить къ какимъ либо распоряженіямъ, счелъ необходимымъ, ознакомиться съ условіями вѣреннаго ему края и бытомъ его обывателей. Для этой цѣли онъ посѣтилъ многія селенія инородцевъ, входилъ въ самыя мельчайшія подробности ихъ жизни, и какъ нѣжный отецъ не отказывалъ ни кому въ добромъ совѣтѣ и разсмотрѣніи жалобъ, хотя бы онѣ касались только семейной жизни. Примѣромъ своимъ, онъ укротилъ наглость служилыхъ, примирилъ ихъ съ туземцами и уничтожилъ, по возможности, взяточничество. Словомъ, его уму, честности, энергіи и справедливости во всѣхъ дѣйствіяхъ, туземное населеніе обязано своимъ освобожденіемъ отъ рабства и угнетенія, тяготѣвшихъ на немъ болѣе полувѣка. Добрая память о Бемѣ сохранилась въ Камчаткѣ и по настоящее время.

Забывая о продовольствіи жителей полуострова, онъ въ каждомъ селеніи завелъ общественные и частные огороды и пріохотилъ камчадаловъ къ разведенію картофеля. Не менѣе того было обращено имъ вниманіе и на хлѣбопашество. Кромѣ имѣвшихся уже двухъ заимогъ (сибирское названіе фермы), Камчатской и Ключевской, была заведена еще образцовая казенная заимка, гдѣ въ первые годы управленія Бема рождалась самъ-тринадцать, и даже самъ-четырнадцать, а ячмень самъ-пять и самъ-шесть; но послѣдующіе за тѣмъ опыты, несмотря на всѣ заботы Бема и личный надзоръ за крестьянами, привелъ къ прежнимъ печальнымъ результатамъ, и Бемъ писалъ въ Иркутскъ, что на хлѣбопашество въ Камчаткѣ нельзя рассчитывать, потому что въ иные годы случаются тамъ морозы въ исходѣ іюня и въ первыхъ числахъ іюля.

До 1774 г. въ Камчаткѣ желѣзо продавалось по баснословно высокимъ цѣнамъ. Бемъ, чтобы удешевить этотъ необходимый въ хозяйствѣ туземцевъ металлъ, обратилъ вниманіе на существовавшій уже въ Камчаткѣ желѣзодѣлательный заводъ.

Желѣзное производство началось въ Камчаткѣ въ 1752 г. Иркутскій мѣщанинъ Семень Глазачевъ, находясь по торго-

вымъ дѣламъ въ Камчаткѣ, открылъ желѣзную руду около Верхнекамчатскаго острога, въ Мильковскомъ селеніи, и въ томъ же году, безъ посторонней помощи, выдѣлалъ и отослалъ въ Большерѣдскую канцелярію 20 пудовъ желѣза, съ просьбою дать ему на это производство привилегію, съ тѣмъ, чтобы десятая часть желѣза поступала въ казну. Привилегія была выдана и Глазачевъ снабжалъ желѣзомъ охотскія суда, въ счетъ слѣдующей съ него 10-й части, а остальное продавалъ частнымъ лицамъ. Бемъ убѣдилъ Глазачева сдать заводъ въ казну, съ тѣмъ, чтобы онъ остался мастеромъ на этомъ заводѣ, за жалованье отъ казны. Бемъ усилилъ производство завода и назначилъ смотрителемъ его сержанта *Телеутова*, которому предписалъ: «имѣть крѣпкое смотрѣніе и неослабное принужденіе къ добычѣ руды и выплавкѣ желѣза». Выдѣлка желѣза производилась обыкновенно лѣтомъ, а зимою подвозилась только руда. Изъ 210 пуд. руды добывалось 20 пудовъ желѣза.

27 мая 1769 г. сенатъ, по ходатайству Бема, разрѣшилъ производить Глазачеву, кромѣ жалованья, плататныя деньги, лѣтомъ по 5, а зимою по 4 коп. Въ 1775 г. Глазачевъ оставилъ службу въ заводѣ, и вмѣсто него назначенъ былъ мастеромъ казакъ Ребровъ. Съ 1774 г. по 1780 г., выдѣлано желѣза 274½ пуда, и продавалось хотя и дорого, по 13 р. 80 коп. кричное и по 6—7 р. полосовое, но все-таки далеко дешевле прежней цѣны. По неимѣнію настоящаго мастера, оно не отличалось и хорошими качествами, но тѣмъ не менѣе покупалось охотно. Преемникъ же Бема, майоръ Шмалевъ, за *судостію руды* и *непрочностію желѣза*, закрылъ этотъ заводъ.

До Бема соль продавалась въ Камчаткѣ отъ 6 и до 8 руб. за пудъ, тогда какъ камчатскіе жители въ теченіе всей зимы питаются почти одною только вяленою и соленою рыбою, заготавливаемою лѣтомъ. Хотя 30 апрѣля 1764 г. и было Высочайше разрѣшено камчатскимъ жителямъ солевареніе изъ морской воды; но по неимѣнію средствъ къ приобрѣтенію всѣхъ необходимыхъ къ этому дѣлу приспособленій частныя лица не могли начать этого производства въ большихъ размѣрахъ. Бемъ сталъ вываривать соль на казенномъ заводѣ и продавалъ ее ежегодно отъ 500 до 700 пудовъ, по 35 к. за пудъ.

Грубое и безчеловѣчное обращеніе нашихъ промышленниковъ на островахъ съ туземцами, заставило Бема, назначать на каждое промышленное судно по два грамотныхъ унтеръ-офицера, съ тѣмъ, чтобы они смотрѣли за поведеніемъ команды, заботились о сборѣ съ островитянъ ясака и вели бы журналъ всему видѣнному ими на островахъ.

До 1769 г. въ Камчаткѣ собирался ясакъ по перепискѣ Цея, не смотря на то, что почти половина ясашныхъ плательщиковъ умерла отъ оспы. Обстоятельство это было причиною, что на оставшихся въ живыхъ камчадалахъ, до прибытія въ Камчатку Бема, накопилась недоимка до 20 тыс. рублей; Бемъ исходатайствовалъ разрѣшеніе о сложеніи этой недоимки и распорядился сдѣлать новую перепись инородцамъ.

Стараніемъ Бема, доходы казны увеличились на полуостровѣ до того, что на нихъ онъ содержалъ всѣхъ служащихъ и выполнялъ свои предпріятія по устройству края, не требуя никакихъ смѣтныхъ ассигнованій на расходы, и кромѣ того, сдалъ своему преемнику 50 000 руб. казенныхъ денегъ.

Въ 1774 г. доходы казны простирались въ Камчаткѣ до 57778 руб. 40 коп. (*); въ 1775 г.—32278 р. 74 коп. и въ 1776 г.—27056 р. 76 к., кромѣ ясака и виннаго сбора въ Ижигинскомъ округѣ, гдѣ считалось тогда 355 ясашныхъ плательщиковъ.

Всѣхъ военныхъ служащихъ считалось въ то время въ Камчаткѣ: въ Большерѣцкѣ 152, въ Петропавловской гавани 32, Верхнекамчатскѣ 55, Нижнекамчатскѣ 102, въ Тигиль 88 и Ижигъ 263. Весь расходъ на содержаніе ихъ, а также и лицъ гражданскаго и духовнаго вѣдомствъ, простирался деньгами до 26859 р. 38 к. и провіантомъ на 11844 р. 93 к.

Скудное содержаніе нижнихъ чиновъ, при страшной дороговизнѣ въ Камчаткѣ на всѣ жизненные припасы, было далеко недостаточно для обезпеченія ихъ быта, и потому, по издавна заведенному порядку, они распускались обыкновенно на лѣтніе мѣсяцы, для заготовленія себѣ на зиму продовольствія и, разу-

(*) Ясаку на 2288 р. 70 коп.; подушныхъ 419 р. 74 к.; винныхъ 6789 р. 21 к.; съ лавовъ 418 р. 80 к.; неокладныхъ сборовъ 31854 р. 95½ к.; 10% съ промысловъ 18257 р. 60 к. и съ неполныхъ десятковъ 41 р. 10 к.

мѣется, въ ущербъ служебнымъ обязанностямъ. Бемъ неоднократно представлялъ иркутскому губернатору о необходимости увеличенія имъ содержанія, въ размѣрѣ 15 руб. въ годъ каждому, въ томъ вниманіи, что въ Камчаткѣ вяленая рыба, служащая жителямъ вмѣсто хлѣба, продается по 3 и 4 руб. за полсотни, не говоря уже о другихъ предметахъ продовольствія. Кромѣ того, указывалъ на несправедливый законъ, по коему производится казакамъ содержаніе въ половину меньше противу солдатъ, тогда какъ они несутъ одинакую служебную обязанность съ послѣдними. Для покрытія же этихъ новыхъ расходовъ, онъ предлагалъ учредить въ Камчаткѣ банкъ, для выдачи надежнымъ купцамъ и промышленникамъ денегъ, подъ проценты, съ ручательствомъ другихъ лицъ.

Бемъ привелъ, на сколько можно, въ порядокъ всѣ камчатскія укрѣпленія и распредѣлялъ по нимъ гарнизонъ. Тигильскую крѣпость обнесъ валомъ, построилъ въ ней новыя укрѣпленія и казармы для нижнихъ чиновъ. Кромѣ того, вновь построилъ *Начиканскій* острогъ.

Не менѣе того Бемъ заботился и о народномъ образованіи. Представлялъ иркутскому губернатору о необходимости учрежденія на полуостровѣ школъ гражданскаго вѣдомства, для обученія грамотѣ туземцевъ; но на представленіе это не получилъ никакого отвѣта, и потому обратилъ свое вниманіе на улучшеніе военныхъ школъ. По штату 1773 г. въ школахъ этихъ положено имѣть опредѣленное число учениковъ, и именно: въ Большерѣдкѣ и Верхнекамчатскѣ по 15, Нижнекамчатскѣ 10 и Тигильской крѣпости 30 человекъ. Учителями въ нихъ назначались грамотные унтеръ-офицеры. На жалованье же школьникамъ, по тому же штату, положено 4274 р., кромѣ казенной одежды и провіанта. Бемъ на эти же средства нашелъ возможнымъ увеличить число штатныхъ учениковъ вдвое, и кромѣ того, приказалъ обучать въ этихъ школахъ дѣтей туземцевъ и прочихъ жителей.

Бемомъ была устроена въ Большерѣдкѣ первая больница, въ которую, по его же ходатайству, былъ посланъ лекаръ Робенъ — первый медикъ, назначенный на постоянную туда службу.

Для составленія карты полуострова, Бемъ распорядился съемкою, поручивъ это дѣло штурманамъ-ученикамъ, подъ наблюденіемъ старшаго изъ нихъ Измайлова. Глазѣмѣрная съемка была произведена отъ Большерѣцка до Тигиля, и отъ Тигиля по пенжинскому берегу до р. Пустой; отъ р. Пустой черезъ хребетъ на р. Олютору; съ Олюторы по берегу до Укинскаго острога и обратно на Карагу; съ Караги черезъ хребетъ на р. Лѣсную и съ Лѣсной черезъ Тигильскую крѣпость до Большерѣцка. Съемка начата 27 октября 1775 г. и окончена 25 февраля 1776 г. (*)

Въ 1777 г. были окрещены жители Карагинскаго острога. Бемъ переселилъ ихъ въ Олюторскіе острожки, пострадавшіе отъ оспы, а впоследствии они слились съ олюторцами; заселилъ трактъ между Большерѣцкомъ и Верхнекамчатскомъ, открытый въ 1765 году; уничтожилъ вовсе нѣсколько селеній, жители которыхъ, по мѣстнымъ условіямъ, затруднились въ пріобрѣтеніи себѣ продовольствія, переселилъ ихъ въ болѣе удобныя мѣста.

Кромѣ того, многія предположенія его, по неполученію разрѣшенія отъ иркутскаго губернатора, остались невыполненными. Мы укажемъ здѣсь только на главнѣйшія изъ нихъ: 1744 г. декабря 6-го, Бемъ представлялъ о необходимости заведенія въ Камчаткѣ навигацкой школы, для приготовленія штурмановъ на промышленныя суда, которыя, находясь подъ управленіемъ людей почти вовсе непосвященныхъ въ морскія науки, безпрестанно терпѣли крушенія; просилъ разрѣшенія о перенесеніи главнаго управленія Камчаткою въ Тигильскую крѣпость, находящуюся въ центрѣ полуострова; представлялъ объ учрежденіи во всѣхъ главнѣйшихъ крѣпостяхъ больницъ, хотя съ однимъ лекаремъ, на счетъ камчатскихъ доходовъ; предполагалъ подчинить охотское управленіе камчатскому, или обратно, такъ какъ, по его мнѣнію, только при этихъ условіяхъ можно было ожидать своевременнаго снабженія Камчатки провіантомъ и другими потребностями. При этомъ Бемъ писалъ въ Ир-

(*) Маршруты Измайлова хранятся въ дѣлахъ иркутскаго архива. Смолр. Дѣла гражданскаго губернатора, связка 21-я, № 121.

кутскъ: «въ настоящее же время на всё мои требованія охотскій командиръ *отзывается съ грубостію*».

Въ 1769 г. чукчи напали на корякъ и олюторцевъ, угнали оленные табуны и нѣсколько человекъ пастуховъ убили. Въ видахъ обезпеченія на будущее время корякъ отъ нападенія чукочъ, Бемъ проектировалъ устроить крѣпости на р. Пензинѣ и Олюторѣ, а на р. Майнѣ, гдѣ обыкновенно олени переправляются во время перехода ихъ къ Ледовитому морю и обратно и мимо которой рѣки нельзя обойти чукчамъ, устроить форпостъ. «Тигильская же крѣпость—доносилъ Бемъ—не защищаетъ Камчатку отъ набѣговъ чукочъ, которые могутъ пробраться въ Нижнекамчатскъ по восточному берегу полуострова. Устройство же редутовъ поперекъ всего полуострова, не только неудобно, по даже и невозможно, по значительности пространства, занимаемаго полуостровомъ.»

Но новый иркутскій губернаторъ, Нѣмцовъ, человекъ честолюбивый и мелочной, будучи недоволенъ Бемомъ, за его переписку съ княземъ Вяземскимъ, не обращалъ никакого вниманія на представленія Бема и писалъ ему, *чтобы онъ больше занимался дѣломъ, нежели безплодными проектами*. Въ особенности Нѣмцовъ сталъ притѣснять Бема съ того времени, когда присланъ былъ прямо къ послѣднему отъ князя Вяземскаго курьеръ съ секретнымъ письмомъ, и возвратился опять съ письмомъ Бема.

Наконецъ Бемъ, послѣ ряда оскорбленій, сдѣланныхъ ему Нѣмцовымъ, написалъ къ нему письмо, съ просьбою объяснить ему причины, послужившія поводомъ къ этимъ непріятностямъ. Нѣмцовъ отвѣтилъ ему новымъ оскорбительнымъ предписаніемъ, въ которомъ, не стѣсняясь, указалъ на сношенія его съ Вяземскимъ. Бемъ препроводилъ къ Нѣмцову копію съ переписки своей съ Вяземскимъ, объяснивъ ему, что дѣлаетъ это только для того, чтобы доказать, что въ сношеніяхъ его съ Вяземскимъ *нисколько не имѣется такой склонности, которая бы могла вредить чести его*.

Изъ переписки этой видно, что Вяземскій, по порученію Императрицы, писалъ Бему, чтобы въ случаѣ непріятельскаго нападенія на Камчатку, онъ не допустилъ бы враговъ похвастать-

ся побѣдою. На что Бемъ отвѣчалъ: «Я почитаю жизнь свою наименьшею жертвою, если случай потребуетъ лишиться оной, для пользы государственной.» Кромѣ того, Вяземскій, 27 апрѣля 1775 г., увѣдомлялъ Бема, что Императрица разрѣшила ему производить жалованье по 1000 руб. Содержаніе же остальныхъ писемъ Бема заключалось въ сообщеніи свѣдѣній о положеніи жителей Камчатки и о мѣрахъ, принятыхъ имъ къ улучшенію ихъ быта.

Но и эти убѣжденія не подѣйствовали на Нѣмцова, который, получивъ отъ иркутскаго архіерея письмо о притѣсненіяхъ, будто-бы дѣлаемыхъ *иноверцами Бемомъ* православному духовенству въ Камчаткѣ, написалъ Бему самое дерзкое предписаніе, такъ что Бемъ рѣшился отвѣтить ему слѣдующимъ интереснымъ рапортомъ:

«Покорнѣйше прошу опредѣлить положительно отношенія здѣшняго духовенства къ начальнику, ибо оно вмѣшивается не въ свои дѣла, и даже не даетъ мнѣ отвѣтовъ на мои запросы. А какъ держать себя здѣсь духовенство, то стыдно и сказать! Винавать, конечно, во всемъ протопопъ Никифоровъ, которому я неоднократно сообщалъ о развратѣ здѣшняго духовенства. Но и самъ-то Никифоровъ такой же, какъ и прочіе. Напримѣръ, онъ, въ компаніи, поссорился съ прапорщикомъ Шкутинымъ и жаловался на него мнѣ; я арестовалъ этого офицера, а послѣ узнаю, что Никифоровъ, кромѣ того, не далъ ему въ церкви, при всемъ народѣ, цѣловать креста, какъ оглашенному. Разумѣется, я хотѣлъ объ этомъ донести, но Никифоровъ выпросилъ у меня и Шкутина извиненіе.

«До моего прибытія въ Камчатку, начальникъ миссіи давалъ отъ себя предписанія командирамъ судовъ о принятіи на ихъ суда духовенства. Я это запретилъ. Отвратить же духовенство отъ безпорядковъ, при настоящихъ обстоятельствахъ, некому: оно пишетъ себѣ, что хочетъ епархіальному начальству и ему вѣрять.

«Но дабы вы не думали, что всѣ мои прежнія предположенія я дѣлалъ въ свою пользу, то для этого и по *вольности дворянства* подаю *въ отставку*, тѣмъ болѣе, что я слабъ отъ частыхъ болѣзненныхъ припадковъ и неспособенъ уже для

*

дѣлъ, то полезность та не для меня, а для воинскихъ командъ, прочаго общества и будущаго командира, котораго признають къ опредѣленію достойнымъ (*).»

Но злой Нѣмцовъ не желалъ ограничиться одною отставкою Бема. Онъ, какъ видно, ждалъ случая предать его суду, въ чемъ и успѣлъ. Въ декабрѣ 1774 г., Бемъ отправилъ дворянина Дауркина изъ Большерѣцка въ Ижигу, съ тѣмъ, чтобы онъ, въ случаѣ прихода туда чукочъ, вступилъ съ ними въ торговья сношенія и убѣдилъ ихъ добровольно принять подданство Россіи. Дауркинъ, 2 марта 1775 г., узнавъ, что чукчи подходятъ къ Ижигѣ, вышелъ къ нимъ на встрѣчу, по дорогѣ къ Каменскому острогу, съ 20 солдатами, и на другой день, рано утромъ, встрѣтилъ чукочъ, которые, увидавъ русскихъ и ожидая ихъ нападенія, надѣли на себя кюки и вооружились копьями и стрѣлами. Но Дауркинъ вступилъ съ ними въ переговоры и убѣдилъ идти въ Ижигу для уплаты ясака. На пути они встрѣтили партію русскихъ и корягъ, подъ командою прапорщика Мордовскаго. Чукчи расположились лагеремъ около этой партіи, а въ Ижигу послали парламентаровъ, которые согласились дать ясакъ; но отказались только выдать аманатовъ. Начальникъ же ижигинской команды, пьяный капитанъ Пересыпкинъ, будучи недоволенъ этимъ отказомъ, вышелъ со всѣмъ гарнизономъ изъ Ижиги и 9 марта напалъ въ-распlochъ на чукотскій лагерь. Чукчи взяли за оружіе, но не устояли противу русскихъ. Въ этой стычкѣ было убито 50 чукочъ, много взято въ плѣнъ коряками, а казаки выбрали себѣ нѣсколько женщинъ *для блуда*; а остальные чукчи разбѣжались.

Происшествіе это ужасно беспокоило Бема и онъ просилъ князя Вяземскаго, чтобы тотъ убѣдилъ Императрицу въ безучастіи его въ этомъ безчестномъ дѣлѣ. Нѣмцовъ же, пользуясь этимъ случаемъ, послалъ въ Камчатку полковника Кирсанова для производства строжайшаго слѣдствія надъ Бемомъ и Пересыпкинѣмъ, предписавъ Бему находиться у него въ повиновеніи. Кирсановъ прибылъ въ Ижигу въ сентябрѣ 1778 г. и на другой годъ выѣхалъ въ Иркутскъ. По окончаніи слѣдствія,

(*) Рапортъ Бема отъ 31 августа 1777 г.

Бемъ былъ преданъ суду. Но, не смотря, однакожь, на всѣ проiski Кирсанова и Нѣмцова, онъ по суду оправданъ, а Пересыпкинъ разжалованъ въ рядовые.

Въ 1776 г. чукотскій тоенъ Амулять, пришелъ въ коряцкую землю, съ 180 чукчами, чтобы *учинить воинской поискъ на стѣноподанныхъ корякъ*, въ отмщеніе за прошлогоднее пораженіе. Чукчи сдѣлали нѣсколько убійствъ на рѣкахъ: Апукъ и Пахачъ и отогнали нѣсколько табунъ коряцкихъ оленей.

По полученіи указа объ отставкѣ, Бемъ, 14 марта 1779 г., сдалъ должность старшему по себѣ, капитану Василю Шмалеву, и весною хотѣлъ уже выѣхать въ Охотскъ; но непредвидимыя обстоятельства заставили его снова вступить въ дѣла управленія.

Въ исходѣ апрѣля 1779 г., прибылъ изъ Петропавловскаго порта въ Большерѣцкъ курьеръ, съ извѣстіемъ, что 18 апрѣля пришли въ гавань два англійскихъ военныхъ судна, подъ командою капитана Клерка: одно 26 пушечное трехъ-мачтовое, а другое 22 пушечное двухъ-мачтовое. Съ тѣмъ же курьеромъ было получено донесеніе штурмана Измайлова съ о-ва Уналашки, доставленное въ Камчатку Клеркомъ, въ которомъ Измайловъ писалъ, что 23 сентября 1778 г., суда эти пришли къ сѣверной оконечности Уналашки, гдѣ стояли на якорѣ до 15 октября, и что во все это время онъ оказывалъ командѣ судовъ содѣйствіе къ приобрѣтенію рыбы и свѣжей воды, при чемъ, по незнанію англійскаго языка, вмѣсто разговора *маячилъ*.

Здѣсь надо замѣтить, что по окончаніи второй экспедиціи Беринга петропавловская гавань совершенно опустѣла. Тамъ жилъ только сержантъ съ 10 солдатами, для присмотра за разными экспедиціонными вещами. Всѣ строенія Беринга давно сгорѣли, а церковь разрушилась. При заботахъ же правительства объ укрѣпленіи Камчатки, никому не приходило въ голову, чтобы иностранцы могли сдѣлать нападеніе на Камчатку съ этой стороны, а потому гавань оставалась безъ всякой защиты. При такихъ условіяхъ, извѣстіе о приходѣ туда иностранной эскадры, не могло не навести страха на всѣхъ жителей полуострова, тѣмъ болѣе, что всѣ подготовлены были къ непріятель-

скому нападенію на Камчатку разказами Бенъевскаго и безпрестанными указами высшаго начальства о принятіи мѣръ къ оборонѣ.

Большерѣцкая канцелярія, не смотря на завѣреніе Измайлова, что суда эти не непріятельскія, *потому что съ ними и на пустынномъ островѣ обходились ласково* (*), не хотѣла вѣрить, чтобы они пришли съ добрымъ намѣреніемъ. И потому былъ собранъ военный совѣтъ, который, подъ предѣтельствомъ Бема, рѣшилъ, по недостатку артиллеріи и команды, не предпринимать пока никакихъ рѣшительныхъ мѣръ; но послать на эскадру депутацію, изъ лицъ неслужащихъ, съ письмомъ отъ Бема, который остался во главѣ управленія потому, что считалъ безчестнымъ оставить край въ такой критическій моментъ. Депутатами были избраны: крѣпостной чело-вѣкъ Бема—*Пота*, знавшій нѣмецкій языкъ, купецъ *Посельскій* и прикащикъ купца Панова.

Кромѣ того, былъ посланъ нарочный въ Нижнекамчатскъ, чтобы тамъ имѣли предосторожность отъ англичанъ, а въ Верхнекамчатскъ послано предписаніе, чтобы въ *сикурсѣ* отправить всѣхъ лишнихъ солдатъ въ Петропавловскую гавань, съ исправною аммуниціею и ружьями; взамѣнъ же этой команды передвинуть 20 чело-вѣкъ въ Верхнекамчатскъ изъ Тигильской крѣпости. Въ случаѣ же непріязненныхъ дѣйствій со стороны иностранцевъ, приказано вооружить всѣхъ окрестныхъ жителей *и чинить отпоръ*.

Между тѣмъ, депутація прибыла въ Петропавловскую гавань и была принята англичанами очень любезно. Клеркъ просилъ депутатовъ снабдить эскадру скотомъ и провіантомъ; но какъ просьба эта не могла быть исполнена безъ разрѣшенія Бема, то Клеркъ, въ свою очередь, послалъ въ Большерѣцкъ депутацію, состоящую изъ капитана Гора, лейтенанта Кинга и живописца Вебера, знавшаго нѣмецкій языкъ. Депутація эта прибыла въ Большерѣцкъ 30 апрѣля, вмѣстѣ съ нашей депутаціею.

(*) Измайлову Клеркъ подарилъ квадрантъ, шпагу и карты южнаго полушарія и входа въ Петропавловскую гавань.

Шмалевъ доноситъ въ Иркутскъ: «оныя гости нами, съ Бемомъ, съ надлежащимъ по званію ихъ почтеніемъ, съ обазываніемъ благопристойности, приняты, и на собственномъ нашемъ кочтѣ содержаны и по здѣшнему мѣсту, сколько возможно, были довольствованы, т. е. чаемъ и сахаромъ снабжены, изъ нашего кочта безнедостаточно, въ чемъ они весьма довольными отзывались.»

Клеркъ сообщилъ Бему, что на одномъ изъ ихъ судовъ *Resolution* команды 114 человекъ, а на другомъ *Discovery* 70 человекъ. Эскадра эта, по открытіи Сандвичевыхъ острововъ, отправилась къ сѣверозападному берегу Америки, котораго опредѣлила общее направленіе, заходила на Уналашку и потомъ прошла черезъ Беринговъ проливъ, до шир. 70° 44', гдѣ остановлена была льдами. Возвратясь къ югу, она посѣтила снова Сандвичевы острова, гдѣ начальникъ экспедиціи Кукъ, 14 февраля 1779 г., былъ убитъ (*). Послѣ того принялъ начальство надъ экспедиціею Клеркъ.

. Бемъ распорядился послать на эскадру изъ Нижнекамчатска двадцать головъ рогатаго скота, *въ то число, по слабости здоровья главнокомандующаго, дѣтъ дойныя коровы, для пропитанія молокомъ,* и кромѣ того, 250 пудовъ ржаной муки. Все это отпущено англичанамъ безденежно, «ибо, писалъ Шмалевъ, по казеннымъ цѣнамъ, мука стоитъ 2 р. 50 к. пудъ, а быкъ 80 руб. Если потребовать съ нихъ деньги, то они хотя бы по нуждѣ и заплатили; но сочли бы это за немалое притѣсненіе.»

2-го мая англійская депутація выѣхала изъ Большерѣдка, *съ принадлежащимъ почтеніемъ и пушечной пальбой.* Съ нею отправился на эскадру и Бемъ, который провелъ съ англичанами четверо сутокъ, и при сѣздѣ съ судна на берегъ, ему салютовали съ обоихъ судовъ, по чину адмирала. Бему англичане подарили разныя вещи, вывезенныя съ острововъ, квадратъ и нѣсколько зрительныхъ трубъ. Бемъ всѣ эти вещи передалъ въ большерѣдскую канцелярію, которая, на основаніи Высочайшаго повелѣнія, чтобы всѣ вывезенныя съ острововъ

(*) Это была третья экспедиція Кука.

курьезныя вещи доставлялись въ академію, —отправила ихъ въ Петербургъ.

5-го іюня англійская эскадра ушла въ море. Бемъ и Шмалевъ снабдили Клерка указомъ къ нашимъ промышленникамъ на островахъ, чтобы они *старались оказывать англичанамъ почтеніе и дружество*. Клеркъ, въ письмѣ своемъ къ Бому, объяснилъ, что въ апрѣлѣ будущаго года онъ снова съ эскадрою придетъ въ Петропавловскую гавань и просилъ его приготовить къ ихъ приходу нѣсколько штукъ скота, 3 бочки смолы, 2½ пуда нитокъ парусныхъ, 100 иголовъ, 4 куска парусины, два троса, —въ 4½ дюйма и 2½ дюйма, гвоздей разныхъ 2½ пуда и 100.березовыхъ плахъ. Бемъ всѣ хлопоты о присылкѣ просимыхъ ими вещей принялъ на себя, и въ іюнѣ 1779 г. выѣхалъ въ Иркутскъ.

Не смотря на всѣ завѣренія англичанъ, что они путешествуютъ съ ученою цѣлю, Шмалевъ не вѣрилъ имъ и убѣждалъ иркутскаго губернатора о скорѣйшей высылкѣ въ Камчатку солдатъ, пушекъ и пороху.

Въ рапортѣ своемъ къ генералъ-губернатору Шмалевъ, между прочимъ, писалъ «что, хотя иркутскій губернаторъ предписывалъ, чтобы въ случаѣ прибытія въ Камчатку иностранцевъ, не допускать ихъ съѣзжать на берегъ болѣе 10 человекъ и то для самыхъ необходимыхъ надобностей, но я не встрѣчаю возможности исполнить этого предписанія, потому что всѣ ружья у казаковъ негодныя. Изъ Якутска и Охотска высылаютъ въ Камчатку только тѣ изъ нихъ, которыя не могутъ быть употреблены тамъ въ дѣло. Хорошей артиллеріи и канонировъ также нѣтъ. Всѣ имѣющіяся здѣсь пушки скорѣе сдѣлаютъ вредъ нашей прислугѣ, чѣмъ неприятелю, а канониры вовсе не знаютъ своего дѣла, такъ что при пальбѣ въ высокаторжественные дни рѣдко обходится безъ несчастія. При отбытіи англичанъ изъ Большерѣдка, служителя, зарядавшаго пушку, *совсѣмъ разбило.*»

Новый иркутскій губернаторъ Кличка донесъ обо всемъ этомъ князю Вяземскому, присовокупивъ при томъ, что съ вновь-назначеннымъ въ Камчатку командиромъ, коллежскимъ ассесоромъ Рейнеке, онъ пошлетъ къ морю подкрѣпленіе; но не найдетъся, чтобы Рейнеке могъ прибыть въ Камчатку ранѣе 1780 г.

Что же касается до требуемыхъ англичанами матеріаловъ, то онъ выписалъ часть ихъ изъ Москвы, съ особымъ нарочнымъ, а тросы приказалъ выслать изъ Енисейска.

На донесеніе это князь Вяземскій, 10 декабря 1779 г., писалъ Кличгѣ, что по докладу Императрицѣ донесенія о приходѣ въ Камчатку англичанъ, Ея Величество изволила увязать, чтобы: 1) выданный Клергу провіантъ и скоть были приняты на счетъ казны; 2) заготавливаемый вновь скоть и другіе припасы также отнести на счетъ казны, ибо за все это заплатить англійскій посланникъ въ Петербургѣ; 3) Камчатку привести въ оборонительный видъ непременно, такъ какъ путь туда сдѣлался уже извѣстенъ иностранцамъ.

Кличка, получивъ это распоряженіе, предписалъ Рейнеке построить въ Петропавловской гавани редуты; но какъ не было въ Иркутскѣ инженера для этихъ работъ, то командировалъ изъ навигацкой школы сержанта, *знающаго хорошо рисованіе* (!). Съ Рейнеке было отправлено 4 канонира, 3 унтеръ-офицера, 5 пуд. пороху, 50 пуд. свинцу и 50 ружей *одныхъ*. Для пользованія же больныхъ въ Камчаткѣ, по недостатку въ Иркутскѣ медиковъ, посланъ съ Рейнеке иркутскаго баталіона сержантъ, знавшій лечить отъ оспы.

Между тѣмъ, Кличка получилъ слѣдующее донесеніе Шмалева, отъ 1 ноября 1779 г.: «Та же англійская эскадра пришла въ Петропавловскую гавань 13 августа 1779 г., подъ командою капитана Гора, капитанъ же Клеркъ умеръ на пути въ Камчатку. Всѣ требуемые англичанами, въ первое прибытіе, припасы доставлены изъ Охотска въ Петропавловскую гавань, 30 августа, на суднѣ «Св. Георгій», а 18 іюля пригнанъ въ гавань скоть изъ Нижнекамчатска».

Шмалевъ посѣтилъ эскадру и былъ принять Горомъ съ пальбою изъ всѣхъ орудій. Послѣ того участвовалъ при погребеніи Клерка. «На сѣверной сторонѣ гавани, доносилъ Шмалевъ, англичане устроили ему могилу, у березоваго дерева; обложили ее дерномъ и обнесли частоколомъ. Самое погребеніе производилось при пушечной пальбѣ, *по своему закону* (*).

(*) Въ 1787 г., въ бытность Лаперуза въ Петропавловской гавани, французы надъ могилою Клерка поставили небольшую гробницу, съ впрѣзанною на мѣдной доскѣ надписью на французскомъ языкѣ о заслугахъ этого мореплавателя.

Въ другомъ же донесеніи Шмалева писалъ: «Я долженъ сознаться вашему превосходительству, что бралъ съ собою въ Петропавловскую гавань, вмѣсто переводчика, ссыльнаго Ивашкина, знающаго нѣмецкій языкъ.»

1-го октября оба судна ушли въ море. За содѣйствіе экспедиціи, Бемъ, впоследствии, получилъ отъ англійскаго правительства большую серебряную вазу, а Шмалева столовые часы, принадлежавшіе Куку. Часы эти и по настоящее время цѣлы и хранятся у иркутскаго протоіерея Громова (*).

11-го сентября 1780 г. прибылъ въ Камчатку новый *главный командиръ*, изъ военныхъ, коллежскій ассесоръ Францъ Рейнеке (**); который и принялъ управленіе отъ капитана Шмалева, назначивъ послѣдняго командиромъ тигильской крѣпости. Рейнеке былъ назначенъ главнымъ командиромъ по представленію Клички и утвержденъ въ этой должности 30-го мая 1779 г., съ жалованьемъ по 1000 рублей.

Рейнеке было поручено обратить особенное вниманіе на хлѣбопашество въ Камчаткѣ. Съ нимъ послано было съ р. Лены четыре семейства крестьянъ. Рейнеке весьма дѣятельно занялся хлѣбопашествомъ, огородничествомъ и садоводствомъ; устроилъ на р. Мильковой первую водяную мельницу, которая существовала до 1830 г., и завелъ ручные жернова. Въ 1782 г. было посеяно 173 пуда ржи, 49 пуд. ярицы, 33 пуда овса, 1½ пуда пшеницы и 20 пуд. коноплянаго сѣмени; но урожай былъ до того скуденъ, что крестьяне не могли собрать и того количества хлѣба, которое было посеяно. Строгими мѣрами поддерживалъ общественные и частные огороды, заведенные при Бемѣ. Разослалъ по всѣмъ острожкамъ наставленія, какъ разводить картофель и разныя огородныя овощи. Вообще можно сказать, что огородничество было при немъ въ самомъ цвѣтущемъ состояніи. Не менѣе того обращалъ вниманіе и на скотоводство. Въ 1781 г. было въ Камчаткѣ 138 лошадей и 272 штуки рогатаго скота. Рейнеке писалъ въ Иркутскъ, что по рѣкамъ

(*) Подробности объ этихъ часахъ можно найти въ статьѣ г. Громова. Сѣвер. Пчела 1853 г. № 60, 17 марта.

(**) Отецъ бывшаго директора гидрогр. д-та Михаила Францовича Рейнеке.

и озерамъ трава бываетъ выше человѣческаго роста . и сѣно можно ставить два раза въ лѣто.

Рейнеке возобновилъ брошенный при Шмалегѣ желѣзный заводъ и построилъ въ немъ двѣ новыя печи. Производилъ подъ личнымъ своимъ наблюденіемъ выдѣлку желѣза, котораго изъ 8 пудъ руды выходило $22\frac{1}{2}$ фунта. Но такъ какъ пудъ камчатскаго желѣза обходился при немъ по 10 руб., а привозное значительно понизилось въ цѣнѣ и продавалось уже не дороже 5 руб. за пудъ, то Рейнеке отдалъ заводъ на аренду крестьянину Попову и кузнецу Протасову, на слѣдующихъ условіяхъ: 1) чтобы они поставляли желѣзо въ казну по той цѣнѣ, по какой обходится иркутское желѣзо, съ доставкою въ Камчатку; 2) взамѣнъ поступившаго къ нимъ вмѣстѣ съ заводомъ, казеннаго имущества они обязаны доставить въ казну столько желѣза, сколько вѣсятъ всѣ принадлежащія заводу металлическія вещи и инструменты, и 3) обучать, безъ особой платы, желѣзному производству казенныхъ учениковъ. Но черезъ три года, лица, взявшія заводъ въ аренду, по незначительности доходовъ, закрыли его дѣйствіе.

Доходы Камчатки простирались при немъ до 25 тысячъ рублей. Онъ предполагалъ, по мысли Бема, перенести главное управленіе Камчаткою въ Тигиль; но по причинѣ постоянного неурожа рыбы въ р. Тигиль, отмѣнилъ свое намѣреніе. Послѣ того привелъ въ порядокъ полуразрушенныя зданія въ Большерѣцкѣ и построилъ тамъ новую церковь.

Рейнеке былъ человѣкъ дѣятельный и честный; но, не смотря на эти прекрасныя качества, онъ оставилъ по себѣ недобрую память, за жестокое обращеніе съ своими подчиненными. Въ Камчаткѣ и по настоящее время сохранилось преданіе объ одномъ начальникѣ, засѣкшемъ до полусмерти казака за то, что собака его разорвала курицу начальника. А этотъ грустный фактъ случился при Рейнеке въ 1782 году.

Между тѣмъ, съ открытіемъ губерній, и Камчатка получила одинаковый образъ управленія съ другими провинціями европейской Россіи. По указамъ 19-го марта 1782 г. и 2-го и 6-го марта 1783 г., учреждены въ Сибири намѣстничества и особая Охотская область, независимая отъ Якутской, въ составъ которой вошла и Камчатка, съ тремя округами: Ижигинскимъ,

Акланскимъ и Нижнекамчатскимъ. Главное управление Охотскою областью поручено было охотскому коменданту; въ прочихъ же городахъ положено имѣть разныя присутственныя мѣста и городничихъ, а въ округахъ исправниковъ. Такимъ образомъ Камчатка снова была подчинена охотскому начальнику.

На основаніи этихъ указовъ, Иркутское наместническое правленіе предписало Рейнеке открыть города: Ижигинскъ, Акланскъ и Нижнекамчатскъ, съ ихъ округами и присутственными мѣстами. Городничимъ же въ Камчатку былъ назначенъ коллежскій ассесоръ Орленковъ, съ тѣмъ, чтобы онъ жилъ въ Нижнекамчатскѣ и управлялъ всѣмъ полуостровомъ, по инструкціямъ охотскаго коменданта.

Рейнеке перенесъ управленіе изъ Большерѣцка въ Нижнекамчатскъ и открылъ тамъ присутственныя мѣста 27-го февраля 1785 г. Но къ открытію Акланскаго округа встрѣтилось затрудненіе, потому что города Акланска вовсе не существовало и его приходилось выстроить вновь. Акланскій же острогъ, оставленный русскими осенью 1746 г. и выжженный коряками въ 1748 г., уже не былъ возобновляемъ, по близкому къ нему сосѣдству Ижигинской крѣпости. Между тѣмъ, на р. Акланѣ находились бочевья корякъ, которые сильно противились устройству у нихъ города. Рейнеке, опасаясь новыхъ съ ихъ стороны возмущеній, рѣшился основать городъ на рѣкѣ Палланѣ, куда и послалъ команду для постройки необходимыхъ зданій. Но мѣсто, выбранное Рейнеке для города, оказалось безлѣсное и неудобное для рыбныхъ промысловъ. Камчатскіе же старожилы представляли Рейнеке много выгодъ къ постройкѣ города на р. Акланѣ, изобилующей рыбою и строевымъ лѣсомъ. Кромѣ того, при существованіи тутъ города, надѣялись на развитіе торговли съ чукчами и коряками. Охотскіе же грузы предлагали доставлять на судахъ въ Каменскую губу, удобную для якорной стоянки и находящуюся недалеко отъ устья р. Аклана. Недоразумѣнія эти Рейнеке послалъ на разрѣшеніе въ Иркутскъ, а акланское управленіе временно устраивалъ въ Тигилѣ. Начатая же работы на Палланѣ коряки сожгли, а рабочихъ разогнали.

Пока рѣшался вопросъ, гдѣ быть городу Авланску, наводившая Камчатку толпа пьяныхъ подъячихъ стала заводить новые порядки въ округахъ. Начались небывалые разъѣзды по полуострову чиновниковъ и казаковъ, и разумѣется, безъ платежа прогоновъ. Камчадалы послали депутацію въ Нижнекамчатскъ, которая жаловалась, что подобные разъѣзды отвлекаютъ ихъ отъ обычныхъ занятій и лишаютъ запасовъ собачьихъ кормовъ; но городничій отвѣчалъ, что все это *необходимо для новаго порядка*. Въ авланское управленіе выбрали двухъ сельскихъ засѣдателей изъ корякъ, которыхъ и привезли въ Тигиль силою. Они, не понимая вполнѣ своего назначенія, считали себя тѣмъ то въ родѣ аманатовъ, и одинъ изъ нихъ бѣжалъ; но былъ пойманъ и *наказанъ* Орленковымъ *плетью*.

Кромѣ городничаго Орленкова, въ нижнекамчатскій округъ былъ присланъ изъ Иркутска исправникъ баронъ Штенгель. По инструкціи, данной Штенгелю, ему предоставлены были отдѣльныя права надъ округомъ, съ тѣмъ только, чтобы онъ содѣйствовалъ городничему въ дѣлахъ управленія. Обстоятельство это было причиною, что и Штенгель считалъ себя независимымъ командиромъ. Служащіе, нерѣдко получая отъ нихъ противорѣчающія приказанія, не знали кому и повиноваться, а съ туземцевъ собиравъ чащину земскими чиновниками для двухъ начальниковъ. Рейнеке, разобравъ дѣло, смѣнилъ Штенгеля и поручилъ его округъ капитану Шмалеу.

Открывъ илгинскія присутственныя мѣста, Рейнеке въ 1785 г. послалъ партію казаковъ на р. Пенжину, для отысканія удобнаго мѣста для постройки г. Авланска, такъ какъ иркутское начальство поручило ему самому рѣшить вопросъ, гдѣ удобнѣе построить этотъ городъ. Но коряки, боясь близкаго сосѣдства ненавистнаго имъ чиновничества, не хотѣли допустить русскихъ до устройства города въ центрѣ ихъ заселенія, и потому, вооруживъ противъ русскихъ чукочъ пришедшихъ, въ коряцкую землю подъ управленіемъ чукчи Хергувья, пошли съ неприязненною цѣлю на Пенжину и въ томъ же году напали на русскихъ, убили 5 казаковъ, взяли въ плѣнъ 3-хъ женщинъ и одного казачьяго сына (*), а остальные разбѣжались.

(*) Плѣнницы эти были возвращены въ 1788 и 1789 годахъ.

Послѣ того почти все оленные ижигинскіе коряки, чтобы избѣжать частыхъ посѣщеній чиновниковъ, отошли со своими табунами въ Парапольскій долъ (*) къ р. Олюторѣ и къ р. Тигилю. Вслѣдъ за коряками пришло къ Олюторску до 500 чукочъ, для свиданія съ первыми. Русскіе ждали новаго бунта, но чукчи, обмѣнявъ у корякъ свои товары, ушли къ Анадыру.

Въ 1786 г. коряки ограбили почту, шедшую изъ Охотска, а почталыона оставили въ дорогѣ на произволь судьбы. По распоряженію Рейнеке, производилось по этому дѣлу слѣдствие, которое обнаружило, что почталыоны возили постоянно съ собою множество товаровъ для продажи и большой запасъ разной провизіи. Коряки просили Рейнеке, чтобы онъ распорядился отправлять почты безъ всякихъ почталыоновъ, ручаясь за ихъ цѣлость. Кромѣ того, жаловались на большой развѣздъ чиновниковъ. Но Рейнеке объявилъ имъ, что онъ не вправѣ измѣнить этихъ порядковъ.

Не найдя удобнаго мѣста для города Акланска на р. Пенжинѣ и опасаясь новаго возстанія корякъ, Рейнеке построилъ его-наконецъ на р. Акланѣ, и переводя туда присутственныя мѣста изъ Тигиля, выѣхалъ въ 1786 г. изъ Камчатки, гдѣ оставался только за невыполненіемъ этого послѣдняго порученія.

Въ 1786 г. положено отпускать на содержаніе восьми церквей въ Камчаткѣ и двухъ въ Охотскѣ ежегодно по 1200 р. Сумма эта, по Высочайшему повелѣнію 5 іюня 1808 г., была увеличена почти вдвое.

Въ 1787 г. геодезистъ Елистратовъ сдѣлалъ на байдарѣ съемку берега отъ Тигиля до р. Пенжины.

Въ 1788 г. чукчи въ первый разъ сдѣлали предложеніе русскимъ вступить съ ними въ торговыя сношенія, назначивъ мѣстомъ ярмарки р. Ангарку, впадающую въ р. Онюй, въ Колымскомъ округѣ (**), обѣщаясь притомъ быть вѣрными данниками нашему правительству и не нападать на корякъ. Въ дѣлѣ этомъ принималъ горячее участіе исправникъ Бен-

(*) Парапольскимъ доломъ называютъ камчадалы всю безлѣсную тундру между р. Анадыромъ и линією, проведенною отъ мыса Олюторскаго къ истокамъ р. Пенжины.

(**) Онюйская ярмарка существуетъ и по настоящее время.

неръ, а главное, какъ впоследствии объяснилъ чукотскій старшина Тумма камчатскому коменданту Кошелеву, что они обратили непріязненные дѣйствія противу русскихъ потому, что дядя его, одинъ изъ почетнѣйшихъ старшинъ, умирая завѣщаль жить съ русскими въ дружбѣ. Иркутское начальство наградило главнѣйшихъ чукотскихъ старшинъ кортиками и почетными кафтанами, а 11 октября 1789 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе, чтобы чукчи были приняты въ подданство Россіи, съ правомъ производить торговлю и промышленность безъ всякихъ стѣсненій.

Въ томъ же году было поставлено на берегу Берингова пролива тридцать русскихъ желѣзныхъ гербовъ, въ знакъ того, что Чукотская земля принадлежитъ Россіи. 12 ноября 1791 г. Императрица Еватерина препроводила въ иркутское намѣстничество 20 серебряныхъ и 80 мѣдныхъ медалей, съ повелѣніемъ: «Сихъ людей приласкать и раздать медали первѣйшимъ изъ нихъ», а 7 ноября разрѣшила ежегодно отпускать изъ казны по 500 руб. на подарки чукчамъ.

Пользуясь перемѣною отношеній чукочъ къ русскимъ, купецъ Барановъ, съ купцомъ Кречевцовымъ, завели на р. Анадырѣ селеніе и занялись промысломъ звѣрей, моржевой кости и китоваго уса, вступивъ притомъ въ торговыя сношенія съ чукчами. Но вскорѣ чукчи, за плутовство и обманъ русскихъ, раззорили всѣ ихъ заведенія на Анадырѣ и разграбили имущество Баранова.

Во время этихъ преобразованій въ Камчаткѣ, въ Петербургѣ снаряжалась въ наши колоніи на Восточномъ океанѣ кругосвѣтная экспедиція. Подвиги англичанъ, старавшихся познать Европу съ отдаленными странами земнаго шара, обратили на этотъ предметъ вниманіе и нашего правительства. Къ тому же генераль-губернаторъ Якоби представлялъ Императрицѣ о необходимости посланки военныхъ судовъ къ островамъ, для наблюденія за дѣйствіями иностранцевъ, «ибо—доносилъ онъ—получено мною извѣстіе отъ промышленниковъ, что англійскія суда приходили къ нашимъ американскимъ владѣніямъ для торговли съ туземцами и вымѣняли у нихъ до 800 бобровъ, сверхъ немалаго количества *земляныхъ звѣрей*. Изъ чего пред-

усматривается, что російскаго престола подданнымъ принадлежащія великія выгоды присвоить стараются другихъ націй народы.» На этомъ основаніи, Императрица, указомъ своимъ отъ 22 декабря 1786 г., повелѣла снарядить кругосвѣтную экспедицію *для охраненія права нашего на земли, Россійскими мореплавателями открытыя*. Кромѣ этой главной цѣли экспедиціи, на нее было возложено географическое изслѣдованіе въ Восточномъ океанѣ, заведеніе торговыхъ связей съ Японіею и, наконецъ, доставка разныхъ судовыхъ и военныхъ припасовъ въ сибирскіе порты, а именно: 5000 пуд. желѣза, 1500 арш. парусины, 3000 пуд. такелажа, пушекъ: 12 и 16 фунтовыхъ 15, 3 фунтовыхъ 20, седитры и сѣры на 1000 пуд. пороху и разные инструменты. Въ составъ экспедиціи были назначены суда: «Холмогоръ» въ 600 тоннъ; «Соловки» въ 530, «Соколь» и «Туруханъ» въ 450 тон. и «Смѣлый.» Всѣ суда были трехъ-мачтовыя. Начальникомъ экспедиціи назначался капитанъ 1-го ранга Муловскій. Для научныхъ цѣлей экспедиціи были выписаны изъ заграницы спеціалисты по разнымъ отраслямъ наукъ. Экспедиціи предназначено было въ декабрѣ 1787 г. выйти изъ Англіи и слѣдовать въ мысу Доброй Надежды. У Сандвичевыхъ острововъ эскадра должна была раздѣлиться: «Смѣлый» идти съ грузами въ Петропавловскій портъ, два судна для изслѣдованія Курильскихъ острововъ, а остальные два, подъ личнымъ начальствомъ Муловскаго, для принятія во владѣніе Россіи всѣхъ земель, лежащихъ между гаванью Нутка до начального пункта открытій капитана Чирикова, а также земель и острововъ, незанятыхъ еще иностранцами. Но это первое предпріятіе русскихъ для плаванія кругомъ свѣта (*) не осуществилось. Война съ Турціею и ожидаемый разрывъ дипломатическихъ сношеній съ Швеціею остановили экспедицію и 28 октября 1787 г., когда суда были уже готовы къ отправ-

(*) Еще въ 1782 г. адмиралтействъ-коллегія и сенатъ при снаряженіи экспедиціи Беринга, разсуждали объ отправленіи ея кругосвѣтнымъ путемъ. Потомъ капитанъ Виллингъ просилъ изъ Охотска разрѣшенія адмиралтействъ-коллегіи, по окончаніи экспедиціи, отправиться обратно въ Кронштадтъ, обойдя мысъ *Доброй Надежды*. Но коллегія не согласилась на это въ виду предстоявшей тогда экспедиціи Муловскаго.

ленію, состоялся Высочайшій указъ объ отмѣнѣ оя. И только черезъ 15 лѣтъ было предпринято русскими первое кругосвѣтное путешествіе (*).

Между тѣмъ первый охотскій комендантъ Козловъ-Угренинъ, которому подчинена была и Камчатка, пожелалъ лично осмотрѣть ввѣренный ему отдаленный край. Въ ноябрѣ 1786 г., онъ отправился изъ Охотска въ путешествіе съ большою дворнею, сухимъ путемъ, по берегу Охотскаго моря.

По прибытіи, 8 января 1787 г., въ Ижигу, онъ отдалъ исправника Гауза подъ судъ, за разныя злоупотребленія и прожилъ здѣсь до 22 января, приготовляясь къ дальнѣйшему путешествію. Изъ Ижиги онъ взялъ, для своего конвоя, 50 казаковъ, кромѣ 10 человекъ прислуги и инородцевъ, сопровождавшихъ его. Городничій и исправникъ ѣхали впереди и выгоняли инородцевъ на дорогу, для вырубки густарника и лѣса, мѣшавшихъ проѣзду большаго возка Угренина, въ которомъ была устроена желѣзная печь. Въ этотъ возокъ впрягалось до 60 собакъ, да подъ конвей и прислугу до 250 собакъ, согнанныхъ на дорогу со всего полуострова. Прогоновъ Угренинъ вовсе не платилъ, а напротивъ того, въ каждомъ селеніи бралъ еще съ души по дизицѣ или соболю въ чащинѣ. Независимо отъ того, дворня Угренина вела вездѣ мѣбовую торговлю съ туземцами, которые, боясь гнѣва Угренина, отдавали свои мѣха за разныя бездѣлки, нарочно для того привезенныя прислугою его изъ Охотска.

Въ Каменскомъ острожкѣ Угренинъ засталъ чукочъ, пришедшихъ для торговли. Здѣсь Орленковъ уговаривалъ Угренина отослать обратно въ Ижигу военную команду, служившую только обремененіемъ для камчадаловъ, такъ какъ во время пути не предвидѣлось никакой опасности; но Угренинъ совѣтъ этотъ принялъ за дерзость и съ того времени постоянно преслѣдовалъ Орленкова.

Наступила весна, а Угренинъ продолжалъ путешествіе. Орленковъ собралъ камчадаловъ почти со всего полуострова на

(*) Подробности объ экспедиціи Муловскаго можно найти въ VI ч. Запис. гидр. д-та въ ст. Соколова.

р. Камчатку, куда они должны были переносить на рукахъ свои бота (однодеревья). На большомъ плотѣ, устроенномъ на нѣсколькихъ ботахъ, было поставлено двѣ рубки: одна съ двумя каютами для Угренина и другая для его кухни. Впереди рубки была поставлена пушка, а надъ рубкою поднять флагъ. Подобныхъ же два плота были устроены для секретаря Угренина Воронова и его прислуги, и кромѣ того сзади шло до 50 ботовъ съ конвоомъ и разными грузами. Съ раняго утра и до вечерней зори несчастные камчадалы тянули флотилію бичевою, безъ отдыха и пищи. Утромъ отваливали отъ берега, а вечеромъ приставали къ нему по пушечному выстрѣлу. Во всѣхъ селеніяхъ встрѣчали Угренина, по распоряженію исправника, съ хлѣбомъ-солью и соболями. Наконецъ, послѣ большихъ усилій, дотащили флотилію до Верхнекамчатска. Здѣсь Угренинъ узналъ о прибытіи въ Петропавловскую гавань двухъ французскихъ военныхъ судовъ, подъ командою Лаперуза. По этому поводу Угренинъ, съ частію своей свиты, отправился въ Петропавловскую гавань, гдѣ нашелъ онъ небольшой гарнизонъ, подъ командою прапорщика Хабарова, батарею о трехъ пушкахъ и нѣсколько избъ.

Лаперузъ прибылъ въ гавань съ судами *Boussole* и *Astrolabe* 25 августа 1787 г. и пробылъ тамъ до 19 сентября.

При отправленіи французскимъ правительствомъ въ Восточный океанъ Лаперуза, ему между прочимъ поручалось обратить особенное вниманіе на берега Кореи, Татаріи и Японіи, потому что о географическомъ положеніи этихъ мѣстъ имѣлись въ то время самыя темныя и сбивчивыя понятія. Лаперузъ въ 1787 г. прибылъ въ Татарскій проливъ (*), гдѣ открылъ заливъ де-Кастри, названный по имени французскаго морскаго министра. Отсюда Лаперузъ намѣревался пройти въ Охотское море Амурскимъ лиманомъ, но черезъ нѣсколько часовъ по выходѣ его изъ де-Кастри, глубина постепенно стала уменьшаться, а потому Лаперузъ, опасаясь отмелей, сталъ на якорь,

(*) Татарскій проливъ названъ этимъ именемъ потому, что по предположеніямъ тогдашнихъ ученыхъ побережье его занимали монголы, которыхъ вся Европа называла въ то время татарами.

на глубинѣ 9 сажень, и послалъ въ лиманъ гребныя суда. Но суда эти, дойдя до глубины 6 сажень и не встрѣтивъ теченія отъ сѣвера, какъ ожидалъ Лаперузъ, вернулись назадъ. Тогда онъ заключилъ, что Сахалинъ или соединяется съ матерымъ берегомъ перешейкомъ, или же каналъ, отдѣляющій его отъ материка, до того мелокъ, что входъ въ Амуръ съ юга недоступенъ. Послѣ того, Лаперузъ описалъ западный, южный и юговосточный берегъ Сахалина и проливъ, отдѣляющій Сахалинъ отъ о-ва Матсмая.

Угренинъ посѣтилъ эскадру и былъ принятъ на ней съ почетомъ и пушечной пальбой. По просьбѣ Лаперуза, было отпущено на его суда 7 головъ рогатаго скота, много овощей и другихъ предметовъ продовольствія. Лаперузъ надъ могилою Клерка и Делиль-де-Лакроера, бывшаго астронома второй Беринговой экспедиціи, поставилъ гробницы.

Передъ отбытіемъ своимъ изъ Камчатки, Лаперузъ послалъ въ Петербургъ, къ французскому посланнику, съ донесеніемъ о своемъ путешествіи вице-консула Лессепа. Угренинъ общалъ Лаперузу сопутствовать ему до самаго Охотска (*).

25 сентября, Угренинъ, съ Лессепсомъ, секретаремъ, нижне-камчатскимъ исправникомъ Шмалевымъ, Хабаровымъ, переводчикомъ Ивашкинымъ, 4 сержантами и 4 казаками, отправился изъ Петропавловской гавани на байдарахъ, до р. Паратунки, гдѣ были приготовлены для него лошади, на которыхъ онъ и доѣхалъ до Нижнекамчатска. Здѣсь на 10 ботахъ устроенъ былъ таеой же плотъ, какъ и во время перваго путешествія, а кухня, грузы и команда размѣстились на другихъ 6 плотяхъ, которые приводились въ движеніе шестами, и этою тяжелою работою были заняты камчадалы.

(*) Въ письмѣ своемъ къ генераль-губернатору, Лаперузъ благодарилъ его за радушный приемъ, сдѣланный ему въ Камчаткѣ Угренинымъ и жителями гавани. А на другой годъ была прислана къ генераль-губернатору отъ французскаго правительства медаль, съ изображеніемъ Лудовика XVI, пожалованная начальнику команды въ петровской гавани, прапорщику Хабарову. Изъ Ботанибея Лаперузъ послалъ извѣстіе о своемъ пребываніи въ Камчаткѣ и цѣлую объ ней статью, напечатанную въ Voyage autour du Monde 1785—1788.

По прибытіи Угренина въ Большерѣцкѣ, онъ прожилъ тамъ болѣе трехъ мѣсяцевъ, въ ожиданіи зимняго пути, проводя время съ молодымъ Лессенсомъ и Шмалевымъ въ кутежѣ и раваратѣ. Почти ежедневно, въ квартиру его, сзывались жены и дочери жителей Большерѣцка *на вечерки*, и горе той женщины, которая вздумала бы противиться желаніямъ кого либо изъ кутящей компаніи. Въ особенности же своимъ нахальствомъ и дерзостію, въ отношеніи женщинъ, отличался Лессенсъ. Всѣ нравственные люди избѣгали даже встрѣчи съ этою разгульною компаніею.

Лессенсъ, въ путешествіи своемъ по Камчаткѣ, напечатанномъ въ Парижѣ (*), между прочимъ говоритъ: «русскіе и камчадалы не ревнивы: они не заботятся о нравственности и поведеніи своихъ женъ». Онъ конечно могъ вынести такое убѣжденіе, находясь подѣ покровительствомъ Угренина, которому никто не рѣшался противодѣйствовать, боясь его гнѣва и жестокаго наказанія.

Пока Угренинъ кутилъ, земскіе чиновники сгоняли со всѣхъ сторонъ къ Большерѣцку камчадаловъ съ собаками. Съ наступленіемъ же удобнаго пути множество нартъ было нагружено провизіею, соболями и лисицами, запасъ которыхъ значительно увеличилъ Угренинъ въ Большерѣцкѣ. 300 собакъ запрягалось подѣ багажъ Угренина, 50 въ его повозку, 40 въ повозку Лессенса и, кромѣ того, множество нартъ ѣхало съ конвоемъ и дворнею Угренина.

Изъ Апачи Угренинъ послалъ Шмалева по западному берегу Камчатки, для заготовленія собакъ и кормовъ, а самъ съ обовомъ отправился снова въ Нижнекамчатскъ, гдѣ, по словамъ его, было въ то время до 100 домовъ.

Въ половинѣ февраля, на пути изъ Нижнекамчатска, черезъ Еловку, Говенскій и Пусторѣцкій остроги, погибло болѣе половины собакъ, такъ что нарты съ багажемъ были оставлены на дорогѣ. Да и для остальныхъ собакъ не осталось кормовъ.

(*) Смотр. Лессенсово путешествіе по Камчаткѣ, переведенное на русскій языкъ. Москва 1801 г.

Жители острожка, напуганные рассказами про жестокости Угренина, всё разбѣжались, спрятавъ свои рыбные запасы. Въ Пусторѣдкомъ острожкѣ всё остальные собаки подошли отъ голода и изнуренія. Къ счастью Угренина, 1 марта пріѣхалъ Шмалевъ съ камчадалами и собаками, собранными съ помощію крутыхъ мѣръ. При такихъ условіяхъ, Угренинъ пересталъ уже думать о комфортѣ, а заботился только о томъ, чтобы добраться въ цѣлости до Охотска. Изъ Пусторѣдга Лес-сепсъ поѣхалъ въ Охотскъ впередъ, куда и прибылъ 25 апрѣля 1788 г., а Угренинъ остался здѣсь ожидать прибытія изъ Изиги конвоя и 150 собакъ. Когда же конвой прибылъ, онъ отпустилъ всѣхъ камчадаловъ, которые, лишившись собакъ, принуждены были идти въ свои жилища пѣшкомъ, иные за 400 и 500 верстъ. Дальнѣйшее путешествіе Угренина сопровождалось гибелью остальныхъ собакъ. Онъ прибылъ изъ Изиги въ Охотскъ моремъ, на транспортѣ, 10 октября 1788 года.

Проѣздъ этотъ окончательно разорилъ камчадаловъ. Потерявъ удобное время для промысловъ, они, кромѣ того, отдали послѣдніе запасы пушнины и кормовъ Угренину и его свитѣ, и наконецъ, лишились всѣхъ собакъ. Событіе это камчадалы называли *собачьею осною*.

Когда же дошли до Иркутска слухи о путешествіи Угренина по Камчаткѣ, иркутское начальство предписало ему (20 апрѣля 1789 г.) донести: «за какими дѣлами онъ разѣзжалъ по полуострову?» Угренинъ отвѣчалъ, «что онъ ѣздилъ туда для заведенія порядка и устройства чукочъ и корякъ, а также для того, чтобы ознакомиться съ краемъ, ибо безъ того онъ былъ бы только начальникомъ для виду и не могъ бы слѣдить за соблюденіемъ тамъ законовъ.»

Между тѣмъ, послѣдствія его проѣзда по Камчаткѣ не замедлили тамъ обнаружиться. Весною 1788 г. камчадалы до того нуждались въ продовольствіи, что ѣли байдары, падалъ и древесную кору. Камчадалы, чтобы положить конецъ своимъ бѣдствіямъ, рѣшились послать въ Иркутскъ депутацію, изъ двухъ почетныхъ старшинъ, которымъ поручили рассказать иркут-

скому начальству *о собачьей ости* и другихъ притѣсненіяхъ, имѣвшихъ гибельныя для нихъ послѣдствія. Депутація прибыла въ Иркутскъ въ февралѣ 1790 г., гдѣ передала все сказанное выше и, кромѣ того, просила о трехъ предметахъ: 1) сложить съ камчадаловъ недоимку въ ясагѣ, накопившуюся послѣ 1775 г. и происшедшую отъ проѣзда чиновниковъ и другихъ независимыхъ отъ нихъ причинъ; 2) избавить край отъ множества чиновниковъ, ихъ разоряющихъ и отвлекающихъ отъ занятій, своими безпрестанными разѣздами и 3) собирать съ нихъ ясагъ по наличному числу камчадаловъ, т. е. съ 1325 душъ, а не по той неизвѣстной для нихъ переписи, по которой онъ собирается. Камчадаламъ было обѣщано покровительство и исполненіе ихъ просьбы, и они отправились обратно въ Камчатку. Недоимка съ Высочайшаго разрѣшенія, была имъ прощена на другой же годъ; но остальные двѣ просьбы оставлены безъ всякихъ послѣдствій (*).

По прибытіи Угренина въ Охотскъ оставшійся вмѣсто него комендантомъ совѣстный судья Кохъ, донесъ ему, что камчатскій городничій Орленковъ не выполняетъ его предписаній. Угренинъ, недовольный и самъ Орленковымъ, далъ предписаніе секундъ-маіору Василю Шмалеву, произведенному въ этотъ чинъ за содѣйствіе къ проѣзду Угренина—смѣнить Орленкова и выслать въ Охотскъ. Орленковъ сдалъ должность одному изъ земскихъ чиновниковъ Фролову. Шмалевъ же желалъ занять ее самъ; но Фроловъ не хотѣлъ признать его начальникомъ. Вслѣдствіе этого вышла ссора, въ которую вмѣшался находившійся въ то время въ Камчаткѣ флота капитанъ Биллингсъ. Онъ предоставилъ власть Шмалеву и донесъ объ этомъ происшествіи иркутскому губернатору. Весною 1790 г. Орленковъ, по прибытіи въ Охотскъ, былъ отданъ подъ судъ.

Въ 1791 г., съ 4 по 10 апрѣля, было сильное землетрясеніе въ Камчаткѣ и на Курильскихъ островахъ, которое осо-

(*) До 17 марта 1775 г., недоимка на камчадалахъ считалась на 21 558 р.; съ 1775 по 1781 г. вновь накопилось 15 075 руб., и съ 1781 г. по 1790 г.— 13 242 р. 50 к.

бенно было ощутительно въ Нижнекамчатскѣ, гдѣ попадали трубы съ домовъ и обрушились крыши. Шмалевъ, напуганный этимъ землетрясеніемъ, писалъ въ Иркутскъ о необходимости уничтоженія Нижнекамчатска и перенесенія управленія въ Большерѣцкѣ, такъ какъ, по его предположеніямъ, городъ Нижнекамчатскъ въ самомъ непродолжительномъ времени долженъ былъ провалиться (*).

Но Шмалеву недолго пришлось управлять Камчаткою. Въ половинѣ февраля 1790 г., прибылъ въ Иркутскъ фельдъегерь изъ Петербурга, съ указомъ Императрицы Екатерины II, отъ 9 января 1790 г., коимъ сообщалось губернатору, что англичанинъ Коксъ, вступивъ въ шведскую службу капитаномъ, получилъ разрѣшеніе отъ шведскаго правительства, на построенномъ имъ 14 пушечномъ суднѣ «Меркурій», грабить наши колоніи на Восточномъ океанѣ. При этомъ предписывалось иркутскому губернатору, чтобы въ случаѣ, если Биллингсъ не ушелъ еще въ экспедицію, то поручить ему предотвратить покушеніе Кокса на наши владѣнія.

На этомъ основаніи, 23 февраля 1790 г., былъ посланъ въ Камчатку и Охотскъ курьеръ съ предписаніемъ о приведеніи въ оборонительное положеніе Петропавловской гавани и Охотскаго порта. При чемъ послано къ Шмалеву распоряженіе о назначеніи его командиромъ Петропавловской гавани, съ тѣмъ, чтобы онъ оказывалъ содѣйствіе Биллингсу въ этомъ послѣднемъ порученіи. Шмалевъ приступилъ къ постройкѣ въ Петропавловской гавани батарей; но всѣ пушки оказались негодными и при пробѣ ихъ нѣсколько разорвало. Шмалевъ писалъ объ

(*) Большая часть камчатскихъ землетрясеній сопровождалась изверженіями изъ огнедышащихъ горъ. Въ дѣлахъ архивовъ сохранились слѣдующія свѣдѣнія о самыхъ замѣчательныхъ изверженіяхъ въ прошломъ столѣтіи. Съ 1721 по 1731 годъ непрерывно горѣла Камчатская сопка; потомъ въ 1737 г. она снова горѣла семь дней. Въ 1735 г. возгоралась Авачивская сопка. Въ 1776 г. октября 23, въ полдень, во время землетрясенія, возгорались сопки: Жуанова, Вилюченская и Опальская. Съ 1769 г. Толбачинская сопка ежегодно зимою и осенью выбрасывала дымъ и сажу. Въ 1785 году самая высокая въ Камчаткѣ сопка Ключевская выбрасывала пламя, съ 26 октября по 16 ноября. Въ январѣ 1790 года Вилюченская извергала лаву, песокъ и камни. Опальская потагла въ началѣ нынѣшняго столѣтія, а Жуанова курилась еще и въ нынѣшнемъ столѣтіи.

этомъ въ Иркутскѣ и потому были высланы другія пушки изъ Охотска. Наконецъ, кое-какъ и то только въ 1796 г. укрѣпили гавань, шестью батареями: 1) на лѣвой сторонѣ при входѣ съ моря, противу камней *Трехъ братьевъ*, на которой не было пушекъ, по недоставленію ихъ изъ Охотска; 2) на правой сторонѣ, на Угловомъ мысу, съ одной 3 фунтовой пушкой; 3) на правой сторонѣ, повыше жилья *со входу въ гавань, судамъ противная*, о 6 пушкахъ 3½ фунтовыхъ и 2 фалконетахъ; 4) на лѣвой ругѣ, *сигнальная*, о 2 пушкахъ и 1 фалконетѣ; 5) на кошкѣ, на лѣвой сторонѣ, о 7 пушкахъ также 3 фунтовыхъ; 6) въ гавани о шести мѣдныхъ пушкахъ. Въ 1797 г. Шмалевъ построилъ въ гавани домъ для начальника гавани изъ тополеваго и ветловаго лѣсу.

Послѣ Шмалева, стали назначать отдѣльныхъ командировъ въ Петропавловскую гавань. Городничимъ же вмѣсто его опредѣленъ, 15 марта 1791 г., коллежскій ассесоръ Воеводскій, который вступилъ въ управленіе Камчаткою 13 декабря 1791 г.

Въ 1790 г. пришло изъ Охотска въ Петропавловскій портъ судно экспедиціи Биллингса, «Слава Россіи», которое, во время этого пути, отрыло островъ Св. Іоны, нанесенный по счисленію Биллингса на карту въ 38 нѣмецкихъ миляхъ на SO 20° 30' отъ Охотска. Судовые же припасы и провизія были доставлены на суднѣ «Обновленіе храма Россіи». Во время зимовки Биллингса въ Петропавловской гавани, было построено тамъ другое судно «Черный Орелъ», спущенное на воду 31 мая 1791 г. По окончаніи экспедиціи, «Черный Орелъ» ушелъ въ Охотскъ, а «Слава Россіи» осталась въ Петропавловской гавани, безъ всякаго употребленія и 27 марта 1801 г. затонула на глубинѣ 3-хъ сажень, со всѣми хранившимися въ немъ судовыми припасами и матеріалами.

Биллингсъ, послѣ тщетнаго ожиданія шведскаго судна и безуспѣшной попытки пройти моремъ изъ устья р. Колымы вокругъ Чукотіи, 26 августа 1791 г. отправился осматривать Чукотскую землю сухимъ путемъ съ докторомъ, лекарскимъ помощникомъ, штурманомъ, рисовальщикомъ, геодезистомъ и тремя служителями, въ числѣ которыхъ находились неизмѣнные его спутники: базабъ Сибиряковъ (впослѣдствіи полков-

никъ и командиръ камчатскаго батальона) и женщина, переодѣтая въ мужское платье. Сдавъ судно «Слава Россіи», въ губѣ Св. Лаврентія, капитану Сарычеву, онъ перешелъ на байдаркахъ въ Мечигменскій заливъ и оттуда, на оленныхъ нартахъ, отправился вдоль Чукотской земли, параллельно берегу, въ значительномъ отъ него разстояніи къ Онюйской крѣпости, куда и прибылъ 17 февраля 1792 г. Путешествіе его подробно описано въ запискахъ Сарычева и потому мы ограничимся здѣсь сообщеніемъ тѣхъ только свѣдѣній, которыя авторъ записокъ упустилъ вѣроятно изъ скромности. Во-первыхъ; для команды экспедиціи Биллингса, коряки пожертвовали множество оленей. Но Биллингсъ выписалъ въ расходъ значительную сумму на покупку ихъ; показывалъ въ книгахъ расходъ на прогоны, которыхъ никому не платилъ. Слагалъ со счетовъ разлившуюся водку, которой вовсе не было, и т. д. (*). Наконецъ принялъ, по сомнительнымъ причинамъ, подъ свое покровительство начальника ижигинской команды майора Тимофея Шмалева, находившагося за разные злоупотребленія подъ уголовнымъ судомъ, взялъ его къ себѣ въ экспедицію и даже успѣлъ устроить дѣло такимъ образомъ, что по окончаніи экспедиціи Шмалевъ былъ назначенъ начальникомъ Охотскаго порта. И хотя причины, заставившія Биллингса хлопотать о Шмалевѣ и стали впоследствии обнаруживаться, но со смертію Шмалева окончились и дальнѣйшія изслѣдованія по этому дѣлу.

Городничій Воеводскій развѣзжалъ, для своихъ выгодъ, по полуострову, вымѣнивая у инородцевъ, на вино, порохъ, свинецъ и другія вещи пушныхъ звѣрей и не пренебрегалъ взятками. Воеводскій, опасаясь, чтобы Нижнекамчатскъ не подмыли рѣки Радуга и Камчатка, перенесъ городъ въ 1791 и 1792 годахъ на правый берегъ р. Радуги.

Начальникъ петропавловской гавани, майоръ Василій Шмалевъ, имѣя отдѣльное назначеніе, не хотѣлъ признавать надъ собою власти Воеводскаго, который жаловался на Шмалева гу-

(*) Все это сообщено было изъ Иркутска адмиралтействъ-коллегіи, по секрету, 4 февраля 1792 года.

бернатору Пилю. По этому поводу Пиль, 5 іюля 1793 г., предписаль всѣмъ безъ исключенія чинамъ, находящимся въ Камчаткѣ, подчиняться городничему. Обиженный этимъ распоряженіемъ, Шмалевъ началъ писать доносы на Воеводскаго, раскрывшіе всѣ его злоупотребленія, а Воеводскій, въ свою очередь, писалъ на Шмалева и ссора ихъ кончилась тѣмъ, что обоимъ ихъ отдали подѣ судъ, причемъ Воеводскій 1 мая 1794 г. былъ вызванъ въ Охотскъ, а Шмалевъ оставался въ Камчаткѣ, гдѣ и умеръ 18 декабря 1799 года.

Изъ слѣдственнаго по этому предмету дѣла видно, что въ 1791 г. прибылъ въ Петропавловскую гавань священникъ Верецагинъ для торго, чтобы отправиться оттуда на Курильскіе острова для проповѣди слова Божія; но Шмалевъ не пустилъ его, и писалъ охотскому начальнику: «Это большое отягощеніе камчадаламъ, а потому самому Богу, яко милосердному человѣколюбцу, пріятно быть не можетъ, такимъ образомъ доставленіе проповѣди слова Божьяго. Всѣ духовныя лица отправляются на острова только для своихъ выгодъ.» Когда же камчатскій протоіерей Никифоровъ вступился за Верецагина, то Шмалевъ, поссорясь съ нимъ, выдернулъ ему клокъ бороды.

Изъ того же дѣла видно, что 14 августа 1797 г. пришло въ Петропавловскую гавань трехъ-мачтовое судно купца Бышева. Шмалевъ принялъ его за шведскаго крейсера и началъ было противу него непріязненныя дѣйствія. Но вскорѣ присланная на берегъ шлюпка доставила Шмалеву судовыя бумаги и судно было впущено въ гавань.

Въ 1793 г. прибылъ въ Татарскій проливъ, на небольшомъ бригѣ, сидѣвшемъ въ водѣ 9 футъ, знаменитый англійскій мореплаватель Бротонъ. Слѣдуя по пути Лаперуза, отъ де-Кастри къ Амурскому лиману, онъ достигъ на 8 миль далѣе его, до глубины 2 сажень. Каналь, по которому шель бригъ, казалось оканчивался заливомъ, на три или четыре мили углубленнымъ въ берегъ. Посланный на гребномъ суднѣ для изслѣдованія этого залива, офицеръ, по возвращеніи на бригъ объявилъ, что хотя между мелами и встрѣчались глубины, но онѣ, постепенно уменьшаясь, приводили его то къ сахалинскому

берегу, то къ сплошнымъ отмелямъ. Заливъ же оказался окруженнымъ повсюду низменными берегами, такъ что нигдѣ не было ни малѣйшихъ признаковъ къ проходу въ Амуръ. Обстоятельство это заставило Бротона оставить свое намѣреніе пройти этимъ каналомъ въ Охотское море и заключить, что Сахалинъ полуостровъ.

Въ 1794 г. два англійскія военныя судна *Discovery* и *Chatam* производили гидрографическія работы у нашихъ американскихъ береговъ, подъ главнымъ начальствомъ Ванкувера.

Здѣсь мы должны упомянуть еще объ одномъ довольно важномъ событіи—это образованіе Россійско-Американской К^о. Еще въ 1783 г. рыльскій гражданинъ Шелиховъ составилъ небольшую компанію, для зѣринаго промысла на островахъ. Въ 1786 г., генералъ-губернаторъ Якобій ходатайствовалъ о выдачѣ этой компаніи привилегіи; но правительство не согласилось и не безъ причины. Ему хорошо были извѣстны дѣйствія нашихъ промышленниковъ на островахъ, ихъ жестокое обращеніе съ туземцами, грабежи и убійства. Въ особенности же былъ извѣстенъ по своимъ неблаговиднымъ дѣйствіямъ промышленникъ Шелиховъ. Иркутскіе купцы, занимавшіеся промысломъ на островахъ, всѣ единогласно указывали на Шелихова, какъ на главнѣйшаго виновника всѣхъ бѣдствій островитянъ. Императоръ Павелъ I, чтобы защитить жителей острововъ отъ жестокости промышленниковъ, хотѣлъ уже вовсе запретить имъ посѣщать острова; но по смерти Шелихова, въ дѣло это вмѣшался камергеръ Рязановъ, женившійся на дочери Шелихова и получившій въ приданое акціи компаніи, которая въ 1798 году была уже преобразована и названа *Соединенною Американскою Компаніею*. Рязановъ, стоя во главѣ этой компаніи, успѣлъ, съ помощію связей, устроить дѣла такимъ образомъ, что Императоръ отмѣнилъ прежнее свое намѣреніе и 3 августа 1798 г. утвердилъ актъ компаніи, а 8 іюня 1799 г. принялъ ее подъ свое покровительство, давъ притомъ ей наименованіе *Россійско-Американской Компаніи* и привилегію на 20 лѣтъ. Въ 1798 г. компанія открыла свою торговлю въ Камчаткѣ, Охотскѣ и Ижигѣ.

Въ 1794 г. пріѣхалъ въ Камчатку, на смѣну Воеводскому, губернской секретарь Крыловъ, утвержденный въ должности городничаго указомъ сената 17 апрѣля 1796 г. Крыловъ былъ посланъ въ Камчатку противъ его желанія. Не находя никакой возможности содержать себя однимъ жалованьемъ, онъ, вскорѣ по прибытіи въ Камчатку, писалъ иркутскому губернатору, что при его скудномъ содержаніи и страшной дороговизнѣ въ Камчаткѣ на всѣ жизненные припасы, ему оставалось два исхода — *или пользоваться взятками или входить въ долги*. Избравъ изъ двухъ золъ послѣднее, онъ просилъ у иркутскаго губернатора, какъ милости, вызвать его изъ Камчатки.

При этомъ, ходатайствуя объ увеличеніи содержанія всѣмъ вообще служащимъ въ Камчаткѣ, онъ весьма картинно представилъ незавидную жизнь тамошнихъ обитателей: «камчатскій край окруженъ со всѣхъ сторонъ, кромѣ сѣверной, моремъ и изобилуетъ вомножествомъ горящими сопками, извергающими пламя совокупно съ густѣйшимъ дымомъ, производящимъ грубый мракъ, заражающій самый воздухъ, который мѣняясь съ морскимъ, влажнымъ, составляетъ ядъ, расслабляющій челоуѣка, наводящій на него уныніе, умаляющій силы, портящій кровь, умножающій болѣзненные припадки и даже влекущій за собою народныя бѣдствія; а потому вино и здоровая пища, при такихъ климатическихъ условіяхъ, необходимы для подрѣпленія здоровья. Но къ этимъ то предметамъ и нѣтъ приступу бѣднымъ чиновникамъ и обитателямъ здѣшняго края. Вино продается по 46 руб. за ведро—цѣна неслыханная! Казнѣ прибытокъ, а жителямъ отягощеніе!»

Послѣ того, Крыловъ послалъ въ Иркутскъ еще нѣсколько подобнаго рода представленій, и наконецъ губернаторъ, въ 1797 году, разрѣшилъ ему выѣхать въ Иркутскъ, сдавъ должность, до прибытія новаго городничаго Щеглова, чиновнику Фролову. Но Фроловъ, въ 1798 г., попалъ подъ судъ, за пьянство и плутовство, а Щегловъ вскорѣ послѣ пріѣзда въ Камчатку, и именно въ 1799 г., долженъ былъ отправиться обратно въ Иркутскъ, по случаю новыхъ преобразованій въ управленіи Камчаткою.

Изъ вышеприведенныхъ фактовъ мы видѣли, что камчатскихъ городничихъ назначали безъ всякаго выбора. О присутственныхъ же мѣстахъ нечего и говорить—въ нихъ были присланы всѣ выгнанные изъ службы иркутскіе чиновники, которые постоянно находились въ бездѣйствіи, потому что угнетенные камчадалы знали уже какъ раззорительно ввѣряться чиновникамъ и потому никогда не обращались съ жалобами въ судъ, а всѣ свои споры предоставляли разбирать тоенамъ; если же по несчастію какое нибудь дѣло и попадало въ судъ, то правъ былъ тотъ, кто могъ больше заплатить блюстителямъ правосудія. Словомъ, этотъ чиновничій классъ, своимъ примѣромъ распространилъ пороки и развратъ, внесенный на полуостровъ казаками. Между тѣмъ, казна тратила ежегодно по 42 722 руб. на содержаніе этихъ чиновниковъ и казаковъ, тогда какъ доходы Камчатки въ 1794 г. простирались только до 18 000 руб.

Введеніе въ Камчаткѣ присутственныхъ мѣстъ доказываетъ только до какой степени была мало знакома съ условіями края высшая иркутская администрація; обративъ, къ несчастію края, полное на него вниманіе, она не ограничилась введеніемъ тамъ губернскихъ учрежденій; но придумала сформированіе баталіона полковника Сомова полка, который предписывалось расположить въ Камчаткѣ, за исключеніемъ двухъ ротъ: охотской и удской. О сформированіи и отправленіи этого полка въ Камчатку, мы будемъ говорить впоследствии; здѣсь же замѣтимъ, что всѣ громадныя единовременныя расходы, произведенныя на отправленіе этого батальона, далеко не могли равняться съ тѣми расходами, которые потребовались по прибытіи батальона въ Камчатку.

Затѣя эта дорого стоила казнѣ; но еще дороже обошлась она несчастнымъ камчадаламъ. На томъ суднѣ, на которомъ отправился изъ Охотска въ Нижнекамчатскъ шефъ полка генераль-маіоръ Сомовъ, съ ротою солдатъ, заболѣлъ одинъ рядовой гнилою горячкою. Болѣзнь эта распространилась на суднѣ съ такою силою, что некому было управлять судномъ, которое, послѣ продолжительнаго плаванія, съ большимъ трудомъ, дошло до Петропавловской гавани, лишившись на этомъ

переходѣ до 30 человекъ умершихъ. По прибытіи же въ Камчатку, Сомовъ не принялъ никакихъ карантинныхъ мѣръ противъ заразы, и она чрезвычайно быстро обошла весь полуостровъ. Въ зиму 1799 г. и 1800 г. болѣзнь похитила 1682 человекъ туземцевъ обоого пола, а съ русскими болѣе 2000 человекъ. Камчадалы, незнакомые съ этою болѣзнію, уничтожали жаръ холодною водою и тѣмъ еще болѣе вредили больнымъ. Чрезвычайно грустную картину представляла въ это время Камчатка. Многія селенія вымерли до одного человекъ, и трупы лежали непохороненными до окончанія этой ужасной болѣзни, извѣстной въ Камчаткѣ подъ названіемъ *сомовская повѣтрія*. Кромѣ того, безбрачная жизнь солдатъ развела въ Камчаткѣ другую страшную болѣзнь, существующую тамъ и по настояще время. Въ 1800 г. , по распоряженію высшаго правительства, въ видахъ искорененія этой послѣдней болѣзни былъ командированъ на службу въ Камчатку, лекаръ Малафѣевъ.

Едва успѣла прекратиться горячка, Сомовъ вздумалъ прибывшую съ нимъ въ Петропавловскую гавань роту солдатъ перевести со всѣмъ багажемъ на собакахъ въ Нижнекамчатскъ, вытребовавъ всѣ необходимыя для того средства отъ камчадаловъ. Кромѣ того, всѣ транспортныя суда съ провіантомъ, предназначеннымъ для продовольствія баталіона, пришли не въ тѣ гавани, которыя имъ были назначены по росписанію, а потому Сомовъ распорядился и провіантъ этотъ развезить на собакахъ по полуострову. Операция эта стоила казнѣ огромныхъ расходовъ и сопряжена была съ большими убытками для камчадаловъ, лишившихся болѣе половины своихъ собакъ и пропустившихъ удобное время для промысловъ.

Провіанту было прислано въ Камчатку гораздо менѣе противу потребности. Къ тому же, при перевозкѣ его съ мѣста на мѣсто произошли большія потери, такъ что Сомовъ приказалъ половину пайка отпускать солдатамъ *порсою* (толченою сухою рыбою).

Нелегко также было Сомову размѣстить солдатъ по главнѣйшимъ пунктамъ полуострова, потому что нигдѣ не было

приготовлено для нихъ помѣщеній. Наконецъ, послѣ разныхъ передвиженій и перемѣнъ кое-какъ ихъ устроили. Служебныхъ занятій, конечно, не было у солдатъ никакихъ, и потому большая часть изъ нихъ завела себѣ собакъ и развѣзала по камчатскимъ селеніямъ, для торговли. Камчадалы же, не зная ихъ правъ и принимая за тѣхъ же чиновниковъ, уступали имъ все, что только тѣ требовали. Кромѣ того, Сомовъ, не соображаясь съ условіями края, распорядился, чтобы ежемѣсячно доставлялись къ нему изъ мѣстъ расположенія войскъ отчеты и присылались еженедѣльно нарочные за полученіемъ его приказовъ. Независимо оттого, эстафеты, почты и бурьеры посылались по всему полуострову почти каждый день. Съ наступленіемъ же весны, кромѣ того, отправлялись въ путешествіе: исправникъ, для осмотра округа, священникъ съ причтомъ, для осмотра церквей и совершенія требъ; провіантскій коммисіонеръ, для повѣрки магазиновъ; казачій старшина и ротные командиры, для осмотра своихъ командъ, и, наконецъ, самъ комендантъ, для общаго порядка, съ большою свитою, на 60—70 собакахъ. Но какъ въ нѣкоторыхъ острожкахъ, послѣ горячки, вовсе не было жителей, то въ такія селенія нагнали камчадаловъ съ собаками, изъ другихъ острожковъ. Въ случаѣ же проѣзда какаго либо начальствующаго лица, въ особенности же во время большихъ снѣговъ, камчадаловъ выгоняли на лыжахъ на дорогу, для протапыванія пути собакамъ.

При такихъ порядкахъ, главный источникъ богатства камчадаловъ—звѣриный промыселъ почти вовсе пресѣкъся, тѣмъ болѣе, что съ прибытіемъ въ Камчатку батальона было запрещено частнымъ лицамъ, въ томъ числѣ и купцамъ, продавать порохъ и челебуху, употребляемую до того времени камчадалами для отравы звѣрей. Въ одномъ изъ своихъ приказовъ, Сомовъ объяснилъ, что продажу пороху онъ запретилъ въ тѣхъ видахъ, чтобы солдаты не продавали казеннаго пороху, а челебухи—потому что въ 1799 г. ею отравились двое камчадаловъ. И хотя казенная продажа пороха, по одному фунту на человѣка, существовала по прежнему, но на этотъ порохъ земскіе чиновники смотрѣли какъ на одну изъ статей своихъ

доходовъ, и брали за него баснословную цѣну (*). А между тѣмъ съ несчастныхъ, разоренныхъ камчадаловъ требовали исправной уплаты ясака!

По отправленіи въ Камчатку батальона, изъ Иркутска ежегодно отправлялся туда провіантъ по числу находившейся тамъ военной команды; но по трудности сообщенія Якутска съ Охотскомъ большая его часть оставлялась въ пути. Сомовъ писалъ въ Иркутскъ, что по недостатку провіанта солдатамъ не выдается и четверти положеннаго имъ пайка. Тогда въ Иркутскѣ снова подняли вопросъ о хлѣбопашествѣ въ Камчаткѣ. Бывшій нижнекамчатскій городничій Воеводскій, по порученію начальства, составилъ по этому предмету записку, въ которой, между прочимъ, изложилъ, что прежде всего необходимо усилить русское населеніе на полуостровѣ, переселеніемъ крестьянъ охотскаго округа, которыхъ тогда считалось 104 семьи, и кромѣ того, поселить тамъ отставныхъ солдатъ и казаковъ, праздно шатающихся въ Камчаткѣ. Для поощренія же крестьянъ, брать у нихъ хлѣбъ въ казну, по мѣстнымъ цѣнамъ, и дать поселенцамъ другія преимущества. Кромѣ того, предлагалъ завести три солеваренныхъ завода: въ Нижнекамчатскѣ, Тигилѣ и Петропавловской гавани.

Иркутскій губернаторъ Лепцано передалъ эту записку на разсмотрѣніе Сомова, который, 12 іюля 1800 г., донесъ Лепцано, что предположеніе Воеводскаго онъ вполне одобряетъ; но только находитъ, что назначенное имъ число крестьянъ слишкомъ недостаточно, и потому просилъ прислать изъ Иркутска еще 50 семействъ казаковъ, для поселенія на р. Камчаткѣ, съ ассигнованіемъ 27 000 руб. на единовременные расходы. Для устройства же солеваренныхъ заводовъ требовалъ 19 641 р. единовременно и по 11 250 р. ежегодно.

Надо замѣтить, что предположенія эти Сомовъ писалъ въ то время, когда въ Камчаткѣ было уже 160 семействъ крестьянъ, окончательно отказавшихся отъ хлѣбопашества, послѣ

(*) Указомъ 1730 г. декабря 23 разрѣшалось изъ казны продавать порохъ, *седомымъ людямъ* до $\frac{1}{2}$ фунта, а свыше 10 фунтовъ никому не продавать; а указомъ 1734 г. мая 20 дозволено давать пороху изъ казны не свыше 3 фунт., а *знатнымъ людямъ* до пуда.

безполезныхъ опытовъ, и занимавшихся уже рыбными и звѣринными промыслами.

Лещцано, сообразивъ всю по этому предмету переписку пришелъ къ самому ошибочному заключенію. 13 августа 1801 года онъ представилъ слѣдующія по этому дѣлу свои соображенія:

«Съ одной стороны, по великимъ издержкамъ казны на доставку полку Сомова провіанта и аммуниціи, по изнуренію якутовъ, и по невѣрной, а нерѣдко гибельной перевозкѣ провіанта чрезъ море, на транспортныхъ судахъ, а съ другой, *по удобству камчатскаго климата къ размноженію хлѣбопашества* и скотоводства, весьма полезно было бы обратить гарнизонный Сомова полкъ, по примѣру бывшихъ ландмилицкихъ полковъ; отъ чего впоследствии вознаградились бы всѣ издержки казны и не только одно войско тамошняго края *вкушало бы хлѣбъ отъ своего земледѣлія*, но и всѣ жители безбѣдно могли бы онымъ довольствоваться.»

Предположенія эти, 19 сентября 1801 г., были одобрены и подписано Лещцано представить по этому дѣлу болѣе подробныя соображенія. На это послѣднее предписаніе Лещцано донесъ.

«Поелику мѣста къ хлѣбопашеству удобныя признавались: близъ Нижнекамчатска, гдѣ состоитъ двѣ роты, изъ 219 человекъ; близъ Петропавловской гавани, гдѣ 101 ч. и въ Удскомъ острогѣ, гдѣ 144 человекъ, то и полагаю роту, расположенную въ Большерѣцкѣ изъ 93 человекъ, по неудобству тамъ земли къ хлѣбопашеству, перевести въ Петропавловскую гавань, находя приличнымъ въ этомъ мѣстѣ быть двумъ ротамъ, ибо оно одно подвержено покушеніямъ непріятельскимъ. Охотская рота можетъ довольствоваться провіантомъ изъ Камчатки.»

Хлѣбопашествомъ предполагалъ онъ занять двѣ трети солдатъ, а остальныхъ оставить для карауловъ, съ тѣмъ, чтобы хлѣбопашцы были готовы во всякое время отразить непріятеля. Но чтобы солдаты не забыли военной службы, предполагалъ ежегодно, съ 1-го по 21-е іюня, обучать ихъ фронтовому образованію.

Доводы свои Лещано подкрѣпилъ слѣдующими цифрами: «на заведеніе хлѣбопашества въ Камчаткѣ требуется едино- временно 41 000 руб.; но такъ какъ трехъ-годичная доставка провіанта въ Камчатку, Удскій острогъ и Охотскъ обошлась въ 224572 руб. 40 коп., каковыя расходы будутъ и впредь, то, рассчитывая въ первый годъ урожай только самъ-пять, получается хлѣба 27 750 пуд., что достаточно на довольствіе команды и за сѣвъ будущаго года, а произведенный расходъ вознаградится въ непродолжительное время.»

Предположенія эти Высочайше утверждены 29-го декабря 1801 г. Сомовъ, получивъ предписаніе Лещано о приведеніи въ исполненіе Высочайшей воли, 26 мая 1802 г., писалъ ему: что онъ полагаютъ совершенно иначе расположить поселенія, и именпо: двѣ роты, предназначенныя въ Петропавловскую гавань, поселить въ Верхнекамчатскомъ острогѣ, а изъ двухъ нижнекамчатскихъ ротъ, одну поселить близъ Ключевского селенія, а другую въ 350 верстахъ отъ Нижнекамчатска, близъ острога Машуры.

«Шефу полка, со своимъ штабомъ, находится въ Верхнекамчатскѣ, какъ центрѣ расположенія войскъ, съ тѣмъ, чтобы и гренадерская и моего имени рота поселилась близъ Верхнекамчатска.

«Большерѣдкій гарнизонъ перевести къ устью р. Камчатки, для содержанія тамъ карауловъ. По сему расположенію уповаю я, что здѣшнія войска останутся въ полномъ довольствіи и гарнизонъ будетъ въ исправности и готовности къ отраженію непріятельскаго нападенія.» При этомъ Сомовъ просилъ ассигновать 44 349 р. 78½ коп., необходимыя для выполненія этихъ предположеній.

Въ другомъ же рапортѣ отъ 5 августа 1802 г. доносилъ Государю, что онъ уже приступилъ къ постройкѣ необходимыхъ зданій въ предположенныхъ имъ къ заселенію мѣстахъ и подготовленію земли къ хлѣбопашеству.

Эти новыя предположенія Сомова Высочайше были утверждены 13 января 1803 г. и испрашиваемая имъ сумма денегъ ассигнована въ распоряженіи иркутскаго губернатора. Изъ

нихъ употреблено на покупку инструментовъ, сѣменнаго хлѣба и скота, а также и на доставку хлѣба и скота въ Камчатку 33333 р. 21 коп.

Въ то же время, изъ всѣхъ прежнихъ камчатскихъ командъ, сформирована была еще одна рота солдатъ, для ижигинска о гарнизона.

Но едва Сомовъ приступилъ къ выполнению своихъ предположеній, какъ обнаружались новые непредвидѣнные расходы. Нужно было доставить въ Камчатку, изъ разныхъ губерній, на казенный счетъ, семейства нижнихъ чиновъ. Сѣменной хлѣбъ, доставленный въ Камчатку прежде, нежели успѣли приготовить землю, отъ долгаго лежанія въ сырыхъ магазинахъ сталъ портиться; его перемололи въ муку и потребовали новые сѣмена, которыя, по какимъ то причинамъ, были высланы изъ Иркутска только въ 1807 г., а прибыли въ Камчатку въ 1809 г. Посланный изъ Якутска въ Камчатку скоть, по недостатку сѣна въ Ямской крѣпости, большею частію былъ убитъ и изъ большого табуна осталось только 20 головъ. Въ 1805 г. снова отправлено въ Ижигу 219 головъ рогатаго скота и 194 лошади; но до Камчатки дошли только 73 головы рогатаго и 36 лошадей. Пришлось его высылать въ третій разъ. Кромѣ того, потребовались для поселенцевъ коновалы, мельники, кожевники и т. д. Словомъ расходамъ не было конца.

Между тѣмъ, обычные транспорты съ провіантомъ, для довольствія камчатскихъ командъ, въ ожиданіи будущихъ благъ, ежегодно отправлялись въ Охотскъ по прежнему на нѣсколькихъ тысячахъ лошадахъ, потому что Сомовъ писалъ, чтобы не прекращать доставку въ Камчатку провіанта, до полученія отъ него увѣдомленія о приведеніи хлѣбопашества въ настоящій видъ, какъ бы предвидя, что дѣло это не совсѣмъ легкое. Въ 1802, 1803 и 1804 поселенцы не успѣли пріобрѣсть ни зерна своего хлѣба. Всѣ три года прошли въ передвиженіи солдатъ и перевозкѣ провіанта изъ гаваней въ мѣста поселеній. Въ Верхнекамчатскъ и Машуры доставляли провіантъ солдаты, на своихъ собакахъ, по 2 руб. съ пуда. Но и при этихъ громаднѣхъ расходахъ, не успѣвали перевозить потребнаго коли-

*

чества провіанта для довольствія поселенцевъ и потому, чтобы избѣжать голода, всѣхъ поселенцевъ изъ Верхнекамчатска и Манпуры снова перевели въ Петропавловскую гавань и Нижнекамчатскъ.

Въ теченіе первыхъ трехъ лѣтъ солдаты построили нѣсколько избъ, а о хлѣбопашествѣ вовсе не заботились, потому что получали отъ казны провіантъ и хорошую плату за доставку его въ собственныя свои квартиры. Наконецъ, въ началѣ 1802 г., Сомовъ получилъ печальное извѣстіе, что запасъ провіанта въ Камчаткѣ до того малъ, что и при уменьшенной его выдачѣ, къ веснѣ не останется и пуда муки. Чтобы предовратить голодъ, Сомовъ завелъ для промысла рыбы казенные суда и невода, стоявшіе казнѣ 5547 р. и кромѣ того буниль у чукочъ и корякъ оленей, употребивъ на это значительныя суммы. По этому поводу, Сомовъ писалъ въ Иркутскъ, что хотя по Высочайшему повелѣнію 10 августа 1801 г. положено имѣть въ Камчаткѣ постоянный запасъ провіанта; но охотская флотилія не успѣваетъ доставлять даже и того количества, которое необходимо для продовольствія командъ.

Послѣ ряда неудачъ, Сомовъ убѣдился, наконецъ, въ неприѣмности на практикѣ своего проекта и, чтобы избѣжать будущихъ дурныхъ послѣдствій, подалъ прошеніе о выѣздѣ изъ Камчатки, по слабости здоровья. Просьба его была уважена, и въ 1802 г. былъ назначенъ вмѣсто него молодой генералъ Кошелевъ, человекъ образованный, честный умный и дѣятельный (*).

Новый камчатскій комендантъ Кошелевъ, 10 іюля 1802 г., прибылъ въ Охотскъ, гдѣ ознакомивъ съ положеніемъ охотскихъ и камчатскихъ дѣлъ, донесъ Государю: что охотское начальство не заботится о доставкѣ провіанта въ Камчатку. «На казенныхъ судахъ—писалъ онъ—перевозятся преимуще-

(*). Передъ выѣздомъ своимъ изъ Камчатки Сомовъ представлялъ генералъ-губернатору о необходимости имѣть въ Камчаткѣ переводчиковъ французскаго и нѣмецкаго языковъ, на случай прихода иностранныхъ судовъ. Но представленіе это оставлено безъ послѣдствій.

ственно грузы Россійско-Американской К°, а провіантъ и купеческіе товары остаются неотправленными. Компанія же, не имѣя въ Камчаткѣ конкурентовъ, продаетъ предметы продовольствія по самымъ высокимъ цѣнамъ; на примѣръ: пудъ масла по 60 руб., а флягу водки, около 3-хъ ведръ, отъ 700 руб. до 1000 руб.»! «Такъ что—писалъ онъ—я вынужденнымъ нашелся написать вице-адмиралу Фомину, что если и на будущій годъ онъ отправитъ товары компаніи, то я ихъ конфискую и на эти деньги куплю оленей у корякъ, для продовольствія нижнихъ чиновъ. Въ Охотскѣ компанейскія суда строятся казенными людьми въ одинъ годъ, а казенные транспорты по три года». Выказавъ въ этомъ рапортѣ еще нѣсколько злоупотребленій охотскаго начальства, въ заключеніе Кошелевъ просилъ подчинить Охотскъ камчатскому коменданту.

Государь, получивъ это донесеніе, Высочайше повелѣлъ, для присканія мѣръ къ устраненію всѣхъ безпорядковъ въ Охотскѣ и Камчаткѣ, составить особый комитетъ изъ министровъ: коммерціи, военнаго, морскаго и сибирскаго генераль-губернатора.

Комитетъ, послѣ нѣсколькихъ совѣщаній, припелъ къ нижеслѣдующимъ заключеніямъ:

Охотскій портъ не подчинять камчатскому коменданту, а для управленія Камчаткою, учредить областное правленіе изъ судьи, исправника и двухъ засѣдателей, подъ предсѣдательствомъ коменданта, которому именоваться правителемъ камчатской области. Кромѣ того, въ Ижигѣ имѣть комиссара и при комендантѣ секретаря, почтоваго экспедитора и двухъ писцовъ, съ отпускомъ изъ государственнаго казначейства исчисленныхъ на этотъ предметъ расходовъ, по 8800 руб. въ годъ. Ижигинскій обругъ подчинить коменданту, а областное правленіе иркутскому губернатору; по части же судной—иркутской уголовной палатѣ. Камчатскому гарнизону состоять изъ 5-ти ротъ: четыремъ находиться въ Камчаткѣ и одной въ Ижигѣ. Изъ 4-хъ камчатскихъ ротъ двѣ имѣть на ландмилицкомъ положеніи, а остальные на положеніи гарнизонномъ. Въ учрежденное при батальонѣ отдѣленіе военно-сиротскаго дома назначить учите-

лей и служителей и имѣть въ школѣ 50 учениковъ. Мѣсто-пробываніемъ коменданта назначить Верхнекамчатскъ». Постановленіе это 11 августа 1803 года Высочайше утверждено, а 17 іюня 1804 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ упраздненіи города Акланска и Ижиги съ ихъ округами и присутственными мѣстами.

Кошелевъ, принявъ должность коменданта, открылъ что Сомовъ и большая часть его офицеровъ занимались казноградствомъ и грабили солдатъ и обывателей. Принадлежавшій нижнимъ чинамъ провіантъ выписывался въ расходъ и продавался частнымъ лицамъ, чрезъ посредство прикащиковъ Россійско-Американской К°. Всѣ книги и счета были съ фальшивыми росписками. Продавали казенный порохъ компаніи, которая сбывала его туземцамъ по баснословно высокимъ цѣнамъ. Кошелевъ конфисковалъ у компаніи весь порохъ и записалъ его на приходъ въ казну, арестовавъ прикащика компаніи Хлѣбникова за его мошенничество (*).

Ознакомясь съ условіями края, Кошелевъ весьма дѣятельно занялся хлѣбопашествомъ; но результаты были тѣ же, что и прежде — хлѣбъ погибалъ на корню отъ утренниковъ. Кошелевъ доносилъ генералъ-губернатору, что его удивляетъ, какъ могло даже составиться убѣжденіе о возможности хлѣбопашества въ Камчаткѣ, при тѣхъ климатическихъ условіяхъ, въ которыхъ находится этотъ край. При этомъ онъ писалъ, что скотоводство возможно тамъ въ большихъ размѣрахъ и просилъ выслать 100 семействъ якутовъ со своимъ скотомъ.

Съ прибытіемъ батальона въ Камчатку, нижніе чины бросили казенное обмундированіе и завели себѣ туземную одежду изъ звѣриныхъ шкуръ, соответственную климату. Обстоятельство это подало Кошелеву мысль представить Государю проектъ новаго обмундированія камчатскаго батальона изъ звѣриныхъ

(*) Г. Тихменевъ говоритъ, что будто бы Кошелевъ стѣснялъ торговлю компаніи, арестовавъ Хлѣбникова за то, что онъ не хотѣлъ понизить цѣнъ за товары. Мы имѣли возможность провѣрить этотъ фактъ и потому считаемъ обязанностію возстановить истину.

шкуръ, съ тѣмъ, чтобы предоставлено было ему устроить два завода: На укинскомъ берегу и въ Ижигѣ, для выдѣлки мундирныхъ, аммуничныхъ и другихъ вещей изъ звѣриныхъ шкуръ, какъ для военныхъ командъ, такъ и для жителей полуострова, приобретаемая сырые матеріалы у корякъ и чукочь. При этомъ Кошелевъ представилъ и образцы предполагаемаго обмундирования. Проектъ этотъ былъ переданъ на разсмотрѣніе генераль-губернатора и оставленъ за тѣмъ безъ всякаго вниманія. И только впослѣдствіи, когда батальонъ былъ уже расформированъ, морское министерство ввело въ обмундированіе нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства, служащихъ въ Охотскѣ и Камчаткѣ, фулянки, парки и торбаса.

30 іюня 1803 г. состоялся Высочайшій указъ на имя Кошелева о заведеніи солеваренныхъ заводовъ въ Нижнекамчатскѣ, Петропавловской гавани, Тигилѣ и Большерѣцкѣ.

Въ видахъ пониженія цѣны на вино, Кошелевъ желалъ возобновить винокуреніе изъ сладкой травы. Казенное винокуреніе началось въ Камчаткѣ еще въ 1732 г., при дворянинѣ Добрынскомъ, который успѣлъ понизить цѣну на вино съ 40 до 18 р. Сенатъ, получивъ отъ Беринга увѣдомленіе, что вино это вполне можетъ замѣнить хлѣбное, указомъ своимъ отъ 20 сентября 1733 г., предписалъ въ Камчаткѣ сдѣлать всѣ необходимыя приспособленія для винокурения и продавать вино отъ казны. На основаніи этого указа, вино приготовлялось по мѣрѣ его потребности.

4-го января 1769 г., сенатъ разрѣшилъ купечеству продавать въ Камчаткѣ виноградныя вина и французскую водку. Но винокуреніе все-таки продолжалось, и съ 1762 г. по 1774 г. выкурено 8213 вед. 1-го мая 1771 г. продажа вина въ Камчаткѣ была отдана на откупъ, на четыре года, купцу Савельеву, по прошенію котораго Императрица Екатерина II, въ 1773 г. повелѣла: «Всякую водку, въ томъ числѣ и травяную продавать въ Камчаткѣ одному откупщику.»

По окончаніи срока контракта Савельева, иркутскій губернаторъ снова отдалъ продажу тамъ вина на откупъ купцу Лебедеву, по 9600 р. въ годъ; но Бемъ успѣлъ убѣдить

сенатъ, что откупъ большое обремененіе для края, и контрактъ Лебедева не былъ утвержденъ. Но при этомъ, чтобы не оставить край безъ водки, сенатъ предписалъ отправлять водку въ Камчатку изъ Иркутска, такъ какъ мѣстное вино, по донесенію Бема, камчадалы и команды пили не охотно. Иркутская водка обходилась казнѣ съ доставкою въ Камчатку до 13 руб. за ведро.

Въ 1783 г. Рейнеке, чтобы доставить камчадаламъ возможность заняться продажей сладкой травы, снова началъ винокуреніе; но Угренинъ прекратилъ его въ тѣхъ видахъ, — какъ писалъ онъ, — что камчадалы, продавая въ казну сладкую траву, по выгодной цѣнѣ—4 руб. за пудъ, исключительно заняты собираніемъ ея, въ ущербъ рыбнымъ промысламъ. При немъ доставлялось въ Камчатку ежегодно отъ 1000 до 1500 ведръ водки изъ Иркутска. Продажей водки завѣдывали обыкновенно особые пристава, а потомъ купцы, съ вознагражденіемъ отъ казны. Послѣ Угренина опять возобновлено было винокуреніе въ небольшихъ размѣрахъ. Но въ 1804 г. вся мѣдная посуда на заводѣ пришла въ негодность и была продана съ аукціоннаго торга.

Кошелевъ писалъ въ Иркутскѣ, что продажа сладкой травы есть одна изъ главнѣйшихъ статей доходовъ камчадаловъ и что вино изъ сладкой травы обходится гораздо дешевле привознаго. Но на представленіе это не получено разрѣшенія.

Для большаго сближенія съ чукчами, Кошелевъ, въ 1805 г., представлялъ иркутскому губернатору о необходимости возобновленія на р. Анадырь острога; но только не съ прежнею военною цѣлю, а для торговыхъ съ ними сношеній. При этомъ Кошелевъ объяснилъ: «что чукчи вообще народъ дикій, сильный, способный къ грабежамъ и крайне мстительный, въ случаѣ малѣйшаго обмана. Вся связь съ ними русскихъ заключается въ мѣнѣ товаровъ: мѣдныхъ, желѣзныхъ и чугуновыхъ вещей, табаку, бисеру, корольковъ и проч. съ нашей стороны, и мягкой рухляди, моржевой и мамонтовой кости со стороны чукочъ. Но какъ наши торговцы на Анадырь, по сло-

вамъ чукочъ, ихъ постоянно обманываютъ, то очень немудрено, что чукчи, при удобномъ случаѣ, жестоко отомстятъ за это русскимъ.» Но и на это представленіе не было обращено вниманія, а между тѣмъ предположенія Кошелева скоро сбылись. Въ 1806 году чукчи убили на Анадырѣ 14 промышленниковъ Россійско-Американской К°, и сами дали знать объ этомъ Кошелеву, объяснивъ ему, что поводомъ къ этому послужилъ постоянный обманъ комисіонера купца Воробьева (*). При этомъ они сами просили устроить вновь Анадырскій острогъ, для присмотра за мѣною торговлею. Кошелевъ въ 1807 г. доносилъ объ этомъ въ Иркутскъ, но и на этотъ разъ дѣло ограничилось одною перепискою.

Вопросъ о возобновленіи Анадырскаго острога былъ возбужденъ еще въ 1791 г., послѣ разоренія на Анадырѣ всѣхъ заселеній купца Баранова. Якутскій дворянинъ Эверстовъ представлялъ объ этомъ сенату проектъ, который, по повелѣнію Императрицы, былъ переданъ, чрезъ генераль-губернатора Пила, на разсмотрѣніе находившагося въ то время въ Камчаткѣ флота капитана Биллингса. Послѣдній, въ 1792 г., донесъ Пилу, что всѣ чукчи желаютъ возобновленія острога и что онъ съ своей стороны мѣру эту признаетъ полезною, для сближенія съ этимъ народомъ. При этомъ Биллингсъ предполагалъ доставлять къ Анадырскому устью провіантъ изъ Охотска моремъ, а оттуда вверхъ по рѣкѣ на байдарахъ. Но иркутскій губернаторъ, представивъ генераль-губернатору Пилу всѣ доводы и цифры, на основаніи которыхъ упраздненъ Анадырскъ, успѣлъ убѣдить его въ бесполезности этихъ предположеній. Пиль, 24-го ноября 1792 г., представилъ Императрицѣ Екатеринѣ II доводы иркутскаго губернатора, на основаніи которыхъ 26-го января 1793 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе: оставить дѣло это безъ всякихъ послѣдствій.

Въ 1795 г., ижигинскій исправникъ Лаксманъ, для наблюденія за промышленниками и для сбора ясака съ чукочъ,

(*) Селеніе компаніи находилось 70 верстъ ниже большаго Анадырскаго острога.

послалъ на р. Анадырь прапорщика Хабарова съ 20-ю казаками. Но Хабаровъ самъ торговалъ съ чукчами и обманывалъ ихъ. Кромѣ того, собаки его уничтожили въ селеніи запасъ рыбы у промышленниковъ, такъ что, по выѣздѣ его, перешли всѣ собаки отъ недостатка пищи.

Лаксманъ представлялъ въ Иркутскѣ, что селеніе на р. Анадырѣ слѣдуетъ уничтожить, потому что учрежденіе его не согласно съ Высочайшей волей, объявленной Пленесверу, и потому иркутскій губернаторъ предписалъ перенести это селеніе или на р. Майнъ, или на Алнатъ, находящуюся въ 150 верстахъ отъ анадырскаго селенія.

Распространившаяся по полуострову венерическая болѣзнь (*) приняла въ 1806 г. такіе уже размѣры, что Кошелевъ нашелъ необходимымъ, собственно для венерическихъ больныхъ построить отдѣльную больницу на Мильковскихъ водахъ, въ 160 вер. отъ гавани, и сдѣлалъ представленіе въ Иркутскѣ о присылкѣ для нея врача.

Придерживаясь принятому нами порядку въ изложеніи событій, мы должны упомянуть здѣсь о прибытіи 2-го іюля 1804 г. въ петропавловскую гавань перваго русскаго кругосвѣтнаго корабля «Надежда».

Послѣ тщетныхъ попытокъ отыскать удобное сообщеніе Якутска съ побережьемъ Охотскаго моря, Россійско-Американская К^о рѣшилась завести сношенія съ своими колоніями на Восточномъ океанѣ кругосвѣтнымъ путемъ. Съ этою цѣлю, въ началѣ 1803 г., главное правленіе компаніи, согласно съ проектомъ Крузенштерна, распорядилось снарядить два корабля: «Надежда» и «Нева», первое подъ командою капитанъ-лейтенанта Крузенштерна, а второе капитанъ-лейтенанта Лисянскаго. Кромѣ доставки грузовъ въ колоніи, экспедиціи этой поручалось посѣтить Японію, для заведенія съ нею торговыхъ связей. Посланникомъ же въ Японію былъ назначенъ одинъ изъ главныхъ акціонеровъ компаніи, камергеръ Рязановъ.

26-го іюня 1803 г. экспедиція вышла изъ Кронштадта и у Сандвичовыхъ острововъ суда разлучились. «Надежда» пошла

(*) Венерическую болѣзнь камчадалы называютъ *русскою болѣзнію* или *оросичью*.

съ посланникомъ въ Камчатку, а «Нева» къ острову Кадьяку. По сдачѣ въ Петропавловской гавани грузовъ, Крузенштернъ, 27-го августа 1804 г., вышелъ въ море, для слѣдованія въ Японію и 26 сентября прибылъ въ Нагасаки. Послѣ неудачныхъ переговоровъ Рязанова съ японскими уполномоченными, Крузенштернъ вышелъ въ Японское море и 28 апрѣля 1805 г., открылъ заливъ на сѣверной оконечности Матсмая, названный имъ по имени канцлера графа Румянцова. 1 мая Крузенштернъ прошелъ проливомъ Лаперуза въ заливъ Аниву, на южной оконечности Сахалина. Потомъ, вошелъ въ Охотское море, сдѣлалъ опись восточнаго берега Сахалина до мыса Терпѣнія, гдѣ принужденъ былъ прекратить работы, по причинѣ встрѣченнаго имъ льда. Пройдя черезъ Курильскую цѣпь, 18 мая, открылъ группу острововъ *Каменные ловушки* (Муссиръ), и черезъ 4 дня прибылъ въ Петропавловскій портъ. Высадивъ здѣсь Рязанова, 23 июня, Крузенштернъ вышелъ изъ Авачинской губы и 30-го, пройдя проливомъ Надежда, между островами Матуа и Рашуа, вышелъ въ Охотское море. 7 июля прибылъ къ мысу Терпѣнія и отсюда продолжалъ изслѣдованіе берега Сахалина. Обойдя сѣверную его оконечность, спустился къ устью р. Амура. Встрѣтивъ въ сѣверномъ каналѣ, отдѣляющемъ Сахалинъ отъ берега, сильное теченіе и совершенно прѣсную воду, заключилъ о близости амурскаго устья, и потому послалъ шлюпку для дальнѣйшихъ изслѣдованій. Но сильное теченіе, заставившее шлюпку возвратиться на судно, и опасеніе, чтобы дальнѣйшими изслѣдованіями не навлечь подозрѣніе китайскаго иравительства—были причиною, что Крузенштернъ не окончилъ предположенныхъ изысканій и, подобно Лаперузу и Бротону, пришелъ къ ложному заключенію, что лиманъ Амура между Татарскимъ берегомъ и Сахалиномъ забросанъ сплошными мелями.

По возвращеніи въ Петропавловскую гавань, Крузенштернъ изготовилъ здѣсь корабль къ обратному плаванію и 23 сентября отправился въ Кантонъ и оттуда въ Кронштадтъ (*).

(*) Путешествіе вокругъ свѣта Крузенштерна. СПб. 1809 — 1812 г. въ 4 частяхъ и русскія кругосвѣтныя путешествія. Н. А. Ивашинцова въ 7 части запис. гидрограф. д-та.

Изъ Камчатки Рязановъ представлялъ правительству о скорѣйшемъ занятіи острова Сахалина, чтобы не могли предупредить насъ другія державы. Особенное вниманіе обращалъ онъ на губу Аниву, еще мало извѣстную тогда свѣту; кромѣ того, доказывалъ пользу занятія Сахалина и въ отношеніи видовъ на Амуръ. То же самое писалъ и Крузенштернъ, представивъ при томъ правительству свое мнѣніе, что завладѣть Анивою можно безъ всякаго сопротивленія. Быть можетъ, никогда не представлялось такого удобнаго времени къ занятію Сахалина, такъ какъ тогда не было еще на немъ никакихъ японскихъ селеній; но правительство, по какимъ то причинамъ, не воспользовалось этими предложеніями. Быть можетъ, что оно рассчитывало на участіе въ этомъ дѣлѣ компаніи, которая, 21 августа 1808 г., получила разрѣшеніе завести тамъ поселенія; но компанія ограничилась только этимъ разрѣшеніемъ.

Мы выше уже замѣтили въ какомъ бѣдственномъ положеніи нашель Кошелевъ камчатскій баталіонъ. Будучи самъ честнымъ человѣкомъ, онъ былъ чрезвычайно строгъ съ чиновниками и офицерами, предавшимися отъ бездѣйствія пьянству, взяточничеству и разврату. Крутыя мѣры, принятыя Кошелевымъ противу ихъ безчинствъ, вооружили всѣхъ его подчиненныхъ, которые составили заговоръ о тайномъ убійствѣ его. Въ главѣ заговора стоялъ баталіонный командиръ, полковникъ Сибиряковъ, бывшій вѣстовой Биллингса. Соучастники его были: маіоръ Маниковъ, капитанъ Батюшковъ, поручики: Соломка и Хитрово, прапорщикъ Хомяковъ, подпоручикъ Расторгуевъ, исправникъ Донинъ, купецъ Выходцевъ, мѣщанинъ Барнашевъ, отставные, выгнанные изъ службы Кошелевымъ: маіоръ Козельскій и подпоручикъ Ермолинскій; аудиторъ Савинскій и квартирмейстеръ Шелашниковъ. Всего съ нижними чинами 37 человѣкъ. Кошелевъ, будучи предупрежденъ объ этомъ бунтѣ преданными ему людьми и убѣдясь въ справедливости слуховъ о заговорѣ, арестовалъ всѣхъ заговорщиковъ, а Козельскаго, Шелашникова, Ермолинскаго, Расторгуева, Савинскаго, Выходцева заковалъ въ кандалы. Въ комнатахъ, гдѣ заключались преступники, приказалъ заколотить окна, строго запретивъ впускать къ нимъ посѣтителей,

и самъ приступилъ къ производству слѣдствія, донеся въ то же время о всѣхъ свсихъ распоряженіяхъ генераль-губернатору.

Слѣдствіе это открыло еще и другой, болѣе обширный разговоръ, заключавшійся въ томъ, что нижніе чины и жители Камчатки, любившіе Кошелева за его честность, правдивость и гуманное съ ними обращеніе, дали обѣтъ вырѣзать всѣхъ заговорщиковъ, если они сдѣлаютъ Кошелеву хотя малѣйшій вредъ.

Слѣдственное дѣло Кошелевъ отправилъ въ Иркутскъ, съ поручикомъ Клевецкимъ, которому далъ слѣдующее оригинальное предписаніе: «Такъ какъ начальникъ Охотскаго порта Бухаринъ имѣетъ привычку задерживать и распечатывать почты и эстафеты, то вамъ предписывается не давать ему прилагаемыхъ конвертовъ, а если онъ, или ктонибудь другой, будетъ требовать ихъ силою, то ничего не боясь, *бить того чьмъ попало, до смерти, какъ безчестнаго челоовька* (*)».

Въ это время генераль-губернаторствовалъ въ Сибири Пестель, а иркутскою губерніею управлялъ извѣстный въ Сибири Трескинъ, челоовькъ умный и дѣятельный, но въ то же время гордый, мстительный деспотъ въ полномъ смыслѣ этого слова. Пестель постоянно жилъ въ Петербургѣ, и будучи подъ вліяніемъ Трескина, былъ только исполнителемъ всѣхъ предначертаній послѣдняго. Трескинъ же ненавидѣлъ Кошелева за его рѣзкія донесенія, которыя посылались во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, гдѣ Трескинъ позволялъ себѣ какія либо несправедливыя распоряженія или употреблялъ въ бумагахъ дерзкія выраженія. Напримѣръ, Трескинъ требовалъ, чтобы Кошелевъ присутствовалъ въ камчатскомъ областномъ правленіи и подписывалъ бы всѣ донесенія къ нему этого правленія. Кошелевъ отвѣчалъ ему на это: «ваше превосходительство, чтобы избавиться отъ всѣхъ главнѣйшихъ негодяевъ и пьяницъ въ Иркутскѣ, или по какимъ либо другимъ, неизвѣстнымъ для меня побужденіямъ, прислали ихъ сюда членами областного правленія, и потомъ

(*) Бухаринъ находился въ страшной враждѣ съ Кошелевымъ, обличавшимъ его въ злоупотребленіяхъ.

требуется, чтобы я присутствовалъ, а слѣдовательно, и совѣтовался съ этою грязною компанією свиней. Но если бы я и рѣшился на эту мѣру, то этимъ стѣснялъ бы только васъ, ибо тогда нельзя бы было ни Пестелю, ни вамъ писать такихъ дикихъ предписаній областному правленію, какія пишутся теперь.»

При такихъ условіяхъ, нельзя было ожидать рѣшенія дѣла о заговорѣ офицеровъ въ пользу Кошелева, тѣмъ болѣе, что Пестель давно уже былъ вооруженъ Трескинымъ противъ Кошелева. Пестель и Трескинъ признали во всемъ виновнымъ Кошелева, которому генераль-губернаторъ строго предписалъ немедленно освободить всѣхъ арестованныхъ и самому ожидать дальнѣйшихъ распоряженій отъ высшаго начальства. Въ предписаніи этомъ Пестель, между прочимъ, высказалъ Кошелеву, что со вступленіемъ его въ должность коменданта, Камчатка превратилась въ острогъ.

Получивъ это предписаніе, Кошелевъ послалъ Пестелю чрезвычайно дерзкое донесеніе, въ которомъ между прочимъ высказалъ, «что подобнаго рода несправедливое рѣшеніе могло произойти только отъ того, что Пестель зять Биллингса, у котораго полковникъ Сибиряковъ былъ вѣстовымъ и писаремъ, а потомъ возвышенъ въ чинахъ за содѣйствіе Биллингсу красть и грабить всѣхъ въ Камчаткѣ. Поэтому—писалъ онъ—вамъ не хочется обвинить Сибирякова, имѣющаго къ тому же протекцію у всемогущей Россійско-Американской К°, будучи зятемъ правителя дѣлъ главнаго ея правленія Зеленина (*). Я, какъ человѣкъ честный, не боюсь вашего гнѣва и говорю вамъ правду, что вы самовольный властелинъ и пристрастенъ къ моимъ противникамъ».

Но недолго пришлось Кошелеву бороться съ своими врагами — Трескинъ, при своемъ изворотливомъ умѣ, всѣ распоряженія Кошелева успѣлъ перетолковать такимъ образомъ, что его обвинили въ тысячѣ преступленій и даже въ растратѣ

(*) Компанія ненавидѣла Кошелева за арестъ прикащика и преслѣдованія ея злоупотребленій въ Камчаткѣ.

3 т. руб. казенныхъ денегъ, употребленныхъ имъ на уплату камчадаламъ за доставку провіанта изъ гаваней къ мѣсту расположенія войскъ. Кошелевъ, на сдѣланный ему по этому предмету запросъ, отвѣчалъ, что онъ принимаетъ этотъ расходъ на свой счетъ и уже внесъ эти деньги въ камчатское казначейство. «Будущіе же начеты—писалъ Кошелевъ — я также уплачу, хотя бы это стоило моего достоянія, лишь бы не было причины думать, что я извлекалъ изъ всѣхъ этихъ расходовъ свои выгоды».

14-го ноября 1806 г. Кошелевъ былъ отрѣшенъ отъ должности, и вмѣсто него назначенъ генераль-маіоръ Петровскій, а 30 марта 1808 г. графъ Аракчеевъ увѣдомилъ Пестеля, что Государь Императоръ Высочайше повелѣлъ: «генераль-маіора Кошелева, по прибытіи въ Иркутскъ, арестовать и препроводить въ Петербургъ подъ присмотромъ, а всѣхъ арестованныхъ въ Камчаткѣ офицеровъ освободить, не внося имъ въ формуляръ бытность ихъ подъ судомъ.»

Но Пестель и Трескинъ не ограничились этимъ распоряженіемъ. Они поручили Петровскому произвести строжайшее надъ Кошелевымъ слѣдствіе и задержать его въ Камчаткѣ, до особаго распоряженія. Петровскій, 19 августа 1807 года, прибылъ въ Тигиль, а 4 сентября принялъ управленіе Камчаткою. Желая угодить Пестелю, онъ жаловался на Кошелева, что онъ не сдалъ ему должности на законномъ основаніи, что на слѣдствіи даетъ уклончивые отвѣты и т. д. Пестель написалъ объ этомъ Аракчееву, который, 24 апрѣля 1809 г., предписалъ задержать Кошелева въ Камчаткѣ, пока онъ не исполнитъ всѣхъ требованій Петровскаго.

Несчастный Кошелевъ долженъ былъ въ теченіе болѣе двухъ лѣтъ прожить для слѣдствія въ Камчаткѣ, будучи окруженъ врагами и подвергаясь ежедневно разнымъ оскорбленіямъ со стороны ханки и взяточника Петровскаго и бывшихъ своихъ подчиненныхъ. Наконецъ, 12-го ноября 1809 г. Кошелевъ прибылъ въ Иркутскъ, и подъ арестомъ былъ отправленъ въ Петербургъ и преданъ суду. Но до окончанія суда, Кошелевъ поступилъ въ ополченіе и за оказанную имъ особенную хра-

брось въ отечественную войну 1812 г., по Высочайшему повелѣнію, былъ освобожденъ отъ суда.

При всѣхъ натяжкахъ въ слѣдствіи, Кошелевъ по суду оказался только виновнымъ въ превышеніи власти, закрытіи духовнаго правленія и отрѣшеніи отъ должностей протоіерея Никифорова и діакона.

Для разъясненія послѣдняго обвиненія, необходимо замѣтить, что духовное правленіе состояло тогда изъ того самаго протоіерея Никифорова, котораго побилъ Шмалевъ, и вѣчно пьянаго священника Лонгинова. Никифоровъ предалъ въ церкви, постѣ службы, проклятію Кошелева и вмѣстѣ съ Лонгиновымъ гласно помогалъ врагамъ Кошелева дѣлать разные безпорядки, такъ что на церковныхъ хорахъ были найдены бумаги, обличившіе заговоръ офицеровъ. За эти то поступки и за растрату церковныхъ суммъ, Кошелевъ отрѣшилъ ихъ отъ должностей, о чемъ сообщилъ иркутскому губернатору и святѣйшему синоду. Но Трескинъ, при содѣйствіи иркутскаго архіерея Веніамина, успѣлъ оградить Никифорова.

Во время Кошелева, по Высочайшему указу 18 іюля 1806 г., была снаряжена въ Камчатку и на Курильскіе острова особая экспедиція, для научныхъ изслѣдованій. Въ указѣ этомъ, между прочимъ, было сказано: «Въ экспедицію для описанія Камчатки и Курильскихъ острововъ, имѣющую продолжаться три года, назначить находящагося при посольствѣ графа Головкина—адъюнкта академіи наукъ Редовскаго и землемѣра Кожевина, повелѣваю производить имъ изъ суммъ государственнаго казначейства жалованье: Редовскому по 1000 р. и столовыхъ по 600 р., а Кожевину жалованья 900 р. и столовыхъ по 300 р., выдавъ, сверхъ того, имъ на прогоны единовременно 912 р. 52 к., да на подарки, инструменты и т. п. 1000 руб. Экспедиція была снаряжена по мысли назначеннаго въ 1805 г. позломъ въ Китай, графа Головкина, который, послѣ тщетныхъ попытокъ пробраться въ Китай, далъ всѣмъ членамъ своего посольства разные назначенія.

Всѣ необходимыя для экспедиціи вещи и продовольствіе были заготовлены въ Иркутскѣ и отправлены въ Охотскъ на почтовыхъ лошадяхъ. Въ томъ же 1806 г., Редовскій, Кожевинъ,

препарантъ и два служителя прибыли въ Охотскъ. Вещи экспедиціи, въ половинѣ сентября, были отправлены въ Петропавловскую гавань на гальотѣ «Охотскъ», подъ командою штурмана Трубникова. Но гальотъ этотъ, 30 октября 1806 г., разбился на первомъ курильскомъ островѣ, при чемъ судно и весь грузъ погибли. Команда же спаслась и прибыла въ Камчатку весною 1807 г. на трехъ байдарахъ.

Самъ же Редовскій, для лучшаго обозрѣнія края, отправился изъ Охотска 9-го ноября 1806 г., сухимъ путемъ, черезъ Ижигу и 8 февраля 1807 года умеръ, принявъ ядъ.

Петровскій, по вступленіи въ должность коменданта, послалъ рядъ донесеній къ Пестелю, о страшныхъ безпорядкахъ въ Камчаткѣ, возникшихъ при Кошелевѣ, желая вѣроятно выслужиться этими донесеніями. Но когда 6-го апрѣля 1807 года Пестель предписалъ ему донести, въ чемъ именно заключаются эти безпорядки, то Петровскій только и могъ указать, на арестъ офицеровъ и закрытіе духовнаго правленія.

Но и самому Петровскому скоро пришлось испытать рядъ непріятностей отъ неограниченнаго деспотизма Трескина. До того времени, пока Петровскій нуженъ былъ Трескину, по дѣлу Кошелева, Трескинъ снисходительно смотрѣлъ на него; но когда Кошелевъ выѣхалъ изъ Камчатки, онъ сталъ посылать Петровскому строгія предписанія, требуя при томъ донесеній о его дѣйствіяхъ по управленію областію. Петровскому, не смотря на рабскую его покорность начальству, надобли, наконецъ дерскія распоряженія Трескина, и онъ, между прочимъ, писалъ Пестелю: «Иркутское правительство входитъ во всѣ распоряженія ввѣреннаго мнѣ края—зачѣмъ же я здѣсь? Если вашему высокопревосходительству угодно, чтобы я состоялъ въ непосредственномъ распоряженіи Трескина, то убѣдительно прошу васъ назначить вмѣсто меня другаго, ибо я уже 9 лѣтъ генераль-маіоромъ!» Кромѣ того, 25-го ноября 1808 г., Петровскій донесъ министру коммерціи «что иркутское губернское начальство, желая изъ какихъ-то видовъ, отдать Камчатку на откупъ, завело съ камчатскимъ областнымъ правленіемъ безразсудную переписку, обидную и оскорбительную для управленія моею областію и самаго чина моего.»

Оба эти донесенія попали черезъ Пестеля въ руки Трескина, который съумѣлъ устроить это дѣло такимъ образомъ, что Аракчеевъ, въ томъ же 1808 г., сдѣлалъ Петровскому строжайшій выговоръ, за неумѣстныя его выраженія противъ начальства.

Въ 1810 г. Петровскій доносилъ военному министру, что иркутское начальство не высылаетъ въ Камчатку для тамошнихъ командъ потребнаго количества провіанта. На запросъ, сдѣланный по этому поводу Пестелю, онъ отвѣчалъ военному министру, «что Петровскій давно уже питаетъ къ иркутскому начальству неудовольствіе за то, что оно старается удержать въ границахъ стремленія его къ самовластію и принялъ рѣшительное намѣреніе вредить ему. Команда камчатская, состоящая изъ 18 офицеровъ, 415 нижнихъ чиновъ и 305 бантонистовъ, достаточно снабжена провіантомъ, судя по количеству отправленной туда муки.»

Время управленія Камчаткою Петровскимъ ознаменовалось прежними грабительствами и притѣсненіями туземцевъ. Самъ Петровскій, подъ благовиднымъ предлогомъ водворенія порядковъ, объѣхалъ весь полуостровъ, кромѣ олюторскихъ острожковъ, и вездѣ собиралъ соболей и лисицъ. Сибиряковъ, исправникъ Донинъ и полиціймейстеръ Расторгуевъ грабили также всѣхъ безпощадно. Кромѣ того, Сибиряковъ выводилъ солдатъ на частныя работы и деньги бралъ себѣ. Донинъ же пускалъ въ оборотъ солдатскій провіантъ. По всей Камчаткѣ перевозились купеческія клади безъ прогоновъ, потому что Петровскій участвовалъ въ торговлѣ съ купцами. Петровскій отдалъ съ подряда купцу Выходцеву перевозку казеннаго провіанта изъ Петропавловской гавани въ Нижнекамчатскъ по 10 руб. съ пуда, тогда какъ камчадалы брались перевозить по 7 руб. Впослѣдствіи открылось, что Выходцевъ за эту сдѣлку долженъ былъ купить провіантъ Петровскаго и Сибирякова, хранившійся въ Нижнекамчатскѣ, по 10 руб. за пудъ. Кромѣ того, Выходцеву предоставлено было, подъ видомъ почты, доставить на обывательскихъ байдарахъ, разные товары съ Курильскихъ острововъ, выгруженные тамъ съ разбитаго его судна.

Жители Нижнекамчатска въ особенности терпѣли отъ притѣсненій Петровскаго. Они безвозмездно должны были содер-

жать почтовую гоньбу и поставлять безденежно дрова, для отопленія казенныхъ зданій (*). Жены же и дочери обывателей посылались еженедѣльно, безъ всякаго вознагражденія, мыть полы въ квартирѣ Петровскаго и во всѣхъ казенныхъ зданіяхъ, а сопротивлявшіеся наказывали тѣлесно. Сибиряковъ, съ компанейскими пригачиками Паско и Пановымъ, объѣхалъ для торговли всю Камчатку. Камчадалы были выгнаны для его проѣзда на 300 и 400 верстѣ, потому что онъ бралъ на станціяхъ по 130 собакъ, большая часть которыхъ погибла и камчадаламъ пришлось возвращаться въ свои жилища пѣшкомъ. За всѣ эти труды Сибиряковъ заплатилъ имъ только 45 руб., считая въ томъ числѣ и прогоны.

Петровскій доносилъ иркутскому губернатору, что по неумову пушныхъ звѣрей, камчадаламъ нечѣмъ платить ясака, а между тѣмъ Петровскій, Донинъ и ихъ компанія продали въ 1811 г. камчатскимъ купцамъ 7000 соболей и лисицъ, не говоря уже о запасахъ пушнины, сдѣланныхъ всѣми офицерами и нижними чинами.

Въ 1808 г. Трескинъ хотѣлъ отдать продажу вина въ Камчаткѣ на откупъ. Но сенатъ не согласился на его предложеніе, чтобы откупщики не разорили туземцевъ. Отказъ этотъ былъ основанъ на представленіи Петровскаго, который доносилъ министру коммерціи, что *алтбная водка въ Камчаткѣ бесполезна, а паче пагубна*, при этомъ просилъ дозволить продажу въ Камчаткѣ вина всѣмъ безъ исключенія. Но впоследствии открылось, что Петровскій хлопоталъ не о пользѣ туземнаго населенія, а для своихъ личныхъ выгодъ, потому что самъ онъ былъ камчатскимъ откупщикомъ, участвуя съ купцами въ продажѣ французской водки и помогая Россійско-Американской К^о торговать виномъ. Повѣренные Петровскаго ѣздили по стойбищамъ инородцевъ и вымѣнивали у нихъ соболей и лисицъ на водку, не смотря на существовавшее уже тогда запрещеніе продажи имъ вина. Предусмотрительные

(*) По жалобѣ нижнекамчатскихъ жителей, 27 сентября 1809 г. состоялся сенатскій указъ, чтобы съ жителей Камчатки не требовать безденежно поставки дровъ, для отопленія казенныхъ зданій.

коряцкіе старшины, зная слабость своихъ соплеменниковъ къ хмѣльнымъ напиткамъ и опасаясь, чтобы они не дошли до окончательнаго раззоренія, убѣдили корякъ удалиться съ своими табунами оленей отъ Ижиги въ отдаленныя тундры.

Петровскій, по приѣздѣ своемъ въ Камчатку доносилъ Пестелю, что онъ предполагаетъ начать хлѣбопашество въ большихъ размѣрахъ. Но опыты его не привели ни къ какимъ полезнымъ результатамъ. Посѣянный въ 1809 и 1810 годахъ близъ Нижнекамчатска разный хлѣбъ позябъ отъ утренниковъ. Съ 1812 г. казенное хлѣбопашество въ Камчаткѣ вовсе прекращено.

Между тѣмъ, потребность въ хлѣбѣ была громадная. Несмотря на то, что въ 1809 и 1810 гг. были отправлены изъ Охотска въ Камчатку 6 транспортовъ съ мукою, въ 1810 г. былъ крайній въ немъ недостатокъ. Камчатскій комисіонеръ предлагалъ Петровскому употребить на довольствіе команды хранившійся въ Петропавловской гавани сѣмянной хлѣбъ, въ количествѣ 2420 пуд., перевозка котораго въ Нижнекамчатскѣ обходилась въ 28240 руб.; но Петровскій отвѣтилъ ему, что сѣмена нужны для будущихъ посѣвовъ, и приказалъ отпустить командѣ по $\frac{1}{4}$ пайка провіанта. Мѣра эта произвела ропотъ между нижними чинами, которые просили своихъ офицеровъ доложить объ ихъ неудовольствіи Петровскому и когда офицеры подали объ этомъ рапорты, Петровскій арестовалъ ихъ, а главнѣйшихъ виновниковъ изъ нижнихъ чиновъ заковалъ въ кандалы, какъ бунтовщиковъ.

Пока Петровскій разными безчестными продѣлками наживалъ себѣ состояніе, Трескинъ постепенно вооружалъ противъ него высшее начальство. И, наконецъ, военный министръ въ 1812 г. командировалъ въ Камчатку для изслѣдованія всѣхъ его злоупотребленій, маіора Тараканова. Осенью 1812 г. Таракановъ прибылъ въ Камчатку, и приступилъ къ слѣдствію по дѣламъ, относящимся до военной части, а всѣ остальные вопросы, какъ равно и жалобы камчадаловъ, отклонилъ отъ себя, подъ тѣмъ предлогомъ, что онъ неуполномоченъ на производство слѣдствія по гражданскимъ дѣламъ.

На первыхъ порахъ, Таракановъ весьма дѣятельно занялся возложеннымъ на него порученіемъ: допрашивалъ нижнихъ

чиновъ, повѣрялъ магазины и книги и т. д. Но впоследствии, Петровскій и Сибиряковъ успѣли склонить его на свою сторону соболями и деньгами, такъ что Таракановъ перебрался даже въ квартиру Сибирякова, а столъ имѣлъ у Петровскаго. По выѣздѣ же изъ Камчатки, онъ вывезъ съ собою большой запасъ соболей и лисицъ. Но, несмотря на слишкомъ снисходительное слѣдствіе Тараканова, Петровскій, все-таки, по прибытіи изъ Камчатки въ Иркутскъ, былъ отданъ подъ судъ, потому что въ рукахъ Трескина было слишкомъ много данныхъ къ его обвиненію. Не ушли также отъ суда и офицеры камчатскаго баталіона, которыхъ Петровскій оправдалъ по дѣлу Кошелева. Всѣ они оказались виновными въ соучастіи съ Петровскимъ въ разныхъ противозаконныхъ дѣйствіяхъ.

Перечисляя событія этого времени, мы должны указать здѣсь на приходъ въ Камчатку шлюпа «Діана» и дальнѣйшее его плаваніе въ Тихомъ океанѣ. 16 пушечный шлюпъ «Діана» (въ 300 тон. и 90 ф. длиною) былъ отправленъ 25 іюля 1807 г., изъ Кронштадта въ Восточный океанъ, подъ командою капитанъ-лейтенанта Головнина. Главнѣйшая цѣль его путешествія были географическія изслѣдованія въ части Великаго океана, прилежащей къ русскимъ владѣніямъ въ Азіи и Америки, а также и доставка разныхъ грузовъ въ Камчатку. По случаю разрыва съ Англією, шлюпъ былъ задержанъ въ Саймонсъ-баѣ 13 мѣсяцевъ, а потому онъ прибылъ въ Петропавловскую гавань только 25 сентября 1809 г. Сдавъ здѣсь грузъ, онъ отправился въ Ситху, откуда вернулся въ Камчатку въ 1810 г. Въ 1811 г. Головнинъ получилъ распоряженіе сдѣлать съемку южныхъ Курильскихъ и Шантарскихъ острововъ, съ прилежащими берегами. Въ іюнѣ того же года Головнинъ осмотрѣлъ южные Курильскіе острова отъ Матуа до Урупа и 6 іюля сталъ на якорь на южной оконечности Кунашира, чтобы налиться водою. 11 іюля Головнинъ, съ мичманомъ Муромъ, штурманомъ Хлѣбниковымъ, съ 4 матросами и однимъ курильцемъ переводчикомъ съѣхалъ на берегъ. Японцы, желая отмстить русскимъ за поступки Хвостова, взяли ихъ въ плѣнъ. Старшій офицеръ шлюпа, лейтенантъ Ривордъ, послѣ безо-

левныхъ попытокъ освободить Головнина, отправился въ Охотскъ.

Въ октябрѣ 1810 г., по восточную сторону Камчатской Лопатки разбилась японская буса. Изъ находящейся на ней команды 6 человѣкъ погибло во время крушенія бусы, 9 найдено на берегу замерзшими и 7 полуживыхъ отъ холоду. Последніе были доставлены сперва въ Петропавловскую гавань, а потомъ въ Охотскъ (*).

Рикордъ, пользуясь этимъ случаемъ, помѣстилъ японцевъ на «Діану» и 22 іюля 1812 г., вышелъ въ море, взявъ съ собою охотскій транспортъ «Зотикъ» и 28 августа подошелъ къ Кунаширу. Но и на этотъ годъ Рикорду не удалось освободить Головнина и онъ отправился на зимовку въ Петропавловскую гавань. Раннею весною Рикордъ вышелъ въ море, зашелъ въ Охотскъ и оттуда 23 мая отправился къ острову Кунаширу, а потомъ въ Хакодате и, наконецъ, 7 октября 1813 г., послѣ продолжительныхъ переговоровъ, японцы освободили Головнина и его спутниковъ и шлюпъ прибылъ съ ними 3 ноября въ Петропавловскую гавань (**).

Между тѣмъ, Петровскій, по развитіи японской бусы, не хотѣлъ отпустить изъ казны денегъ на содержаніе потерѣвшихъ крушенію японцевъ и только послѣ долгихъ убѣжденій лицъ, къ нему приближенныхъ, согласился продовольствовать ихъ на счетъ казны. Въ донесеніи своемъ объ этихъ японцахъ, онъ между, прочимъ, писалъ Трескину, что хотя онъ и не имѣлъ законнаго права расходовать на содержаніе ихъ казенныя деньги; но, однакожь, рѣшился на эту мѣру, чтобы не уморить ихъ съ голоду, и что онъ предписалъ кому слѣдуетъ быть при содержаніи ихъ экономнѣ (***). На другой годъ, по ходатайству

(*) Дѣла иркутскаго архива.

(**) Путешествіе на шлюпѣ «Діана». СПб. 1819 г.—Записки Головнина въ плѣну у японцевъ. СПб. 1816 г.—Записки Головнина о плаваніи къ Курильскимъ островамъ. СПб. 1819 г.—Записки Рикорда о плаваніи его къ японскимъ берегамъ. СПб. 1816 г.

(***) Трескинъ на донесеніи этомъ написалъ оригинальную резолюцію: «*Мерзавцы! Хороши начальники отдаленнаго края!*» Резолюція эта и теперь цѣла въ дѣлахъ иркутскаго архива.

Трескина, было Высочайше разрѣшено отпускать на содержаніе этихъ японцевъ отъ казны ежегодно по 219 руб. 26¹/₂ коп.

Въ 1810 г. была такая суровая зима въ сѣверо-восточномъ графѣ Сибири, что Берингово море и проливы между Курильскими и даже Алеутскими (*) островами покрылись льдомъ, который стоялъ почти цѣлый мѣсяць и такъ крѣпко, что ходили по льду. Явленіе это чрезвычайно рѣдкое въ тамошнихъ моряхъ.

Мы выше уже сказали, что Кошелевъ просилъ иркутскаго губернатора о высылкѣ въ Камчатку особаго медика, для пользованія туземцевъ отъ венерической болѣзни. Не получая на это представленіе никакого отвѣта, онъ высказалъ эту необходимость въ всеподданнѣйшемъ отчетѣ. По этому поводу послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ отправленіи въ Камчатку, собственно для прекращенія венерической болѣзни, доктора Шпера, съ двумя фельдшерами. Шперу было назначено производить жалованье по 1200 руб., а фельдшерамъ по 200 р. въ годъ, о чемъ сообщено Пестелю, 20 ноября 1807 г., въ именномъ указѣ.

23 сентября 1808 г. Шперъ прибылъ въ Нижнекамчатскъ, съ большимъ запасомъ медикаментовъ. Наслышавшись въ пути о личности Петровскаго и будучи независимъ отъ него, Шперъ не обращался въ нему ни съ какими просьбами, а сблизившись съ Кошелевымъ, руководствовался его совѣтами. Обстоятельство это было причиною, что Петровскій возненавидѣлъ Шпера, въ особенности же за сближеніе его съ Кошелевымъ, и желая чѣмъ нибудь повредить ему, послалъ на него въ Иркутскъ доносъ, что будто бы онъ, вмѣстѣ съ Кошелевымъ, слишкомъ свободно говоритъ о сибирскомъ начальствѣ. Въ декабрѣ 1808 г. Шперъ отправился въ путешествіе по полуострову, для осмотра больныхъ и, по возвращеніи своемъ, въ январѣ 1809 г., въ Нижнекамчатскъ, сообщилъ Петровскому, что не встрѣчается никакой возможности прекратить на полуостровѣ венерическую болѣзнь до тѣхъ поръ, пока всѣ боль-

(*) *Али-уаля* по алеутски означаетъ—что такое? Отъ этихъ то словъ и произошло названіе алеутовъ, о которыхъ въ первый разъ услышали въ Камчаткѣ въ 1747 году.

ные не будутъ собраны въ одно мѣсто. При такихъ убѣжденіяхъ, считая бесполезнымъ оставаться долѣе въ Камчаткѣ, онъ выѣхалъ въ Иркутскъ, пославъ при этомъ донесеніе министру внутреннихъ дѣлъ, въ которомъ между прочимъ писалъ: «что при тѣхъ условіяхъ жизни, при которомъ находятся камчадалы, докторъ въ Камчаткѣ изъ *всѣхъ бесполезнѣйшихъ вещей есть самая бесполезная*, и особенно для венерической болѣзни. Большая часть жителей полуострова страдаетъ цынгою, язвами и чирьями, такъ что сифилисъ есть болѣзнь второстепенная. Чтобы приступить къ леченію туземцевъ, необходимо имѣть сухое помѣщеніе и здоровую пищу; но этихъ то условій и лишены больные. Тамъ нуженъ не докторъ, а средства къ удобной жизни. Имѣющихся въ Камчаткѣ двухъ докторовъ очень достаточно, чтобы, въ случаѣ надобности, подать пособіе камчадаламъ.»

Но министръ внутреннихъ дѣлъ, за самовольную отлучку Шпера изъ Камчатки, назначилъ его на службу въ Иркутскъ, и только въ 1810 г., по особому ходатайству Трескина, было разрѣшено ему поступить въ дѣйствующую армію.

Хотя Шперъ и не выполнилъ благихъ намѣреній правительства; но тѣмъ не менѣе принесъ большую пользу камчатскому краю своею служебною перепискою съ Трескинымъ, послужившею поводомъ къ новымъ преобразованіямъ въ Камчаткѣ.

Въ одномъ изъ донесеній своихъ къ Трескину, Шперъ, между прочимъ, написалъ: «когда то въ Камчаткѣ считалось до 50000 туземцевъ, а теперь едва наберется 1500! Кто этому причиною? Русскіе, внесшіе на полуостровъ развратъ и всякаго рода болѣзни. Въ особенности же увеличилась тамъ смертность съ прибытіемъ баталіона. Въ теченіе послѣднихъ 8 лѣтъ умерло тамъ по крайней мѣрѣ пятая часть жителей. Кромѣ того, Камчатку превратили въ страну ямщиковъ: безпрестанныя посылки и переводы солдатъ, перевозка грузовъ и обозрѣнія, которыя чрезвычайно выгодны для обозрѣвающихъ. Многіе изъ офицеровъ и солдатъ имѣютъ своихъ собакъ и разѣзжаютъ на нихъ по полуострову для корыстныхъ цѣлей. Камчадалы безотвѣтны—провожаютъ и кормятъ проѣзжающихъ на свой счетъ. Сколько ни запасы лѣтомъ камчадалъ рыбы, все

истратить зимою для прокормленія чужихъ и своихъ собакъ, а весною голодуеть. Тогда начальство кричитъ — камчадалъ лѣнивъ и безпечень. А не думаетъ того, что онъ отдаетъ все, пока есть, да и не смѣетъ поступить иначе, боясь побоевъ и наказанія.»

«Для чего былъ приведенъ баталіонъ въ Камчатку? Если для усмиренія жителей, то это лишнее, потому что загнанные и угнетенные камчадалы не въ состояніи уже рѣшиться на какую либо отчаянную мѣру. Если для защиты гаваней, то бесполезно, потому что ни у одного солдата нѣтъ порядочнаго ружья, а гавани не имѣютъ даже посредственныхъ укрѣпленій. Для того отвѣчаемъ мы, чтобы истребить и жителей и солдатъ!»

Донесеніе это подало Трескину мысль объ упраздненіи камчатскаго батальона. Въ 1809 г. онъ вошелъ съ представленіемъ къ Цеселю, въ которомъ просилъ, для блага жителей Камчатки и якутскаго края, разореннаго ежегодно транспортовкою провіанта и разныхъ батальонныхъ грузовъ, вывести съ полуострова безполезныя войска.

При представленіи этомъ Трескинъ приложилъ слѣдующую записку, заключающую въ себѣ много интересныхъ фактовъ.

«Назначеніе въ Камчатку батальона сдѣлано помимо якутскаго губернатора, послѣ манифеста 1799 г. іюля 15, по политическимъ видамъ. На содержаніе батальона, кромѣ находящихся въ Камчаткѣ 129 челов. казаковъ, въ теченіе 10 лѣтъ, употреблено 1 791 566 руб., не считая единовременныхъ расходовъ. Но всѣ эти затраты ничто не значатъ противъ того бѣдственнаго положенія, до котораго доведенъ теперь якутскій край. Еще до назначенія въ Камчатку батальона, якуты чувствовали уже ощутительную тягость въ доставкѣ въ Охотскъ провіанта; но съ прибытіемъ батальона, потребовалось ежегодно по нѣскольку десятковъ тысячъ лошадей, большая часть которыхъ пала на дорогѣ по недостатку кормовъ и изнуренія по непроходимому пути. Въ одномъ 1808 г. пало у нихъ до 10 000 лошадей. Разоренные якуты отказались отъ подрядовъ и ихъ стали наряжать для перевозки провіанта силою, заставляя выполнять эту повинность и бѣдныхъ и богатыхъ.

«Прежніе опыты хлѣбопашества въ Камчаткѣ, кажется, достаточно убѣдили правительство въ положительной его невозможности; но, не смотря на это, приступили къ новымъ опытамъ, и въ большихъ размѣрахъ, стоившихъ казнѣ громаднхъ расходовъ. Военная же команда отняла у камчадаловъ ихъ первобытную простоту, свободу и спокойствіе. Словомъ, край упалъ до того, что не скоро можетъ поправиться.»

Въ то же время возвратившійся изъ кругосвѣтнаго плаванія, капитанъ Крузенштернъ подалъ правительству мысль объ уничтоженіи въ Камчаткѣ баталіона.

Пестель донесенію Трескина препроводилъ къ графу Аракчееву, который 12 ноября 1809 г. увѣдомилъ его, что дѣло это передано на рассмотрѣніе комитета министровъ.

Прошелъ годъ, а вопросъ этотъ все еще разсматривался въ комитетѣ министровъ. Всѣ сомнѣвались въ доводахъ Трескина, что въ Камчаткѣ хлѣбопашество невозможно, тѣмъ болѣе, что и посоль нашъ въ Японіи, Рязановъ, посѣтившій Камчатку, доносилъ Государю, что страна эта чрезвычайно удобна для земледѣлія. «Камчатскій полуостровъ—писалъ онъ—изобилуетъ рыбою, дикими звѣрями и птицами. Скотоводство можетъ быть здѣсь въ большихъ размѣрахъ, потому что трава родится въ человѣческой ростъ. Хлѣбопашество, при малѣйшемъ вниманіи, могло бы имѣть величайшіе успѣхи. Въ Верхнекамчатскѣ, безъ удобренія полей, хлѣбъ родится самъ 8-мь, ячмень самъ 14-ть. Рѣки способствуютъ къ сообщенію. Лѣсъ очень хорошъ, особенно листовичный. Необходимо только устранить недостатокъ соли, безъ которой камчадалы бѣдствуютъ, и по недостатку ея, квасятъ рыбу въ ямахъ и ѣдятъ березовую кору. Употребляя мѣдную посуду безъ полуды, они подвержены разнаго рода болѣзнямъ. Въ женщинахъ въ Камчаткѣ крайній недостатокъ, такъ что на 30 мужчинъ приходится одна женщина.»

Наконецъ, въ исходѣ 1810 г., Трескинъ вновь возбудилъ этотъ вопросъ, и 11 января 1811 г., по Высочайшему повелѣнію, составленъ былъ особый комитетъ, подъ предсѣдательствомъ Пестеля, изъ слѣдующихъ лицъ: вице-адмирала Сарычева, капитана Крузенштерна, профессора Лангсдорфа и лейтенанта Гагенмейстера. На обязанность этого комитета было

возложено составить подробныя соображенія на счетъ преобразованія управленія Камчатки и Охотскаго края, имѣя при томъ въ виду, чтобы Петропавловскій портъ былъ средоточіемъ нашихъ приморскихъ владѣній на Восточномъ океанѣ. Кромѣ того, комитету поручено окончить свои занятія въ теченіе трехъ недѣль. Комитетъ открылъ свои засѣданія 14 февраля, и, по разсмотрѣніи всѣхъ предложенныхъ ему на обсужденіе вопросовъ, составилъ новое положеніе о Камчаткѣ, которое 9 апрѣля 1812 г. было Высочайше утверждено.

Положеніе это заключалось въ нижеслѣдующихъ 90 пунктахъ:

1) Всѣхъ нижнихъ чиновъ и унтеръ-офицеровъ камчатскаго баталіона, роты въ Удскомъ острогѣ находящейся, командъ штатной, провіантской и комиссаріатской, выслужившихъ узаконенный срокъ, уволить въ отставку.

2) Уволеннымъ такимъ образомъ нижнимъ чинамъ и унтеръ-офицерамъ всѣхъ вышеупомянутыхъ командъ предоставить свободу, или остаться въ Камчаткѣ на поселеніи, или возвратиться внутрь государства на мѣсто прежняго ихъ жилища, либо куда пожелаютъ.

3) Затѣмъ изъ невыслужившихъ узаконенныя лѣта унтеръ-офицеровъ и нижнихъ чиновъ укомплектовать полагаемыя §§ 12 и 25-мъ, флотскую экипажную въ Петропавловской гавани роту, также и казачьи команды, камчатскую и ижигинскую, какое потребуется за пополненіемъ сихъ послѣднихъ командъ казачьими дѣтьми, къ несенію службы способными, что въ особенности поручить будущему начальнику Камчатки, предписавъ ему наипаче избирать къ тому, по возможности, людей, кои сами въ Камчаткѣ остаться пожелаютъ, предпочтительно же сибирскихъ уроженцевъ.

4) Тѣхъ за симъ изъ невыслужившихъ узаконеннаго срока унтеръ-офицеровъ и нижнихъ чиновъ, кои также изъявятъ желаніе поселиться въ Камчаткѣ, уволить равнымъ образомъ въ отставку; кои же не изъявятъ такового желанія, оныхъ, не увольняя отъ службы, вывести изъ Камчатки и предоставить, по прибытіи ихъ въ Иркутскъ, тамошнему военному начальству сдѣлать имъ распределеніе по его усмотрѣнію.

5) Такимъ образомъ изъ нижнихъ воинскихъ чиновъ останутся въ Камчаткѣ тѣ токмо, кои сами добровольно сего пожелаютъ, съ тѣмъ, чтобы вступить въ званіе поселянъ и упражняться въ хлѣбопашествѣ. Новое сіе сословіе людей, приобщенное къ поселеннымъ уже прежде въ Камчаткѣ русскимъ землепашцамъ, приметъ названіе государственныхъ крестьянъ, и дѣти ихъ останутся при нихъ, какъ дѣти всѣхъ прочихъ поселянъ.

6) Вслѣдствіе сего уничтожить находящееся въ Камчаткѣ военно-сиротское отдѣленіе, яко уже за таковымъ распоряженіемъ вовсе ненужное.

7) Въ званіе помянутыхъ, вновь водворяемыхъ въ Камчаткѣ поселянъ, изъ воинскихъ унтеръ-офицеровъ и нижнихъ чиновъ принимать предпочтительно женатыхъ и таковыхъ, кои, женившись, обзавестись могутъ прочно хозяйствомъ.

8) Всѣмъ унтеръ-офицерамъ и нижнимъ чинамъ, которые въ Камчаткѣ поселены будутъ, отвѣдя удобныя для хлѣбопашествъ земли, доставить имъ, сверхъ того, отъ казны безвозвратно слѣдующія единовременныя пособія:

а) Раздать имъ имѣющійся нынѣ въ Камчаткѣ казенный конный и рогатый скотъ, по разсмотрѣнію будущаго начальника Камчатки.

б) Имъ также раздать имѣющіеся въ Камчаткѣ казенныя землепахотныя инструменты и принадлежащія къ сему разныя матеріалы, какъ то: желѣзо и прочее.

в) Сѣменной хлѣбъ, какъ вѣдомства иркутской казенной экспедиціи, тагъ и состоящій при гарнизонномъ баталіонѣ отъ тамошняго урожая, раздать имъ же по равнымъ частямъ, а болѣе по ближайшему разсмотрѣнію будущаго начальника Камчатки благонадежности людей, коимъ станетъ онъ отпускать хлѣбъ сей. Но поелику быть можетъ, что хлѣбъ отъ перевозки и долгаго лежанія попортится и къ посѣву окажется негоднымъ, какъ то случилось въ бытность тамъ генераль-маіора Кошелева,—то въ пособіе симъ новымъ поселенцамъ, купить оный у живущихъ близъ Верхнекамчатска русскихъ крестьянъ въ деревняхъ Мильевой и Ключевой; а хлѣбъ, нынѣ въ

Камчаткѣ находящійся, употребить на что годенъ будетъ, по усмотрѣнію начальника.

г) Дабы каждому изъ остающихся въ Камчаткѣ отставныхъ унтеръ-офицеровъ и рядовыхъ дать способы обзавестись и сдѣлаться совершеннымъ поселяниномъ, освободить ихъ всѣхъ на первые три года отъ всякихъ казенныхъ податей и общественныхъ повинностей; отъ рекрутства же оставить ихъ, на основаніи Высочайше утвержденнаго въ 1810 году мнѣнія комитета министровъ, навсегда изъятыми.

9) По уничтоженіи таковыхъ распоряженій, внушить поселенцамъ, что они, поступая въ сей новый родъ состоянія, относительно ихъ продовольствія, никакихъ другихъ пособій отъ правительства ожидать болѣе не могутъ, а обязаны пріобрѣтать нужное собственными своими трудами и стараться учреждать хозяйство свое, сколь можно прочнѣйшимъ образомъ.

10) Отставныхъ изъ невыслужившихъ узаконенныхъ лѣтъ нижнихъ воинскихъ чиновъ, которые въ Камчаткѣ поселены будутъ, если по прошествіи двухъ лѣтъ не покажутъ они на дѣлѣ никакихъ успѣховъ въ хозяйствѣ, обращать паки въ службу для окончанія выслуги узаконеннаго срока.

11) Для вѣщаго поощренія камчатскихъ поселянъ къ хлѣбопашеству, удостовѣрить ихъ со стороны правительства, что хлѣбъ, какой можетъ оставаться у нихъ за собственнымъ ихъ продовольствіемъ, будетъ у нихъ покупаемъ мѣстнымъ начальствомъ по той самой цѣнѣ, во что обходится казнѣ хлѣбъ привозный, съ доставленіемъ онаго въ Камчатку, и сверхъ того назначать награды тѣмъ изъ нихъ, кои преимущественно предъ другими поставятъ болѣе хлѣба, о каковыхъ начальникъ Камчатки обязанъ представлять всякій разъ на дальнѣйшее разсмотрѣніе для назначенія воздаяній, соответственныхъ оказаннымъ успѣхамъ.

12) За таковыми распоряженіями объ упраздненіи камчатскаго баталіона, сформировать въ Петропавловской гавани одну флотскую экипажную роту изъ 122 человекъ, коихъ заимствовать изъ мѣсть и командъ, въ томъ же штатѣ показанныхъ, примѣняясь, впрочемъ, и къ 3-му § сего положенія, гдѣ между прочимъ сказано, чтобъ на укомплектованіе учреждаемой флотской

экипажной роты, обратить способнѣйшихъ изъ остающихся за реформою камчатскаго баталіона людей, узаконеннаго срока невыслужившихъ.

13) Роту сію комплектовать впредь дѣтьми служащихъ въ оной нижнихъ чиновъ, 15 лѣтъ и болѣе отъ роду имѣющихъ, также и дѣтьми отставныхъ и военно-поселенныхъ, которыхъ, однако, обращать на сіе комплектованіе не иначе, какъ въ случаѣ только крайней необходимости.

14) Служба флотской экипажной роты состоятъ имѣть болѣе въ содержаніи карауловъ при гавани, въ защищеніи Петропавловской крѣпости и всей Авачинской губы, въ случаѣ нужды, въ плаваніи на судахъ, и вообще въ исправленіи всѣхъ обязанностей по ихъ званію.

15) Предъидущимъ § постановляется въ числѣ обязанностей флотской экипажной роты, защищеніе Петропавловской крѣпости и всей Авачинской губы. На сей конецъ въ комплектѣ оной полагается по штату между прочимъ 30 артиллеристовъ.

16) Артиллеристовъ сихъ заимствовать изъ артиллерійской, нынѣ въ Петропавловскѣ состоящей боманды, уволивъ и изъ оной всѣхъ унтеръ-офицеровъ и солдатъ, узаконенные сроки выслужившихъ, и дополнить недостатокъ, буде какой отъ сего увольненія послѣдуетъ въ артиллеристахъ, способнѣйшими изъ камчатскаго баталіона людьми, срочныхъ лѣтъ еще невыслужившими, на основаніи того же 3 § сего положенія.

17) Всѣхъ нижнихъ служителей флотской экипажной роты снабдить оружіемъ, послѣ расформированія камчатскаго баталіона остаться имѣющимъ.

18) Какъ по опытамъ извѣстно, что обыкновенная солдатская или матросская аммуниція въ Камчаткѣ неудобна, то впредь туда никакой аммуниці не посылать, а для всѣхъ нижнихъ чиновъ флотской экипажной роты, въ Петропавловской гавани, покупать на счетъ казны свойственную тамошнему краю одежду.

19) Образъ сей одежды, сроки употребленія оной и прочія надобности предоставить учредить сообразно мѣстнымъ обстоятельствамъ будущему начальнику Камчатки, и представить о томъ на усмотрѣніе высшаго начальства.

20) Жалованье и прочее довольствіе чинамъ, флотскую въ Петропавловскѣ роту составлять имѣющимъ, производить, кромѣ ротнаго командира и лейтенанта, воимъ содержаніе на сей разъ назначается по особому штату, все то же и на томъ же основаніи, какъ производится сіе въ охотскомъ флотскомъ экипажѣ, исключая обмундированія, о коемъ выше §§ 18 и 19 сего положенія, дѣлается особое постановленіе.

21) Дѣтямъ нижнихъ флотской роты служителей нивакого довольствія не производить, доколѣ не вступятъ въ дѣйствительную службу.

22) Изъ находящейся нынѣ въ Камчаткѣ казачьей команды, всѣхъ неспособныхъ къ службѣ, по старости и болѣзнямъ, оставить на свободное жителство въ Камчаткѣ. Но какъ могутъ быть изъ нихъ и теперъ и послѣ такіе, которые не въ состояніи уже сами себѣ доставлять пропитаніе, то назначается имъ инвалидное содержаніе.

23) Число инвалидовъ полагается 15 человекъ.

24) Содержаніе имъ опредѣляется на общемъ объ инвалидахъ положеніи, не производя тогмо аммуниціи, такъ какъ она и для служащихъ казаковъ по настоящему положенію отмѣняется.

25) За симъ изъ казачьей въ Камчаткѣ команды, сформировать двѣ команды особья, одну для Камчатки конную, а другую для Ижиги пѣшую, укомплектовать и сіи команды согласно § 3 сего положенія, такимъ числомъ способныхъ изъ камчатскаго баталіона людей, какое потребуется за наполненіемъ оныхъ казачьими дѣтьми къ исправленію службы годными.

26) Служба сихъ казаковъ ограничивается не сроками, а способностями къ несенію оной.

27) Служба сихъ казаковъ состоятъ имѣть въ содержаніи карауловъ при казенныхъ мѣстахъ, въ разсылкѣ по казеннымъ надобностямъ, также съ почтами и эстафетами, въ охраненіи купеческихъ каравановъ и въ прочихъ порученіяхъ, какія по обстоятельствамъ возлагаемы на нихъ будутъ.

28) Каждаго казака, не имѣющаго собственнаго оружія, снабдить онымъ также изъ числа того, которое останется можетъ отъ расформированія камчатскаго баталіона.

29) Аммуниція отъ казны казакамъ не давать, а каждый долженъ имѣть свое собственное одѣяніе.

30) Кромѣ жалованья, въ штатѣ назначеннаго, производить каждому казаку отъ казны половинный солдатскій паекъ провіанта, а за другую половину вмѣняется прибавочное противу нынѣшняго жалованья.

31) Касательно продовольствія дѣтей казачьихъ, поступать на основаніи томъ, какъ сказано о дѣтяхъ морскихъ служителей въ § 21 сего положенія.

32) Изъ конной казачьей команды, въ Камчаткѣ состоять имѣющей, 30 человекъ съ 4 урядниками полагается для распредѣленія по острогамъ, остальные же должны состоять при Петропавловской гавани. Впрочемъ, сіе предоставляется ближайшему усмотрѣнію на мѣстѣ камчатскаго начальника.

33) Лошадьми команду сію снабдить изъ имѣющагося въ Камчаткѣ казеннаго скота. Фуражъ для лошадей состоять долженъ въ зимнее только время изъ одного сѣна, за неупотребленіемъ въ тамошнихъ мѣстахъ овса; лѣтомъ же будутъ имѣть подножный кормъ. А поелику ѣзда на лошадяхъ возможна въ Камчаткѣ только лѣтомъ, то для зимней службы казаки должны имѣть собакъ.

34) По прежнему порядку, провіантъ и прочія потребности для продовольствія и снабженія въ Камчаткѣ и Ижигѣ воинскихъ командъ доставляемы были изъ Охотска. Доставку сію продолжать и нынѣ на прежнемъ основаніи, доколѣ землепашество въ Камчаткѣ не распространится до нарочитой степени, или пока не будутъ придуманы другіе способы къ снабженію сей отдаленной страны всѣми нужными ей потребностями.

35) Хлѣбъ въ Камчатку доставлять мукою или зерномъ, какъ того главный начальникъ по соображеніямъ его требовать будетъ.

36) Настояще областное въ Камчаткѣ правленіе, яко слишкомъ для края того обширное и многосложное, упразднить, поручить управленіе Камчатки особому начальнику на правилахъ, сколь можно простыхъ и единообразныхъ.

37) Пребываніе начальника Камчатки назначается впредь въ Петропавловской гавани.

38) По прежнему распорядку, управление Ижиги зависѣло отъ начальствующаго въ Камчаткѣ. Но какъ нынѣ по отдаленности его мѣстопробыванія, въ Петропавловскѣ назначаемаго, встрѣтились бы ему значущія неудобства въ наблюденіи за управленіемъ ижигинскою округою, то по уваженію сему, отдѣливъ оную отъ Камчатки, причислить къ Охотской области, отъ коей уже зависѣтъ имѣють какъ комиссаръ, по штату для Ижиги полагаемый, такъ и всѣ тамошніе чиновники и казачья команда.

39) При начальникѣ Камчатки, коего управление ограничивается такимъ образомъ одною сею областью, состоятъ имѣють слѣдующіе чиновники:

Помощникъ начальника, секретарь, объѣздный комиссаръ, три писаря изъ урядниковъ или казаковъ и ихъ дѣтей, два лекаря и три лекарскіе ученика.

40) Начальникъ Камчатки имѣеть опредѣляемъ быть изъ морскихъ чиновниковъ, который, кромѣ познаній по морской части, долженъ имѣть нужныя способности для успѣшнаго управленія толь отдаленной области.

41) Оный же начальникъ долженъ быть купно и ротный командиръ флотской экипажной роты, въ Петропавловскѣ полагаемой.

42) Начальнику Камчатки состоятъ подъ главнымъ управленіемъ сибирскаго генераль-губернатора, который снабдить его подробной инструкціею въ отношеніи обязанностей, на немъ лежать имѣющихъ.

43) Главнѣйшія изъ сихъ обязанностей имѣють состоятъ:

а) *По части хозяйственной*, въ поправленіи состоянія жителей поощреніемъ ихъ къ промышленности, тамошнему краю свойственной, къ хлѣбопашеству и скотоводству, равно и въ изысканіи способовъ или источниковъ къ приращенію по возможности доходовъ казны и къ приумноженію выгодъ тамошнихъ жителей.

б) *По части полицейской*, въ учрежденіи и сохраненіи во всемъ порядка, благоустройства, спокойствія, безопасности, какъ общей, такъ и частной, и въ разбирательствѣ взаимныхъ жалобъ и дѣлъ между жителями Камчатки и приходящими въ

Петропавловскій портъ на купеческихъ судахъ рабочими людьми и ихъ хозяевами.

44) Поелику по упраздненіи камчатскаго областного правленія, всѣ дѣла, какъ по военной, такъ и по гражданской части, поступать имѣють на разсмотрѣніе начальника, то и рѣшительное по нимъ исполненіе должно исходить токмо отъ его лица.

45) Въ случаяхъ особенной важности, или когда бы нужда представилась произвести дѣло вмѣстѣ и о жителяхъ Камчатки, и о нижнихъ чинахъ тамошнихъ воинскихъ командъ, учреждается особое присутствіе изъ начальника Камчатки, его помощника, комиссара, когда сей не въ отлучкѣ, и изъ аудитора, коего должность исправляетъ, какъ по штату о флотской экипажной ротѣ полагается, состоящій при оной клеркъ.

46) Присутствіе сіе, рѣша дѣла обыкновенныя, не полагаетъ никакого формальнаго заключенія по важнымъ дѣламъ, а обязано учиненное имъ и всѣми свѣдѣніями снабженное изслѣдованіе представлять съ мнѣніемъ и замѣчаніями своими въ иркутское губернское правительство, а сіе разсылать подобныя слѣдственные дѣла по принадлежности въ мѣста, кои по роду участвующихъ въ дѣлѣ лицъ имѣють право на сужденіе.

47) Буде же встрѣтится важное какое дѣло, отлагательства неперпящее: оное начальнику Камчатки рѣшить съ совѣту его офицеровъ, безъ предписанія высшаго начальства, по чрезвычайному отдаленію коего не можетъ онъ получать нужныхъ разрѣшеній въ надлежащее время.

48) Съ преступницами изъ воинскихъ командъ поступать: 1) на основаніи конфирмованнаго въ 8 день сентября 1803 г. доклада о новомъ образованіи генераль-аудиторіата. 2) На основаніи Высочайшаго повелѣнія, по докладу министра военныхъ морскихъ силъ послѣдовавшаго, о правѣ охотскому начальнику наказывать нижнихъ чиновъ; и 3) на основаніи таковаго же Высочайшаго повелѣнія, состоявшагося на докладъ министра военныхъ сухопутныхъ силъ объ учрежденіи Критс-рехта, вмѣсто положенныхъ закономъ 7-ми судей, только изъ 3, по недостатку офицеровъ.

49) Штатныя издержки производить начальнику на законномъ основаніи, не требуя на то разрѣшенія. Сверхъ того, въ непредвидимыхъ и неотлагательныхъ случаяхъ употреблять ему, буде то для пользы казенной необходимо нужно, до 5000 руб., донося всякій разъ, сколько, на что и по какимъ важнымъ и особеннымъ причинамъ издержано.

50) Меморіи изъ дневныхъ своихъ журналовъ обязанъ начальникъ Камчатки посылать на разсмотрѣніе въ иркутское губернское правленіе.

51) Для производства дѣлъ назначается при немъ канцелярія, подъ именемъ канцеляріи камчатскаго начальника, которая составлена быть имѣетъ изъ секретаря и трехъ канцелярскихъ служителей, по штату назначенныхъ.

52) Начальнику Камчатки предоставляется учредить порядокъ производства дѣлъ, примѣняясь въ семъ случаѣ сколько можно къ тому, который существуетъ въ Охотскѣ, по Высочайше утвержденному 11 августа 1803 г. положенію, объ управленіи онымъ портомъ. Вообще онъ имѣетъ состоять въ тѣхъ же отношеніяхъ, какъ по части морскаго управленія, такъ и по части гражданской, въ коихъ поставленъ и начальникъ Охотскаго порта.

53) Помощникъ начальника Камчатки полагается для успѣннѣйшаго исправленія дѣлъ, на его обязанности лежащихъ.

54) Помощникъ начальника Камчатки, бывъ также изъ морскихъ чиновниковъ, исправляетъ купно и должность лейтенанта въ флотской экипажной ротѣ.

55) Помощникъ начальника Камчатки долженъ исполнять всѣ порученія, какія на него симъ послѣднимъ возлагаемы будутъ; въ случаѣ же отлучки по дѣламъ службы, равнымъ образомъ въ случаѣ болѣзни, или смерти начальника, онъ занимаетъ его мѣсто и управляетъ Камчаткою временно.

56) Начальнику Камчатки предоставляется въ случаѣ неотысканія надежнаго чиновника, въ должность комиссара опредѣлять для исправленія оной изъ казачьихъ урядниковъ, извѣстныхъ по знанію канцелярскаго порядка и по хорошему поведенію, съ назначеніемъ таковому дѣлопроизводителю жалованья, по

его усмотрѣнію, изъ оклада секретарскаго, но не свыше половины онаго.

57) Чиновникъ сей имѣеть быть употребляемъ особенно для объѣздовъ по предписанію начальника Камчатки по мѣстечкамъ и селеніямъ оной, для надзора тамъ за порядкомъ и благоустройствомъ, и вообще для исполненія порученій начальника.

58) Лекаря должны съ достаточными практическими свѣдѣніями и опытностію соединять возможную готовность и усердіе къ облегченію страждущихъ болѣзнями. Въ отличную заслугу вѣнятся имъ, если они обратятъ усилія свои на изысканіе способовъ врачеванія, камчатскому краю свойственныхъ, и въ особенности приложить попеченіе о введеніи между камчадалами прививанія оспы, коея натуральныя дѣйствія столько для нихъ пагубны. Сверхъ того, обязанностію ихъ будетъ объѣзжать попеременно остроги и селенія Камчатки для посѣщенія больныхъ и подавія имъ помощи.

59) Всѣмъ опредѣленнымъ въ Камчатку чиновникамъ дать слѣдующія выгоды: а) При опредѣленіи въ должность и отпращиваніи въ Камчатку, производить въ слѣдующій чинъ и выдать прогонныя деньги по сему чину и по разстоянію мѣста, откуда кто слѣдовать будетъ, а сверхъ того выдать половинное жалованье не въ зачетъ. б) При увольненіи отъ службы въ Камчаткѣ по выслугѣ пятилѣтняго срока безпорочно и съ достаточными объ успѣхахъ по службѣ удостовѣреніями, снабдить прогонными деньгами до мѣста, куда кто выѣхать пожелаетъ, и сверхъ того выдать не въ зачетъ половинное жалованье. в) Ежели начальникъ положенный срокъ прослужить согласно съ ожиданіями правительства; ежели учредить во всемъ порядокъ сообразно инструкціи, какая дана ему будетъ, распространить промышленность, усилить хлѣбопашество и представить высшему начальству надлежащій отчетъ о всѣхъ успѣхахъ пятилѣтняго имъ управленія, то сверхъ обыкновенныхъ наградъ, какія онъ въ продолженіе пяти лѣтъ по общему порядку и правиламъ заслужить можетъ, обратитъ половину назначеннаго ему жалованья въ пенсіонъ по смерти. д) Ежели онъ, по убѣжденію начальства, пожелаетъ еще остаться въ Кам-

чатѣ на другое пятилѣтіе, то по окончаніи онаго съ тою-жъ пользою для тамошняго края, обратитъ ему въ пенсіонъ по смерти полное жалованье 2800 рублей. е) Ежели помощникъ начальника въ продолженіе пятилѣтняго служенія отличитъ себя своимъ поведеніемъ и усердіемъ въ исполненіи возлагаемыхъ на него порученій и пріобрѣтетъ совершенную довѣренность начальства, то онъ, по удостоенію начальника, преимущественное получаетъ право заступить его мѣсто, въ случаѣ увольненія его отъ службы. Буде же вакансіи таковой не случится, и онъ пожелаетъ еще остаться въ должности сей на другія пять лѣтъ, то по выслугѣ оныхъ съ равнымъ отличіемъ, обратитъ ему половинное жалованье, то есть по 600 руб., въ пенсіонъ по смерти. ф) Лекарямъ, сверхъ обыкновенныхъ наградъ, на которыя они будутъ имѣть право въ продолженіе пятилѣтняго служенія въ Камчаткѣ, по успѣхамъ своимъ и по засвидѣтельствованію о томъ начальника, буде прослужать и другое за тѣмъ пятилѣтіе съ успѣхомъ и пользою тамошняго края, обращать половинное жалованье, то есть по 600 руб. въ пенсіонъ по смерти. г) Лекарскимъ ученикамъ по успѣхамъ ихъ въ практикѣ, по поведенію и по выслугѣ съ пользою для края 10 лѣтъ, обращать половинное жалованье по смерти въ пенсіонъ, по одобренію начальника. h) Секретаря при начальникѣ и объѣзднаго комиссара, за безпорочную и съ пользою для края выслугу въ Камчаткѣ десяти лѣтъ, награждать согласно съ предъидущею статьею. i) Сверхъ того, чтобы гражданскимъ чиновникамъ доставить возможные способы къ безнуждному содержанію себя въ столь отдаленномъ краѣ, вмѣстѣ съ ежегоднымъ заготовленіемъ провіанта для воинскихъ командъ, доставлять въ Петропавловскую крѣпость по 1000 и особо въ Ижигу по 500 пудъ ржаной муки на счетъ казны. Хлѣбъ, сей выпускать въ продажу гражданскимъ чиновникамъ за наличныя деньги, по распоряженію мѣстнаго начальства и по числу семейства каждаго; а въ случаѣ крайности, продавать и жителямъ по той цѣнѣ, по какой стоитъ онъ казнѣ; безденежно же провіанта никому, кромѣ воинскихъ командъ, не производить. k) Определеннымъ по штату въ Ижигу чиновникамъ, сверхъ упомянутаго хлѣбнаго вспоможенія, назначаются всѣ тѣ

же выгоды, какія предоставлены выше чиновникамъ въ Камчаткѣ.

60) Коменданта Камчатки, генераль-маіора Петровскаго, отозвать, доставя ему нужное на проѣздъ денежное пособіе.

61) Всѣхъ чиновниковъ, какъ гражданскихъ, такъ и военныхъ, безъ всякаго исключенія изъ Камчатки возвратить.

62) Распоряженія къ возврату чиновниковъ сихъ представить учинить будущему начальнику Камчатки на основаніи подробныхъ наставленій, какія по сему предмету отъ сибирскаго генераль-губернатора даны ему будутъ.

63) На семь же основаніи предоставить начальнику Камчатки сдѣлать всѣ нужныя распоряженія къ доставленію въ Охотскъ всѣхъ тѣхъ изъ нижнихъ воинскихъ чиновъ, кои по содержанію 2 § сего положенія, выслужа законные сроки, пожелаютъ возвратиться на прежнія ихъ жилища.

64) Симъ нижнимъ служителямъ, равно какъ и чиновникамъ, доставить отъ казны для возвращенія ихъ изъ Охотска и оттолѣ до Иркутска всѣ тѣ пособія, какія сибирскій генераль-губернаторъ признаетъ нужными; для чего и снабдить онъ своими предписаніями начальниковъ Камчатки и Охотскаго порта, имѣя особенно въ виду, чтобы при доставленіи людей изъ Охотска въ Иркутскъ, якуты сколь-можно болѣе сохранены были отъ дальнѣйшаго ихъ раззоренія.

65) По прибытіи чиновниковъ въ Иркутскъ, воинскіе размѣщены быть должны по назначенію военнаго министра, а гражданскіе опредѣляются по усмотрѣнію сибирскаго генераль-губернатора въ губерніяхъ сибирскихъ.

66) Воинскихъ нижнихъ чиновъ и унтеръ-офицеровъ, кои не пожелаютъ добровольно остаться въ сибирскихъ губерніяхъ, отпустить изъ Иркутска на мѣста прежняго ихъ жительства, снабдя ихъ надлежащими видами и кормовыми деньгами, полагая на каждаго по 10 коп. въ сутки, и опредѣля проходъ по плагату.

67) Въ отвращеніе притязаній, какія нерѣдко дѣлаютъ неблагонамѣренныя чиновники къ камчадаламъ, подь разными видами, подтвердить строго, чтобы никто не касался внутреннихъ распорядковъ ихъ въ селеніяхъ и острожкахъ, кольми

паче не привлекалъ бы ихъ какими либо наущеніями къ тяжбамъ и волокитѣ; но чтобы они, оставаясь покойно при правахъ своихъ и обычаяхъ, разбирались въ обыкновенныхъ дѣлахъ собственнымъ судомъ своимъ и расправою по силѣ дарованныхъ ясачнымъ народамъ привилегій, многими указами подтвержденныхъ.

68) Для облегченія камчадалъ въ платежѣ ясака, который вносятъ они нынѣ къ крайнему ихъ растройству и за умершихъ, число которыхъ отъ свирѣпствовавшей между ними въ послѣднее время заразной болѣзни возрасло до чрезмѣрности, сдѣлать имъ перепись, и по сей переписи взимать ясакъ впредь только съ наличнаго числа душъ.

69) Недоимку, буде какая нынѣ при собраніи ясака на камчадалахъ окажется, съ нихъ сложить, по примѣру тому, какъ подобная недоимка и предъ симъ была Всемилоствѣйше имъ отпущена.

70) Для вѣщаго на будущее время облегченія камчадалъ отъ взноса излишняго за умершихъ ясака, всегда для нихъ отяготительнаго, дѣлать имъ перепись чрезъ каждыя десять лѣтъ, буде въ теченіе оныхъ не случится общей по государству ревизіи.

71) Поелику ясакъ, по заведенному порядку, взимается подъ распоряженіемъ мѣстнаго начальства по оцѣнкѣ присяжныхъ цѣновщиковъ, при чемъ нерѣдко вкрадываются злоупотребленія, то будущему начальнику Камчатки, обративъ ближайшее на предметъ сей вниманіе, имѣть прилежный надзоръ, чтобы и камчадалы, внося ясакъ натурою, не теряли ничего въ цѣнахъ и казна была бы въ выигрышѣ, получая оный наиболѣе звѣремъ, сколь можно лучшей доброты.

72) Чтобы камчадаламъ доставить тѣмъ болѣе пособій къ поправленію ихъ состоянія, казенный конный и рогатый скотъ, буде какой останется за раздачею онаго по § 8 сего положенія новымъ поселенцамъ Камчатки, продать имъ по сходной цѣнѣ; въ вѣщее же поощреніе ихъ къ скотоводству, тѣхъ, кои наиболѣе окажутъ въ семъ родѣ хозяйства успѣховъ и прилежанія, награждать деньгами изъ числа вырученныхъ за проданный поманутый скотъ.

73) Въ отвращеніе недостатка, каковѣй камчадалы и вообще жители Камчатки терпятъ въ соли, какъ для обыкновеннаго ихъ продовольствія, такъ и для посоленія разныхъ хозяйственныхъ запасовъ, рыбы и прочаго, учредить въ приморскихъ изобильныхъ лѣсомъ берегахъ Камчатки солеварни, по примѣру находящейся близъ Охотскаго порта, доколѣ по обстоятельствамъ не представится удобнѣйшихъ способовъ къ продовольствію края сего солью.

74) Мѣстному начальству употребить всѣ усилія, чтобы продажи въ Камчаткѣ на соль цѣны сдѣлались сколь можно менѣе для жителей обременительны. Соль продавать въ Петропавловскѣ, Нижнекамчаткѣ и Ижигѣ.

75) Камчадалы, нуждаясь въ порохѣ и свинцѣ для отправленія звѣриной промышленности, принуждены покупать оныя чрезмѣрно дорогими цѣнами. Въ отвращеніе сего сдѣлать распоряженіе, чтобы потребное въ годичную пропорцію для камчатскихъ жителей количество пороху, по сдѣланному изчисленію 205 пудъ составляющее, равно и нужное по соразмѣрности количество свинца, доставляемо было въ Камчатку ежегодно для продажи по установленной отъ казны цѣнѣ. Мѣстами продажи сей назначить Петропавловскую гавань, Нижнекамчатскъ и Ижигу. Мѣру, по сколько продавать жителямъ сихъ припасовъ, назначить мѣстное начальство.

76) За симъ подтвердить запрещеніе на продажу въ Камчаткѣ звѣриной отравы, подъ названіемъ челибухи извѣстной, яко не нужной, за установленіемъ въ Камчаткѣ продажи пороху, для производства тамъ звѣринаго промысла, а при томъ могущей быть опаснымъ средствомъ въ рукахъ злонамѣреннаго челоука. Наконецъ,

77) Подъ строгимъ взысканіемъ запретить мелочнымъ торговцамъ и купеческимъ прикащикамъ, развѣзжающимъ по Камчаткѣ, развозить въ камчадалскія селенія горячіе напитки, продажу коихъ производить исключительно казеннымъ откупщикамъ въ назначенныхъ мѣстахъ, и именно: въ Петропавловской гавани, Нижнекамчатскѣ и Ижигѣ. Таковому же запрещенію подвергнуть фруктовыя водки и всякаго рода спиртовыя напитки.

78) Поелику можно предполагать, что военное непріятельское судно, еслибы оно съ намѣреніемъ, или по случаю зашло къ берегамъ камчатскимъ, обратило нападеніе свое на Авачинскую губу и на близлежащія приморскія мѣста, то для отвращенія сего принять нужныя мѣры, а именно:

79) Умножить въ Петропавловской гавани преимущественно и сколь возможно болѣе воинскую команду сформированіемъ въ оной, какъ выше полагается, флотской экипажной роты и установленіемъ особенной полицейской казачьей команды.

80) Укрѣпить сію гавань всею артиллерією, находящеюся въ Камчаткѣ, какъ при баталіонѣ, такъ и оставшеюся отъ потопшаго судна «Слава Россіи» и частію со шлюпа «Діана.»

81) Сверхъ того, для защищенія Авачинской губы, а равно для встрѣчи и отвода имѣющихъ приходитъ туда и отходить казенныхъ транспортныхъ судовъ, построить три легкія канонерскія лодки или барказа и два четырехъ-весельные ялика. Постройку сію, по невозможности совершить оную въ Петропавловской гавани, произвести въ Охотскѣ, откуда наборъ и обшивку помянутыхъ судовъ, равно и потребныя къ тому желѣзныя укрѣпленія, по изготовленіи оныхъ, доставить на транспортныхъ судахъ разобранными въ Петропавловскъ, сдѣлавъ при томъ нужныя распоряженія объ окончательной оныхъ достройкѣ на мѣстѣ.

82) Отмѣнивъ ходъ транспортныхъ судовъ изъ Охотска въ Нижнекамчатскъ, Большерѣцкъ и Тигильскую крѣпость, по неудобству и опасности пристаней сихъ мѣстъ, постановить, чтобы всѣ транспорты, съ провіантомъ и другими для Камчатки потребностями изъ Охотска отправляющіеся приходили, кромѣ слѣдующихъ въ Ижигу, въ одну Петропавловскую гавань.

83) Для складки провіанта и другихъ потребностей, какія на транспортахъ сихъ привозимы будутъ, возобновить имѣющіеся въ Петропавловскѣ казенные магазины; для помѣщенія же воинскихъ командъ построить казармы, госпиталь и прочее, буде то начальникъ Камчатки признаетъ нужнымъ и удобнымъ по мѣстнымъ его соображеніямъ.

84) Для нижекамчатской команды, ежели она тамъ по усмотрѣнію начальника состоятъ будетъ, полагается закупать хлѣбъ у живущихъ близъ Верхнекамчатска поселянъ. Если же закупка сія окажется невозможною, то довольствоваться помянутую команду провіантомъ, изъ Охотска привозимымъ, доставляя оный изъ Петропавловска въ Нижнекамчатскъ сухопутно. Такимъ же образомъ довольствоваться и прочія воинскія команды, ежели она гдѣ, кромѣ Петропавловской гавани, находится будутъ.

85) Какъ доставленіе моремъ вокругъ Капъ-Горна, или Мыса Доброй-Надежды, нужныхъ потребностей не только для Камчатки и Ижиги, но и для самаго Охотска, обойдется по учиненнымъ опытамъ и исчисленіямъ несравненно дешевле (*) сухопутнаго доставленія чрезъ Якутскъ до Охотска, а оттуда моремъ до Камчатки, то когда возстановится по обстоятельствамъ безопасность мореплаванія, отправлять изъ Кронштадта чрезъ каждые два года въ Камчатку означеннымъ путемъ транспортное судно со всѣми нужными припасами, посылая при томъ туда всякій разъ и военный малый фрегатъ.

86) Съ отправленіемъ судовъ сихъ учинить слѣдующія главные распоряженія:

а) Чтобы они кромѣ, доставленія необходимыхъ потребностей по назначенію, заходили на Сандвичевы острова и брали тамъ соль для Камчатки и самаго Охотска, такъ какъ она, по учиненнымъ наблюденіямъ, можетъ обходиться дешевле не только камчатской, но и охотской соли; б) чтобы морскіе офицеры, на нихъ отправленные, старались приобрѣтать опытность въ искусствѣ мореплаванія по обширнымъ морямъ; в) чтобы камчатскій начальникъ посылалъ военное судно на Курильскіе и Алеутскіе острова и въ Америку для обзоренія живущихъ тамъ, подвластныхъ Россіи народовъ, и донесенія правительству о состояніи сихъ народовъ и всѣхъ вообще американскихъ заселеній; д) чтобы военное судно употребляемо было сверхъ того для приведенія въ большее совершенство морскихъ картъ отдаленныхъ тамошнихъ мѣстъ, и даже къ самому открытію,

(*) Въ 1) разъ.

при благопріятномъ случаѣ, новыхъ острововъ; е) чтобы по открытіи свободнаго плаванія изъ Кронштадта въ Камчатку, суда, въ Охотскѣ находящіяся, переведены были въ Петропавловскую гавань для развозки оттуда, подъ управленіемъ отряжаемой для сего изъ флотской роты команды, въ прочія тамошнія мѣста нужныхъ потребностей, изъ Капштадта приходятъ имѣющихъ. Между тѣмъ г) чтобы Охотскій портъ, не уничтожая онаго, уменьшенъ былъ въ той мѣрѣ, въ какой существованіе его представляется необходимо нужнымъ, для доставленія въ Камчатку потребныхъ припасовъ и другихъ пособій, въ такое тогмо время, когда инымъ удобнѣйшимъ путемъ доставленія сего производить по обстоятельствамъ будетъ невозможно; о чемъ министерство морскихъ военныхъ силъ, по сношенію съ сибирскимъ генераль-губернаторомъ, не преминетъ, учинивъ особенно надлежащее постановленіе, представить на утвержденіе по порядку.

87) Тауйскій и Ямской остроги, по причинѣ отчисленія Ижиги къ охотскому начальству, или снабдить малою казачьею командою, или завести тамъ поселеніе, дабы посредствомъ сего можно было имѣть нужныя сообщенія между Ижигою и камчатскимъ правленіемъ, въ Петропавловскѣ нынѣ полагаемымъ.

88) При сихъ, такъ сказать вещественныхъ распоряженіяхъ къ улучшенію состоянія Камчатки и ея обитателей, нужно обратить вниманіе и на нравственность сихъ послѣднихъ. Нравственность всего болѣе назидается духовными особами, яко учителями вѣры и насадителями добра. Почему предоставить главному духовному правительству пенсись всемѣрно имѣть тамъ всегда благонадежныхъ священниковъ, изъ бѣлаго ли, или изъ монашествующаго духовенства, какъ то за удобіе признано будетъ; о чемъ иркутскому духовному начальству учинить зависящія отъ него распоряженія, по сношенію съ мѣстнымъ начальствомъ гражданскимъ, которое, наблюдая за личнымъ и нравственнымъ поведеніемъ священниковъ, всякій разъ, когда имъ что либо предосудительное замѣчено будетъ, не преминетъ неукоснительно о томъ увѣдомить иркутское духовное начальство.

89) Священникамъ, кои при введеніи сего новаго о Камчаткѣ положенія тамо оставлены будутъ, какъ и тѣмъ, кои впредь туда посылаться стануть, пользоваться тѣми же выгодами, какія предоставляются начальнику оной, по силѣ 59 § сего положенія, то есть: ежели они прослужатъ тамъ пятилѣтній срокъ, согласно съ ожиданіями правительства, учредить по части своей порядокъ сообразно наставленію, какое отъ духовнаго начальства дано имъ будетъ, и представлять въ томъ отчетъ, подтвержденный мѣстнымъ начальствомъ, въ такомъ случаѣ обращается имъ половина ихъ жалованья въ пенсіонъ по смерти. Если же останутся они въ Камчаткѣ и на другое пятилѣтіе и прослужатъ оное съ равнымъ отличіемъ, тогда получаютъ въ пенсіонъ полное жалованье.

90) Въ Петропавловской гавани нужно построить церковь, по немѣнью тамъ оной. Преосвященный иркутскій, составивъ обще съ гражданскимъ начальствомъ надлежащія зданію сему планы и смѣты, представить о томъ по порядку.

При этомъ были утверждены слѣдующіе штаты: 1) чиновникамъ въ Камчаткѣ: начальникъ Камчатки (жалов. 2800 р., столовыхъ 1200 р.), секретарь (750 р.), объѣздный комиссаръ (750 р.), писарей 2, лекарей 2, учениковъ ихъ 3.

Въ Ижигѣ: комиссаръ, его помощникъ, два писаря, лекарь и ученикъ.

2) Военной команды: въ Камчаткѣ 1 сотникъ, 5 урядниковъ и казаковъ 50; въ Ижигѣ: сотниковъ 2, урядниковъ 3 и казаковъ 100.

Изъ числа ижигинской команды ежегодно въ мартѣ мѣсяцѣ положено высылать 60 человекъ казаковъ, при купеческихъ караванахъ, на чукотскую ярмарку между рѣками Пенжиною и Кузминой. Коннымъ же казакамъ, въ зимнее время, положено исправлять службу на собакахъ.

3) Флотской роты въ Петропавловской гавани: ротный командиръ, оный же помощникъ начальника, лейтенантъ 1, мичмановъ 2, строевыхъ нижнихъ чиновъ 97 и нестроевыхъ 21.

Кромѣ того, на устройство Петропавловскаго порта было ассигновано по 5000 р. въ годъ.

Съ преобразованіемъ гражданскаго управленія въ Камчаткѣ было обращено вниманіе и на духовную часть. Въ 1812 г. состоялось распоряженіе синода, чтобы въ Нижнекамчатскѣ, Верхнекамчаткѣ, Тигилѣ, Большерѣцкѣ и селеніяхъ Ключевскомъ и Ичинскомъ имѣть по одному священнику съ причтомъ, а въ Петропавловской гавани и Охотскомъ портѣ по протопопу, по 2 священника и по одному дьякону и въ Ижигѣ 2 священника.

Трескинъ, по полученіи новыхъ штатовъ, составилъ инструкцію начальнику Камчатки, которую препроводилъ на разсмотрѣніе къ Пестелю. Пестель же, отъ своего имени, представилъ ее въ государственный совѣтъ на утвержденіе. Но государственный совѣтъ, 20 октября 1815 г., постановилъ: представить утвердить ее генераль-губернатору. И инструкція эта была единственнымъ руководствомъ начальникамъ Камчатки до самаго перенесенія Петропавловскаго порта въ Николаевскъ (*).

Пестель, по какимъ-то причинамъ, не желалъ, чтобы камчатскими командирами были флотскіе офицеры и хотѣлъ утвердить въ этой должности какого-то маіора Ѳедорова, о чемъ подалъ доблданую записку Государю; но какъ ходатайство это противорѣчило новому положенію, то оно и было оставлено безъ послѣдствій.

Между тѣмъ Трескинъ, не получая въ теченіе пяти мѣсяцевъ никакого увѣдомленія о назначеніи въ Камчатку новаго начальника, поручилъ временно исправлять эту должность охотской флотилии лейтенанту Рудакову, котораго рекомендовалъ ему начальникъ Охотскаго порта Миницкій, войдя вмѣстѣ съ тѣмъ съ представленіемъ къ Пестелю объ утвержденіи въ этой должности капитана Рикорда.

23 января 1813 г. Рудаковъ принялъ должность отъ Петровскаго и послѣдній 13 іюня выѣхалъ изъ Камчатки. Расформированіемъ же баталіона занимался полковникъ Сибиряковъ. Въ это время состояло въ Камчаткѣ: солдатъ 591, кантонистовъ 160, казаковъ 346, упраздненныхъ командъ нижнихъ чиновъ 27, на инвалидномъ содержаніи 22, артиллеристовъ 42.

(*) Инструкція эта прилагается въ концѣ статьи.

Рудакову было предписано предложить солдатамъ остаться на поселеніи въ Камчаткѣ, и тѣмъ, которые согласятся, роздать безденежно казенный скотъ и сѣменной хлѣбъ, сколько потребуется, а остальной скотъ и хлѣбъ продать (*).

Остаться на поселеніи согласились 50 человекъ. Часть солдатъ поступила на сформированіе петропавловской морской роты, нѣсколько человекъ зачислено въ казачью команду, а остальные 130 человекъ были отправлены въ Иркутскъ. На отправленіе этихъ послѣднихъ, съ 80 женами и 45 человекъ дѣтей израсходовано до 100 000 руб.!

Новые поселенцы, получивъ отъ казны скотъ и хлѣбъ, въ тотъ же годъ продали и то и другое, сдѣлались тунеядцами, шляясь по-миру, и занимались воровствомъ. Рудаковъ хотѣлъ собрать ихъ въ одно мѣсто, чтобы удобнѣе было наблюдать за ними, но Трескинъ, въ видахъ поощренія ихъ къ труду, вошелъ съ представленіемъ объ освобожденіи поселенцевъ отъ платежа повинностей на 10 лѣтъ, вмѣсто прежде назначенныхъ 3 лѣтъ. 29 ноября 1815 г., государственный совѣтъ утвердилъ это представленіе, но и эта мѣра не принесла большой пользы дѣлу. При всѣхъ стараніяхъ Рудакова и Рикорда, только 16 человекъ обзавелись домохозяйствомъ; 8 оказались неспособными за старостію, и были уволены въ отставку, на собственное пропитаніе; 13 человекъ нищихъ Рикордъ собралъ въ особое селеніе, а остальныхъ опредѣлилъ на службу.

Въ видахъ обезпеченія Камчатки продовольствіемъ, 11 іюля 1813 г. состоялось Высочайшее повелѣніе, чтобы тамъ постоянно былъ двухъ-годичный запасъ провіанта.

А. Сибирскъ.

(*) Въ это время было въ Камчаткѣ казеннаго скота: 200 головъ рогатаго и 40 лошадей.

ИНСТРУКЦІЯ НАЧАЛЬНИКУ КАМЧАТКИ.

Важность довѣрія, съ какимъ высшее правительство поставляетъ въ Камчаткѣ начальника въ лицѣ главноуправляющаго сею отдаленнѣйшею областію; извѣстная простота ввѣряемыхъ ему жителей; настоящее ихъ разстройство и самая бѣдность, до коей доведены они прежнимъ гражданскимъ и военнымъ начальствомъ, и состояніе новыхъ поселенцевъ изъ отставныхъ расформированнаго камчатскаго гарнизоннаго баталіона и казачковъ—довольно внушаютъ, сколь важны существенныя обязанности его и сколь велики должны быть, при другихъ достоинствахъ и самой опытности въ дѣлахъ службы, душевныя расположенія ко всякому добру, вниманіе и попечительность къ возстановленію благосостоянія жителей. Итакъ, первыми правилами начальника Камчатки должно быть: неусыпное вниманіе и попечительность о благѣ дѣла камчатскаго края, совершенное безкорыстіе, которое одно болѣе всего въ состояніи удержать подчиненныхъ отъ обыкновенныхъ обидъ, притѣсненій и грабительствъ боязливымъ камчадаламъ и другимъ жителямъ, и строгая справедливость во всемъ, на что токмо предоставлена ему власть, и что составляетъ прямую его обязанность.

При сихъ главныхъ свойствахъ начальника Камчатки, прочія обязанности, по званію его, заключаются въ нижеслѣдующихъ предметахъ:

Начальникъ Камчатки, тотчасъ по вступленіи въ должность и по возможномъ внѣшнемъ устройствѣ, долженъ войти во всѣ подробности настоящаго бѣдственнаго состоянія камчадалъ и другихъ жителей, узнать подробно чрезъ опытныхъ и довѣріе заслуживающихъ людей, а всего лучше чрезъ самихъ жителей, истинныя тому причины, т. е. всѣ прежнія злоупотребленія и притѣсненія, подъ коими народъ сей безпрерывно страдалъ, истощался и истреблялся, и изъ которыхъ хотя многія извѣстны уже главному губернскому начальству, но не всѣ вообще и не въ той подробности, какую можно приобрѣсти на мѣстѣ.

Извѣдавъ всѣ сіи подробности и всѣ нужды жителей, поспѣшить распоряженіями къ преградѣ всякаго зла, а вмѣстѣ съ

тѣмъ положить первое основаніе улучшенію состоянія ихъ. Наибольше всего должна споспѣшествовать ему совершенная свобода въ обыкновенныхъ ихъ промыслахъ, упражненіяхъ и образѣ жизни, и чтобъ никто и ни подъ какимъ предлогомъ не осмѣливался отвлекать ихъ отъ промысловъ ни на самое короткое время, исключая отправленія мѣстныхъ законныхъ повинностей, кои должны быть также приспособлены сколько можно ближе къ состоянію жителей, образу жизни и прочимъ мѣстнымъ обстоятельствамъ. Сіе одно огражденіе камчадалъ весьма много поощритъ ихъ къ улучшенію мѣстной промышленности и вмѣстѣ съ тѣмъ возстановитъ благосостояніе ихъ.

А какъ кромѣ природныхъ камчатскихъ жителей, т. е. камчадалъ и корягъ, есть тамъ русскіе крестьяне изъ старожиловъ, то равномѣрно защищая свободу состоянія и ихъ отъ всякихъ притѣсненій и поощряя къ промысламъ всякаго рода, стараться всемѣрно укоренить между ними охоту къ хлѣбопашеству и скотоводству, въ мѣстахъ тому и другому благоприятствующихъ.

По возможномъ исполненіи всего, что предписывается § 8 Высочайше утвержденнаго положенія, т. е. по снабженіи поселенцевъ казеннымъ коннымъ и рогатымъ скотомъ, буде гдѣ какой есть, сѣмяннымъ хлѣбомъ, ежели осталось сколько неистраченнаго, и хлѣбопахатными инструментами, учинить слѣдующія хозяйственныя распоряженія:

а) Водвореніе новыхъ поселенцевъ основать или въ тѣхъ самыхъ селеніяхъ и острожкахъ, гдѣ кто изъ нихъ нынѣ находится и успѣлъ уже обзавестись домою и хозяйствомъ, или же если токмо сіе и для нихъ и для общей пользы всего камчатскаго края, особенно же для возстановленія удобнѣйшаго сообщенія между Петропавловскимъ портомъ, Нижнекамчатскомъ и Верхнекамчатскомъ необходимо будетъ, составить изъ нихъ особыя селенія на удобнѣйшихъ мѣстахъ.

б) Многочисленные тщательные опыты и усилія въ распространеніи въ Камчаткѣ хлѣбопашества, заставляютъ уже утвердиться въ томъ мнѣніи, что ни мѣстное положеніе сего края, ни климатъ не соотвѣтствуютъ общимъ по сему предмету ожиданіямъ. Но сіе не должно останавливать новыхъ испытаній начальника Камчатки на мѣстахъ водворенія поселенцевъ, и онъ долженъ

изобрѣсти собственныя легчайшія средства въ снабженіи ихъ сѣменами; ибо прежніе опыты служатъ доказательствомъ, что доставленіе туда сѣменнаго хлѣба на счетъ казны и казеннымъ распоряженіемъ, кромѣ всегдашней порчи хлѣбу и напрасныхъ издержекъ, не обѣщаетъ и впредь никакой пользы.

с) Пбелику рыболовство и звѣроловство составляютъ надежнѣйшую промышленность камчатскихъ жителей, то новые поселенцы должны быть достаточно надѣлены сими угольями.

д) При надѣленіи поселенцевъ рыболовными и звѣроловными мѣстами, сдѣлать сообразное мѣстному положенію разграниченіе, если, впрочемъ, оно необходимо къ предупрежденію обыкновенныхъ ссоръ, совмѣстничествомъ производимыхъ.

е) Чтобы новые поселенцы, при первоначальномъ водвореніи ихъ, могли имѣть главнѣйшій по камчатскому краю запасъ, т. е. рыбу, то снабдить ихъ единовременно и безденежно прядевомъ, полагая по пяти фунтовъ на каждаго человѣка, для возведенія рыболовныхъ сѣтей. Прядево выгоднѣе достать изъ Охотска черезъ тамошняго начальника, а деньги на сіе употребить изъ пятитысячной суммы, ассигнованной въ распоряженіе начальника Камчатки по 49 § положенія и отчетъ въ оныхъ представлять въ свое время по начальству.

г) По снабженіи поселенцевъ всѣмъ нужнымъ, земскій комисарь долженъ принять ихъ въ особенное личное заведываніе, до совершенной ихъ осѣдлости и до истеченія дорованной имъ десятилѣтней льготы. Онъ обязанъ между прочимъ наблюдать, чтобы дома поселенцевъ выстроены были сколь можно правильнѣе и чище, чтобы каждый поселенецъ имѣлъ свой домъ, варту, собакъ, рыболовную сѣть, а гдѣ можно имѣть хлѣбопашество, тамъ поощрять ихъ къ оному. Буде же кому изъ поселенцевъ данъ отъ казны скоть, то наблюдать, чтобы оный содержимъ былъ рачительно. За всякое же по хозяйству нерадѣніе взыскивать съ нихъ строго.

По истеченіи десятилѣтней льготы, считая оную со дня совершенной отставки каждаго отъ службы, всѣ военнопоселенцы должны быть обложены всѣми казенными податями и общественными повинностями, какія отправляются русскими крестьянами, въ Камчаткѣ живущими.

Естественно, что съ улучшеніемъ состоянія и огражденіемъ свободы жителей, должно приумножиться и число ихъ, а по мѣрѣ сего будутъ умножаться и государственные доходы. Но начальникъ Камчатки, какъ единственный хозяинъ сей области, вѣдающій подробно внутреннее состояніе оной, долженъ прилежно изыскивать всѣ возможные средства, или новые неизвѣстные еще доселѣ источники, къ доставленію особыхъ доходовъ казнѣ, безъ отягощенія, а тѣмъ болѣе безъ разоренія жителей, и чрезъ то привести сей отдаленный край относительно содержанія онаго, въ такое положеніе, чтобы ежели не съ избыткомъ, то по крайней мѣрѣ тѣ издержки возвратились въ казну, какія по штату выходятъ на содержаніе тамошняго начальства, войскъ и проч. Впрочемъ, употребленіе въ дѣйствительную пользу таковыхъ вновь открытыхъ доходовъ для казны, не иначе можетъ имѣть свое начало, какъ по предварительномъ о томъ представленіи главному начальству и по полученіи на то разрѣшенія.

Какъ съ упраздненіемъ въ Камчаткѣ областнаго правленія вся власть соединяется въ лицѣ одного начальника, то всѣ судныя дѣла, по военной и гражданской части, должны поступать къ нему на разсмотрѣніе и рѣшеніе.

Судныя дѣла могутъ быть двоякаго токмо рода—перваго: дѣла исковыя, или тяжбыныя, какъ напримѣръ по просьбамъ въ захватѣ, или растратѣ чужаго имѣнія; въ неплатежѣ по векселямъ, обязательствамъ, контрактамъ и счетамъ денегъ; втораго: дѣла уголовныя, преступленія въ себѣ заключающія, также личныя обиды.

По дѣламъ перваго рода начальникъ обязанъ всемѣрно стараться расположить тяжущихся къ примиренію и добровольной между собою сдѣлкѣ—быть личнымъ между ними посредникомъ и вообще стараться вкоренить стыдъ и отвращеніе къ тяжбойной страсти. Но въ такихъ случаяхъ, когда всѣ убѣжденія начальника безсильны будутъ къ примиренію, тогда принимаетъ онъ отъ истца и отвѣтника бумаги, поручаетъ секретарю сдѣлать выписку изъ законовъ, по соображеніи съ коими существа дѣла, полагаетъ свое рѣшеніе на точномъ основаніи законовъ, которое онъ же приводитъ тотчасъ и въ исполненіе

въ двухъ токмо случаяхъ: въ первомъ, ежели претензія по векселю, обязательству, счету или захвату имѣнія, въ какой бы то суммѣ ни было, не оспаривается законно должникомъ; во второмъ, ежели претензія не превосходитъ двадцати пяти рублей.

Но если цѣна предмета тяжбы превосходитъ 25 руб., также ежели по тяжбѣ и захватѣ и растратѣ чужаго имѣнія свыше 25 руб., или отъ истца не будетъ основательныхъ и законныхъ доказательствъ, либо отъ отвѣтчика представятся возраженія въ законномъ видѣ, то начальникъ Камчатки, по приведеніи дѣла въ совершенную ясность, составляетъ особую комиссію изъ помощника начальника, комиссара, когда сей не въ отлучкѣ, и изъ секретаря или клерка, подъ предсѣдательствомъ самого начальника и подъ именемъ: комиссіи камчатскаго суда. Поставленное на основаніи законовъ рѣшеніе сей комиссіи, по объявленіи онаго истцу и отвѣтчику законнымъ порядкомъ, должно быть обще съ дѣломъ представлено въ якутское областное правленіе, въ такомъ токмо случаѣ, когда отъ тяжущихся изъявлено будетъ въ узаконенный срокъ неудовольствіе на рѣшеніе комиссіи. Если же ни съ той ни съ другой стороны неудовольствія въ законный срокъ изъявлено не будетъ, то рѣшеніе комиссіи приводитъ въ исполненіе.

По дѣламъ втораго рода, если по онымъ заключаются люди гражданскаго вѣдомства, какъ то: жители тамошніе, гунцы, мѣщане и проч. также чиновники гражданскіе и воинскіе, производя прежде точнѣйшія изслѣдованія чрезъ состоящихъ въ вѣдѣніи начальника чиновниковъ, составляетъ потомъ изъ выше-сказанныхъ же лицъ комиссію, которая, дополня всѣми нужными обстоятельствами и свѣдѣніями произведенное изслѣдованіе, и положе свое мнѣніе на основаніи законовъ, если неподвергаетъ подсудимаго лишенію жизни, чести и торговой казни, приводитъ въ исполненіе кромѣ, однакожъ, тѣхъ случаевъ, по коимъ на основаніи законовъ обвиненные имѣютъ право защищать себя апелляціею, какъ напримѣръ: при наложеніи тяжелаго штрафа, при назначеніи ареста и тому подобнаго. Во всѣхъ такихъ случаяхъ обвиненные не лишаются права просить о переносѣ дѣла на апелляцію въ якутское областное правленіе. Равнымъ образомъ, если подсудимый подлежать

*

будеть по законамъ лишенію жизни, или чести, или торговой казни, то представлять все дѣло въ якутское-жъ областное правленіе.

О дѣлахъ, какъ гражданскихъ, такъ и уголовныхъ, кои по вышеизъясненному порядку рѣшены будутъ самою комиссіею камчатскаго суда, представлять меморіи въ иркутское губернское правительство.

Какимъ образомъ поступать съ преступниками изъ воинскихъ нижнихъ чиновъ, о томъ ясно сказано въ 48 § Высочайше утвержденного положенія.

Ежели изъ чиновъ духовныхъ кто учинить какой либо противный закону или сану его поступокъ, то о всякомъ такомъ случаѣ производить тоѣмъ подробныя изслѣдованія при депутатѣ съ духовной стороны, и на основаніи 88 § положенія представлять оныя не прямо къ духовному начальству, но посредствомъ главнаго мѣстнаго начальства. Изъ сего исключаются случаи маловажныя, въ коихъ ограничиваться обыкновенными сношеніями съ мѣстнымъ духовнымъ начальствомъ.

Сверхъ судныхъ дѣлъ, могутъ еще быть дѣла, особенную важность въ себѣ заключающія и отлагательства нетерпящія. Сія дѣла рѣшать на основаніи 47 § Высочайше утвержденного положенія, донося обстоятельно съ первою почтою, или по важности дѣла съ нарочнымъ по начальству.

Что касается до разбора дѣлъ собственно между камчадалами, то ненарушимость правъ и обычаевъ ихъ, подтвержденная 67 § Высочайше утвержденного положенія, должна быть сохраняема начальникомъ Камчатки, на основаніи имѣющихся узаконеній. Но чтобы всѣ оныя права камчадалъ и узаконенія были во всей точности извѣстны, то для сего въ руководство начальника Камчатки прилагается особая записка, сдѣланная въ иркутскомъ губернскомъ правительствѣ.

Всѣ вообще письменныя дѣла производятся въ канцеляріи начальника Камчатки, подъ непосредственнымъ наблюденіемъ и отвѣтственностію его помощника. Но всѣ бумаги, т. е. представленія по начальству и предписанія подчиненнымъ лицамъ, исходятъ отъ имени начальника, исключая тоѣмъ дѣлъ судныхъ, для коихъ составляется особая комиссія, именемъ коей вѣр-

шатся и отъ имени коей исходятъ дѣла по вышеначертанному порядку.

Чтобы канцелярію начальника, по малому числу людей въ оной, сколь можно облегчить въ письмопроизводствѣ—составлены оному самыя единообразныя сокращенныя и простыя формы.

При канцеляріи начальника имѣть особый архивъ, въ который должны быть вывезены изъ Нижнекамчатска всѣ прежнія дѣла, бывшія въ уничтоженномъ областномъ правленіи и какія остались отъ послѣдняго правителя Камчатки, генераль-маіора Петровскаго.

Начальникъ Камчатки обязанъ неусыпно и особенно пещись и строго наблюдать, чтобъ собственность и лицо каждаго жителя были неприкосновенны отъ всякаго притязанія, самоуправства и насилія. Извѣстно въ какомъ порабощеніи были до сего времени камчадалы не токмо у воинскихъ начальниковъ камчатскаго баталіона, но даже у солдатъ и казаковъ. Сіи послѣдніе производили всякія неистовства—свободно разѣзжали во всякое время по Камчаткѣ, отбирали для сего послѣднихъ собакъ и кормъ у камчадаловъ, отвлекали ихъ самихъ отъ промысловъ, дѣлали имъ всякія притѣсненія и тѣмъ доводили ихъ до конечнаго раззоренія.

Сему великому и главному почти злу, начальникъ Камчатки одолжается тотчасъ по вступленіи въ должность положить преграду и установить строгій порядокъ, чтобы никто изъ казаковъ и нижнихъ воинскихъ служителей не разѣзжалъ по своимъ надобностямъ по Камчаткѣ; не требовалъ отъ жителей собакъ и корму; не отвлекалъ ихъ отъ промысловъ и упражненій; не входилъ въ ихъ уходыбы, или урочища, гдѣ они промысляютъ, и не присвоивалъ себѣ ихъ промысловъ и не вымѣнивалъ оныхъ на товарныя вещи. Однимъ же словомъ, чтобы никто не дѣлалъ никакихъ притязаній камчадаламъ, и чтобъ по растолкованіи симъ послѣднимъ законныхъ ихъ правъ и обязанностей, они имѣли смѣлость и свободный доступъ просить о всякой сего рода обидѣ самого начальника Камчатки, и могли совершенно надѣяться на скорость и безпристрастность суда его.

Поелику же извѣстно, что обыкновенныя предписанія и подтвержденія не могутъ быть дѣйствительны и начальникъ Камчатки, находясь на самомъ краю оной, не можетъ знать всегда и всего, что дѣлается на такомъ обширномъ пространствѣ; то дабы вѣрнѣе достигнуть пресѣченія помянутыхъ разѣздовъ по Камчаткѣ, предоставляется начальнику установить такой непремѣнный порядокъ, чтобы въ то время, когда жители занимаются земледѣльствомъ или сѣнокосомъ и звѣриными и рыболовными промыслами, не токмо нижніе воинскіе служители, но никто изъ чиновниковъ, ниже самъ начальникъ не ѣздили по Камчаткѣ, а камчадалы, зная сей порядокъ, сами никому не давали бы собакъ, лошадей и лодокъ. Изъ сего правила исключаются токмо два случая: а) отправленіе отъ самого начальника куда либо нарочнаго, по дѣламъ особенной важности и нетерпящихъ отлагательства; б) выѣздъ комиссара также по какому либо важному дѣлу и требующему скорого его распоряженія, съ точнаго, однакожъ, свѣдѣнія и дозволенія начальства.

Чѣмъ отдаленнѣе мѣсто, неимѣющее самыхъ необходимыхъ для жизни собственныхъ произведеній, и чѣмъ затруднительнѣе сообщеніе онаго съ прочими мѣстами, изобилующими всѣмъ нужнымъ, тѣмъ вящше должна быть поощряема и привлекаема туда торговля. Сіе поощреніе и привлеченіе, ни въ чемъ болѣе не заключается, какъ токмо въ совершенной свободѣ, т. е. чтобы всякій торговый человѣкъ, производя торговлю свою на узаконенныхъ правилахъ и въ позволенныхъ мѣстахъ дозволенными товарами, былъ совершенно увѣренъ, что никто со стороны начальства не сдѣлаетъ ему никакого незаконнаго притязанія, подрыва и убытковъ.

Въ прошедшее время были примѣры, что начальство камчатское отъ непонятія ли существа и правъ торговли, или изъ притязательныхъ видовъ, устанавливало само собою таксы на купеческіе товары. Сего не дозволено дѣлать никакими законами, ибо барыши и убытки купцовъ зависятъ совершенно отъ обстоятельствъ. Начальство не должно лишать купца никакихъ выгодъ, отъ возвышенія цѣнъ на товары получаемыхъ, когда

оно не можетъ вознаградить его убытковъ, отъ случайнаго пониженія цѣнъ быть могущихъ.

А къ сему присовокупить должно, что одна только надежда на полученіе въ Камчаткѣ возможныхъ прибылей, привлекаетъ гуда купечество и заставляетъ пренебрегать всѣми трудностями и опасностями сообщенія съ симъ краемъ.

Основываясь на семъ правилѣ, начальникъ Качматки долженъ ограждать торговлю отъ всякихъ подобныхъ стѣсненій, наблюдая токмо для общей пользы, чтобы не было монополіи, т. е. намѣреннаго скупа всѣхъ товаровъ кѣмъ либо однимъ у всѣхъ прочихъ торговцевъ для возвышенія цѣнъ.

Къ числу злоупотребленій, служащихъ подрывомъ для торговли, принадлежитъ и то, что гражданскіе и воинскіе чиновники и даже солдаты и казаки подѣ видомъ службы разъѣзжали по Камчаткѣ съ накупленными ими у купцовъ или на вѣру взятыми товарами, и особенно съ горячими напитками, и вымѣнивали на оныя у камчадаловъ рухлядь и такимъ образомъ явно производили торгъ, и къ отвращенію сего зла начальникъ Камчатки обязанъ принять строгія мѣры и собственными безкорыстными правилами искоренить общую поѣти у служащихъ въ Сибири чиновниковъ и нижнихъ чиновъ привычку и стремленіе къ торговлѣ.

Въ Камчаткѣ, такъ какъ и во всѣхъ прочихъ мѣстахъ, иновѣрцами обитаемыхъ, главнѣйшая статья воспрещенной торговли, есть развозка по селеніямъ камчадальскимъ горячихъ напитковъ. Сверхъ извѣстныхъ на сей предметъ многихъ узаконеній, 77 §-омъ Высочайше утвержденнаго положенія, поставляется въ особенную обязанность начальника Камчатки наблюдать, чтобы торгующіе люди ни подѣ какимъ видомъ не возили въ камчадальскія селенія горячихъ напитковъ. Обширность края, а паче прибыли, отъ продажи продавцами получаемыя, хотя и не дозволяютъ ручаться, чтобы кто изъ нихъ подѣ разными видами не покусился на оную, но прилежное вниманіе на всѣ извороты, посредствомъ коихъ торговцы ускользаютъ отъ наблюденія мѣстнаго начальства, а болѣе всего собственныя правила начальника, долженствующія служить примѣромъ для подчиненныхъ, открываютъ ему средства, коими возможно отвратить

зло сіе. Впрочемъ, предметъ сей не даетъ права воспрещать вовсе въѣздъ торговцамъ въ камчадалскіе и коряевскіе острожки и селенія; но надлежитъ дать полную свободу, купцамъ ѣздить къ камчадаламъ, такъ и симъ послѣднимъ во всякое время выѣзжать, дабы чрезъ то облегчить взаимные ихъ обороты, съ строгимъ наблюденіемъ, однакожь, за тѣмъ, чтобъ: во первыхъ, купцы разѣзжались съ позволенными токмо товарами, а отнюдь не съ горячими напитками; во вторыхъ, чтобъ подводы были у нихъ или собственныя, либо вольнонаемныя, и отнюдь не по подорожнымъ и письменнымъ приказамъ начальства.

Впрочемъ, какъ главнымъ способомъ къ превращенію торговли товарами по кочевьямъ иновѣрцевъ въ другихъ мѣстахъ Иркутской губерніи, особенно же по области Якутской, принято и введено уже учрежденіе ярмарокъ въ иновѣрческихъ стойбищахъ, по прилагаемому у сего экземпляру положенія о томъ: то удобно ли и полезно ли для камчадаловъ подобное учрежденіе ярмарокъ, и въ ихъ острожкахъ, или оное сопряжено будетъ съ какими либо неудобствами и взаимными для нихъ и для торгующихъ выгодами, начальникъ Камчатки обязанъ сдѣлать о томъ по начальству подробнѣйшее представленіе.

Прибытіе въ 1812 году въ Петропавловскую гавань двухъ иностранныхъ съ разными товарами судовъ, принадлежащихъ гражданину Соединенныхъ Американскихъ Штатовъ Добелло, было поводомъ къ установленію высшимъ правительствомъ правилъ, относительно продажи оныхъ товаровъ. Правила сіи во всей подробности сообщены въ предписаніи иркутскаго губернатора на имя управляющаго Камчаткою флота лейтенанта Рудакова отъ 20 октября 1813 г. № 5367. А сверхъ того въ іюнѣ мѣсяцѣ 1814 года чрезъ охотскаго начальника флота капитана 2 ранга Миницкаго сообщено ему жъ, Рудакову, предписаніе сибирскаго генералъ-губернатора, съ изображеніемъ Высочайшаго соизволенія, чтобъ для поощренія дальнѣйшаго привоза товаровъ и припасовъ въ Камчатку, часто претерпѣвающую недостатокъ въ самыхъ даже первыхъ потребностяхъ къ жизненному продовольствію, камчатское начальство въ случаѣ прибытія туда иностранныхъ судовъ съ товарами и при-

пасами, дозволяло оптовую и розничную оныхъ продажу, не испрашивая на то разрѣшеніе у высшаго начальства.

Само по себѣ слѣдуетъ, что иностранныя суда, въ Петропавловскій портъ приходящія, могутъ имѣть надобность въ пособіи мѣстнаго начальства, по исправленію судовъ и тому подобному. Въ такихъ случаяхъ начальникъ Камчатки обязанъ оказывать имъ возможное вспомошествованіе, отпуская на исправленіе судовъ казенные матеріалы и другіе припасы, кагіе въ портѣ случатся, по казеннымъ цѣнамъ, въ чемъ надлежащій отчетъ представлять по начальству.

Главнѣйшая и почти единственная по Камчаткѣ земская повинность, есть почтовая и обывательская, а въ Камчаткѣ каюрною называемая гоньба. Послѣ сдѣланнаго по всей Иркутской губерніи уравненія въ отправленіи земскихъ повинностей, главное начальство хотя и возложило на охотское и камчатское начальство, сдѣлать подобное уравненіе и по тамошнимъ мѣстамъ, но въ теченіе семи лѣтъ не могло получить оттуда такого даже описанія о настоящемъ образѣ отправленія сихъ повинностей, по коему-бъ возможно было приступить къ новому приличному положенію.

Извѣстно токмо то, что каюрная гоньба есть одна изъ тягостнѣйшихъ повинностей, разорившихъ жителей Камчатки до основанія. Причиною сего разоренія то, что камчадалы и прочіе жители почти во всякое время года только тѣмъ и занимаются, что развозятъ всѣхъ, начиная отъ начальника до послѣдняго казака и купца, кои всѣ подъ разными видами службы во весь годъ непрерывно разъѣзжали для торговли и брали столько собакъ и лошадей, лодокъ и нартъ, сколько кому нужно. Сей важный предметъ обращаетъ на себя все вниманіе начальника Камчатки, который немедленно по прибытіи туда долженъ заняться онымъ преимущественно.

По Высочайше утвержденному, во 2 день мая 1805 года, предварительному о земскихъ повинностяхъ положенію, должна быть составляема чрезъ каждые три года смѣта, для чего и собираются депутаты отъ всѣхъ городовъ. Но какъ въ Камчаткѣ, по неимѣнію тамъ ни собственнаго дворянства, ни купечества, кромѣ заѣзжихъ торговыхъ людей въ весьма ма-

домъ числѣ, и комитета составить не изъ кого, то начальникъ Камчатки обязанъ самъ, по подробномъ изслѣдованіи и соображеніи всѣхъ мѣстныхъ обстоятельствъ, сдѣлать таковую смѣту, т. е. соразмѣрно пространству, числу и возможности жителей, опредѣлить число станцій почтовыхъ по всѣмъ мѣстамъ, съ коими необходимо имѣть сообщеніе; опредѣлить необходимое число для зимняго времени нартъ и собакъ, а для лѣтнаго лодогъ на каждой станціи, и время, когда они должны быть въ непремѣнной готовности — опредѣлить образъ сего содержанія, т. е. наймомъ ли особыхъ подрядчиковъ изъ самихъ жителей, по какой именно цѣнѣ, и сколь великъ долженъ быть сборъ отъ сего и съ каждой души, или натурою отъ камчадалскихъ и русскихъ селеній, установя въ послѣднемъ случаѣ уравнительную между ними очередь. Наконецъ, ограничить самые разъѣзды, исчисля именно всѣ дѣйствительныя надобности оныхъ, удобнѣйшее къ тому время, и кому какое число нартъ и собакъ потребно. Поелику же положеніе сіе должно быть принаровлено къ подобному положенію и по сосѣдственной Охотской области, то начальникъ Камчатки обязанъ доставить оное на ближайшее соображеніе къ охотскому начальнику, который, сдѣлавъ таковое же по своей области и соглася во всемъ съ камчатскимъ, представить уже на утвержденіе по начальству. Но чтобы дѣло сіе подобно прежнему не осталось неоконченнымъ и забытымъ, то послѣднимъ срокомъ окончанія онаго и представленія сюда назначается одинъ годъ, считая отъ дня прибытія въ Камчатку новаго начальника.

Кромѣ каюрной гоньбы, во время начальствованія въ Камчаткѣ г. генераль-маіора Петровскаго возложена была на ближайшихъ къ Нижнекамчатску жителей повинность отапливать воинскія казармы, и повинность сія составляла величайшую тягость. А бывшій въ Камчаткѣ правителемъ г. генераль-маіоръ Кошелевъ входилъ къ высшему начальству съ требованіемъ объ удовлетвореніи солдатъ деньгами по его исчисленію за то, что они для отапливанія казармъ и домовъ воинскихъ сами заготовляли дрова. При разсмотрѣннн сего обстоятельства высшимъ правительствомъ, оказалось, что хотя указомъ 1802

года февраля 14, отопленіе казармъ въ иныхъ губерніяхъ принято на счетъ казны, а въ прочихъ обращено на обязанность обывателей, потому что заготовленіе дровъ самими воинскими служителями найдено съ существомъ службы ихъ несовмѣстнымъ; но расположенный въ Камчаткѣ баталіонъ никогда не былъ занятъ непремѣнною службою, и слѣдовательно нижніе чины занимались трудами для собственнаго своего содержанія, какъ на примѣръ рубкою дровъ и проч., особливо же въ такомъ мѣстѣ, гдѣ жителей весьма мало, да и тѣ такъ бѣдны, что отъ нихъ требовать ничего не можно. Основываясь на семъ, правительствующій сенатъ, указомъ на имя г. сибирскаго генераль-губернатора отъ 29 іюня 1809 года, предписалъ не производить камчатскимъ солдатамъ никакой платы за заготовленіе дровъ, на отопленіе воинскихъ домовъ и казармъ.

Хотя служба экипажной роты должна быть дѣятельнѣе противу службы камчатскаго баталіона, но какъ при всемъ томъ нижніе чины могутъ имѣть довольно времени для собственнаго ховяйства, а къ тому Петропавловская гавань съ окружностями своими гораздо бѣднѣе и числомъ и состояніемъ жителей противу Нижнекамчатска, то всѣ дома и казармы, воинскими чиновниками и служителями занимаемая, отапливать дровами, кои должны заготовлять нижніе служители экипажной роты, въ свободное отъ службы время, подобно тому какъ сіе дѣлается и въ Охотскомъ портѣ.

Поелику малочисленность и бѣдность жителей Петропавловской гавани не общають, чтобы они могли составлять такое общество, которое въ состояніи-бъ было принять на свой собственный счетъ необходимые городскіе доходы, то для удовлетворенія оныхъ главнѣйшая и по тамошнему краю почти единственная статья городского дохода есть сборъ за право торговли, коею занимаются пріѣзжающіе въ гавань и во всѣ прочія мѣста Камчатки иногородные купцы, или окредитованные отъ нихъ мѣщане. На какомъ основаніи долженъ быть производимъ сей платежъ, прилагается у сего для руководства списокъ съ постановленія губернскаго правительства. Обязанность же начальнива есть наблюдать, чтобы сборъ денегъ по сей

статьѣ и по всѣмъ мѣстамъ Камчатки, ежегодно поступалъ исправно, наравнѣ съ прочими податями.

Особенныхъ расходовъ городскихъ на сей разъ не предвидится, кромѣ содержанія, т. е. отопленія и освѣщенія тюрьмы и необходимыхъ въ оной поправокъ, и снабженія потребными вещами, также освѣщенія и отопленія главной гауптвахты и маяка. Отъ хозяйственнаго распоряженія начальника Камчатки зависѣть будетъ, сколь можно умѣрить сіи расходы. Остатки же отъ доходовъ, съ окончаніемъ каждаго года, должны быть присовокупляемы къ доходамъ слѣдующаго года.

Подробныя вѣдомости о доходахъ и расходахъ городскихъ, начальникъ Камчатки обязанъ представлять главному началству и въ казенную экспедицію по окончаніи каждаго года, съ представленіемъ въ послѣднюю и шнуровой книги, въ которую со всею исправностію долженъ быть вписываемъ приходъ суммъ собственноручно самими вносителями, а расходъ съ росписками получателей.

Особой градской полиціи въ Петропавловской гавани не полагается, потому что всѣ вообще дѣла производятся отъ имени начальника въ его канцеляріи, или самимъ имъ, или его помощникомъ, слѣдовательно и расходовъ на содержаніе полиціи никакихъ быть не можетъ.

Что жъ касается до прочихъ довольно населенныхъ мѣстъ, какъ то: Верхнекамчатска, Нижнекамчатска, Большерѣцка и Тигиля, то по отдаленности ихъ отъ мѣстопребыванія начальника, нельзя не поручить ихъ въ частное полицейское управленіе. На сей конецъ начальнику Камчатки предоставляется для каждаго мѣстечка выбрать частнаго командира, изъ лучшихъ по поведенію, знающихъ грамотѣ и благонадежнѣйшихъ казацкихъ старшинъ. А дабы со стороны сихъ командировъ не могло быть никакого самоуправства и притѣсненія жителямъ, то изъ сихъ послѣднихъ должны быть избираемы въ званіе старосты благонадежнѣйшіе по общему выбору люди, которые по дѣламъ, до общества касающимся, обязаны заботиться о пользахъ онаго и о всѣхъ случаяхъ имѣютъ право входить съ надлежащими представленіями къ начальнику Камчатки.

Все управленіе, или вся власть оныхъ командировъ заключаться должна въ слѣдующихъ предметахъ:

1) Имѣть въ полномъ своемъ вѣдѣніи и храненіи все казенное строеніе и имущество, каковое гдѣ отъ прежнихъ заведеній остается.

2) Ввѣренныя имъ казачьи команды содержать въ томъ порядкѣ, какой установленъ будетъ отъ начальника Камчатки, наблюдая строго и отвѣчая за нихъ, ежели они по прежнему будутъ развѣзжать по своимъ надобностямъ по Камчаткѣ, торговать и отягощать камчадалъ.

3) Имѣть личное попеченіе, чтобъ казаки не упустили известнаго времени, когда бываетъ промыселъ рыбы, и запасались оною столько, чтобы не могли терпѣть нужды въ пропитаніи, получая теперь половинный паекъ провіанта.

4) Наблюдать, чтобы во ввѣренныхъ управленію ихъ мѣстечкахъ не было воровства, обидъ частнымъ людямъ отъ казаковъ; но чтобы повсюду была тишина и общее и частное спокойствіе и безопасность.

5) Въ случаѣ ссоръ между жителями, долгъ частныхъ командировъ есть прекращать оныя миролюбно и добрыми совѣтами, и посредствомъ своимъ не допускать до тяжбъ.

6) Къ торговымъ людямъ не имѣть никакихъ притязаній; но строго наблюдать, чтобы свобода законной торговли была ненарушима.

7) Частнымъ командирамъ дать токмо право наказывать казаковъ за неповиновеніе, дурное поведеніе, нерадѣніе къ службѣ и прочіе мелкіе проступки, также за кражи по цѣнѣ менѣе 20 рублей, чинить самимъ взыскаііе, на основаніи устава для управы благочинія 70-й статьи. Въ случаяхъ же, заключающихъ уголовное преступленіе, казакомъ или жителемъ учиненное, также по жалобамъ частныхъ людей, ежели оныхъ миролюбно прекратить нельзя, частный командиръ, производя токмо разборъ, или слѣдствіе, но не приступая ни къ какому рѣшенію, обязанъ представлять земскому комиссару и ожидать разрѣшенія.

8) Частные командиры обязаны наблюдать, чтобы проѣзжающіе по дѣламъ службы по подорожнымъ начальника, не брали

излишнихъ нартъ или другихъ подводъ, а въ противномъ случаѣ должны, по истребованіи отъ проѣзжающаго подорожной, написать на оной всѣ безпорядки его, какіе токмо сдѣлаются извѣстными.

9) Въ случаѣ несчастнаго приключенія при берегахъ съ казеннымъ или купеческимъ, или иностраннымъ какимъ либо судномъ, частные командиры обязаны подавать руку помощи, потерпѣвшихъ кораблекрушеніе принимать въ человѣколюбивое призрѣніе, и о каждомъ таковомъ случаѣ доносить немедленно начальнику Камчатки.

На сихъ главныхъ предметахъ должна быть основана подробнѣйшая инструкція, каковою начальникъ Камчатки долженъ снабдить отъ себя частнаго командира, не упусти изъ виду ничего, что токмо можетъ служить къ устройству и порядку, и къ предупрежденію всякихъ злоупотребленій отъ оныхъ командировъ, и представя инструкцію сію, на утвержденіе по начальству.

Въ сборѣ ясака камчадалы облегчены теперь тѣмъ, что оный долженъ поступать съ наличнаго токмо числа ихъ по послѣдней переписи и по сдѣланному отъ казенной экспедиціи положенію, которое начальникъ Камчатки найдетъ въ дѣлахъ.

Поелику по свѣдѣніямъ отъ управляющаго Камчаткою, флота лейтенанта Рудакова, открылось, что многіе острожки, противъ прежней населенности, сдѣлались гораздо малолюднѣе, но ясакъ платятъ по прежнимъ окладамъ, нисколько не соразмѣрнымъ съ прочими многолюднѣйшими острожками, и какъ вообще населенность каждаго острожка и состояніе камчадалъ, по образу ихъ жизни и другимъ обстоятельствамъ, подвержены необыкновеннымъ частнымъ измѣненіямъ,—то уравниеніе всѣхъ ихъ въ платежѣ ясака предоставляется благоразумному распоряженію начальника Камчатки. Основаніе сему распоряженію положить тѣмъ, чтобы на волю самихъ родоначальниковъ камчадалскихъ предоставлено было одинъ разъ въ году при взносѣ ясака съѣзжаться въ удобнѣйшее по собственному ихъ признанію, и отнюдь не по принужденію со стороны начальства назначенію или настоянію мѣсто, и при объѣздномъ комиссарѣ, если и ему другія дѣла не воспрепятствуютъ находиться

тутъ, составлять, по общему ихъ соглашенію, росписаніе, сколько именно каждый острожекъ, по числу жителей и извѣстному состоянію ихъ, можетъ и долженъ заплатить на слѣдующій годъ ясака. Росписанія сіи должны быть представляемы за подписью всѣхъ бывшихъ при ономъ родонаачальниковъ къ начальнику, который, сдѣлавъ зависящія отъ него распоряженія въ самомъ сборѣ ясака по тѣмъ росписаніямъ, доставляетъ оныя въ казенную экспедицію, а сія будетъ имѣть ихъ въ видѣ обкладныхъ книгъ.

Въ самомъ образѣ сбора ясака не предписывается непремѣнныхъ правилъ, но предоставляется начальнику изыскать сообразнѣйшія съ мѣстными обстоятельствами и облегчительнѣйшія для жителей средства, и какъ извѣстно, что сами камчадалы, имѣя безпредѣльное уваженіе къ одному имени Государевой казны, всегда отдають въ ясакъ самыхъ лучшихъ звѣрей, а всѣ извѣстныя по части сей злоупотребленія происходили до сего не отъ самихъ камчадалъ, а отъ сборщиковъ со стороны начальства,—то начальнику поставляется и сіе обстоятельство на видѣ, и для соображенія его, не удобнѣе ли и полезнѣе будетъ сборъ ясака возложить на самихъ родонаачальниковъ, кои должны отдавать оный въ казну объѣздному комиссару, во время сѣзда ихъ для составленія новаго росписанія ясачныхъ окладовъ. Какой же именно порядокъ въ сборѣ ясака установленъ будетъ, начальникъ обязанъ донести подробно главному начальству на утверженіе.

Между тѣмъ извѣстно, что главное злоупотребленіе къ ущербу казны, состоитъ въ томъ, что сами ли камчадалы, или сборщики ясака, пользуясь законнымъ правомъ, чтобъ въ случаѣ неулова звѣрей, платить ясакъ деньгами по окладнымъ цѣнамъ, взнося въ казну ясака звѣрьми въ сравненіи съ прежними годами гораздо уменьшили. Предлогъ неулова звѣрей никогда не можетъ быть справедливъ, ибо извѣстно, что ежегодно частные люди вывозятъ изъ Камчатки мягкой рухляди въ превосходнѣйшемъ количествѣ противъ ясачнаго сбора. Слѣдовательно, злоупотребленіе явное или со стороны самихъ камчадаловъ либо сборщиковъ ясака. Но какъ выше сказано, что распоряженіе ясака и самый сборъ онаго, предполагается удоб-

нѣйшимъ возложить на самихъ родонаачальниковъ иновѣрческихъ, и какъ извѣстно уже, что иновѣрцы вообще стараются отдавать въ казну лучшаго звѣря, то къ пресѣченію означеннаго злоупотребленія, постановить непремѣннымъ правиломъ, чтобъ ясакъ вносимъ былъ одними только звѣрьми, а отнюдь не деньгами. При чемъ внушить родонаачальникамъ, что древнее узаконеніе вносить ясакъ деньгами по окладнымъ цѣнамъ, могло быть взаимно полезно и для казны и для ясашныхъ тогда, когда окладныя цѣны равнялись и даже превышали торговыя цѣны. А нынѣ сіи послѣднія въ десять разъ и болѣе превосходятъ окладныя, слѣдовательно казна Императорскаго Величества терпитъ важный ущербъ, принимая вмѣсто звѣря деньгами по столь низкимъ цѣнамъ, каковы окладныя.

Затѣмъ въ числѣ главнѣйшихъ обязанностей начальника поставляется, для возможнаго приумноженія государственнаго дохода, изыскивать и употреблять всѣ средства, коими возможно приобрести новыхъ добродѣтельныхъ плательщиковъ ясака, какъ то: изъ разсѣянныхъ по всему пространству Камчатки иновѣрцевъ, неприведенныхъ еще въ точную извѣстность и изъ островитянъ ближайшихъ къ Камчатскому полуострову, какъ на примѣръ въ 1810 году, тоень острова Атты поднесъ въ ясакъ черезъ штурмана Пышенкова 50 лучшихъ бобровъ, за что Всемиловѣйше пожалована ему сабля. А какъ къ приобретению таковыхъ плательщиковъ, кромѣ ласки и увѣренія въ вѣчномъ покровительствѣ, необходимы бываютъ подарки, то она дозволяется дѣлать начальнику по его собственному усмотрѣнію и со всею бережливостію изъ 5 т. суммы, въ распоряженіе его назначенной, давая въ томъ отчетъ по начальству, и представляя также къ другимъ награжденіямъ, свойственнымъ честолюбію сихъ народовъ.

Для равномернаго-жъ облегченія камчатскихъ жителей Высочайше утвержденнымъ 9-го апрѣля 1812 года положеніемъ § 70 повелѣно сдѣлать тамъ новую перепись жителямъ, и впредь дѣлать оную черезъ каждыя 10 лѣтъ. Начатая вслѣдствіе сего камчатскимъ начальствомъ перепись по 6-й ревизіи хотя и не приведена еще къ концу, а между тѣмъ по всему государству произведена уже новая перепись по 7 ревизіи; но

какъ возобновленіе въ Камчаткѣ переписи по сей послѣдней ревизіи, безъ окончанія производимой еще 6-й ревизіи, могло бы обратиться въ вѣщшее камчатскимъ жителямъ отягощеніе, то съ разрѣшенія высшаго начальства положено не производить переписи по 7 ревизіи, а докончивъ токмо начатую перепись по 6-й ревизіи, считать уже назначеннымъ вышеупомянутымъ положеніемъ 10-ти лѣтній срокъ со дня совершеннаго окончанія оной послѣдней переписи. Итакъ, съ наступленіемъ срока для новой переписи, начальникъ Камчатки долженъ немедленно приступить къ оной, посредствомъ земскаго комиссара и иновѣрческихъ родоначальниковъ, и приводя къ совершенному концу не далѣе какъ въ теченіе одного года, представлять ревизскія сказки въ казенную экспедицію.

О правилахъ существованія настоящаго и будущихъ винныхъ откуповъ, т. е. на какомъ основаніи должна быть произведена продажа казеннаго спирта, взысканіе слѣдующихъ въ казну денегъ и проч. начальникъ Камчатки имѣеть руководствоваться особыми по сей части предписаніями казенной экспедиціи, и исполнять оныя со всею точностію, каковой требуетъ важность казеннаго интереса.

При настоящемъ улучшеніи солевареннаго завода въ Охотскомъ портѣ и усиленіи выварки соли, нельзя полагать, чтобъ Камчатка могла терпѣть недостатокъ въ оной. Начальникъ Камчатки обязанъ токмо ежегодно составлять исчисленіе, какое количество соли нужно для свободнаго продовольствія жителей оною, но безъ малѣйшаго излишества, включая тутъ всѣ потребности ихъ, какъ то: засоль рыбы и проч. и по исчисленію сему сколько можно благовременно дѣлать требованіе къ охотскому начальнику. Продаваться соль должна по общей сложной по всей губерніи цѣнѣ съ наложеніемъ только расходовъ, потребныхъ на перевозку соли изъ Петропавловской гавани въ другія мѣста, производя оную посредствомъ вольныхъ наймовъ. Мѣста продажи соли, хотя назначены 74 § Высочайше утвержденнаго положенія, но начальнику Камчатки поручается еще соображаться практически, не нужно ли открыть оную и въ другихъ мѣстахъ, куда доставленіе оной не затруднительно, и о томъ представить въ свое время по начальству, вмѣстѣ съ

миѣніемъ, возможно ли и, по настоящему свободному доставленію соли изъ Охотска, нужно ли учреждать въ Камчаткѣ свои солеварни, предположенныя 73 § Высочайше утвержденнаго положенія. Для храненія соли отвести особыя отдѣленія или амбарчики въ магазинахъ, гдѣ хранится казенный провіантъ, и къ продажѣ оной приставлять или того же вахтера, который выдаетъ провіантъ, либо особаго человѣка изъ казаковъ, что и зависитъ отъ мѣстнаго распоряженія начальника. Особенныхъ же стоекъ и сидѣльцевъ соляныхъ и расходовъ на нихъ по примѣру общаго учрежденія не имѣть по причинѣ малозначащаго количества всей соли, въ Камчатку доставляемой.

Количество пороху къ продажѣ по 75 § положенія назначено по примѣру ежегодныхъ требованій прежняго камчатскаго начальства; но достаточно-ли онаго для полнаго удовлетворенія, и въ какихъ мѣстахъ нужнѣе имѣть и продавать оный представляется практическому соображенію начальника Камчатки, который и можетъ войти съ представленіемъ о семъ по началству. Впрочемъ, какъ главное обстоятельство по сему предмету то, что при продажѣ пороха отъ казны, сколь бы онаго много ни было, бываютъ различныя злоупотребленія и притѣсненія камчадаламъ отъ приставниковъ къ продажѣ сей, то начальникъ Камчатки обязанъ имѣть строгое наблюденіе и установить особенный, мѣстнымъ обстоятельствамъ приличный, порядокъ, чтобъ продажа пороха была совершенно свободна и отнюдь не выше постановленной казною цѣны. Для руководства же по сему предмету, прилагается при семъ списокъ съ постановленія губернскаго правительства, сдѣланнаго въ мартѣ 1810 года, о продажѣ пороха по Якутской области и прочимъ мѣстамъ. Какъ порохъ, такъ въ соразмѣрномъ оному количествѣ и свинець, будутъ ежегодно доставляемы въ Петропавловскій портъ чрезъ охотскаго начальника, съ увѣдомленіемъ о цѣпѣ, по коей должны продаваться тотъ и другой. Выручаемыя деньги обращать въ казначейство, и ежегодные отчеты, сколько продано пороху, выручено денегъ и сколько осталось на лицо, представлять въ казенную экспедицію, извѣщая въ то же время и охотское начальство, сколько именно потребно пороху и свинцу на слѣдующій годъ.

По 59 § Высочайше утвержденнаго положенія (пунктъ 9-й) будетъ отправляемо ежегодно въ Петропавловскую гавань по 1000 пудъ ржаной муки, для продажи гражданскимъ чиновникамъ, духовенству, а въ случаѣ крайности и жителямъ за наличныя деньги по казенной цѣнѣ.

Начальникъ Камчатки долженъ распредѣлять хлѣбъ сей такъ, чтобы онимъ по настоящему малому числу гражданскихъ чиновниковъ и духовенству, довольствовались и жители не только Петропавловской гавани, но и другихъ мѣстъ, и относительно сихъ послѣднихъ, предоставляется начальнику войти въ ближайшее соображеніе и представить по начальству, не настоятъ ли непремѣнной надобности назначать и отправлять прямо изъ Охотска особенныя пропорціи хлѣба, какія именно и для какихъ мѣстъ.

Хлѣбъ сей хранить въ особомъ отдѣленіи провіантскихъ магазиновъ и въ вѣдѣніи особаго вахтера изъ благонадежныхъ казаковъ, который не иначе можетъ выпускать въ продажу, какъ по билетамъ за подписаніемъ начальника или по единовременному письменному его назначенію. Выручаемыя отъ продажи деньги, вахтеръ еженедѣльно долженъ представлять въ казначейство, а квитанціи въ приемъ отъ него сихъ денегъ представлять въ то же время начальнику. Ежегодную подробную вѣдомость о приходѣ, расходѣ и остаткѣ хлѣба и о вырученныхъ и отосланныхъ въ казначейство деньгахъ, начальникъ обязанъ представлять въ казенную экспедицію; а кому и сколько продано и по какой цѣнѣ начальникъ долженъ представлять къ Иркутскому губернатору съ каждою почтою.

Часть казначейская остается въ настоящемъ ея положеніи и начальникъ Камчатки обязанъ лично наблюдать, чтобы всѣ узаконенныя и отъ казенной экспедиціи предписанныя правила храненія казны, ежемѣсячнаго оной при самомъ начальникѣ свидѣтельствванія, вѣрной записки на приходъ поступающихъ сборовъ, неприкосновенности сихъ послѣднихъ безъ ассигнованія казенной экспедиціи и проч. исполняемы были со всею точностію.

Равнообразно и камчатская почтовая экспедиція остается въ настоящемъ ея положеніи, по коему начальникъ Камчатки обя-

занъ токмо наблюдать за поведѣніемъ управляющаго экспедиціею и за точнымъ исполненіемъ предписанныхъ правилъ какъ на пріемъ и раздачу корреспонденціи, такъ особенно на самое отправленіе почтъ, не нарушая впрочемъ узаконенныхъ почтовыхъ правилъ, охраняющихъ свободу и неприкосновенность частной корреспонденціи.

Въ настоящемъ состояніи Петропавловской гавани нельзя полагать, чтобы тамъ нашлись такіе казенные дома, которые удобны и приличны были бы для помѣщенія начальника и его помощника съ канцеляріею. А потому, ежели нѣтъ таковыхъ готовыхъ домовъ, кои можно-бъ было съ нѣкоторою починкою или пристройкою обратить на сіе употребленіе, то начальнику дозволяется выстроить домъ, раздѣля на особые корпуса, первый корпусъ собственно для начальника, расположа оный такъ, чтобы удобно и званію начальника прилично могъ онъ помѣщаться съ семействомъ и прислугою, и отнюдь не дѣлая ничего излишняго и огромнаго; второй корпусъ для помощника начальника, расположа оный такъ, чтобы въ одной половинѣ могъ удобно жить помощникъ, а въ другой была канцелярія начальника; третій корпусъ для казначейства, для хранения ясашной рухляди и всякой другой казны; а четвертый корпусъ для архива, гдѣ должны быть хранимы дѣла старыя и рѣшенные послѣднихъ лѣтъ. Сіи два корпуса должно расположить нѣсколько далѣе отъ прочихъ корпусовъ и совершенно обезопасить отъ пожарнаго случая. Потребный для всѣхъ сихъ зданій лѣсъ заготовить хозяйственнымъ образомъ посредствомъ служителей экипажной роты, а желѣзные и проч. матеріалы, буде чего нѣтъ въ гавани, требовать отъ охотскаго начальника. Къ построению же зданій, такъ какъ и всѣхъ прочихъ нижеслѣдующихъ казенныхъ строеній, употреблять тѣхъ же воинскихъ служителей экипажной роты, съ платежемъ узаконеннаго плаката, производя оный, также и плату за желѣзные и прочіе матеріалы изъ пятитысячной суммы, 49 § положенія въ распоряженіе начальника назначенной, и стараясь какъ можно умѣрять сіи расходы. По выстройкѣ сего дома и прочихъ нижеслѣдующихъ казенныхъ строеній, представить по началству планъ онымъ и подробный отчетъ о всѣхъ расходахъ.

Имѣющіеся теперь въ гавани казенные дома обратить въ казармы для воинской команды, исправя ихъ воинскими людьми хозяйственнымъ и прочнымъ образомъ, и сдѣлавъ нужныя пристройки; а деньги на сіе употребить изъ вышеупомянутой пятитысячной суммы, въ распоряженіе начальника назначенной, и дать подробный отчетъ по начальству. При казармахъ въ одной ли связи, или особымъ отдѣленіемъ построить цейхгаузъ, для храненія всякаго оружія, не во всегдашнемъ употребленіи бывающаго или запаснаго.

Для больныхъ экипажной роты и казачьихъ командъ построить лазаретъ, пространствомъ соразмѣрно числу больныхъ, какое по примѣрному мѣстному соображенію можетъ быть изъ всего числа людей, экипажную роту и казачьи команды составляющихъ.

Для храненія пороха, какъ на экипажную роту доставляемаго, такъ и на продажу жителямъ, построить земляной погребъ въ самомъ безопасномъ отъ всякихъ несчастныхъ случаевъ мѣстѣ.

Если при производствѣ всѣхъ сихъ строеній вдругъ и въ одинъ годъ, означенной пятитысячной суммы будетъ недостаточно, то само по себѣ разумѣется, что нѣкоторыя изъ оныхъ, не столь необходимыя, должны быть отложены до другаго времени.

Если теперешнихъ магазиновъ недостаточно, то сдѣлать въ нихъ необходимо нужную пристройку, а деньги на плавать военно-служащимъ и на матеріалы употребить на счетъ провіантскаго департамента, но не болѣе 500 руб. въ годъ. На будущее же время подобныхъ расходовъ по провіантскому департаменту дается праву начальнику употреблять не болѣе какъ отъ ста и до двухъ сотъ рублей въ годъ. Деньги сіи требовать чрезъ охотскаго начальника отъ тамошняго провіантскаго комисіонерства.

Для содержанія главнаго въ гавани караула, построить пристойную гауптвахту, раздѣля оную на двѣ половины, одну для караульныхъ, а другую для содержанія арестантовъ или преступниковъ военныхъ или гражданскихъ.

Построеніе церкви въ портѣ, какъ въ главномъ мѣстѣ Камчатской области, есть первѣйшая необходимость и священнѣйшая обязанность начальника Камчатки. А какъ на построеніе новой церкви въ портѣ и двухъ церквей въ Милюковской и Ичинской деревняхъ, со стороны высшаго правительства ассигнована уже потребная сумма денегъ, то начальникъ долженъ немедленно приступить къ построению всѣхъ церквей, и планы онымъ представить по начальству.

Вмѣстѣ съ новыми казенными постройками, безъ сомнѣнія, умножатся и частныя строенія въ Петропавловскомъ портѣ, какъ въ главномъ теперь мѣстѣ Камчатки. Дабы предупредить въ самомъ началѣ то, что въ послѣдствіи времени дѣлаетъ невозможнымъ дать регулярный видъ городу, то начальникъ Камчатки долженъ сдѣлать и представить по начальству планъ всему порту, приурочивъ оный такъ, чтобъ какъ можно было менѣе ломки теперешнему обывательскому строенію, и поставя по плану сему казенныя новыя строенія, наблюдать уже, чтобы и жители при постройкѣ своихъ домовъ изъ общаго плана не выходили.

Образованіе и содержаніе воинскихъ командъ. Экипажную роту начальникъ Камчатки найдетъ уже сформированною по послѣднему распоряженію. Итакъ, начальнику остается только довести команду до познанія дѣйствительной службы; поставить за непремѣнное правило, чтобъ въ известное время занимаема была экзерциціею; въ самомъ началѣ ввести и неослабно наблюдать строжайшую дисциплину, и однимъ словомъ, содержать сію команду такъ, чтобы она, принося дѣйствительную пользу службѣ, имѣла и весь тотъ наружный видъ и устройство, каковое должна имѣть російская воинская команда, въ томъ мѣстѣ, куда могутъ пріѣзжать и корабли иностранныхъ державъ.

По 18 и 19 §§ положенія отмѣняется обыкновенная матросская аммуниція для нижнихъ служителей, а вмѣсто оной назначено покупать имъ на счетъ казны свойственную тамошнему краю одежду. Но по общему иркутскаго губернатора съ начальникомъ охотскаго порта соображенію открылось, что для матросовъ, кои должны употребляться въ дѣйствительную мор-

скую службу, употребляемая въ Камчаткѣ одежда, т. е. оленьи и другія парки и камлѣи, совершенно неспособна, а необходимо нужна обыкновенная матросская суконная амуниція. А потому и предоставляется начальнику Камчатки для обмундирования экипажа петропавловскаго, требовать отъ охотскаго портоваго начальника тѣ же самыя мундирныя вещи, какія получаютъ и для охотскаго экипажа. Охотскій же начальникъ требованія сіи будетъ присовокуплять къ общимъ его требованіямъ въ иркутское комисаріатское комисіонерство, наблюдая впрочемъ, чтобъ отпускъ мундирныхъ вещей въ Петропавловскій портъ приноровленъ былъ къ узаконеннымъ срокамъ употребленія оныхъ, и чтобъ тамошній экипажъ съ сей стороны не терпѣлъ никакого недостатка.

Какимъ образомъ комплектовать впредь сію команду, сказано въ 13 § положенія. Здѣсь же поставляется тогмо два правила: 1) чтобъ поступающія въ комплектъ дѣти были не моложе 15 лѣтъ отроду и имѣли уже силы переносить всѣ трудности службы; 2) въ случаѣ недостатка дѣтей отъ воинскихъ служителей для укомплектованія роты, выбирать дѣтей военно-поселенцевъ, не по собственному назначенію начальника, но по очередямъ, кои считать по старшинству семействъ, т. е. у кого болѣе взрослыхъ дѣтей, тотъ долженъ стоять и на очереди, подобно рекрутскому набору. На сей конецъ о всѣхъ военноселенцахъ должны быть ведены вѣрные очередные списки.

Какъ провіантъ, такъ и жалованье, назначенное воинскимъ служителямъ 20 § положенія, будетъ доставляться отъ охотскаго начальника, поелику провіантъ и жалованье для камчатскихъ воинскихъ служителей будутъ входить въ общее исчисленіе потребности для Охотскаго порта. На сей конецъ должны быть доставляемы къ охотскому начальнику при требованіяхъ провіанта и жалованья вѣрные списки о числѣ людей, экипажную роту составляющихъ, и ихъ дѣтяхъ мужескаго пола, имѣющихъ право получать казенный провіантъ. Къ заведыванію воинскими провіантскими магазинами опредѣлить одного изъ нижнихъ чиновъ экипажной роты по собственному усмотрѣнію. Въ свидѣльствованіи наличнаго провіанта наблю-

дать тотъ же порядокъ, какой и нынѣ соблюдается. Сумма, въ жалованье слѣдующая, должна быть хранима въ казначействѣ съ общемо казною, а шнуровыя приходныя и расходныя книги, какъ жалованной суммы, такъ и провіанту, должны быть отсылаемы къ охотскому начальнику, для пересылки въ государственную адмиралтействъ-коллегію.

Для приготовленія дѣтей сихъ къ службѣ, начальникъ обязанъ имѣть собственное попеченіе, чтобъ дѣти обучены были русской грамотѣ. Изъ мальчиковъ, обучавшихся грамотѣ, начальникъ долженъ самъ дѣлать выборъ, кто способенъ въ писаря и штурманскіе ученики, и таковыхъ отсылать въ охотскую морскую школу, — гдѣ будутъ они содержаться на счетъ казны вмѣстѣ съ тамошними морскими школьниками, а по совершенномъ обученіи должны быть обращаемы съ надлежащими аттестатами отъ охотскаго начальника къ начальнику Камчатки, для обращенія въ дѣйствительную службу.

Начальникъ Камчатки также найдетъ уже сформированными и казачьи команды по сдѣланному распоряженію, кромѣ конной, вмѣсто коей должна быть пѣшая, по невозможности имѣть въ Камчаткѣ лошадей. Начальнику Камчатки остается теперь, по силѣ 32 § Высочайше утвержденнаго положенія, распределить сколько въ какомъ мѣстѣ содержать казаковъ. Въ семъ случаѣ должно основаться на дѣйствительной по каждому мѣсту надобности въ казакахъ, такъ чтобы въ одномъ мѣстѣ не было недостатка, а въ другихъ излишка, и чтобы послѣ не дѣлать перемѣненій, толико отяготительныхъ для казаковъ, имѣющихъ домообзаводство, особенно же, чтобы въ самомъ портѣ, гдѣ есть экипажная рота, не было ненужныхъ и праздныхъ казаковъ. О такомъ постоянномъ распределеніи, начальникъ представить въ свое время по начальству для свѣдѣнія.

Предметы службы казаковъ означены въ 27 § Высочайше утвержденнаго положенія. Всѣ они составляютъ вообще службу полицейскую, которая такъ, какъ и самая малочисленность казаковъ не требуютъ особеннаго воинскаго образованія. Довольно довести ихъ до того, чтобъ они расторопностію и простыми понятіемъ всего того, что поручается имъ по службѣ, а най-

болѣе всего подчиненностію и уваженіемъ не только къ особѣ главнаго начальства Камчатки и прочимъ чиновникамъ, но и къ старшинамъ своимъ, заслуживали званіе казаковъ.

По 29 § положенія каждый казакъ долженъ имѣть собственное одѣяніе. Но чтобы они при вышписанной образованности отличались и наружнымъ видомъ отъ тамошнихъ жителей, то установить, чтобъ каждый казакъ былъ всегда въ красной паркѣ и жигинской выдѣлки, съ китайчатымъ темнозеленымъ поясомъ.

Каждый казакъ долженъ имѣть тесагъ или саблю на черной кожаной перевязи чрезъ плечо; а когда бываетъ въ караулѣ, то долженъ имѣть солдатское ружье, ибо по распоряженію, сдѣланному иркутскимъ гражданскимъ губернаторомъ, всѣ казаки должны быть снабжены ружьями, отъ расформированнаго камчатскаго баталіона. Ружья должны быть хранимы въ цейхаузѣ и выдаваться казакамъ только, на время службы.

Провіантъ, доставляемый изъ Охотска въ Петропавловскую гавань на казачьи команды, хранить въ общихъ экипажной роты провіантскихъ магазинахъ.

Для казачьихъ командъ въ Нижнекамчатскѣ и другихъ мѣстахъ, хотя и дозволено 84 § положенія, въ случаѣ невозможности купить хлѣбъ у живущихъ близъ Верхнекамчатска поселянъ, перевозить провіантъ изъ гавани сухопутно; но какъ извѣстно уже, что хлѣбопашество въ Камчаткѣ едва ли можетъ доведено быть до того, чтобъ тамошнимъ хлѣбомъ довольствоваться воинскія команды, а сухопутная перевозка, ежели оставить оную на прежнемъ порядкѣ, т. е. безъ опредѣленія платы казакамъ за перевозку, будетъ стоить чрезвычайныхъ казнѣ расходовъ, то дабы не отяготить казаковъ перевозкою провіанта, и сколь можно умѣрить расходы казны, предоставляется начальнику Камчатки назначить единожды непремѣнныя для казаковъ удовлетворительныя, а для казны не отяготительныя цѣны, или плату, какую производить казакамъ за перевозку слѣдующаго имъ провіанта изъ Петропавловской гавани въ другія мѣста.

Итакъ, за провіантомъ должны казаки сами, по распорядку старшинъ ихъ, пріѣзжать въ Петропавловскую гавань, или въ

Тигиль, куда также будетъ отправляемо изъ Охотскаго порта одно транспортное судно, гдѣ вмѣстѣ съ выдачею на всю команду провіанта, выдавать имъ и деньги по назначенной цѣнѣ изъ суммы, какая ежегодно будетъ присылаема въ распоряженіе начальника Камчатки отъ провіантскаго департамента чрезъ охотское комисіонерство. Какая-жъ именно плата назначится за перевозку провіанта въ каждое мѣсто и по какимъ уваженіямъ, о томъ донести по начальству и увѣдомить охотскаго начальника, дабы не замедлить присылкою денегъ изъ охотскаго комисіонерства.

Жалованье для казаковъ, которое также, какъ и для экипажной роты, будетъ присылаться въ общей суммѣ чрезъ охотскаго начальника, выдавать находящимся казакамъ въ прочихъ мѣстахъ или вмѣстѣ съ выдачею провіанта, дабы не ѣздить имъ два раза въ гавань, или разсылать по третямъ года чрезъ комисара. Означенныя свѣдѣнія о раздачѣ жалованья отсылать къ охотскому начальнику, для пріобщенія къ таковымъ же свѣдѣніямъ, отъ него по принадлежности отправляемымъ. А о числѣ служащихъ казаковъ и ихъ дѣтей мужеска пола, ежегодно, вмѣстѣ съ требованіями на нихъ провіанта и жалованья, доставлять охотскому начальнику подробные списки.

Казачьи команды комплектовать впредь дѣтьми казачьими не моложе восемнадцати лѣтъ, какъ и въ положеніи сказано.

Всѣ дѣти казачьи, такъ какъ и о дѣтяхъ нижнихъ чиновъ экипажной роты сказано, должны быть обучаемы русской грамотѣ.

Укрѣпленіемъ гавани, распорядиться на точномъ основаніи мнѣнія бывшаго командира шлюпа «Діана», флота лейтенанта Головинина, каковое онъ, по предписанію бывшаго камчатскаго коменданта генераль-маіора Петровскаго, сообщилъ письменно 2 декабря 1809 г. командиру петропавловскаго артиллерійскаго гарнизона подпоручику Колмакову.

По 80 § Высочайше утвержденнаго положенія, въ крѣпостную артиллерію назначаются пушки, оставшіяся отъ стараго судна «Слава Россіи», и часть съ причисленнаго къ охотскому порту шлюпа «Діана». Сверхъ сего, на сей же предметъ въ 1814 году предписано охотскому начальнику отправить въ Пе-

тропавловскую гавань, изъ имѣющихся въ Охотскѣ, десять чугунныхъ пушекъ.

Вмѣстѣ съ содержаніемъ во всей исправности и наружной чистотѣ крѣпостныхъ укрѣпленій, начальникъ Камчатки особенно долженъ наблюдать, чтобы и вся артиллерія была всегда въ наилучшемъ состояніи, т. е. чтобъ пушки были въ чистотѣ, установлены по платформамъ на корабельныхъ станкахъ, имѣя всѣ принадлежности, и чтобъ артиллеристы искусны были въ своемъ дѣлѣ. Однимъ же словомъ, начальникъ долженъ настрожайше наблюдать, чтобы вообще по части военной не было допущено ни малѣйшей небрежности къ службѣ, а тѣмъ паче, лѣности и безобразія.

Дабы казенныя и всякія другія суда, приходящія къ Петропавловской гавани, не теряли входа къ оной изъ виду въ ночное осеннее время и не могли подвергаться бѣдствіямъ отъ невѣдѣнія, въ какомъ разстояніи находятся отъ береговъ, то начальникъ Камчатки долженъ немедленно устроить на счетъ городскихъ доходовъ маякъ, при оконечности береговаго маячнаго мыса, на самомъ видномъ мѣстѣ. При самомъ маякѣ выстроить небольшое отдѣленіе, наверху коего, или особо, установить высокій флагштокъ, для подъема сигналовъ.

Сей флагштокъ долженъ быть видѣнъ съ мѣстъ, ближайшихъ къ самой гавани, гдѣ установить другой флагштокъ, для повторенія на немъ сигналовъ, съ маяка дѣлаемыхъ, и чтобъ оныя были видны въ самой гавани.

Съ начала августа по 15 ноября, когда возможно еще ожидать прибытія судовъ, отъ береговъ Америки, каждую ночь имѣть при маякѣ, на счетъ городскихъ доходовъ, разведенный большой огонь, дабы по оному плавающія суда могли признавать приближеніе ихъ къ берегамъ и входить въ Авачинскую губу.

Сигналами чрезъ вышеупомянутые два флагштока мгновенно подавать въ гавань извѣщеніе, коль скоро какое судно появится въ морѣ, означая о сколькихъ оно мачтахъ, въ какомъ направленіи и въ какой отдаленности, и россійское, или иной какою націи. Ежели сигналы будутъ означать приближеніе иностраннаго и вооруженнаго судна, то батареи должны быть въ совершенной готовности къ дѣйствию. Между

тѣмъ, начальникъ Камчатки, не допуская таковыя суда на пушечный выстрѣлъ къ крѣпостнымъ строеніямъ, немедленно высылаетъ на встрѣчу гребной катеръ съ однимъ офицеромъ, который долженъ отобрать отъ капитана судна нужныя свѣдѣнія, и ежели удостовѣрится, что оно пришло не съ какимъ либо непріязненнымъ покушеніемъ, а единственно по необходимости, т. е. для поправленія или снабженія себя нужными вещами, то, взявъ съ собою капитана, или хозяина судна съ его бумагами, представляетъ его къ начальнику, отъ коего уже зависятъ дальнѣйшія распоряженія къ введенію судна и проч. На случай непріязненный, командируемый для освидѣтельствованія корабля офицеръ долженъ держать при себѣ флагъ тайно установленнаго сигнала, коимъ тотчасъ по осмотрѣ судна могъ бы подать на берегъ надлежащее свѣдѣніе, и въ такомъ уже случаѣ начальникъ подаетъ сигналъ непріязненному судну, дабы оно удалилось, а если оно, не смотря на сіе, будетъ усиливаться войти въ гавань, или производить пальбу въ оную, тогда приказываетъ дѣйствовать артиллеріи, собираетъ и устраиваетъ всю экипажную роту и защищаетъ гавань до послѣдней возможности. Впрочемъ, когда иностранное судно входитъ для поправленія и снабженія себя—начальникъ приказываетъ ввести оное въ гавань, командиру судна и всему экипажу оказываетъ всякую вѣжливость и гостепріимство, въ починкахъ и снабженіи и проч. доставляетъ всевозможныя пособія, но съ тѣмъ, ежели чего нельзя достать у торгующихъ въ гавани людей, а надобно непременно удѣлить изъ запасовъ казенныхъ, то за каждую вещь брать съ командира по вольнымъ цѣнамъ, и отнюдь не дешевле стоющей казнѣ цѣны, извѣстною ли иностранною монетою по существующему курсу, или товаромъ, ежели оный можетъ быть обращенъ въ деньги чрезъ продажу въ гавани съ аукціоннаго торга, для чего и долженъ быть данъ командиру судна реэстръ, за подписаніемъ начальника, а копія съ таковаго реэстра—одна должна быть оставлена при дѣлахъ, а другая представлена по начальству.

Россійскія казенныя и коммерческія суда встрѣчаютъ у входа въ Авачинскую губу и провожатъ въ самую гавань, для чего при вѣздѣ катеровъ, должно имѣть на оныхъ по одному тросу, удобному къ заводу судовъ, и по одному верпу.

Какъ въ самой Петропавловской гавани, такъ и во всѣхъ прочихъ приморскихъ мѣстахъ Камчатки, начальникъ, по долгу званія своего и челоуѣколюбія, обязанъ учредить порядокъ для подаванія руки помощи, коль скоро усмотрѣно будетъ какое либо судно, иностранное ли оно, или руссійское, подвергающееся разбитію у береговъ. Поелику же неоднократно таковыя несчастныя приключенія бывали съ японскими судами у нашихъ береговъ и выкинутые на берегъ японцы хотя и были призраемы, но не въ той мѣрѣ, какая прилична для руссійскаго правительства, то дабы сію сосѣдственную націю, опытами истиннаго челоуѣколюбія, расположить къ большому уваженію Россійской имперіи, поставляется въ непремѣнный долгъ начальника Камчатки въ подобныхъ несчастіяхъ съ японскими судами, поступать съ особеннымъ дружественнымъ и челоуѣколюбивымъ расположеніемъ, стараться спасти жизнь и имущество потерпѣвшихъ несчастіе японцевъ,—принимать ихъ подъ личное свое призрѣніе, отводить имъ пристойныя и теплыя покои и производить такое содержаніе, чтобъ они не токмо не могли жаловаться на недостатокъ и скупость со стороны нашей, но чтобы, напротивъ того, они могли считать себя обязанными вѣчнымъ уваженіемъ къ русскому правительству. Расходы же на содержаніе таковыхъ японцевъ, употреблять изъ 5 т. суммы, въ распоряженіе начальника Камчатки по 49 § положенія ассигнуемой, давая въ томъ отчетъ по начальству.

86 § Высочайше утвержденнаго положенія (пунктъ 3-й) назначено посылать изъ Петропавловской гавани военное судно на Курильскіе и Алеутскіе острова и въ Америку, и чтобы, сверхъ того, военное судно употребляемо было для описанія отдаленныхъ мѣстъ и открытія новыхъ. А 81 § положенія назначается имѣть въ гавани для защищенія въ Авачинской губѣ, и для встрѣчи и отвода имѣющихъ приходить туда и отходить казенныхъ и транспортныхъ судовъ, построить три легкія канонерскія лодки или барказа и два четырехъ-весельныхъ ялика, начальная коихъ постройка предполагается въ Охотскомъ портѣ, а окончательная въ самой гавани. По ближайшемъ соображеніи предметовъ сихъ съ мѣстными обстоятельствами и съ существенными выгодами для казны, признано улоубнѣйшимъ и пря-

мой цѣли высшаго правительства соотвѣтственнѣйшимъ распорядиться въ снабженіи Петропавловской гавани судами такимъ образомъ:

а) Три канонерскія лодки и два четырехъ-весельныхъ ялика отстроить во всѣхъ членахъ въ Охотскомъ портѣ, и не собирая членовъ, отправить ихъ въ гавань, а тамъ легко могутъ они быть собраны, скрѣплены и обшиты.

б) Для плаванія въ Америку и къ островамъ американскимъ и Курильскимъ, отдѣлится изъ охотской флотиліи въ Петропавловскую гавань лучшее транспортное судно, съ отдѣлкою онаго на образецъ военного судна.

с) Для снабженія камчатскаго края провіантомъ и другими припасами, кромѣ одного судна, назначеннаго по 84 § положенія въ Петропавловскій портъ, съ разрѣшенія высшаго начальства будетъ ежегодно отправляемо изъ Охотска другое судно на Тигильскій рейдъ.

Поелику флотилія въ Петропавловской гавани будетъ состоять изъ одного большаго военного судна, трехъ канонерскихъ лодокъ и двухъ яликовъ, то признается удобнѣйшимъ и для казны выгоднѣйшимъ, чтобы обыкновенное ежегодное исправленіе всѣхъ сихъ судовъ производить въ Петропавловской гавани, для чего начальникъ Камчатки долженъ токмо заблаговременно требовать отъ охотскаго начальника нужные къ тому матеріалы. Но когда какое судно будетъ приходить въ неспособность на дальнѣйшее служеніе, то начальникъ Камчатки долженъ извѣщать о томъ охотскаго начальника не позже, какъ за годъ, и тогда въ Охотскомъ портѣ будетъ сдѣлано и доставлено въ гавань новое судно въ разобранныхъ членахъ.

Впрочемъ, какъ всѣ дѣла собственно по морской части въ Петропавловской гавани и въ Охотскомъ портѣ, составляютъ, по непосредственной между собою связи одно и то же дѣло, то начальникъ Камчатки долженъ доставлять всѣ отчеты по исправленію, снабженію ихъ и проч. къ охотскому начальнику, который, совокупно съ своими отчетами, будетъ уже представлять по порядку въ государственную адмиралтействъ-коллегію.

По 86 § положенія (пунктъ 3-й) одно военное судно въ Петропавловской гавани должно содержаться для двухъ главныхъ

предметовъ: первый для обозрѣнія колоній Россійско-Американской компаніи на Курильскихъ и Алеутскихъ островахъ и въ Америкѣ; второй, для усовершенствованія морскихъ картъ отдаленныхъ тамошнихъ мѣстъ и открытія новыхъ острововъ.

Итакъ, ежели не встрѣтятся особенныхъ нечаянныхъ препятствій, начальникъ Камчатки обязанъ ежегодно по открытіи навигаціи отправлять военное судно, снабженное всѣми нужными на столь дальній вояжъ припасами и снарядами (кои благо временно должны быть истребованы чрезъ охотскаго начальника) ко всѣмъ Курильскимъ и Алеутскимъ островамъ и въ Америку, гдѣ Россійско-Американская компанія имѣетъ свои заведенія. Командиръ сего судна долженъ быть снабженъ подробнѣйшею инструкціею, на какіе именно предметы обращать ему вниманіе и изысканія его, какъ на примѣръ: въ какомъ находятся состояніи, какъ подвластныя компанейскія, — каково вообще поведеніе или отношеніе главнаго и частныхъ правителей тамошнихъ, къ островитянамъ, на чемъ оно основано, на особенныхъ ли отъ главнаго правленія компаніи предписанныхъ правилахъ, или на самовластіи; предвидятся ли какія надежныя средства къ благосостоянію и размноженію тамошнихъ народовъ; сколь обширна новая торговая связь соединенныхъ американскихъ областей съ колоніями Россійско-Американской компаніи, и на чьей сторонѣ болѣе выгоды отъ оной, и проч. и проч. Всѣ сіи и многіе другіе предметы, всегда могутъ быть ближе извѣстны начальнику Камчатки, чрезъ приходящихъ изъ Америки въ гавань на судахъ Россійско-Американской компаніи людей и пріѣзжающихъ на своихъ корабляхъ иностранцевъ; слѣдовательно онъ не можетъ имѣть недостатка въ матеріалахъ, къ составленію подробнѣйшей инструкціи для командира онаго судна; на обратномъ же пути изъ Америки, судно сіе можетъ заниматься предметами, до усовершенствованія морскихъ картъ относящимися.

Составляемые такимъ образомъ на каждую таковую экспедицію, инструкціи, и по окончаніи каждой экспедиціи, командиру судна подтверждать и въ инструкціи особою статью включать, дабы кромѣ одного тогмо удостовѣренія о состояніи колоній Россійско-Американской компаніи ни въ какія личныя распо-

ряженія отнюдь не входить, и не подавалъ ни малѣйшаго повода къ жалобамъ на разстройство установленнаго порядка управленія и тому подобное. Но если отъ островитянъ или промышленныхъ компаній, будутъ подаваемы жалобы на мѣстныхъ правителей, то оныя принимать и представлять начальству, для дальнѣйшаго препровожденія по начальству.

При обзорѣннн и описаніи Курильскихъ острововъ, воспрещается командиру судна приставать къ сосѣдственнымъ островамъ, японскому государству подвластнымъ, и законами сего государства отъ всякаго посѣщенія иностранцевъ загражденнымъ. Слѣдовательно, плаваніе военнаго судна при грядѣ Курильскихъ острововъ должно быть ограничиваемо послѣднимъ нашимъ, или восемнадцатымъ островомъ.

По силѣ 42 § Высочайше утвержденнаго положенія о Камчаткѣ, начальникъ оной долженъ состоять въ непремѣнной зависимости сибирскаго генераль-губернатора. Слѣдовательно, по всѣмъ дѣламъ службы, прямыя отношенія его должны быть къ господину генераль-губернатору, а въ отсутствіи его Иркутской губерніи къ гражданскому губернатору. Но, какъ Охотскій портъ есть между Иркутскомъ и Камчаткою такое центральное мѣсто, чрезъ которое начальникъ послѣдней можетъ токмо сообщаться съ главнымъ начальствомъ, получая притомъ и все нужное къ содержанію и такъ сказать къ существованію камчатскаго края, изъ того жъ порта,—то таковое естественное и зависимое отъ Охотскаго порта положеніе Камчатки требуетъ, чтобъ отношенія начальника оной по нѣкоторымъ дѣламъ были посредствомъ охотскаго начальника; къ таковому роду отношеній принадлежать:

1) Дѣла, имѣющія какую либо связь съ охотскимъ краемъ, какъ напримѣръ: по учрежденію лучшаго порядка въ сухопутномъ препровожденіи почтъ; по сбору ясака съ инородцевъ, непостоянно живущихъ, то въ предѣлахъ Камчатскаго полуострова, то въ присоединенномъ къ охотскому краю ижигинскомъ комиссарствѣ, и тому подобное. Начальникъ, дѣлая свои представленія по начальству, въ то же время будетъ сообщать и охотскому начальнику, дабы и сей, съ своей стороны, могъ въ одно время представить начальству мнѣніе, сообразное съ мѣстными обстоятельствами, ему ближе извѣстными.

2) Случаи особенные, на кои начальникъ Камчатки самъ собою рѣшиться не рассудитъ, а по невозможности получить свою разрѣшеніе отъ главнаго начальства, сочтетъ за лучшее основаться на мнѣніи охотскаго начальника, ежели сіе послѣднее можетъ быть сообщено гораздо своевременнѣе. Въ такихъ обстоятельствахъ, и если прямая польза службы не дозволитъ терпѣть ожиданія разрѣшенія главнаго начальства, охотскій начальникъ свое мнѣніе сообщаетъ камчатскому и въ то же время доноситъ главному начальству. Впрочемъ, симъ не уничтожается право, предоставленное сею инструкціею дѣйствовать самому начальнику въ такихъ дѣлахъ, по коимъ ожиданіе не только разрѣшенія главнаго начальства, но и мнѣнія охотскаго начальника не можетъ быть терпимо.

3) По продовольствію командъ и жителей провіантомъ, солью, порохомъ, свинцомъ, и по снабженію всѣмъ нужнымъ камчатской флотилии, начальникъ Камчатки дѣлаетъ требованія прямо къ начальнику Охотскаго порта, на совершенномъ попеченіи и отвѣтственности коего остается обезпеченіе Камчатки всѣми положенными и необходимыми потребностями, и который въ представляемыхъ ежегодно къ главному начальству исчисленіяхъ о потребностяхъ для Охотскаго порта, долженъ включать и всѣ потребности для Камчатки.

При ограниченности настоящаго штата всѣмъ чиновникамъ камчатскимъ, часто будетъ встрѣчаться необходимость поручать одному чиновнику, сверхъ собственной, исправленіе и другой какой либо должности, за неимѣніемъ другаго чиновника. Къ возбужденію усердія и прилежанія въ исправленія однимъ двухъ и болѣе должностей, и къ замѣну недостатка въ чиновникахъ, нѣтъ инаго средства какъ употреблять предоставленное охотскому начальнику съ Высочайшаго дозволенія, изъясненнаго въ предписаніи сибирскаго генераль-губернатора отъ 21 мая 1812 года, право производства сверхъ окладнаго жалованья по своему мѣсту, еще половины жалованья того, за кого другая должность будетъ отправляться.

О ПЕРЕВОЗКѢ ВОЙСКЪ ПО ВОЛГѢ И КАСПІЙСКОМУ МОРЮ ВЪ 1868 Г. (*)

Перевозка по Волгѣ. — Перевозка по Каспію. — Сравненіе перевозки войскъ водою, съ движеніемъ обыкновеннымъ походнымъ порядкомъ.

Перевозка войскъ по Волгѣ.

Во исполненіе предположенія военнаго министерства, въ 1868 году, доставить по Волгѣ и Каспійскому морю молодыхъ солдатъ резервныхъ баталіоновъ, назначенныхъ для укомплектованія кавказской арміи, предписано было, «согласно контракту, заключенному главнымъ штабомъ съ обществомъ «Кавказъ и Меркурій», перевести ихъ изъ различныхъ приволжскихъ городовъ, на баржахъ, буксируемыхъ пароходами сего общества, въ Астрахань. Затѣмъ, пересаливъ войска у Бирючей Косы на морскія суда, продолжать плаваніе по Каспійскому морю до гор. Петровска.»

Операция сплава производилась подъ наблюденіемъ флигель-адъютанта, генеральнаго штаба полковника, чина Свиты Его Величества генераль-маіора, М. Н. Анненкова.

Всѣхъ солдатъ резервныхъ баталіоновъ, предназначенныхъ въ перевозкѣ, было 6 205 человекъ.

Весь отрядъ былъ распределенъ на три эшелона, каждый подъ начальствомъ штабъ-офицера. Первые два эшелона от-

(*) Матеріалами для настоящей статьи служили свидѣнія, изложенныя въ запискахъ заведывавшаго перевозкою войскъ, Свиты Е. И. В. генераль-маіора М. Н. Анненкова.

Прим. Авт.

*

правлены на трехъ баржахъ, сплоченныхъ вмѣстѣ бортъ-обортъ; а третій — на двухъ баржахъ, также сплоченныхъ. Баржи были буксируемы: первый эшелонъ пароходомъ *Мининъ* въ 200 силъ, второй — пароходомъ *Пожарскій* въ 200 силъ, третій—пароходомъ *Карамзинъ* въ 60 силъ.

Размѣры баржъ были одинаковы, а именно: длина 40 сажень; наибольшая ширина по миделю 4 саж. 2 арш. 4 верш.; носовой части—3 саж. 2 арш.; кормовой—4 саж. 2 арш.

Хотя въ обществѣ «Кавказъ и Меркурій» въ настоящее время имѣются баржи различныхъ размѣреній, а именно длиною отъ 35 до 45 сажень; но впредь оно будетъ пріобрѣтать баржи только 40 саж. длины, а потому и слѣдуетъ принимать во вниманіе уже эти размѣры.

На каждую изъ баржъ приходилось, среднимъ числомъ, по 776 челов., которые размѣщены были частью на временныхъ настилкахъ нижней палубы, частью же—на нарахъ, нарочно для сего устроенныхъ.

При такомъ приспособленіи, на каждой изъ баржъ можетъ помѣститься просторно, подъ верхней палубой, по 768 челов., полагая на каждого по 10 верш. въ ширину и по 3 арш. въ длину.

Въ томъ же случаѣ, если не устраивая наръ, размѣщать солдатъ на временныя настилки нижнихъ палубъ, по всей длинѣ баржъ, въ 5 рядовъ, то на каждой баржѣ можно свободно помѣстить, подъ верхней палубой, по 960 человекъ.

Настоящее распределеніе нижнихъ чиновъ по баржамъ сдѣлано только относительно ихъ помѣщенія подъ верхней палубой, а не наверху; но, такъ какъ верхнія палубы баржъ также представляютъ удобства къ помѣщенію людей, то общее число перевозимыхъ нижнихъ чиновъ, въ экстренныхъ случаяхъ, можетъ быть еще нѣсколько увеличено, съ тѣмъ, однакоже, чтобы, въ видахъ предохраненія здоровья людей, размѣщаемыхъ на верхнихъ палубахъ, сіи послѣднія были прикрыты парусинными тентами.

Размѣщеніе на верхней палубѣ солдатъ, перевозимыхъ на баржахъ, не представляетъ особеннаго неудобства, такъ какъ

пассажиры третьяго класса на волжскихъ пароходахъ помѣщаются же, обыкновенно, наверху, рѣдко даже и прикрытые парусиннымъ навѣсомъ. Но, во всякомъ случаѣ, необходимо имѣть достаточный просторъ на верхнихъ палубахъ, дабы люди могли свободно выходить на верхъ и освѣжаться вѣшнимъ воздухомъ.

Такимъ образомъ, на основаніи вышеприведеннаго расчета, на трехъ баржахъ, буксируемыхъ парходомъ, можно помѣстить или полкъ пѣхоты, съ принадлежащимъ ему обозомъ, или бригаду артиллеріи, или два кавалерійскіе полка—4-хъ эскадроннаго состава, или два полка иррегулярной кавалеріи—6 сотеннаго состава.

При настоящей перевозкѣ, на каждой баржѣ были устроены: рубки для помѣщенія кухонь, въ кирпичныхъ печахъ которыхъ были вмазаны четырехугольные котлы, для варки пищи; и рубки—для помѣщенія слабыхъ и заболѣвающихъ нижнихъ чиновъ. Сверхъ того, для предотвращенія несчастныхъ случаевъ паденія за-бортъ, на каждой баржѣ устроены были поручни.

Во время сплава по Волгѣ, по ночамъ, баржи освѣщались достаточнымъ количествомъ фонарей, какъ снаружи, такъ и внутри.

Всѣ названныя приспособленія, на каждой изъ этихъ баржъ, обошлись обществу около 800 руб.

Во время сплава, для освѣженія внутренняго помѣщенія на баржахъ и свободнаго притока воздуха, въ каждый люкъ ставили парусинные вѣндзейли.

Посадка людей перваго эшелона производилась слѣдующимъ образомъ: всѣ три баржи, будучи крѣпко сплочены вмѣстѣ, бортъ-о-бортъ, подводились къ пристани, и люди, по обыкновеннымъ сходнямъ, переходили съ пристани на баржи. Затѣмъ, отъ командъ были отправляемы артельщики для принятія хлѣба, мяса и другихъ предметовъ продовольствія во время плаванія.

Такъ какъ пароходныя пассажирскія пристани вообще гѣсны и вовсе неприспособлены для принятія грузовъ, притомъ же и казармы, изъ которыхъ люди принимали и переносили пред-

меты продовольствія, находились въ полуверстѣ отъ пристани, то нагрузка перваго эшелона продолжалась весьма долго, а именно около 12 часовъ.

Въ предотвращеніе излишней потери времени, при нагрузкѣ и посадкѣ на суда втораго эшелона, по соглашенію съ мѣстными властями, баржи были поставлены не къ пристани, а прямо къ берегу, какъ разъ противъ казармъ, такъ что посадка людей и вся нагрузка втораго эшелона совершилась въ 1½ часа.

Фактъ этотъ замѣчательнъ потому, что онъ показываетъ, какую огромную важность имѣеть удачный выборъ пристани или мѣстности для посадки людей и нагрузки на суда тяжелыхъ, въ особенности, же при значительномъ числѣ передвижаемыхъ войскъ.

Въ случаѣ отправления изъ Нижняго Новгорода, или привоза туда значительнаго числа войскъ, пунктомъ нагрузки и разгрузки необходимо выбрать, такъ называемую, сибирскую пристань, на которой всѣ парходныя общества имѣютъ свои особыя конторы для нагрузки и разгрузки товаровъ, приходящихъ на нижегородскую ярмарку.

Пристань эта расположена весьма удобно; къ ней можетъ быть подводимо одновременно большое число баржъ, и нагрузка или разгрузка самаго значительнаго числа войскъ можетъ производиться быстро и безъ замѣшательства. Она весьма важна еще тѣмъ, что отъ станціи московско-нижегородской желѣзной дороги, идетъ особая вѣтвь желѣзнодорожной дороги, по которой представляется возможность подвозить людей или грузъ и сажать ихъ, или нагружать тяжести изъ вагоновъ прямо на баржи, или обратно, съ баржъ въ вагоны, желѣзной дороги.

Сплавъ по Волгѣ всѣхъ трехъ эшелоновъ начался 19 августа и кончился 12 сентября.

Промежутокъ времени, въ который совершенно все плаваніе по Волгѣ, обуславливался слѣдующими обстоятельствами:

Общество «Кавказъ и Меркурій», для перевозки войскъ по Каспійскому морю, назначило, въ нынѣшнемъ году, по четыре морскихъ шкуны на каждый изъ первыхъ двухъ эшелоновъ;

послѣдній же, т. е. третій, эшелонъ перевезенъ былъ на трехъ шкунахъ.

Эшелоны плыли по Волгѣ въ такомъ разстояніи одинъ отъ другаго, что морскія шкуны успѣвали: принимать людей, грузиться у Бирючьей Косы, совершать плаваніе по Каспійскому морю до Петровска, высаживать тамъ людей, выгружаться и снова приходилъ за слѣдующими эшелонами.

Изъ вышеприведеннаго легко замѣтить, что всякій разъ, когда придется двигать войска на Кавказъ, сплавъ ихъ по Волгѣ будетъ зависѣть непосредственно отъ числа морскихъ судовъ, имѣющихся на Каспійскомъ морѣ. Слѣдовательно, и при составленіи плана передвиженія войскъ по Волгѣ, необходимо руководствоваться слѣдующими соображеніями:

Передвиженіе войскъ на Кавказъ будетъ въ прямой зависимости отъ морскихъ или десантныхъ средствъ, въ данное время имѣющихся на Каспійскомъ морѣ. Успѣшное же передвиженіе различныхъ частей войскъ, сплаваемыхъ по Волгѣ, къ различнымъ театрамъ военныхъ дѣйствій, кромѣ Кавказа, будетъ зависѣть отъ средствъ тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя будутъ примыкать къ этой рѣкѣ.

Паровыя и вообще сплавныя средства на Волгѣ такъ велики, — именно болѣе 315 однихъ паровыхъ судовъ — что представляется возможность одновременно посадить и перевезти гораздо большее число войскъ, нежели военному министерству когда либо понадобится двигать по Волгѣ и ея притокамъ.

Но, если обстоятельства войны потребуютъ одновременной перевозки по Волгѣ значительныхъ массъ войскъ, то этимъ правительствомъ можетъ поставитъ различныя пароходныя общества и лицъ, занимающихся торговлею, въ весьма затруднительное положеніе, могущее имѣть даже неблагоприятное вліяніе на продовольствіе столицы.

Приостановленіе торговаго движенія по Волгѣ, у насъ было бы сопряжено съ гораздо большими затрудненіями, чѣмъ у пруссаковъ, которые, въ 1866 г., предъ вступленіемъ своимъ въ Богемію, для обезпеченія успѣха перевозки войскъ, приостановили всѣ движенія по желѣзнымъ дорогамъ.

На желѣзныхъ дорогахъ, послѣ нѣкоторой пріостановки торговаго движенія, представляется возможность, чрезъ нѣсколько же часовъ, посылать въ требуемое мѣсто значительное число поѣздовъ. Съ буксирными пароходами дѣло совсѣмъ другое: движеніе такихъ пароходовъ съ тяжелыми грузами, съ низовьевъ Волги до Нижняго, совершается отъ двухъ до трехъ недѣль, такъ что они, на этомъ протяженіи Волги, обыкновенно дѣлаютъ только отъ 3 до 4 рейсовъ въ продолженіе всего лѣта; причемъ, каждый изъ нихъ можетъ тянуть грузъ, который въ состояніи поднять по желѣзной дорогѣ, только 25 или 30 поѣздовъ.

Итакъ, подобная остановка на Волгѣ—центрѣ торговаго движенія, могла бы быть причиною серьезныхъ затрудненій и даже неблагоприятно отозваться въ общественной жизни государства.

При этомъ надо замѣтить, что и во время войны на западныхъ границахъ, большая часть всего продовольствія, безъ сомнѣнія, будетъ привозиться къ арміи съ низовьевъ Волги, а потому, при составленіи плана сплава, это обстоятельство должно принимать въ соображеніе.

Здѣсь встаетъ можемъ упомянуть, что Пруссія, во время послѣдней войны вознаграждала компаніи желѣзныхъ дорогъ, за пріостановку движенія по этимъ дорогамъ; причемъ это вознагражденіе было выдаваемо въ размѣрахъ средняго ежедневнаго дохода, взятаго за нѣсколько предшествовавшихъ лѣтъ.

Сплавъ каждаго изъ двухъ первыхъ эшелоновъ, буксированныхъ пароходами, отъ Нижняго Новгорода до Астрахани, на протяженіи 2165 верстъ, совершился въ 13 дней.

Плаваніе третьяго эшелона, отъ Казани до Астрахани, продолжалось 10 дней. Если же исключить 6-ти-часовыя остановки въ Казани, Симбирскѣ, Самарѣ, Саратовѣ и Царицынѣ, всего, въ сложности, однѣ сутки и шесть часовъ, то плаваніе двухъ первыхъ эшелоновъ по Волгѣ совершилось бы въ 11 сутокъ и 18 часовъ, съ среднею скоростью $7\frac{1}{2}$ верстъ въ часъ. А если изъ этого времени исключить еще ночлеги, продол-

жавшіеся по 7 часовъ, въ теченіе 13 сутокъ, что въ сложности, составляетъ 3 сутокъ и 19 часовъ, то настоящее плаваніе по Волгѣ, на протяженіи 2165 верстъ могло бы совершиться только въ 8 сутокъ, съ среднею скоростью по $11\frac{1}{2}$ верстъ въ часъ.

На этомъ основаніи, при расчетахъ для перевозки войскъ, можно принять за нормальныя слѣдующія скорости: для пароходовъ, буксирующихъ по три баржи, внизъ 11, вверхъ $4\frac{1}{2}$ версты въ часъ. Для пароходовъ, идущихъ съ одной баржей, внизъ $14\frac{1}{2}$, вверхъ $7\frac{1}{2}$ верстъ въ часъ. Съ второю скоростью слѣдуетъ отправлять только небольшія части войскъ, требующія особой быстроты передвиженія. Наконецъ, для перевозки весьма небольшихъ командъ, на легкихъ пассажирскихъ пароходахъ, наибольшую ихъ быстроту, можно считать внизъ 27, вверхъ 16 верстъ въ часъ. А равно, во время сплава по Волгѣ лѣтомъ, когда ночи бываютъ довольно свѣтлыя, баржи, буксируемыя пароходами, могутъ продолжать плаваніе въ теченіе цѣлыхъ сутокъ. Останавливаться на ночлегъ необходимо только во время осенняго плаванія.

Что же касается до дневокъ, сколько можно судить по личнымъ наблюденіямъ и по свѣдѣніямъ, собраннымъ отъ разныхъ лицъ, занимающихся перевозкою войскъ водою,—онѣ вовсе безполезны, ибо нижніе чины, во время этихъ, довольно продолжительныхъ остановокъ, выходятъ на берегъ только лишь на нѣсколько часовъ, и большую часть остающаго времени проводятъ на баржахъ.

На будущее время, кажется, полезнѣе было бы чаще давать людямъ кратковременныя привалы или остановки у берега, продолжающіеся отъ 4-хъ до 6 часовъ и съ непремѣннымъ условіемъ, чтобы люди, находясь на берегу, были въ движеніи. Остановки эти распредѣлить такъ, чтобы онѣ приходились днемъ и, притомъ, въ тѣхъ пунктахъ, въ которыхъ принимается отъ мѣстныхъ властей продовольствіе, на, что впрочемъ, тратится также отъ 3 до 4 часовъ.

Во время плаванія по Волгѣ, на продовольствіе отпускалось по 8 коп. въ день на человѣка. вмѣсто положенныхъ

3 фунтовъ хлѣба на человѣка въ день, давали только по 2½ фунта.

Поводомъ къ измѣненію опредѣленнаго размѣра хлѣбной дачи нижнимъ чинамъ, перевозимымъ на пароходахъ по Волгѣ и Каспійскому морю, послужило слѣдующее обстоятельство:

При сплавѣ 1867 г., на обязанность губернскихъ воинскихъ начальниковъ возложено было заготовленіе разныхъ предметовъ продовольствія нижнихъ чиновъ, между прочимъ и хлѣба. Солдаты, въ теченіе двухъ недѣль, оставаясь на баржахъ почти безъ движенія, не съѣдали 3-хъ фунтовой порціи хлѣба, котораго, вслѣдствіе этого, накоплялось за нѣсколько приѣмокъ значительное количество; вслѣдствіе чего, въ нѣкоторыхъ изъ пунктовъ заготовленія, не было забираемо все количество приготавливаемого для солдатъ хлѣба. Это обстоятельство ставило губернскихъ воинскихъ начальниковъ въ самое затруднительное положеніе, такъ какъ заподряжаемые ими продукты оставались на ихъ рукахъ, и происходившіе отъ сего убытки подрядчиковъ не были оплачиваемы. Поэтому, при сплавѣ въ 1868 г., по совѣщанію съ нижегородскимъ губернскимъ воинскимъ начальникомъ и съ штабъ-офицерами, командовавшими эшелонами, опредѣлено было выдавать нижнимъ чинамъ перевозимыхъ командъ только по 2½ фун. хлѣба въ день, при соблюденіи, однакоже, порядка, установленнаго для продовольствія нижнихъ чиновъ московскаго военнаго округа, а именно: чтобы хлѣбъ, принимаемый на команду, состоящую отъ 150 до 200 человѣкъ, сообразно числу дней, не былъ раздаваемъ тотчасъ же по 3 фун. на каждаго, но чтобы нижнимъ чинамъ предоставлено было ѣсть его въ волю, сколько пожелаетъ каждый.

Произведенный, во время настоящаго сплава, опытъ уменьшенія размѣра хлѣбной дачи, положительно доказалъ, что 2½ фунтовъ на день, въ продолженіе перевозки водою, совершенно достаточно.

Вслѣдствіе таковаго уменьшенія размѣра пайка, во все время настоящаго сплава, заготавливаемое въ извѣстныхъ пунктахъ, продовольствіе для перевозимыхъ командъ, было забираемо пол-

ностью и между губернскими воинскими начальниками и командовавшими эшелонами, по этому поводу, не возникало никаких недоразумѣній.

Въ раскладкѣ, утвержденной штабомъ мѣстныхъ войскъ казанскаго военнаго округа, были поименованы мѣстности, на которыхъ должно было заготавливаться известнаго рода продовольствіе по числу десанта. При этомъ обращено было вниманіе на то, чтобъ приготавливаемая людямъ пища, была по возможности, разнообразна, такъ какъ, по мнѣнію медиковъ, однообразіе въ пищѣ, во время продолжительнаго плаванія на баржахъ, вредно въ гигиеническомъ отношеніи.

На этомъ основаніи, изъ 13 дней рѣчнаго плаванія, въ продолженіе котораго люди находились на судахъ, давали имъ квашеную капусту 4 раза, горохъ 2 раза и картофель 7 разъ. Нѣсколько усиленная приправа пици лукомъ и перцемъ также имѣла вліяніе на хорошее гигиеническое состояніе людей.

Хотя раскладка и была составлена по 8 руб. на 100 человекъ, но, въ дѣйствительности расходовалось въ день, среднимъ числомъ, по 7 руб. 30 коп. на 100 человекъ, что и можетъ быть принято за норму на будущее время, полагая по 2½ фунта хлѣба въ день на человека.

При такомъ рационѣ, люди, въ продолженіе 13 дневнаго плаванія, имѣли бы щи изъ квашеной или свѣжей капусты три раза, горохъ три раза, и въ продолженіе остальныхъ 7 дней, весьма хорошій картофельный супъ, полагая при этомъ отъ ½ до ¾ фунта мяса въ день на человека. Отпускъ же кормовыхъ не менѣе 8 коп. въ день на человека, необходимъ на томъ основаніи, что во время плаванія, въ особенности въ дождливое время года, весьма полезно раздавать людямъ по полчаркѣ водки, хотя бы два или три раза во все время перевозки водою.

Продовольствіе заготовлено было въ гг. Казани, Симбирскѣ, Саратовѣ и Царицынѣ; эти пункты, какъ мѣста заготовленія продовольствія, должны быть удержаны и на будущее время, на случай передвиженія болѣе значительныхъ частей войскъ, но съ тѣмъ, однакоже, непремѣннымъ условіемъ, чтобы количество продовольствія, требующагося для войскъ, было заготов-

ляемо въ мѣрѣ дѣйствительной надобности; о числѣ же людей, слѣдующихъ въ эшелонѣ, можно давать знать по телеграфу, за два или за три дня до прибытія парохода.

Въ продолженіе всего сплава по Волгѣ молодыхъ солдатъ, воздухъ внутри судовъ былъ постоянно хорошъ, не смотря на то, что, по обыкновенію, существующему съ прежнихъ лѣтъ, большая часть людей проводила ночь подъ палубой.

Основываясь на заявленіи медиковъ, что спать на палубѣ не вредно, въ особенности въ такое время года, когда производился сплавъ (въ августѣ), нѣкоторой части людей было разрѣшаемо оставаться на ночь на верху. При этомъ, принимая во вниманіе весьма большую разность температуры дня и ночи, строго наблюдали, чтобы люди, находящіеся на верху были одѣты и, вообще, выходили на палубу не иначе, какъ въ шинеляхъ.

Въ первомъ эшелонѣ, въ продолженіе всего плаванія по Волгѣ, отъ Нижняго до Астрахани, изъ 2240 человекъ, заболѣвшихъ было 33, что составляетъ 1,5%, во второмъ эшелонѣ изъ 2385 человекъ, заболѣвшихъ 43, т. е. 1,8%; въ третьемъ эшелонѣ, изъ 1583 человекъ, заболѣвшихъ 9, т. е. 0,5%.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что, при настоящемъ удобномъ размѣщеніи людей на баржахъ, и нѣкоторомъ разнообразіи въ пищу, здоровье сплавляемыхъ людей всегда должно быть весьма удовлетворительно, конечно, если только въ приволжскомъ краѣ не будетъ свирѣпствовать какая либо эпидемія.

Такъ какъ въ одной изъ партій 2-го эшелона число больныхъ во время плаванія оказалось нѣсколько болѣе, нежели въ остальныхъ партіяхъ, то сдѣлано было изслѣдованіе причинъ болѣзни. При чемъ найдено, что въ части баржи, гдѣ была расположена партія людей, изъ которой много заболѣвало, обнаружилась течь. Хотя воду и выкачивали постоянно, но дурной запахъ, выходявшій изъ трюма этой части баржи, вѣроятно, имѣлъ вредное вліяніе на здоровье. Стоило только этихъ 80 человекъ перевести на палубу, или въ другую часть баржи, и тогда бы, вѣроятно, въ числѣ этихъ людей не было больныхъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ необходимо обратить вниманіе на распространеніе сифилитической болѣзни въ приволжскихъ городахъ, въ особенности Нижнемъ, въ которомъ заболѣло нѣсколько человѣкъ въ самый день посадки ихъ на суда.

Изъ 22 солдатъ, оставленныхъ всѣми тремя эшелонами въ Саратовѣ, заболѣвшихъ сифилисомъ было 8 человѣкъ. По собраннымъ свидѣніямъ, оказалось, что люди эти захворали во время непродолжительнаго пребыванія въ Нижнемъ Новгородѣ.

Да и вообще надо замѣтить, какъ видно изъ приведеннаго выше случая, что при перевозкѣ людей водою, должна быть особенная заботливость, такъ какъ иногда малѣйшее неблагоприятное обстоятельство можетъ имѣть вредное вліяніе на здоровье.

Перевозка по Каспійскому морю.

Послѣ дневки на Заячьемъ островѣ—въ Астрахани, молодые солдаты каждаго изъ эшелоновъ были перевезены на Бирючью косу, гдѣ для нихъ была принята морская провизія. Затѣмъ, всѣ баржи были разъединены и буксируемы пароходами; каждая изъ нихъ, по очереди, подводилась къ борту морскихъ шкунъ для передачи людей на эти суда. Передача или посадка войскъ совершалась на открытомъ рейдѣ, при 9 фут. глубинѣ, въ разстояніи 60 верстъ отъ Бирючьей косы.

Амбаркація вообще весьма затруднительна, особенно для перегрузки тяжелой обоза, артиллеріи и лошадей; при сильномъ же вѣтрѣ и волненіи, она можетъ быть даже опасною; а поэтому, передача людей иногда останавливается на время, до тѣхъ поръ, пока вѣтръ не стихнетъ. Вслѣдствіе этого, весьма желательно, чтобы работы по расчисткѣ и углубленію одного изъ фарватеровъ устья Волги, а именно: Камызякскаго, были скорѣе окончены, такъ какъ фарватеръ этотъ дастъ возможность морскимъ судамъ подходить прямо къ Астрахани, значительно облегчить посадку и высадку войскъ и сдѣлаетъ ее возможною во всякое время.

На шкунахъ люди были размѣщены частію на верхнихъ палубахъ, частію же въ обширныхъ грузовыхъ трюмахъ. Длина передняго трюма шкуны 44 ф., ширина 26 ф., глубина $10\frac{1}{2}$ футъ. Длина задняго трюма 29 ф., ширина 25 ф., глубина $11\frac{1}{2}$ футъ.

Оба трюма, передній и задній, на высотѣ 5 футъ отъ настилки, или нижней палубы, раздѣлены желѣзными горизонтальными щитами, которые простираются отъ бортовъ и отъ обѣихъ желѣзныхъ переборокъ въ длину на 9 футъ, такъ что трюмы раздѣляются этими щитами почти на два горизонтальныхъ отдѣленія. Въ каждомъ изъ этихъ отдѣленій, для помѣщенія людей, устроены были временныя, деревянные нары, а трюмы раздѣлены на 4 яруса, расположенные вокругъ люковъ, подъ которыми образовались обширные проходы или площадки: подъ люкомъ передняго трюма—площадка длиною въ 10, шириною въ 8 футъ; а подъ люкомъ задняго трюма—длинною въ $10\frac{1}{2}$, шириною въ $8\frac{1}{2}$ футъ. Съ этихъ довольно обширныхъ, площадокъ былъ свободный доступъ, по трапамъ, ведущимъ къ нарамъ, въ каждый ярусъ.

Расчитывая на каждаго человѣка по 2 фут. въ ширину, 6 фут. въ длину и около 3 фут. въ высоту, люди на шкунахъ могли быть свободно размѣщены: въ переднемъ трюмѣ по 240, а въ заднемъ по 160 человѣкъ. Такъ, въ настоящемъ случаѣ, во время перевозки перваго эшелона на верхнихъ палубахъ шкунъ «Волга» и «Кама» могли бы свободно помѣщаться, вмѣсто 178, около 260 человѣкъ, а на «Тамарѣ» и «Армянинѣ» вмѣсто 126,—около 200 человѣкъ.

При перевозкѣ эшелонувъ, на каждой изъ шкунъ, среднимъ числомъ, было помѣщено: при перевозкѣ перваго эшелона на «Волгѣ» и «Камѣ» по 578, а на «Тамарѣ» и «Армянинѣ» по 527 человѣкъ.

При перевозкѣ втораго эшелона на «Волгѣ» и «Камѣ» по 611, а на «Тамарѣ» и «Армянинѣ» по 551 человѣку.

При перевозкѣ третьяго эшелона—на «Волгѣ» 557 и на «Тамарѣ» и «Армянинѣ» по 508-человѣкъ. Такъ какъ «Волга» и «Кама» нѣсколько большихъ размѣреній, нежели остальные

двѣ шкуны, то на нихъ помѣщено было 50 человѣками болѣе, чѣмъ на «Тамарѣ» и «Армянинѣ».

Трюмы на шкунахъ такъ обширны, что почти всѣ люди, находившіеся на этихъ судахъ, могли свободно помѣщаться въ нихъ на ночь; но, такъ какъ въ продолженіи плаванія погода постоянно стояла хорошая, то нѣкоторая часть людей, почти во все время перехода, оставалась на верхнихъ палубахъ.

Изъ вышеприведеннаго ясно, что въ настоящемъ случаѣ, во время перевозки войскъ по Каспійскому морю, люди размѣщены были на шкунахъ просторно и удобно (*).

Въ Петровскѣ нагрузка и разгрузка можетъ производиться во всякое время года, весьма успѣшно, такъ какъ сѣверная мола въ этомъ портѣ совершенно уже окончена, а южная будетъ окончена весьма скоро; но и при нынѣшнемъ состояніи работъ порта, суда могутъ грузиться и разгружаться во всякую погоду. При всемъ этомъ, въ Петровскомъ портѣ есть одно небольшое неудобство, которое, впрочемъ, строитель, полковникъ Фолькенгагенъ, обѣщается устранить въ скоромъ времени: суда не могутъ приставать бортомъ прямо къ дамбѣ, а должны подтягиваться туда кормой, что отнимаетъ много времени и значительно затрудняетъ и замедляетъ нагрузку.

Вопросъ о нагрузкѣ и разгрузкѣ военныхъ тяжестей—обоза, орудіи и лошадей—у насъ вообще еще недостаточно разработанъ, какъ относительно Каспійскаго, такъ и Чернаго морей.

Операция нагрузки и разгрузки совершается помощію лебедокъ, отчасти паровыхъ, и грановъ, приводимыхъ въ движеніе системою зубчатыхъ колесъ. Хотя первый способъ, т. е. подъемъ тяжестей помощію лебедокъ примѣняется къ дѣлу чаще, и на нѣкоторыхъ паровыхъ шкунахъ имѣется ихъ болѣе одной, однакоже, все-таки нагрузка значительнаго количества тяжестей, посредствомъ лебедокъ, производится весьма медленно.

(*) При благоприятныхъ обстоятельствахъ и на короткій переходъ помѣщеніе 500 человѣкъ на шкунахъ общества Кавказъ и Меркурій допустить возможно; но такъ какъ обстоятельства плаванія могутъ измѣниться и заставить шкуну съ десантомъ пробить въ морѣ вмѣсто одного нѣсколько дней, то на этой перевозкѣ нельзя основывать расчета при размѣщеніи людей на суда.

Въ этомъ отношеніи, необходимо изыскать такіе способы, посредствомъ которыхъ нагрузка и разгрузка военныхъ тяже-стей производилась бы болѣе успѣшно.

Отъ 9 футовой глубины якорной стоянки, т. е. отъ устья Волги до Петровска, при хорошей погодѣ пароходы обыкновенно идутъ 18 часовъ. — Итакъ, при благопріятныхъ условіяхъ перевозки, на этомъ разстояніи, вышеупомянутое число людей, находившихся на шкунахъ, именно среднимъ числомъ, около 560 человекъ на каждой, можно было бы еще нѣсколько увеличить. При тѣхъ же условіяхъ, еслибы понадобилось перевести войска на большее разстояніе, напримѣръ, изъ Астрахани въ Багу, или въ другой отдаленный пунктъ Каспійскаго моря, то, напротивъ, приведенное число людей, находившихся на каждой изъ шкунъ, можно считать нормальнымъ. Отсюда ясно, что число помѣщаемыхъ на суднѣ людей находится въ прямой зависимости отъ большей или меньшей продолжительности плаванія и разстоянія отъ мѣста отправленія до порта назначенія.

Если мы примемъ, что морскія винтовыя шкуны, во время плаванія съ десантными войсками, могутъ поднять, среднимъ числомъ, отъ 580 до 600 человекъ, а два морскіе парохода по 450 человекъ, то на 12 морскихъ судахъ можно разомъ посадить 8020 человекъ войска.

Расчетъ въ высшей степени важенъ, ибо имъ опредѣляется то число людей, которое можетъ быть одновременно перевезено по Каспійскому морю, какъ для пополненія рядовъ кавказской арміи, такъ и для какой-либо другой военной цѣли. Отъ размѣра же подъемной силы торговаго флота на Каспійскомъ морѣ, зависитъ то число войскъ, которое можетъ быть одновременно сплавляемо по Волгѣ, гдѣ плавучія средства различныхъ обществъ такъ велики, что на паровыхъ судахъ и баржахъ, представляется возможность одновременно перевозить громадное число войскъ.

До сего времени существовало мнѣніе, въ особенности между начальствующими лицами кавказскаго края, что развитіе болѣзней, между прибывающими на Кавказъ молодыми солдатами, прѣистекаетъ отъ тѣснаго и дурнаго, въ гигиеническомъ

отношеніи, размѣщенія ихъ на судахъ во время перевозки моремъ. Но, въ настоящее время, мнѣніе это, по совершеніи сплавной операціи, уже не можетъ имѣть мѣста.

Послѣдній изъ эшелоновъ прибылъ въ Петровскъ 17 сентября утромъ.

Его Императорское Высочество Великій Князь, Намѣстникъ Кавказскій, въ это время находившійся въ семъ портѣ, осматривалъ людей на самой пристани, а также и помѣщеніе ихъ на судахъ.

Во время всего плаванія, какъ по Волгѣ, такъ и по Каспійскому морю, не было ни одного несчастнаго случая, ни одного побѣга. Вообще слѣдуетъ замѣтить, что поведеніе солдатъ было вполне удовлетворительно; только одинъ изъ нихъ былъ отданъ въ гор. Саратовъ подъ судъ за дерзость противъ своего партіоннаго офицера.

Каждый разъ, когда случалось завѣдывавшему сплавомъ осматривать эшелоны во время плаванія, весьма часто и внезапно обгоняя ихъ на легкихъ пароходахъ, какъ днемъ, такъ и ночью, онъ постоянно находилъ на судахъ все въ надлежащемъ порядкѣ. Пьяныхъ почти совсѣмъ не было замѣчено, если же и были подобные случаи, то всегда оказывались изъ числа наемщиковъ.

По плану сплава 1868 года, опредѣлено было отпустить въ Астрахани морской провизіи на 4 дня, для продовольствія людей въ продолженіе перехода до Петровска. Заготовленіе этой провизіи поручено было астраханскому губернскому военскому начальнику.

Хотя отъ Астрахани до Бирючьей косы и должно было отпускать людямъ морскую провизію, но ихъ довольствовали въ это время согласно утвержденной раскладкѣ провизіею береговою, на томъ основаніи, что плаваніе до Бирючьей косы есть продолженіе плаванія по Волгѣ. Поэтому, было-бы необходимо установить общимъ правиломъ, чтобы на будущее время, въ Астрахани заготовлялась береговая провизія на два дня: для дневки на Заячьемъ островѣ и на переходѣ отъ Астрахани до Бирючьей косы.

Морская провизія въ 1868 году была заготовлена марки-

тантомъ общества «Кавказъ и Меркурій» на Бирючьей косѣ, на тѣхъ же основаніяхъ, на которыхъ она заготовлялась и въ предшествовавшіе годы.

При этомъ надо замѣтить, что морская провизія обходится казнѣ очень дорого, сравнительно съ береговою; приготовляемая изъ нея пища не такъ вкусна, какъ изъ послѣдней, что, безъ сомнѣнія, слѣдуетъ приписать непривычкѣ кашеваровъ обращаться съ продуктами морской провизіи.

Для установленія порядка въ заготовленіи провизіи на Бирючьей косѣ, можно было бы установить слѣдующія правила:

Если войска перевозятся въ Петровскъ, то заготовлять обыкновенную, береговую провизію, съ тою лишь разницею, чтобы на третій день плаванія людямъ давать, вмѣсто говядины, солонину, въ томъ же количествѣ и, кромѣ того, на каждаго человѣка по $\frac{1}{2}$ чарки водки въ день, во все время плаванія.

Если же войска будутъ отпраляемы въ Баку или другой, отдаленный пунктъ Каспійскаго моря, то довольствовать людей морской провизіей, установленной закономъ.

Въ первомъ случаѣ, провизія, вмѣстѣ съ водкой, обойдется около $9\frac{1}{2}$ коп. въ день на человѣка, во второмъ—отъ 12 до 14 коп.

Маркитантъ общества «Кавказъ и Меркурій» желалъ бы и въ послѣдствіи принять на себя продовольствіе нижнихъ чиновъ, для чего и представилъ проектъ контракта, который можетъ быть принятъ съ тѣмъ, однакожъ, условіемъ, чтобы вмѣсто представленной имъ раскладки принять береговую, съ вышеописанными измѣненіями, и цѣны утверждать не на 5 лѣтъ, какъ онъ желаетъ, а ежегодно, по предварительному сношенію, за два или за три мѣсяца до сплава войскъ.

Пища на шкунахъ приготовлялась въ особо устроенныхъ, переносныхъ камбузахъ, только одинъ разъ въ день, но люди, какъ къ обѣду, такъ и къ ужину, получали пищу горячую.

По прибытіи эшелоновъ въ Петровскъ, поступило въ госпиталь: изъ перваго эшелона—6; изъ втораго эшелона—20; изъ гетьяго эшелона—5 человѣкъ. Такимъ образомъ, общая цифра больныхъ за все время плаванія по Волгѣ и по Каспійскому морю простирается:

Въ первомъ эшелонѣ на 2240 ч. заболѣвшихъ было 39 т. е. 1,2‰.			
Въ второмъ — — 2385 ч. — — 63 т. е. 2,6‰.			
Въ третьемъ — — 1583 ч. — — 14 т. е. 0,8‰.			

Во всѣхъ трехъ эшелонахъ, вмѣстѣ съ конвойными, всего на 6308 человекъ—заболѣвшихъ было 116, что составитъ 1,8‰.

При этомъ надо замѣтить, что при совершенно просторномъ помѣщеніи, воздухъ въ трюмахъ, постоянно освѣжаемый вѣтрами, былъ весьма хорошъ, и потому собственно размѣщеніе не имѣло дурнаго вліянія на гигиеническое состояніе людей.

Сравненіе перевозки войскъ водою съ движеніемъ обыкновеннымъ, походнымъ порядкомъ.

При сравненіи двухъ способовъ передвиженія войскъ и вообще военныхъ командъ, водою и обыкновеннымъ походнымъ порядкомъ, нельзя не признать за первымъ большія преимущества, какъ относительно быстроты движенія и дешевизны его, такъ и относительно сбереженія здоровья нижнихъ чиновъ.

Въ отношеніи быстроты, преимущества перевозки войскъ водою неоспоримы; онѣ ясно доказываются цифрами: команды молодыхъ солдатъ, отправленныя, въ настоящемъ году, изъ приволжскихъ городовъ на Кавказъ, для укомплектованія кавказской арміи, были доставлены туда въ 15 дней, тогда какъ, при передвиженіи ихъ обыкновеннымъ, маршевымъ порядкомъ они провели бы въ походѣ, среднимъ числомъ, 134 дня. Разница громадная, имѣющая важное значеніе, особенно въ военное время, когда отъ быстроты движенія часто зависитъ исходъ всей кампаніи. Въ доказательство того, что перевозка войскъ водою, особенно же на большія пространства, обходится казнѣ дешевле передвиженія ихъ пѣшкомъ, достаточно привести нѣкоторыя данныя изъ совершеннаго въ настоящемъ году сплава.

Перевозка водою солдатъ, въ числѣ 6205 человекъ, обошлась казнѣ всего въ 60 092 р., а именно:

За сплавъ 6205 солдатъ по рѣкѣ Волгѣ, уплачено пароходному обществу «Кавказъ и Меркурій». 31 000 р.

За перевозку тѣхъ же нижнихъ чиновъ по Каспійскому морю, на морскихъ шкунахъ, уплачено тому же пароходному обществу 20 000 р.

Продовольствіе 6205 солдатъ во время сплава по р. Волгѣ до Бирючей косы, считая по 8 коп. въ день на человѣка,—всего за 13 дней 6 898 р.

Продовольствіе тѣхъ же нижнихъ чиновъ, во время плаванія по Каспійскому морю, отъ Бирючей косы до г. Петровска, считая по 10¹/₂ коп. въ день на человѣка, всего за 3 дня. 1 954 р.

Всего 60 902 р.

Въ томъ же случаѣ, если бы означенныя команды, въ числѣ 6205 человѣкъ, были отправлены отъ мѣста расположенія тѣхъ резервныхъ баталіоновъ, въ которыхъ они состояли, обыкновеннымъ походнымъ порядкомъ, т. е. пѣшкомъ, одно продовольствіе ихъ, во все время движенія, среднимъ числомъ, 134 дня, обошлось бы казнѣ въ. 67 677 руб.

И кромѣ того, пришлось бы уплатить за воды, взимаемыя подъ тяжести и заболѣвающихъ въ походѣ нижнихъ чиновъ. 18 215 руб.

Всего. 85 892 руб.

Такимъ образомъ, передвиженіе 6205 солдатъ пѣшкомъ отъ приволжскихъ городовъ до Кавказа, стоило бы казнѣ на 25 800 руб. дороже, чѣмъ обошлась перевозка водою.

Относительно приведенной цифры сбереженія 25 800 руб. могутъ возразить, что расчетъ не точенъ, такъ какъ нижніе чины, какъ во время сплава, такъ и на мѣстѣ, продовольствуются отъ казны; а потому, слѣдуетъ принимать въ соображеніе одну лишь разницу,—за выигранное перевозкою время,—между кормовыми деньгами, отпускаемыми людямъ на походѣ, и приварочными, получаемыми ими на мѣстѣ.

Но возраженіе это едва ли справедливо, даже и относительно боевыхъ единицъ—полка, баталіона, батареи,—передвигаемыхъ изъ одной мѣстности въ другую, такъ какъ въ походѣ люди несутъ совершенно непроизводительную службу; сильно

изнашиваютъ одежду и, въ особенности, обувь, такъ что, при большихъ переходахъ, имъ приходится выдавать послѣднюю вновь, если только не заставлять ихъ пріобрѣтать ону на собственный счетъ.

Что же касается отправленія командъ, слѣдующихъ на исполненіе войскъ, взаимѣнъ нижнихъ чиновъ, увольняемыхъ въ безсрочный отпускъ, то, въ этомъ отношеніи, всѣ выгоды на сторонѣ передвиженія ихъ водою. Разница между бормовыми и приварочными деньгами, ни въ какомъ случаѣ не покрываетъ издержекъ на обмундированіе значительнаго числа нижнихъ чиновъ, совершившихъ продолжительный походъ и обносившихся до того, что состоящая на нихъ одежда можетъ прослужить лишь половину опредѣленнаго для нея срока. Кромѣ того, слѣдуетъ принять въ расчетъ то, что до прібытія въ войска партій молодыхъ солдатъ, въ нихъ остаются люди, подлежащіе увольненію въ безсрочный отпускъ, такъ что казнѣ приходится содержать, нѣкоторое время, значительное число нижнихъ чиновъ, въ двойномъ комплектѣ; поэтому, чѣмъ скорѣе прібудутъ молодые солдаты къ мѣсту назначенія, тѣмъ скорѣе будутъ уволены безсрочные, и сойдутъ съ казеннаго содержанія. Нельзя также не указать при этомъ на ту экономическую истину, что, чѣмъ скорѣе будутъ уволены безсрочно-отпускные нижніе чины, тѣмъ скорѣе и, слѣдовательно, тѣмъ болѣе внесутъ они производительнаго труда въ массу народнаго хозяйства.

Относительно большаго сбереженія здоровья людей, при перевозкѣ ихъ водою, также невозможно спорить. При громадныхъ разстояніяхъ, проходимыхъ нашими войсками, наприкладъ, при 4-хъ мѣсячномъ движеніи изъ внутреннихъ губерній на Кавказъ, трудно составить маршрутъ такимъ образомъ, чтобы во все время похода люди не подвергались вліянію вредныхъ климатическихъ особенностей проходимыхъ ими мѣстностей. Вслѣдствіе этого, значительная часть передвигаемыхъ командъ оставляется по госпиталямъ, а между тѣмъ содержаніе каждаго солдата въ госпиталѣ обходится казнѣ до 50 коп. въ день.

Какъ гибельно дѣйствуютъ продолжительные походы на здоровье нижнихъ чиновъ, въ особенности на молодыхъ солдатъ, мы видѣли печальный примѣръ въ минувшую крымскую войну, когда части, отправляемыя изъ внутреннихъ губерній въ Севастополь, на усиленіе дѣйствующей арміи, приходили туда едва въ половинномъ своемъ составѣ, оставляя другую въ госпиталяхъ по пути слѣдованія. Предотвратить развитіе болѣзней между людьми передвигаемой на большое разстояніе части, невозможно, такъ какъ никакія мѣры предосторожности не въ состояніи измѣнить ни климатическихъ особенностей нѣкоторыхъ мѣстностей, ни сильнаго изнуренія людей, проводящихъ въ походѣ цѣлые мѣсяцы. Въ прежнее время, начальники передвигаемыхъ частей могли еще облегчать изнуренныхъ и усталыхъ людей, требуя обывательскія подводы въ большемъ, противъ положенія, количествѣ; въ настоящее же время, при новыхъ правилахъ отчетности земства, командамъ на походѣ приходится строго ограничиваться лишь определеннымъ числомъ подводъ.

Независимо отъ всего вышесказаннаго, нельзя не обратить также вниманія еще на слѣдующія обстоятельства. При перевозкѣ войскъ водою, государство освободится отъ двухъ тягостныхъ повинностей—подводной и постоянной. Снабженіе проходящихъ войскъ подводами составляетъ, несомнѣнно, самую тяжелую повинность, особенно въ тѣхъ губерніяхъ, гдѣ она не переложена на денежную и всею своею тягестію лежитъ на крестьянскомъ сословіи. Обязанные являться съ подводами на извѣстный сборный пунктъ, крестьяне принуждены отрываться отъ дома на два на три дня, иногда въ самую горячую рабочую пору, чтобы совершить съ войскомъ 20-ти верстный переходъ. Что же касается повинности постоянной, то, въ виду крайне вреднаго вліянія ея въ гигиеническомъ отношеніи, слѣдовало бы всѣми мѣрами стараться объ ея уменьшеніи. Изнуренные продолжительнымъ походомъ, совершаемымъ часто въ самую вредную для здоровья погоду, нижніе чины дѣлаются особенно воспримчивыми къ зараженію разными эпидемическими болѣзнями и нерѣдко разносятъ на большія пространства холеру, горячки, лихорадки и т. п. болѣзни. Въ особен-

ности страдаютъ отъ прохода войскъ селенія, расположенныя на большихъ трактахъ, по которымъ часто пересылаются военныя команды и партіи; есть деревни, которымъ приходится принимать этихъ случайныхъ постояльцевъ ежедневно въ теченіе цѣлаго мѣсяца.

При произведенномъ, въ настоящемъ году, сплавлѣ молодыхъ солдатъ на Кавказъ, перевозка каждаго изъ сихъ нижнихъ чиновъ обошлась:

По рѣкѣ Волгѣ, отъ Нижняго Новгорода до Астрахани 5 р. 15 к.

По Каспійскому морю, отъ Астрахани до Бирючей косы, и потомъ отъ сей послѣдней до г. Петровска 3 р. 22 к.

Цѣна эта, впрочемъ, можетъ быть нѣсколько понижена, съ отмѣною нѣкоторыхъ излишнихъ приспособленій къ размѣщенію войскъ на баржахъ, а именно: съ отмѣною устройства особыхъ нарѣ, расходы сократятся на 400 р. по каждой баржѣ, а по всѣмъ восьми на 3200 р.

Кромѣ того, на уменьшеніе стоимости перевозки войскъ водою, по р. Волгѣ, и потомъ по Каспійскому морю, долженъ также имѣть вліяніе и выборъ времени для совершенія этой операціи. Самое дорогое время на Волгѣ, это по открытіи навигаціи, т. е. апрѣль и начало мая; затѣмъ, время подвоза товаровъ къ нижегородской ярмаркѣ, т. е. вторая половина августа и начало сентября, такъ что самое удобное время, относительно дешевизны перевозки,—это іюнь, іюль и первая половина августа.

Что же касается до перевозки молодыхъ солдатъ, слѣдующихъ для укомплектованія кавказской арміи, то климатическія условія кавказскаго края позволяютъ, къ сожалѣнію, отправлять ихъ туда не иначе, какъ въ концѣ августа, чтобы прибыть въ Петровскъ, къ концу періода лихорадокъ.

Но, зато, при отправленіи по р. Волгѣ другихъ частей войскъ, приведенное обстоятельство, относительно дешевизны перевозки по этой рѣкѣ въ іюнь, іюль и въ началѣ августа, непременно должно быть принимаемо въ соображеніе при составленіи плановъ сплава.

При этомъ, необходимо также замѣтить, что болѣе или менѣе дешевый наемъ судовъ для перевозки войскъ зависитъ отъ

многихъ условій, опредѣлить которыя заранѣе, возможно только на самомъ мѣстѣ, ибо большая часть торговыхъ сдѣлокъ совершается не въ правленіяхъ пароходныхъ обществъ, находящихся въ Петербургѣ, а на волжскихъ пристаняхъ.

Военное министерство, имѣя въ настоящее время, на рѣкѣ Волгѣ агенство по передвиженію войскъ, получаетъ возможность слѣдить, какъ за существующими въ данное время цѣнами, такъ и за всѣми тѣми обстоятельствами, отъ коихъ зависятъ ихъ колебаніе.

Въ заключеніе, слѣдуетъ замѣтить, что наши судоходныя рѣки, съ многочисленными плавающими по нимъ пароходами, могутъ служить громаднымъ подспорьемъ, какъ для приведенія нашей арміи на военное положеніе, такъ и для подрѣзленія, въ случаѣ надобности, дѣйствующихъ ея частей.

Хотя продолжительная 6-ти мѣсячная зима и не позволяетъ пользоваться рѣками, какъ путями сообщенія, въ зимнія кампаніи, но зато въ лѣтнее время эксплуатція ихъ представляетъ болѣе выгоды, чѣмъ даже желѣзныя дороги, какъ въ отношеніи дешевизны, такъ и въ отношеніи безостановочнаго по нимъ движенія.

Быстрая перевозка войскъ, большими массами, по желѣзнымъ дорогамъ требуетъ значительнаго искусства и весьма сложнаго расчета въ составленіи поѣздовъ; но, при всемъ томъ, и самое искусство это не можетъ гарантировать безостановочнаго движенія по желѣзнымъ путямъ, ибо сошедшій съ рельсовъ поѣздъ, кромѣ гибели людей и матеріальныхъ потерь, останавливаетъ на болѣе или менѣе продолжительное время, все движеніе по желѣзной дорогѣ; между тѣмъ, какъ несчастіе съ однимъ изъ десантныхъ пароходовъ, не имѣетъ никакого вліянія на движеніе всѣхъ остальныхъ, перевозящихъ войска.

Вслѣдствіе этого, крайне необходимо обратить особенное вниманіе на изслѣдованіе нашихъ судоходныхъ рѣкъ и, съ возможною точностію, опредѣлить ихъ средства для перевозки по нимъ войскъ и военныхъ тяжестей.

ЕЩЕ О ВЗРЫВАХЪ ПАРОВЫХЪ КОТЛОВЪ.

СТАТЬЯ II.

Въ первой статьѣ (*) мы разсмотрѣли причины, производящія *разрывъ* (*распоротіе*) пароваго котла; указали предвѣстники, по которымъ можно предвидѣть разрывъ, а равно и мѣры предосторожности, для предупрежденія его. Относительно *взрыва* паровыхъ котловъ теорія и практика далеко не такъ удовлетворительны. Въ первомъ случаѣ, несчастія не сопровождаются такими разрушеніями, какія сопровождаютъ *взрывы* паровыхъ котловъ. Отъ чего происходятъ *они*, до сего времени остается спорнымъ и нерѣшеннымъ вопросомъ. Доказательствомъ этого служить то разворѣчіе мнѣній, какъ относительно *причинъ*, производящихъ *взрывъ* пароваго котла, такъ и относительно *мѣръ предосторожности*, какъ это будетъ указано въ настоящей статьѣ.

Прежде изложенія *причинъ взрывовъ* паровыхъ котловъ, и *мѣръ предосторожности*, считасмъ не лишнимъ сдѣлать сводъ явленій, происходящихъ въ сильно разогрѣтыхъ открытыхъ сосудахъ, замѣченныхъ разными учеными—физиками и химиками. Это послужитъ къ большому разъясненію разсматриваемаго предмета.

Если накалить металлическое блюдечко до весьма высокой температуры и потомъ пустить на него нѣсколько капель воды, то она не будетъ кипѣть, но соединится въ одинъ шарикъ, если количество ея не велико; при бѣльшемъ количествѣ, шарикъ дѣлается болѣе и болѣе плоскимъ.

(*) Морск. Сб. 1869 г., № 4.

Всѣ вещества лѣдѣя представляютъ тѣ же явленія, какъ и вода, не смотря на большую или меньшую свою летучесть. Сѣрная и другія кислоты въ жидкомъ состояніи удерживаются безъ кипѣнія среди тиглей, нагрѣтыхъ до блага каленія. Однако же, если при этомъ нѣтъ кипѣнія, то происходитъ медленное испареніе. Въ этомъ убѣждаетъ то, что сѣрная и азотная кислота распространяютъ отъ себя бѣлый паръ; іодъ—пары фіолетоваго цвѣта; шарики алкоголя и эфира окружаются яркимъ пламенемъ; и наконецъ жидкій шарикъ уменьшается мало по малу въ объемѣ и совершенно исчезаетъ.

Если на металлическую, сильно нагрѣтую поверхность налито значительное количество жидкости, такъ что шарикъ занимаетъ большую часть раскаленной поверхности, то подъ шарикомъ образуются пары, и освобождаясь въ воздухъ, прорываютъ его поверхность. Если шарикъ малъ, то эти пары подъ колебаніемъ комнатнаго воздуха, подталкиваютъ его и заставляютъ его кататься во всѣ стороны. При средней величинѣ шарика, онъ остается неподвиженъ, испытывая колебательныя движенія, измѣняющія его форму; но какъ зрѣніе успѣваетъ схватывать только оболочку послѣдовательныхъ очертаній шарика, а потому приписываютъ ему форму звѣздчатаго многоугольника.

Если такой пузырекъ поставить между свѣчей и глазомъ наблюдателя, то онъ увидитъ лучи отъ свѣчи между шарикомъ и поверхностію металлическаго плоскаго блюдечка. Слѣдовательно, жидкость въ этомъ состояніи не только не смачиваетъ раскаленную поверхность, но и не прикасается къ ней. Это то разстояніе между шарикомъ и нагрѣтою металлическою поверхностію принято называть *паровою сумкою*.

Все это доказываетъ образованіе паровъ въ большомъ количествѣ, въ промежуткѣ отдѣляющемъ жидкость отъ раскаленной металлической поверхности. И это испареніе происходитъ тѣмъ быстрѣе, чѣмъ возвышеннѣе температура металла.

Налитая на раскаленную металлическую поверхность жидкость, какъ уже объяснено, принимаетъ шарообразную или, какъ называютъ, *сфероидальную* форму, *сфероидальное состояніе*. Если дать этой поверхности охладиться, то шарикъ поддерживается во все время охлажденія, пока температура металлической по-

верхности не достигнетъ до 112° R, тогда шарикъ вдругъ разбрызгивается, является чрезвычайно сильное кипѣніе и быстрое образованіе пара. Нужно замѣтить, что эта предѣльная температура металлической поверхности для разныхъ жидкостей не одинакова; она тѣмъ ниже, чѣмъ ниже точка кипѣнія испытуемой жидкости. Такъ для воды 112° R; для алкоголя около 107° R, для эфира только $48,5^{\circ}$ R.

Округленная сферическая форма, принимаемая жидкостію, догазываетъ, что она не смачиваетъ сосуда, не приставаая ни къ одной точкѣ металла. Это указано выше, но подтверждается и тѣмъ, если на испытуемой поверхности есть отверстія или когда она сдѣлана изъ проволоочной ткани. Къ этимъ доказательствамъ Бутини присоединилъ еще одно. Раскаливъ до-красна мѣдную массу, прирѣшенную на проволоку, онъ погружалъ ее въ сосудъ съ водой, нагрѣтой до 78° R; кипѣнія не замѣчалъ, но кругомъ мѣдной массы отчетливо видна была газовая оболочка. Эта оболочка сохраняется до тѣхъ поръ, пока масса не охладится до 112° R; но лишь только она достигнетъ этой температуры, какъ тотчасъ возобновляется смачиваніе мѣдной массы водой и кипѣніе происходитъ съ такимъ сильнымъ взрывомъ, что часто разрываетъ сосудъ.

Жидкости, поставленныя въ изложенныя сейчасъ условія, не кипятъ. Для опредѣленія температуры водянаго шарика при различныхъ температурахъ металлической поверхности, Бодримонъ бросалъ шарикъ воды въ сфероидальномъ состояніи въ сосудъ съ холодной водой и затѣмъ, опредѣливъ увеличеніе вѣса и температуры воды въ этомъ сосудѣ, вычислялъ температуру шарика въ моментъ погруженія его въ воду. Изъ этихъ опытовъ Бодримонъ вывелъ, что жидкость на металлической поверхности, нагрѣтой до темнокраснаго каленія, имѣетъ температуру $+28^{\circ}$ R, до краснаго $+39,5^{\circ}$ R, и до бѣлаго каленія 40° R. (Эти данныя весьма важны для рѣшенія вопроса о взрывахъ паровыхъ котловъ). Бутини своими опытами доказалъ, что жидкости въ *сфероидальномъ состояніи*, всегда находятся при температурѣ болѣе низкой, нежели ихъ точка кипѣнія.

Всѣ различныя явленія, приведенныя нами, служатъ доказательствомъ двухъ законовъ *сфероидальнаго состоянія* жидкости:

1) когда открытый сосудъ достигаетъ извѣстной температуры или превосходить ее, то налитое въ него небольшое количество жидкости не смачиваетъ его стѣнокъ и принимаетъ шарообразную форму; 2) жидкость сохраняетъ температуру *болѣе низкую*, нежели та, при которой происходитъ кипѣніе ея, и при этомъ жидкость медленно испаряется.

Первый законъ, послѣ всего изложеннаго, по нашему мнѣнію, не требуетъ объясненій. Касательно же втораго, надобно замѣтить, что теплота металлической поверхности почему то не передается жидкому шару посредствомъ теплопроводности; не объясняетъ этого и недостатокъ (впрочемъ, ничтожный) *прикосновенія* между этими двумя тѣлами. Не опредѣлено и то, почему не передается жидкости въ такомъ состояніи достаточное нагрѣваніе чрезъ лучеиспусканіе. Принятое объясненіе: потому, будто бы, что часть теплорода металлической поверхности проходитъ сквозь жидкую сферу, не нагрѣвая ея, другая часть его, будто бы, отражается отъ нея на встрѣчу новому току лучеиспускаемаго теплорода, третья нагрѣваетъ сферидальную поверхность, обращенную къ металлической поверхности. На нижней части сферидальной поверхности происходитъ весьма незначительное испареніе, а вмѣстѣ съ тѣмъ и незначительное *поглощеніе теплорода*, переходящаго при томъ въ скрытое состояніе; лучистаго жару много; а водяной пузырь продолжаетъ существовать; а при охлажденіи поверхности до 112° R, вдругъ шарикъ разрывается и обращается въ паръ. Оставя неудачныя объясненія этого замѣчательнаго явленія будемъ руководствоваться фактами.

Причины взрывовъ паровыхъ котловъ.

Писатели и техники еще недостаточно выяснили себѣ причины, производящія *взрывы*. По мнѣнію нѣкоторыхъ, причина заключается въ слѣдующемъ:

Накалившіяся отъ недосмотра стѣнки пароваго котла разлагаютъ прикасающійся къ нимъ паръ, на составныя его части: кислородъ, соединяющійся съ раскаленнымъ металломъ, и водородъ въ $14\frac{1}{2}$ разъ легчайшій воздуха и въ той же почти сте-

пени одаренный упругостію, освобожденіе котораго изъ пара мгновенно увеличиваетъ давленіе въ паровомъ пространствѣ котла; и это давленіе чрезъ посредство воды передается ударомъ по всѣмъ точкамъ пароваго котла и въ слабѣйшей изъ нихъ мгновенно производитъ *взрывъ*. Слабѣйшія прожженныя мѣста являются отъ повтореннаго ихъ окисленія.

Другіе объясняютъ *взрывъ* пароваго котла слѣдующими причинами:

1) *Мгновенное превращеніе въ паръ нѣкоторой части толщи воды*, заключающейся въ паровомъ котлѣ, отъ прикосновенія ея къ раскаленнымъ мѣстамъ, и образованія сфероидальнаго состоянія воды, которая при охлажденіи стѣнки мгновенно обращается въ паръ. Явленіе это, полагаютъ, можетъ случиться при слѣдующихъ обстоятельствахъ:

Первое—раскалившееся мѣсто пароваго котла открытое, т. е. выше горизонта или на немъ есть накипь, отъ неправильнаго питанія, или отъ рѣдкаго обмѣна воды, или отъ опорожненія или отъ сильнаго вскипанія. Въ эту минуту огонь накаливаетъ такое мѣсто еще болѣе, а за этимъ тотчасъ начинается питаніе или сильное вскипаніе, которое бросаетъ часть воды на такое мѣсто; начинается *испареніе* и сопровождается тѣми явленіями, которыя приведены въ началѣ этой статьи, сфероидальнаго состоянія воды.

Второе обстоятельство, когда стѣнки котла или топки разобщены съ водой *паровою сумкою* или *накипью*; вслѣдствіе чего эти мѣста накаливаются болѣе, относительно прочихъ мѣстъ пароваго котла, къ которымъ вода свободно прикасается и смачиваетъ. За тѣмъ, когда при охлажденіи стѣнки паровая сумка исчезнетъ или накипь отвалится, перегрѣтая вода начинаетъ прикасаться къ стѣнкѣ, быстро разлагается въ паръ, увеличивая вдругъ упругость егѳ свыше предѣла крѣпости пароваго котла, и моментально разрушаетъ не только его, но и все окружающее паровой котель.

Вода, находящаяся въ большой толщѣ, какъ въ обыкновенныхъ паровыхъ котлахъ, можетъ также приходить въ сфероидальное состояніе, т. е. представлять явленія, описанныя въ

началъ статьи; но разумѣется, не можеть всею толщею спузриться въ одинъ необъятный плоскій пузырь.

Явленія сфероидальнаго состоянія воды въ паровыхъ котлахъ обыкновенно замѣчаются, когда, запустивъ питаніе, допустить набаленіе нѣкоторыхъ мѣстъ, и вдругъ напускають или накачивають въ котель холодной воды. Когда раскаленные мѣста поостынутъ,—говорить Бутиньи и другіе физики это подтверждаютъ,—паровыя сумки исчезнутъ, вода прикасается къ этимъ мѣстамъ и мгновенно разлагается въ парь. И такъ какъ паровое пространство въ котлахъ, относительно количества воды въ нихъ заключающагося, вообще тѣсное, въ сравненіи съ громаднымъ приращеніемъ пара, при этомъ являющагося, то упругость пара достигаетъ безмѣрнаго давленія, которое Бутиньи полагаетъ до тысячи атмосферъ.

Такъ ли происходитъ сфероидальное состояніе внутри пароваго котла металлическаго, какъ это замѣчаютъ въ открытыхъ или плоскихъ сосудахъ, говорятъ техники-скептики, — этого никто не можеть видѣть внутри котла; если бы даже котель и былъ хрустальный, то паровое облако всю внутренность заслонить (*). Стало быть, это догадка отъ видимаго къ невидимому. Капля на раскаленной открытой металлической поверхности пузырится вслѣдствіе чрезмѣрной разности температуръ комнатнаго воздуха, окружающаго каплю, и раскаленной поверхности; но въ паровомъ котлѣ, не смотря на оплошность питанія его и добавленіе холодной водой, такой великой разности температуръ нѣтъ, вслѣдствіе скрытаго теплорода въ водѣ, все уравнивающаго; а разложеніе въ газы пара, прилежащаго раскаленному мѣсту металла (чѣмъ ниже давленіе пара въ котлѣ, тѣмъ онъ сочтѣе для разложенія), мгновенно раздаетъ огромный приливъ упругости пара; и этотъ ударъ, стремительно раздавшись по всѣмъ направленіямъ, и такъ же стремительно разбросавъ перегрѣтую воду, находящуюся въ состояніи, способномъ къ быстрому разложенію, во всѣ стороны

(*) Съ этимъ замѣчаніемъ мы не можемъ согласиться.

внутри котла, разрушаетъ слабыя мѣста: прожоговъ, свищей, предохранительнаго и паропроводнаго клапановъ.

Бутинъ при опытахъ своихъ надъ сфероидальнымъ состояніемъ воды (не внутри закрытаго котла, а въ открытыхъ сосудахъ) замѣтилъ, что вода, прикасающаяся къ тусклой и шероховатой металлической поверхности, труднѣе приходитъ въ сфероидальное состояніе, особливо когда въ ней растворены какія либо соли. На основаніи этого нѣкоторые техники предлагаютъ въ паровыхъ котлахъ производить искусственную шероховатость—опускать на дно котла и на поверхность топки желѣзные гвозди или мотки желѣзной проволоки или проволочную ткань для отвращенія неправильностей нагрѣванія. Какого рода вліяніе эти постороннія вещества могутъ производить для предупрежденія взрыва, положительныхъ отвѣтовъ или объясненій намъ не встрѣчалось. Полагаемъ, что неясность, темнота вопроса тревожащая, болѣе или менѣе, каждаго механика, сознающаго гибельныя послѣдствія взрывовъ паровыхъ котловъ, причиною, что хватаются за каждое средство,—какъ утопающій за соломенку,—для успокоенія своей совѣсти.

Въ одной изъ механическихъ мастерскихъ, въ Шанхаѣ, въ паровые котлы, для той же цѣли, опускали просѣянный сквозь грохотъ *конгломератъ*, на поверхность топки и на дно трубчатаго котла. Какъ ни страннымъ казалось намъ тогда это дѣйствіе, но механикъ завѣрялъ насъ, что вслѣдствіе этого не образуется такой накипи, какъ безъ конгломерата; и въ этомъ полагалъ универсальное средство для совершеннаго предохраненія паровыхъ котловъ отъ взрыва. Быть можетъ, вода въ р. Вузунгъ, насыщенная растворомъ глины, и требуетъ этого средства для предупрежденія накипи внутри паровыхъ котловъ. Все это можетъ быть подтверждено только самыми тщательными опытами. Отъ нихъ только можно ожидать практическихъ, благотворныхъ указаній для предупрежденія столь гибельныхъ послѣдствій.

Возвратимся къ обзору причинъ взрывовъ паровыхъ котловъ.

2) *Внезапное разложеніе въ паръ нѣкотораго количества воды, взброшенной въ паровое пространство котла, гдѣ темпе-*

ратура выше чѣмъ въ водѣ. Это можетъ произойти отъ сильнаго *вскипанія* воды, о чемъ подробно было изложено въ первой статьѣ «*о разрывѣ*» (распоротіи) паровыхъ котловъ. Впрочемъ, эта причина, по мнѣнію нѣкоторыхъ, происходитъ вслѣдствіе опорожнившихся кругомъ раскаленныхъ стѣнокъ паровыхъ сумокъ, необходимо образующихся расширяющимъ дѣйствіемъ теплоты, неравномѣрно распредѣляющейся по разнородности внутренняго сложенія металлическихъ листовъ. Этотъ сумчатый паръ, достигнувъ у источника нагрѣванія большей степени упругости, чѣмъ слой пара въ паровомъ пространствѣ котла, порывисто летитъ сквозь воду вверхъ, взбрасываетъ съ собою фонтаны воды въ среду пара, мгновенно разлагающейся въ него.

3) *Взрывъ обуморенной воды въ котлѣ*, вслѣдствіе лишенія ея воздуха, особливо при медленномъ и слабомъ топленіи и почти неподвижнаго состоянія ея. Этотъ случай часто можетъ быть, если въ топкахъ котла долгое время держать загребеннымъ жаръ, и когда продолжительное время не было питанія. Кочегары очень часто накачаютъ побольше воды въ котель и оставляютъ его безъ питанія. На паровыхъ судахъ этотъ случай можетъ встрѣчаться, когда остывшій котель, наполненный водой, вновь затопятъ и во время бездѣйствія котла качки судна или вовсе не было, или она была едва ощутимая. Когда сильно кипитъ вода, лишенная воздуха, то сначала она медленно испаряется, не смотря на возвышенную температуру; но по достиженіи извѣстнаго предѣла вода вдругъ превращается въ паръ, и за тѣмъ слѣдуетъ взрывъ пароваго котла.

Это объясняютъ такъ:

Вода содержитъ въ себѣ расширенный воздухъ, который во время ея нагрѣванія поднимается на поверхность ея въ видѣ пузырьковъ, отчего происходитъ столько же разрывовъ непрерывности толщи воды; собственное сдѣпленіе жидкихъ частицъ при этомъ отчасти нарушается. Паръ получаетъ возможность образовываться внутри жидкой толщи и легко выдѣляться. Но когда въ водѣ нѣтъ воздуха, при нагрѣваніи ея, сила сдѣпленія водяныхъ частицъ восстанавливается въ большей степени. Паръ тогда выдѣляется лишь съ поверхности воды, до тѣхъ

норь, пока напряженіе водяныхъ частицъ, прикасающихся къ нагрѣтымъ стѣнкамъ, получить способность разрушить эту преграду, — взорвать всю толщу воды.

Естественно, допустивъ это объясненіе, становится понятнымъ образованіе того громаднаго количества пара въ столь тѣсномъ пространствѣ, какъ въ обыкновенныхъ паровыхъ котлахъ, вслѣдствіе чего упругость пара получаетъ такую величину или силу, предъ которой крѣпость стѣнокъ пароваго котла не имѣютъ никакого значенія, и въ слабѣйшей точкѣ его происходитъ *взрывъ* со всеми ужасными послѣдствіями. Хотя техники и стараются придать паровому котлу наибольшую степень сопротивленія разрыву; однако, судя по описаніямъ различныхъ случаевъ *взрывовъ* паровыхъ котловъ, невольно приходимъ къ заключенію, что упругость пара, произведшая *взрывъ*, имѣла такую громадную силу, предъ которой крѣпость стѣнъ и связей взорваннаго пароваго котла не представляла сопротивленія. До сего времени не опредѣлена степень упругости пара ни при одномъ взрывѣ. Нѣкоторые физики принимаютъ давленіе пара въ моментъ взрыва въ нѣсколько-сотъ атмосферъ, а Бутины, какъ говорили мы уже выше, въ тысячу атмосферъ.

4) *Ударъ въ раскаленную*, и стало быть, *разслабленную стѣнку* водянаго молота, въ какой либо клапанъ, предохранительный или паропроводный быстро раскрытый, или прерваннаго такимъ же быстрымъ закрытіемъ, сдѣланнымъ, впрочемъ, послѣ того, какъ нѣкоторыя мѣста поверхностей имѣли время получить высшую температуру.

5) Значительный ударъ въ палубу пароваго котла большей части водяной толщи, вскипѣвшей потому-ли, что давленіе пара надъ нею быстро уменьшилось или потому, что давленіе пара, находившагося въ состояніи своего образованія, вдругъ усилилось.

Мѣры предосторожностей противъ угрожающаго взрыва паровыхъ котловъ.

«Эти *взрывы* почти всегда разрѣшаются безъ предвѣстниковъ, внезапно», говорятъ всѣ писатели объ этомъ предметѣ. Дѣйствительно, ближайшія, прикосновенныя лица большею частію погибаютъ въ минуту несчастія; иныхъ находятъ съ призна-

ками угасающей жизни, вслѣдствіе «сильнѣйшихъ» органическихъ поврежденій. Ближайшихъ свидѣтелей состоянія пароваго котла предъ его взрывомъ никогда не оказывается. Статистическія свѣдѣнія объ этихъ несчастіяхъ весьма интересны.

Въ большей части случаевъ взрывы паровыхъ котловъ приписываютъ неразумію машинистовъ и кочегаровъ. Быть можетъ, въ этомъ обвиненіи и есть своя доля правды; но мы не рѣшаемся безусловно приписывать эти случаи только одному этому обстоятельству.

По нижеслѣдующимъ признакамъ, полагаютъ, можно бы предвидѣть неминуемый взрывъ пароваго котла:

I. Быстрое пониженіе уровня воды въ водомѣрной трубкѣ; появленіе пара въ водомѣрныхъ кранахъ; когда же это бываетъ кратковременно, подѣ влияніемъ сильныхъ размаховъ боковой или килевой качки судна; тутъ нѣтъ опасности.

II. Раскаленные мѣста въ стѣнкахъ топки и въ дымовой коробкѣ, усмотрѣнныя при обзорѣннн этихъ мѣстъ.

III. Уменьшеніе хода машины и давленія пара по манометру, не смотря на усиленіе огня въ топкахъ котла, если это не происходитъ отъ замѣтной перемѣны качества угля. Впрочемъ, при большомъ числѣ дѣйствующихъ котловъ въ одномъ изъ нихъ можетъ произойти *взрывъ*, а между тѣмъ не будетъ замѣчено ни одного изъ поименованныхъ признаковъ, такъ осязательно, какъ это можетъ быть усмотрѣно при одномъ или двухъ дѣйствующихъ котлахъ.

IV. Вспрыскъ воды сквозь предохранительный клапанъ.

При появленіи I-го изъ угрожающихъ обстоятельствъ рекомендуютъ тотчасъ наблюдать слѣдующее: *ничего не трогая*, закрыть дверцы поддувала или зольника, какъ можно плотнѣе, открыть дверцы дымовой коробки и наблюдать одну или двѣ минуты, не покажется ли гдѣ яркая краснота, что узнается по измѣненію цвѣта и по легкому треску, происходящему отъ пленокъ накипи, отскакивающихъ внутри котла; въ то же время опредѣлить точную высоту воды въ котлѣ легкимъ постукиваніемъ молоточкомъ въ лицевую сторону пароваго котла. При пониженіи уровня воды стѣнки начинаютъ накаливаться, и потому въ этомъ случаѣ совѣтуютъ поспѣшно исполнить слѣдующее.*

а) Не касаться предохранительнаго клапана; этимъ только можно вызвать вспрыски воды на раскалившіяся мѣста. При упадкѣ давленія пара по манометру замѣчаютъ сотрясеніе, дрожаніе пароваго котла, способное нарушить неустойчивое равновѣсіе воды и пара и вызвать появленіе огромнаго количества его. Въ томъ и другомъ случаѣ взрывъ котла неминуемъ.

б) Ничего не измѣнять ни въ питаніи, ни въ опорожненіи котла; т. е. не поднимать уровня, чтобы не закрыть водою раскаленныхъ уже мѣстъ, и не понижать его, иначе новыя обнажающіяся поверхности начнутъ нагрѣваться. Другіе, напротивъ, совѣтуютъ прекратить питаніе и понизить горизонтъ воды дюйма на 2, на 3 выпускомъ воды, для того, чтобы уничтожить прикосновеніе воды къ распространяющимся накаливаніемъ мѣстамъ и предотвратить появленіе сфероидальнаго состоянія.

в) Не измѣнять хода машины; иначе, увеличивъ ея ходъ, сдѣлается то же, какъ бы открыли предохранительный клапанъ; уменьшивъ ходъ машины, заставимъ усилившееся чрезъ это давленіе пара открыть его. Нѣкоторые утверждаютъ, что лучше остановить машину, потому что при слѣшномъ убавленіи огня, давленіе пара само собой упадетъ и оно не можетъ на столько увеличиться, чтобы открыть предохранительный клапанъ; а между тѣмъ это не дастъ водѣ взволноваться, отъ чего могъ бы послѣдовать взрывъ.

г) Какъ можно скорѣе выгрести жаръ изъ топокъ угрожаемаго котла и тотчасъ разобіить его съ другими дѣйствующими котлами. Огонь отнюдь не слѣдуетъ гасить заливаніемъ его на колосникахъ, а непремѣнно нужно выгребать горящій уголь топки на полъ и здѣсь уже заливать его.

Исполнивъ это, вслѣдъ за тѣмъ должно поднимать уровень воды въ котлѣ съ крайнею осторожностію. Полагаемъ, что будетъ гораздо благоразумнѣе дать такому котлу остыть, выпустить изъ него воду, тщательно очистить его и осмотрѣть.

Въ случаѣ если II обстоятельство будетъ сопровождаться III или явится одно, т. е. окажутся раскалившіяся мѣста ниже горизонта воды, съ увеличеніемъ давленія пара или безъ онаго, такъ какъ въ это время прикасающаяся вода около этихъ мѣстъ можетъ уже находиться въ сфероидальномъ состояніи

или готова вступить въ оное, то съ охлажденіемъ стѣнокъ, можетъ послѣдовать взрывъ пароваго котла. При этомъ случаѣ многіе механики совѣтуютъ поступить такимъ образомъ:

а) Какъ и при I обстоятельстве, не трогать предохранительнаго клапана или хода машины.

б) Прекратить питаніе пароваго котла холодной водой и увеличить выпускъ ея за-бортъ, даже совсѣмъ опорожнить его, чтобы обнажить раскаленные мѣста и увеличить паровое пространство.

в) Погасить огонь въ топкахъ этого котла.

г) Разобщить его съ другими дѣйствующими котлами.

Этимъ замедлимъ остываніе раскаленныхъ мѣстъ изъ опасенія, чтобы прикосновеніе воды къ остывающимъ мѣстамъ не произвело взрыва. Правда, что, дѣйствуя такимъ образомъ, подвергаютъ паровой котель нѣкоторой порчѣ; но здѣсь это второстепенная вещь, въ сравненіи съ угрожающею опасностію. Само собой разумѣется, что нельзя допускать къ употребленію такого котла, безъ самага тщательнаго осмотра и пробы.

Другіе, напротивъ, совѣтуютъ при появленіи признаковъ, указанныхъ во II случаѣ, прекратить выпускъ воды и питаніе котла, и продолжать топить его до тѣхъ поръ, пока въ немъ вся вода не испарится. Насколько это предположеніе удобно исполнимо на практикѣ, мы не будемъ разбирать; но выскажемъ съ своей стороны, что никогда не рѣшились бы на такую мѣру, по нашему мнѣнію, слишкомъ отчаянную по своимъ вѣроятнымъ послѣдствіямъ.

Если обстоятельство III, т. е. уменьшеніе хода машины и давленія пара, явится одно, то надобно опасаться, чтобы вода не пришла въ состояніе обуморенія (застоя) и дѣйствовать, какъ указано при появленіи I и II обстоятельствъ. Когда котель остынетъ, его продуваютъ. Иные совѣтуютъ остудить воду въ такомъ котлѣ до 50° R, вставить въ одинъ изъ водомѣрныхъ крановъ трубку отъ воздушнаго насоса и качать воздухъ въ воду, заключенную въ котлѣ; начать разводить въ топкахъ огонь и когда начнется образованіе паровъ, накачивать воду въ котель, продувая его чрезъ 10, 15 минутъ нижнимъ краномъ, наблюдая, чтобы колебаніе уровня не было болѣе одного

дюйма. Это совѣтуютъ дѣлать для выигрыша времени. Дѣйствительно, если выпустить всю воду изъ котла, то нельзя тотчасъ накачивать въ него холодной воды; необходимо ожидать пока онъ совершенно охладится. Между тѣмъ, бездѣйствіе одного котла, при ограниченномъ числѣ ихъ, можетъ имѣть вліяніе на работу механизма. Всегда ли найдется подъ руками пневматической насосъ?

Наконецъ, въ случаѣ вспрыска сквозь предохранительный клапанъ, рекомендуютъ исполнять указанное при появленіи I обстоятельства, наблюдая, чтобы этотъ клапанъ не забрызлся.

Нельзя не предложить также и тѣхъ мѣръ, какія указаны въ статьѣ «разрывъ (распоротіе) пароваго котла».

Непремѣннымъ правиломъ при дѣйствующихъ котлахъ должно быть: во время остановки хода машины, производить постоянное питаніе котловъ, и если при этомъ уровень воды будетъ значительно повышаться, то выпускать ее черезъ нижній край. При вступленіи въ ходъ, непремѣнно нужно черезъ частые промежутки времени обновлять воду въ котлахъ.

Приличнымъ находимъ привести слѣдующее мнѣніе Бутиньи. Когда паровой котель долгое время былъ въ употребленіи съ обыкновенною или морскою водою и всѣ соли отложились на внутреннихъ поверхностяхъ пароваго котла толстымъ землястымъ слоемъ, дурно проводящимъ тепло, то металлическія стѣнки котла, скопляя въ себѣ притекающій изъ топлива тепло-родъ, разогрѣются почти до краснаго каленія, и тогда только образуется въ такомъ котлѣ требуемое давленіе паровъ. Но, если этотъ слой накипи отвалится въ какомъ нибудь мѣстѣ, вода придетъ въ непосредственное соприкосновеніе съ раскаленнымъ металломъ; тогда при этомъ произойдутъ тѣ явленія, о которыхъ было говорено въ началѣ этой статьи; образованіе паровъ уменьшится, но опасность взрыва будетъ неминуема, потому что, когда паровой котель охладится до $112^{\circ} R$, вдругъ начнется кипѣніе и притомъ съ такой силой, что предохранительные клапаны окажутся недостаточными. Для показанія этого дѣйствія въ такомъ видѣ, чтобы опытъ былъ безопасенъ, Бутиньи устроилъ весьма малыхъ размѣровъ паровикъ и нагрѣвалъ его лампой. Когда приборъ достигалъ температуры

до 300 и 400°, то въ него наливали воду, которая не кипѣла въ немъ; за тѣмъ пробкою, какъ можно плотнѣе, затыкають отверстіе этого паровика и даютъ ему охладиться. При пониженіи температуры прибора до 112° R, мгновенно происходитъ кипѣніе, вдругъ развивается огромную массу паровъ, которые съ силой выбросятъ пробку—взрывъ слабаго мѣста.

Разсматривая вопросъ о взрывахъ паровыхъ котловъ, нельзя не остановиться на явленіи, сейчасъ описанномъ, подтвержденномъ неоднократными опытами Бутини. Авторитетъ этого ученаго, его тщательность при всѣхъ произведенныхъ имъ опытахъ, служатъ порукой, что явленіе это не случайность, а фактъ весьма замѣчательный—предѣлъ температуры отъ 112°—113° R. Намъ кажется, что приспособленіе *термометровъ* къ каждому паровому котлу не представитъ никакихъ техническихъ затрудненій. Между тѣмъ, наблюденіе по термометру за измѣненіями температуры внутри пароваго котла можетъ послужить въ пользу не только для предупрежденія *взрывовъ*, но для сбереженія топлива. Припоминая явленіе, что вода въ сфероидальномъ состояніи удерживается въ перегрѣтомъ состояніи до тѣхъ поръ, пока температура прибора не понизится до 112° R, тогда она прикасается и разрѣшается въ паръ. Итакъ, по нашему мнѣнію, первое, и единственное пока, средство для предохраненія паровыхъ котловъ отъ *взрыва*: имѣть на каждомъ паровомъ котлѣ *три* термометра, въ особыхъ трубкахъ, доступные для наблюденія снаружи котла, изъ которыхъ *одинъ* показывалъ бы температуру *воды* въ паровомъ котлѣ, *другой*—температуру *пара*; *третій* же *термометръ*, совершенно изолированный отъ вліянія воды, пара и наружнаго воздуха въ кочегарномъ отдѣленіи, долженъ указывать температуру *стѣнокъ пароваго котла*.

И если не требуется держать давленіе пара свыше 3½ атмосферъ или 50 фунтовъ, то температуру стѣнокъ, а слѣдовательно и воды въ котлѣ, не поднимать свыше 113° R.

Если требуется, какъ и бываетъ, держать давленіе пара въ котлѣ отъ 6 до 8 атмосферъ, тогда температура пара, а слѣдовательно и самаго котла будетъ отъ 127° R до 137° R, тогда во все время дѣйствія пароваго котла и машины не

довольно понижаться температурѣ стѣнокъ до 113° R, и когда понадобится остановить машину, за нѣсколько времени до этого начать питаніе пароваго котла, которое должно быть приспособлено такимъ образомъ, чтобы оно снабжало котель одновременно въ разныхъ точкахъ (*) и чтобы исподволь остудить массу воды и котла, а съ этимъ вмѣстѣ исподволь прекращать огонь въ топкахъ. Тогда пая силы теплорода внутри водяныхъ частицъ мало по малу ослабѣютъ, исчезнутъ, и *взрывъ* пароваго котла будетъ предотвращенъ.

До сего времени нигдѣ, ни на одномъ паровомъ котлѣ, не устанавливаются термометры, хотя въ денежномъ отношеніи это приспособленіе не можетъ быть обременительнымъ. Конечно, только опыты могутъ указать справедливость или ошибочность нашего мнѣнія.

Намъ могутъ сдѣлать возраженіе: почему именно при переходѣ при охлажденіи температуры сосуда съ водой чрезъ 113° R, есть предѣлъ, при которомъ долженъ произойти *взрывъ*? Мы привели только фактъ, подтвержденный опытами разныхъ лицъ; но не случалось встрѣчать ни одной гипотезы, разрѣшающей причины этого явленія. Не признавая за собой специальности, мы имѣли одно только намѣреніе указать на существующій фактъ, предоставляя за тѣмъ дальнѣйшее рѣшеніе этого важнаго вопроса ученымъ техникамъ, а равно и опредѣленіе правильности или ошибочности нашего мнѣнія.

III.

Выстрѣлы въ паровомъ котлѣ.

Этого рода взрывы происходятъ, въ топкѣ и въ дымовыхъ ходахъ, отъ образованія *кремучаго газа*.

Съ закрытіемъ регистровъ дымовой трубы, гдѣ они еще существуютъ, для уменьшенія паропроизводства, прекращается тяга; но горящій уголь продолжаетъ болѣе или менѣе разлагаться на свои составныя части въ газообразномъ состояніи и

(*) Для достиженія этого, трубу отъ питательнаго насоса соединить внутри котла со звѣздою изъ тонкихъ трубокъ, — которыя множествомъ радиусовъ идутъ какъ горизонтально, ниже уровня воды въ котлѣ, такъ и вертикально и косвенно ко дну котла, — усѣянныхъ по всей длинѣ дырочками въ маковое зерно.

Лет.

образуетъ горючій газъ, который скопляется въ дымовыхъ ходахъ и въ топкѣ. Увеличенію количества этого газа содѣйствуетъ обычай всѣхъ кочегаровъ, при остановкѣ хода машины на продолжительное время, наливать на дно зольника или поддувала воды и за тѣмъ закрывать дверцы его. Вода, постепенно испаряясь, разлагается на кислородъ и водородъ. Первый поддерживаетъ горѣніе угля, а водородъ, соединяясь съ продуктами горѣнія, собирается въ дымовыхъ ходахъ. Какъ только откроютъ дверцы и регистръ, смѣшеніе горючаго газа съ кислородомъ воздуха производитъ гремучій газъ, который, отъ смѣжности съ огнемъ и искрами, воспламеняется и разрѣшается громозвучнымъ выстрѣломъ и надсаднымъ ударомъ въ стѣнки пароваго котла. При значительномъ количествѣ газа происходятъ поврежденія котла. Но какъ регистры на паровыхъ судахъ большею частью не употребляются, то и думать, объ этого рода взрывѣ—нечего.

Впрочемъ, тамъ, гдѣ еще регистры въ дымовыхъ трубахъ существуютъ, никогда не должно *плотно* закрывать регистръ; гораздо безопаснѣе, вмѣсто того, для прекращенія или для уменьшенія паропроизводства закрывать какъ можно плотнѣе заслонку поддувала; а горящій уголь засыпать въ топкахъ золой изъ поддувала, которая всегда содержитъ въ достаточномъ количествѣ мелкій уголь, отъ чего огонь будетъ имѣть весьма слабую силу. Въ то же время не переставать питать котель.

Какъ бы то ни было, но какъ скоро выстрѣлъ послѣдовалъ, надобно дѣйствовать какъ уже было указано въ статьѣ «разрывъ» (распоротіе) котла.

Этимъ мы и закончимъ сводъ мнѣній и совѣтовъ разныхъ лицъ, относительно причинъ, производящихъ разрывы, взрывы и выстрѣлы въ котлахъ, и тѣхъ мѣръ предосторожностей противъ нихъ, письменныхъ и словесныхъ, которыя встрѣчались намъ во время нашей прошедшей служебной дѣятельности.

Евгеній Бурачекъ 1.

ПОДВИЖНАЯ ОБОРОНА ГАВАНЕЙ И РЕЙДОВЪ ФЛОТОМЪ.

Флотъ прибрежной обороны.—Плавучія батареи, мониторы, тараны со широкимъ, канонерскія лодки, мины и подводныя загражденія.

Слѣдующій за симъ переводъ статьи февральской книжки *Revue Maritime et Coloniale*, за настоящій годъ, представляетъ часть весьма обширнаго, уже нѣсколько мѣсяцевъ продолжающагося, труда капитана Гривеля, озаглавленнаго вообще: «О морской войнѣ до и послѣ новыхъ изобрѣтеній» (*). Предлагаемая здѣсь часть можетъ быть разсматриваема отдѣльно, потому что, относясь къ флоту, она имѣетъ совершенно самостоятельный интересъ. Въ ней довольно ясно рисуется роль флота при защитѣ береговъ и проводятся новыя мысли, какъ относительно требованій, которымъ должны удовлетворять суда прибрежной обороны, такъ и относительно способовъ получить изъ комбинаціи данныхъ матеріальныхъ силъ наибольшую полезную работу, съ помощію нѣкоторыхъ приспособленій и измѣненій въ устройствѣ судовъ.

Кромѣ того, намъ кажется, что рядомъ съ этимъ специальнымъ значеніемъ, статья эта имѣетъ еще и общій интересъ. Хотя капитанъ Гривель, обсуждая вопросъ прибрежной обороны, и занятъ главнымъ образомъ мыслію принести пользу только своей Франціи, но факты, приводимые имъ, и взгляды на дѣло, могутъ относиться какъ къ Франціи, такъ и ко всякой другой странѣ, у которой имѣется побережье, а слѣдовательно и обязанность защищать его; а такой предметъ, хотя въ непосредственномъ своемъ приложеніи къ дѣлу, и разби-

(*) Переводъ на русскій языкъ этого труда предпринять Ученымъ Отдѣленіемъ Морскаго Техническаго Комитета и будетъ издавъ отдѣльною книгою.

вается по специальностямъ тѣхъ, кто призванъ участвовать въ оборонѣ, но въ то же время, онъ не можетъ быть чуждъ и каждому гражданину страны, если ему дорога идея территориальной неприкосновенности и народной безопасности.

Въ предыдущихъ главахъ своего труда, капитанъ Гривель, между прочимъ, занимался и береговыми укрѣпленіями, но мы не считаемъ себя компетентными судить объ этихъ частяхъ, и это обстоятельство, — кромѣ обширности самаго произведенія, которая дѣлаетъ почти невозможнымъ помѣщеніе его въ журналъ дѣликомъ, — было также одною изъ причинъ, почему мы ограничиваемся здѣсь только одною, чисто морскою частію труда капитана Гривеля.

«Берега, острова, рейды, и гавани суть тѣ же границы» (эпиграфъ).

Въ предыдущихъ главахъ мы рассматривали, говоритъ капитанъ Гривель, главные начала, усвоенныя военнымъ вѣдомствомъ для защиты береговъ и портовъ. Въ свою очередь, почему флоту не разсмотрѣть въ томъ же отношеніи свои матеріальныя средства и специальное содѣйствіе, которымъ онъ можетъ послужить на пользу этимъ великимъ народнымъ интересамъ. Представляемый только однимъ членомъ въ коммисіи обороны 1841 года, лишенный, почти 28 лѣтъ, специальныхъ судовъ для этой дѣли, попеременно превращавшихся то въ осадный флотъ, то флотъ прибрежной обороны, съ минами и средствами подводнаго загражденія еще въ младенчествѣ, можетъ быть, — въ великомъ вопросѣ насъ занимающемъ — флотъ уже и такъ слишкомъ долго держался въ сторонѣ. Легко, однакоже, замѣтить, въ какой степени честь его и репутація крѣпко связаны съ этимъ вопросомъ. Не смотря на то, что въ принципѣ, оборона территоріи, а въ томъ числѣ и всего берега и портовъ лежитъ на обязанности военнаго вѣдомства, однакоже, справедливо или нѣтъ, но невозможитъ ли общественное мнѣніе и на флотъ значительной доли отвѣтственности за непредвидимыя случайности, театромъ которыхъ можетъ сдѣлаться, составляющее границу, морское побережье.

Оборона берега фортами и батареями не будетъ ли тѣмъ дѣйствительнѣе, тѣмъ скорѣе установится согласіе между землею и моремъ, въ послѣднее время сдѣлавшееся совершенно необходимымъ. Въ виду новыхъ орудій войны, постоянная береговая оборона, какъ неизбежнаго пополненія, требуетъ подвижной, дѣйствующей на морѣ, обороны.

Желая обезопасить рейды отъ нечаяннаго прорыва, а гавани отъ нападений и бомбардировки, недостаточно только увеличивать число земляныхъ сооружений на берегу, превращая полуострова въ редуты и укрѣпленные лагеря; весьма часто условія мѣстности не позволяютъ достаточно прочнымъ образомъ связать эти постройки. Въ большинствѣ случаевъ, эти приморскія укрѣпленія, возведенныя въ концѣ прошлаго или въ началѣ нынѣшняго столѣтія, во времена парусныхъ флотовъ, обыкновенно, дурно защищены съ фланговъ, прислонены къ скаламъ, или же, построенныя почти въ-уровень съ водою, лишены обширнаго горизонта и достаточнаго поля обстрѣла; кромѣ того, онѣ не имѣютъ между собою сообщеній или же, наконецъ, разбросаны на слишкомъ большомъ протяженіи берега.

Въ прежнія времена такъ мало думали о возможности прорыва открытою силою, осады или бомбардировки съ моря, что заботы инженеровъ, повидимому, главнымъ образомъ, сосредоточивались только на защитѣ внѣшнихъ проходовъ въ порта и на рейды, посредствомъ ряда земляныхъ укрѣпленій. Но если вспомнить о достигнутой съ тѣхъ поръ большей легкости, для паровыхъ эскадръ, проскочить входъ (какъ бы онъ ни былъ прикрытъ артиллеріей и фланговыми укрѣпленіями), то не будетъ ли прямою обязанностью подумать о средствахъ, остановить врага, или *онъ* рейда съ помощію искусственныхъ подводныхъ преградъ и минъ, или же *внутри* его, всеуничтожающимъ огнемъ артиллеріи и ударами таранами судовъ прибрежной обороны. Не ясно ли, что отнынѣ вся сила сопротивленія должна въ особенности сосредоточиться на тѣхъ, главныхъ мѣстахъ для якорныхъ стоянокъ, которыя могутъ быть доступны для нападающихъ флотовъ? «Рѣшительно упразднить батареи второстепенной важности или малаго возвышенія, но

энергически концентрировать оборону направлениемъ перекрестнаго, и въ особенности *нагъснаго* огня, на мѣста, гдѣ можетъ расположиться атакующій флотъ; защита проходовъ, преимущественно передъ поперечными или фланговыми, батареями продольными таковы, повидимому, должны быть начала, долженствующія руководить современными инженерными и артиллерійскими работами.

Съ своей стороны, флотъ, оцѣнивая по достоинству труды специальныхъ оружій, по примѣненію ими къ дѣлу новѣйшихъ системъ береговыхъ укрѣпленій, благоразумно сдѣлаетъ совершенно выяснивъ свои собственныя средства, которыми онъ можетъ пополнить береговую оборону. Напримѣръ, еслибы существовали по побережью или вблизи портовъ, которые слѣдовало бы охранять, якорныя мѣста, рейды или бухты, откуда непріятель, безнаказанно въ нихъ утвердившись, могъ бы постоянно грозить странѣ, развѣ не на обязанности флота лежало бы его оттуда вытѣснить? Кромѣ того, сколько можетъ быть такихъ обстоятельствъ, гдѣ могущественная помощь подводныхъ загражденій или флота прибрежной обороны, будетъ совершенно необходима для пополненія пробѣловъ собственно береговой защиты, случившихся: или отъ поддержки несовременныхъ сооружений, или же, отъ естественной слабости мѣста? Не придется ли и здѣсь флоту принять на себя выполненіе доблестнаго, но вмѣстѣ съ тѣмъ и труднаго дѣла, а главнымъ начальникамъ его арсеналовъ (портовъ) подвергнуться громадной отвѣтственности. Вотъ уже десять лѣтъ, какъ арсеналы флота выдерживаютъ такія многоразличныя преобразованія, подобныхъ которымъ не встрѣтить ни въ какомъ другомъ учрежденіи. Матеріальныя морскія средства находятся въ періодѣ испытаній и попытокъ, гдѣ множество типовъ тщетно стремятся удовлетворить разнообразію требованій дѣйствительности. Но есть ли возможность, въ самомъ дѣлѣ избавиться отъ этого наплыва изобрѣтеній? Хотя съ громадными помертвованіями, но волей неволей а приходится двигаться къ неизвѣстной будущности, примѣняя къ дѣлу быстро зарождающіяся новыя идеи. Изобрѣтенія прикрытія идутъ слѣдомъ за оружіемъ наступательнымъ. Приложение къ дѣлу брони и не-

проницаемыхъ переборокъ въ подводной части, было послѣдствіемъ введенія шпирона, чудовищныхъ орудій и минъ. Въ виду этихъ трехъ грозныхъ орудій войны, почти одновременно увеличившихъ собою силы флотовъ, каждая, граничащая съ океаномъ нація, должна быть готова встрѣтить непредвидимую атаку, новаго рода морскихъ латниковъ. Но что же и противопоставить этому новому осадному флоту, если не элементы подобные, ему же?

Начало флота прибрежной обороны относится къ весьма отдаленнымъ временамъ. Еще римляне имѣли галеры, знаменитые *rostrum* которыхъ играли роль подобную нынѣшнему шпирону. Вслѣдъ за галерами парусными и весельными, всевозможныхъ формъ и величинъ, вошли въ употребленіе прамы, шлюпки и канонерскія лодки. Все это были суда плоскодонныя, ходившія или подъ парусами, или подъ веслами; вооруженіе ихъ состояло изъ одной или нѣсколькихъ пушекъ. Не имѣя, впрочемъ, желанія вдаваться здѣсь въ область морской археологіи, мы прямо перейдемъ къ новымъ временамъ, а именно: къ крымской войнѣ.

Въ 1853 году, необходимость скорого дѣйствія въ водахъ неглубокихъ, каковы заливы Балтики, Азовское море и рѣки, вливающіяся въ Черное, заставили Францію и Англію создать особую осадную флотилію. Первыми элементами этого флота прибрежной атаки, были канонерскія лодки небольшого водоизмѣщенія трехъ различныхъ типовъ, паровыя бомбарды, и послѣдовавшія вскорѣ за ними огромныя блиндированныя шаланды, которымъ дали названіе плавучихъ батарей. Эти броненосныя батареи, инициатива введенія которыхъ принадлежитъ Франціи, не могли плавать въ открытомъ морѣ иначе, какъ на буксирѣ, съ наглухо законопаченными портами. Но тѣмъ не менѣе, разъ достигши мѣстъ закрытыхъ, они могли, и на самомъ дѣлѣ дѣйствовали съ успѣхомъ при осадѣ Кинбурна. За тѣмъ, въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ, вплоть до американской войны, можно было думать, что плавучія батареи останутся навсегда главнымъ типомъ флотовъ прибрежной войны. Послѣдствіемъ такого мнѣнія было то, что Англія, и въ особенности Франція, вполне предались постройкѣ цѣ-

лаго ряда ихъ. Последнія броненосныя батареи, съ корпусомъ изъ желѣза и болѣе остроконечными формами въ подводной части, снабжены были и болѣе сильными машинами. Лучшія изъ нихъ могли ходить въ часъ по 6 и 7 узловъ. Съ помощію двойныхъ винтовъ и двухъ независимыхъ машинъ, не смотря на неблагопріятныя къ тому образованія формъ, въ этихъ батареяхъ надѣялись достигнуть удовлетворительныхъ качествъ поворотливости. Въ грузу сидѣли онѣ отъ 7 до 9 футъ; что же касается до плавучести, высоты батарей, артиллерій и промежутковъ между портами, то эти суда, задуманныя по прежнимъ образцамъ, оставляли желать многого.

Въ нихъ еще ясно проглядывало младенчество судовъ береговой обороны. Въ будущемъ, инициативѣ американцевъ, подъ влияніемъ возбужденія борьбы за союзъ, принадлежало создать, подъ именемъ *монитора*, истинный типъ судна для защиты портовъ. Съ тою быстрою рѣшимостью дѣйствовать, которая была всегда характеристическою чертою американскаго духа, съверо-американскій конгрессъ, 3-го августа 1861 года, вотировалъ постройку броненосныхъ судовъ для береговой защиты. Вызовъ на торги и условія были опубликованы 7 августа, а 16 сентября, предложенія судостроителя Эриксона были уже приняты. За 1300 000 франковъ, въ продолженіе *ста* дней, Эриксонъ обязывался выстроить судно для береговой обороны, непроницаемое для ядеръ, водоизмѣщеніемъ въ 1200 тоннъ, сидящее въ грузу 10 футъ и движущееся со скоростью 9 миль въ часъ. Условія эти были имъ выполнены; 9 марта 1862 года орудія перваго *Monitor* уже гремѣли противъ *Merrimac*.

Мониторъ—судно плоскодонное, покрытое броней съ бортовъ и палубы, почти вовсе невозвышающееся надъ уровнемъ моря. Сверху блиндированной палубы имѣется одна или двѣ башни, вращающія вокругъ своей оси, подобно вагонамъ или тяжелымъ локомотивамъ, въ 60 тоннъ вѣсомъ, вращающимся на поворотныхъ платформахъ желѣзныхъ дорогъ. Желѣзный наборъ, въ верхней части, толщиною не менѣе пяти съ половиною футъ, покрытъ броней, толщиною отъ 6 до 8 дюймовъ. Наконецъ, башня состоитъ изъ громадной толщи брони въ 11 дюймовъ. Самая палуба, и весьма возвышенныя

бомингсы люковъ, съ отбѣдывающимися на шарнирахъ глухими покрывками на гутаперчевыхъ подкладкахъ, весьма остроумнаго устройства, блиндирована желѣзными листами отъ 2 $\frac{1}{2}$ до 3 $\frac{1}{2}$ дюймовъ толщиною. Башня монитора вооружена двумя 15 дюймовыми орудіями, вѣсомъ каждое въ 22 тонна, стрѣляющими сплошнымъ ядромъ въ 13 пудовъ (456 артиллерійскихъ фунтовъ), зарядомъ пороха отъ 35 до 60 фунтовъ. Такимъ образомъ типъ судовъ инженера Эриксона вѣрно изображаетъ собою два качества, которыми вице-адмиралъ Туншаръ опредѣлялъ броненосца прибрежной обороны, а именно «наибольшей неуязвимости съ возможно большею силою артилеріи».

Обращаясь теперь къ американскимъ рамамъ, или собственно говоря таранамъ, мы увидимъ, что суда эти тоже были покрыты броней по бортамъ и палубѣ весьма низкой отъ воды, съ блиндированнымъ редюитомъ по срединѣ, который заключалъ въ себѣ батарею, трубу и штурвалъ. Точно также какъ и на мониторахъ, машина, запасы и помѣщеніе команды располагались въ подводной части судна; носъ ихъ былъ снабженъ шпирономъ далеко выдававшимся впередъ. Достояннымъ началомъ всѣхъ послѣдующихъ подвиговъ шпирона, было первое нечаянное появленіе конфедеративнаго рама въ водахъ Гамптонъ-Роада, 8 марта 1862 года. Выстроенный въ Норфолкѣ изъ покинутаго бузова большаго федеративнаго фрегата, этотъ импровизированный таранъ, вдругъ появившись на рейдѣ, гдѣ стояли суда сѣверянъ, однимъ ударомъ, въ продолженіе 10 минутъ, пустилъ ко дну, почти со всею командою, фрегатъ *Cumberland*. Нѣсколько мгновений позже, фрегатъ *Congress*, угрожаемый тою же участью, спустилъ флагъ и былъ преданъ огню. *Saint-Laurent*, *Roanoke* и *Minnesota*, вмѣстѣ съ другими канонерскими лодками, были также пробиты, или же принуждены выброситься на берегъ; ближайшіе форты съ двумястами орудій, и болѣе 3000 войска, принуждены были почти замолкнуть и не приди въ это время, къ счастью сѣверянъ, *Monitor*, съ федеральнымъ флотомъ было бы все покончено.

Послѣдствія знаменитаго поединка, который на другой день произошелъ между *Merrimac* и *Monitor*, были въ высшей сте-

пени многозначительны, «ибо, какъ заявлялъ тогда же секретарь флота, федералисты, хотя и полные безпокойства, удержали, однакоже, за собой поле сраженія». Трехъ-часовой ожесточенной битвой, доказано было въ этотъ день боевое превосходство монитора. Броня его башни нетолько выдержала всѣ нападенія *Merrimac*, но единственно только превосходствомъ своей артиллеріи и средствъ обороны, онъ заставилъ послѣдняго уйти съ поля битвы, отъ исхода которой зависѣла участь федеральнаго флота.

Спустя послѣ того два мѣсяца, вслѣдствіе часто случающейся въ военное время, переменъ судьбы, *Merrimac*, во время оставленія конфедератами Норфолка, былъ уничтоженъ руками собственныхъ же своихъ офицеровъ; а въ свою очередь и первый мониторъ пошелъ ко дну, въ бурную ночь 30 декабря 1862 года, огибая мысъ Гаттерасъ. Несправедливо, однакоже, было воспользоваться фактомъ этой гибели, для распространенія между европейскими моряками и инженерами мнѣнія, что мониторы были суда неудавшіяся, неспособныя къ морскимъ переходамъ. «Ничто не было бы болѣе несправедливо, какъ подобное мнѣніе, писалъ, недавно, изъ Соединенныхъ Штатовъ, одинъ извѣстный морякъ. Два монитора, которые затонули, были первыми по постройкѣ и представляли недостатки въ подробностяхъ, тщательно устраненныя у слѣдовавшихъ за ними. Съ тѣхъ поръ, флотъ мониторовъ благополучно плавалъ и въ океанѣ и въ Мексиканскомъ заливѣ. Но еще болѣе замѣчательно то, что во время осады Вильмингтона, онъ безъ труда выдержалъ жестокій штормъ, стоя на якорѣ, въ открытомъ морѣ, на высотѣ мыса Фиръ, тогда какъ многія другія суда американской эскадры принуждены были выйти въ море».

«Мониторы отвѣчали всѣмъ требованіямъ службы, которую отъ нихъ ожидали. Не длинныя размѣромъ и малосидящія въ водѣ, а слѣдовательно и легко управляемыя, они чрезвычайно подходили къ плаванію въ неглубокихъ водахъ прибрежья Америки. При этомъ они носили два орудія наибольшаго калибра, и команда ихъ почти совершенно была обезпечена отъ огня непріятели». Одинъ изъ нихъ *Montauk* имѣлъ на себѣ 214

сѣдловъ ядеръ большого калибра, вполне безвредно ударившихся о его броню въ продолженіе множества сраженій, въ которыхъ онъ принималъ участіе. Во время прорыва Мобильскаго прохода флотомъ Фаррагута, неуязвимость мониторовъ заявила о себѣ самымъ блистательнымъ образомъ. *Manhattan* отразилъ отъ своихъ стѣнъ 15 громадныхъ ядеръ, не потерявши ни единого человѣка и не потерпѣвъ никакой аваріи. Девятнадцать ядеръ совершенно тщетно разбились о башню *Winnebago*, даже пронизанная въ трехъ мѣстахъ палуба не имѣла на его ходъ никакого вліянія. Одинаково было и съ мониторомъ *Chickasaw*; тогда какъ деревянный корветъ *Brooklyn*, получившій на свою долю 23 снаряда, имѣлъ убитыми и ранеными 54 человѣка. Того же типа *Hartford*, пораженный двадцатью снарядами, изъ которыхъ одиннадцать были бомбы, насчитывалъ убитыми 25, съ оторванными членами 28. Но этими боевыми качествами мониторовъ еще не исчерпываются. По мнѣнію военныхъ людей Америки, побѣда *Monitor* надъ *Merrimac* явственно доказала превосходство вращающейся башни, надъ постоянною бортовой батареею. Это впечатлѣніе побѣды не замедлило распространиться какъ въ Англіи, такъ и во Франціи. Сторонниковъ башни сдѣлалось весьма много и доказательства ихъ весьма настойчивы. Новая побѣда башни надъ батареей съ портами, еще болѣе укрѣпила это мнѣніе, когда *Weehawken*, во всемъ подобный первому монитору, одержалъ побѣду и въ 15 минутъ овладѣлъ бортовымъ броненосцемъ *Atlanta* въ июлѣ 1863 года.—Форштевни нынѣшнихъ мониторовъ отдѣляются въ видѣ сѣкеры, такъ что въ случаѣ надобности ими можно дѣйствовать какъ тараномъ, что и составляетъ еще значительную прибавку къ двойной наступательной и оборонительной силѣ ихъ.

Изъ тридцати слишкомъ мониторовъ, которые Соединенные Штаты имѣли на водѣ въ послѣднюю войну, только одинъ, *Keokuk*, погибъ отъ огня непріятеля, но и то потому только, что хотя онъ и принадлежалъ къ роду мониторовъ, но броня его едва достигала половины толщины той, которую носили настоящіе типы этихъ судовъ; вслѣдствіе этого ему разумѣется было трудно противостоять дѣйствію 150 и 200 фун-

товыхъ орудій, образцовыхъ произведеній англійской промышленности, которыми вооружены были форта Чарльстоуна. Кромѣ *Keokuk*, еще два монитора погибли отъ взрыва подводныхъ минъ.

По окончаніи войны въ 1866 году два усовершенствованныхъ монитора *Miantonomah* и *Monadnock* рѣшились пуститься даже черезъ океанъ

Устройство ихъ и исторія переходовъ ихъ чрезъ океаны настолько уже извѣстны, что мы прямо перейдемъ къ заключительнымъ словамъ г. Гривелла. «Сильное буксирное судно, служащее конвоемъ, повидимому, должно быть необходимымъ дополненіемъ типа мониторовъ, которые, рассматриваемые отдѣльно, не могли бы, безъ большаго риска, предпринять, какой бы то ни было, болѣе или менѣе продолжительный переходъ.

Это обстоятельство, безъ сомнѣнія, и было причиной, почему секретарь флота Соединенныхъ Штатовъ, въ своемъ отчетѣ за 1866 годъ, считалъ нужнымъ сказать, что:

«Такіе усовершенствованные мониторы способны дѣлать дальніе переходы, *если въ этомъ представится надобность*. Особенное образованіе американскаго берега, прибавляя онъ весьма справедливо, одно уже составляетъ защиту противъ тяжелыхъ и грозныхъ броненосцевъ, громадныхъ размѣрами и глубоко сидящихъ въ водѣ, изобрѣтенныхъ европейцами. За исключеніемъ небольшого числа мѣстностей, почти весь берегъ Соединенныхъ Штатовъ можно считать недоступнымъ для нихъ и на протяженіи отъ мыса Чизапикъ и до Рио-Гранде имѣется только одинъ портъ, въ который они свободно могутъ войти. Слѣдовательно, мониторы остаются по преимуществу главнымъ орудіемъ обороны нашихъ гаваней и портовъ. Сверхъ того, они вполне способны разсѣять и уничтожить какую бы то ни было блокирующую эскадру, которая появилась бы въ нашихъ водахъ.»

Разсматривая вопросъ о сопротивленіи, которое могутъ развить такъ назыв. *рамы* или броненосные тараны, въ американской войнѣ мы можемъ встрѣтить для того отличный примѣръ. Во внѣшнихъ проходахъ къ Мобилу, конфедератскій таранъ *Tennessee*, остановленный флотомъ адмирала Фаррагута,

состоявшимъ изъ 4-хъ мониторовъ и 14 деревянныхъ судовъ, въ продолженіе *цѣлаго часа* сопротивлялся огню 175 орудій, и многимъ ударамъ фор-штевня судовъ федералистовъ, которыя нѣсколько разъ пускаемы были на него полнымъ ходомъ. Сдача *Tennessee* произошла только тогда, когда съ одной стороны, упавшая труба, а съ другой—влетѣвшимъ черезъ бортъ ядромъ, поврежденный штурвалъ и оборванный штуръ-трость, одновременно поставили таранъ *въ опасность загорѣться и лишили способности управляться.*

Послѣ сраженія адмиралъ Фаррагутъ интересовался привести въ извѣстность результаты дѣйствія на корпусъ *Tennessee*, какъ артиллеріи, такъ и ударовъ носомъ; для это составлена была коммисія изъ федеральныхъ офицеровъ, которая и призвала, что конфедератскій таранъ, благодаря прочности постройки, потерпѣлъ весьма малыя поврежденія. Броневая одежда тарана состояла изъ слѣдующихъ частей, бортъ самаго судна на толстой деревянной подкладкѣ носилъ 4½ дюймовыя плиты. Вокругъ каземата броня достигала толщины 6-ти дюймовъ; наконецъ палуба покрыта была 2½ дюймовыми листами, и точно такой же толщины желѣзная рѣшетка, опирающаяся на толстые бимсы, прикрывала верхъ каземата. Коммисія федералистовъ нашла, что въ корпусъ *Tennessee* попало около 40 ядеръ; за всеи тѣмъ, кромѣ 10 дюймоваго Американскаго орудія, сплошные снаряды котораго, дѣлали довольно замѣтныя выбоины на бронѣ, только одно 15 дюймовое ядро пущенное мониторомъ успѣло пробить бортъ и приподнять внутреннюю стѣну на столько, что она вынучилась внутрь на одинъ футъ. Чтоже касается до нѣсколькихъ ударовъ *Monongahela*, *Lackawana* и *Hartford*, то усилія этихъ винтовыхъ деревянныхъ корветовъ, отъ 1500 до 2000 тоннъ, водоизмѣщенія, много разъ съ полнаго хода бросавшихся на *Tennessee*, повліяли только на общее сострашеніе въ его корпусѣ, отъ чего въ нѣкоторыхъ мѣстахъ разошлись палубныя доски и появилась течь по 6-ти дюймовъ въ часъ. Справедливость требуетъ однакоже замѣтить, что ни одно изъ этихъ, дѣйствовавшихъ какъ тараны судовъ не было, ни обшито броней, ни снабжено грознымъ шпиромъ, а также, что дѣйствуя среди

*

смятенія свалки, онѣ не могли развить полную свою скорость, а слѣдовательно и полного напряжения ихъ живой силы.

Сказавъ такъ много объ американцахъ, посмотримъ теперь, что сдѣлали англичане въ дѣлѣ судовъ прибрежной обороны. Первенцемъ въ этой важной отрасли семейства броненосцевъ была *Royal-Sovereign*. Это судно было переделано изъ трехдечнаго деревяннаго корабля, срубаннаго въ видѣ фрегата. На прежней палубѣ нижней батареи, устроены были четыре вращающихся закрытыхъ башни. Мачты и вооруженіе были, конечно, уничтожены, для болѣе свободнаго обстрѣла всего горизонта; фалпбортъ имѣлъ шарниры и при тревогѣ откидывался. Три кормовыя башни, съ эллиптическими амбразурами, получили каждая по одному 150 фунтовому орудію, только въ одной передней было ихъ два того же самого калибра. Артиллерія и башни устроены вполне по системѣ капитана Кольза, главнаго двигателя идеи башенныхъ судовъ въ Англии, который еще въ 1859 году предложилъ примѣнить начало поворотныхъ платформъ желѣзныхъ дорогъ, къ дѣйствию большаго калибра орудіями, какъ на берегу, такъ и на морѣ. Уменьшеніе уязвимой поверхности корпуса, употребленіе бронезащита для прикрытія орудіи, помѣщенныхъ на вращающейся платформѣ, покрытіе броней самой палубы судовъ, были послѣдующими чертами, которыя дополнили первоначальную систему вооруженія, этого знаменитаго офицера.

Послѣ длиннаго ряда испытаній, которыя въ 1864—65 годахъ, настойчиво обращали на себя вниманіе, какъ англійской печати, такъ и общества, въ 1866 году выстроенъ былъ *Prince-Albert*, — второе судно для прибрежной обороны, по тому же плану какъ и *Royal-Sovereign*. *Prince-Albert* былъ тоже срубанный трехдечный корабль; но артиллерія его была значительнѣе. Каждая башня носила по одному 12 тонному наръвному орудію, послѣдняго образца, выбрасывавшему снарядъ вѣсомъ около 8 пудовъ. Вертикальный уголъ обстрѣла занималъ пространство на 14° выше и на 4° ниже горизонта. Во время боя, командиръ на *Prince-Albert* долженъ находиться въ особой небольшой башнѣ, позади первой съ носу. Жалѣзныя, треногія мачты избавляютъ отъ необходимости употре-

дять ванты и дѣлають свободнѣе поле обстрѣла; наконецъ, вѣвора съ вращающимися лапами, для того, чтобы выставлать наружу какъ можно менѣе выдающіяся частей—вотъ планныя черты этого броненосца.

Въ 1865 году, на морскомъ смотрѣ въ Портсмутѣ участвовали два судна *Scorpion* и *Wyvern*, строенныя вначалѣ Лердомъ, для конфедератовъ Америки, но потомъ купленныя англійскимъ адмиралтействомъ. Каждое изъ этихъ судовъ имѣеть двѣ башни и по внѣшнимъ чертамъ онѣ представляютъ скорѣе первый опытъ океанскихъ башенныхъ судовъ, чѣмъ новый типъ для береговой защиты. Морскія качества ихъ оказались, однакоже, въ послѣдствіи слишкомъ несовершенными для того, чтобы онѣ могли надѣяться на роль болѣе обширную, чѣмъ прибрежная оборона.

Тѣмъ не менѣе точечекъ было дано, и на англійскихъ верфяхъ можно было увидѣть строящимися броненосцевъ для всѣхъ странъ Европы. Всѣ эти суда, снабженныя шпиромомъ или нѣтъ, вооружены были одною или двумя башнями, съ 300 фунтовыми орудіями внутри (12 тонныя, вѣсъ снаряда болѣе 8 пудовъ). Уже въ 1865 году *Rolfe-Krake* сданъ былъ, Дании, *Huescar*—Пору, *Smertch* и *Armenius*, и два другихъ того же типа—Россіи (*) Наконецъ, *Prince-Hendrik* точно также выстроенный на извѣстной верфи Лерда, въ Бирбенхедѣ, на счетъ Голландіи, началъ свои испытанія въ 1866 году. Этотъ броненосецъ назначенъ для прибрежной обороны, съ двумя башнями, корпусомъ изъ жельза, непроницаемыми перегородками, обшитъ броней изъ конца въ конецъ до самой палубы. Механизмъ его состоитъ изъ двухъ независимыхъ другъ отъ друга машинъ, въ 200 силъ каждая, приводящихъ въ движеніе два винта.

Общія условія флота прибрежной обороны, повидимому, нигдѣ такъ хорошо поняты не были какъ въ Россіи. Эта дер-

(* Въ этомъ случаѣ авторъ говорить не вѣрно: для Россіи, въ Англій, построена только одна броненосецъ, батарея «Первенецъ», пришедшая въ Кронштадтъ не въ полной готовности въ 1863 году, что же касается до *Арменія*, то броненосца такого имени, какъ извѣстно, у насъ и вовсе нѣтъ.

Примеч. переводчика.

жава, судя по Морскому Альманеху, въ 1866 году, въ числѣ 25 ея броненосцевъ считала только два фрегата, сидѣвшихъ въ водѣ болѣе 20 футъ. Прежде чѣмъ помышлять о господствѣ въ открытомъ морѣ, въ С.-Петербургѣ считали болѣе благо-разумнымъ, на прочномъ основаніи обезпечить оборону своего собственнаго, балтійскаго побережья. Вслѣдствіе этого въ русскомъ спискѣ судовъ на первомъ мѣстѣ мы и находимъ 14 мониторовъ съ двумя башнями и, слѣдовательно, двумя или четырьмя орудіями. Водоизмѣщеніе ихъ измѣняется, начиная отъ 1400 и до 1900 тоннъ, машины силою отъ 160 до 220 лошадиныхъ силъ. Наконецъ, углубленіе отъ 10 до 11½ футъ безъ дифферента.

За этимъ классомъ судовъ слѣдуетъ 6 башенныхъ корветовъ, носящихъ отъ 6 до 8 орудій, съ водоизмѣщеніемъ отъ 3200 до 4100 тоннъ, и машинами отъ 400 до 600 лошадей. Углубленіе разнится отъ 15½ до 18½ футъ. Изъ 25 броненосныхъ судовъ въ Россіи 20 башенныхъ, и только пять съ закрытой батареей. Безъ предвзятой идеи, точно также какъ и безъ предрасудковъ, русское правительство заимствовало свой броненосный флотъ частью у Англии, частью у Соединенныхъ Штатовъ и, слѣдовательно, имѣетъ возможность непосредственно судить о сравнительныхъ достоинствахъ различныхъ его типовъ. Вмѣсто того, чтобы принять сразу одну модель, на основаніи только авторитета какаго либо одного инженера, и за тѣмъ немедленно загроздить ея всѣмъ своимъ верфи, русское адмиралтейство предпочло способъ свободнаго выбора, состоящаго въ томъ, «чтобы брать хорошее вездѣ, гдѣ бы оно ни встрѣтилось.» Въ самомъ дѣлѣ, не совершенно ли справедливо въ судостроеніи, точно также какъ и въ другихъ отрасляхъ искусствъ морскаго и военнаго, то, что совмѣстныя усилія съ одной стороны и свободное обсужденіе съ другой, суть обстоятельства самыя благоприятныя, какъ для раскрытія истины, такъ и для достиженія успѣха?

Въ заключеніе этого длиннаго обзорѣнія, необходимо упомянуть о послѣднемъ типѣ броненосцевъ прибрежной обороны, предложенномъ капитаномъ Кольцомъ, въ 1866 году; типъ этотъ стремится достичь всѣхъ преимуществъ американ-

скихъ мониторовъ, въ то же время заботливо устраняя ихъ недостатки. Такимъ образомъ, здѣсь комингсы всѣхъ люковъ подняты до высоты палубной настилки мостика, черезъ что вентиляція дѣлается естественною, которую слѣдуетъ предпочесть какой бы то ни было искусственной; кромѣ того, люки могутъ быть открытыми даже въ морѣ, конечно, только за исключеніемъ случаевъ весьма свѣжаго вѣтра.

Относительно бапень различія двухъ системъ слѣдующія. Американская башня Эриксона въ обыкновенное время опирается на верхнюю палубу, отъ которой, на время сраженія, она отдѣляется поднятіемъ съ помощью усилія механическихъ приводовъ. Въ этомъ случаѣ, вся тяжесть ея передается на стержневой баллеръ, при посредствѣ котораго башня вращается небольшою паровой машиной. Англійская башня Кольза, напротивъ, стоитъ на особаго рода платформѣ, утвержденной на катящихся роульсахъ, нѣсколько ниже верхней палубы, и вращается въ-ручную.

Вслѣдствіе этого основаніе англійской башни не можетъ быть повреждено, въ своей вращательной системѣ, иначе, какъ если непріятельскій снарядъ, предварительне, пройдетъ сквозь бортъ судна, тогда какъ американская башня легко можетъ быть заклинена каждымъ ядромъ, ударившимъ въ башню наравнѣ съ палубой. Сверхъ того, въ системѣ Кольза, сотрясеніе отъ ударовъ непріятельскихъ ядеръ, передаваясь всей башнѣ, окончательно разрѣшается на роульсы; напротивъ, въ американской, все напряженіе удара принимаетъ на себя стержневой баллеръ, что, въ соединеніи съ качкой, подвергаетъ эту ось вращенія возможности серьезныхъ аварій.

Такимъ образомъ новый типъ англійскаго монитора представляетъ собою условія, повидимому лучшія, чѣмъ *Monadnock* и *Miantonomah*, о которыхъ адмираль Портеръ, въ одномъ изъ своихъ донесеній въ 1863 году, говорилъ, между прочимъ, что «эти усовершенствованные мониторы способны переплыть океанъ, уничтожить всякое судно Франціи или Англій, наложить контрибуцію на любой изъ портовъ этихъ странъ, и за тѣмъ опять возвратиться въ Соединенныя Штаты.» Чтобы дополнить свое перечисленіе, по нашему мнѣнію,

адмиралу слѣдовало, однакоже, прибавить: «съ условіемъ только, ни когда не понадаться подъ форштевень англійскаго или французскаго броненоснаго фрегата, а также стараться не слишкомъ подставлять свою палубу и крышу башень, навѣсными выстрѣламъ, слѣванными съ баку тѣхъ же самихъ судовъ. Передѣлка старыхъ кораблей въ мониторы и превращеніе ихъ въ *Royal-Sovereign*, имѣя, конечно, въ виду всѣ улучшенія послѣдняго типа, по мнѣнію капитана Кольза, обошлось бы въ 2½ милліона франковъ на каждый мониторъ; углубленіе въ грузу необходимо было бы допустить около 24 футъ.

Въ Англійи весьма живо чувствуется народная нужда пополнить флотъ прибрежной обороны; самые извѣстные изъ ея инженеровъ не перестаютъ предлагать свои проекты превращенія прежнихъ пинтовыхъ кораблей въ башенные броненосцы, но и на этомъ не должна остановиться передѣлка старыхъ образцовъ въ новые типы. Если и справедлива невозможность обратить лучшія изъ плавающихъ батарей англійскаго и французскаго флота, въ мониторы, то это еще не значитъ, что уже ничего нельзя сдѣлать для улучшенія морскихъ и боевыхъ качествъ, весьма многихъ изъ судовъ этого класса. Напротивъ, большинство офицеровъ, справедливо стремящихся извлечь всю пользу изъ существующаго матеріальнаго состава и заботящихся объ употребленіи того, что есть, прежде чѣмъ бросаться на созданіе новаго, полагаетъ, что въ этомъ отношеніи можно достигнуть весьма многого. Напримѣръ, даже изъ общаго взгляда на эти батареи можно понять, что при ихъ ширинѣ и плоскостности, одинъ руль, весьма удаленный отъ двигателя, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, не въ состояніи извлечь всю пользу изъ двойной струи воды и вращательныхъ свойствъ двухъ независимыхъ винтовъ. Можетъ быть, устройвъ два руля, по одному противъ каждаго винта, въ плоскости его вала удалось бы достигнуть меньшей рыскливости. Сдѣлавъ эти рули балансируемыми, посредствомъ двухъ человекъ на литурвалѣ, можно было бы съ легкостью ими править. Работы по сѣрпленію ахтерштевней и продѣлкѣ новыхъ гельмпортловъ, повидимому, также не представляютъ трудностей, но

причинѣ желѣзнаго корпуса этихъ судовъ. Два румпеля и два штурвала должны бы были быть независимы другъ отъ друга, для того, чтобы можно было воспользоваться, напримѣръ, правымъ рулемъ, для уменьшенія рыскливости, происшедшей отъ лѣваго. Съ другой стороны, для того, чтобы вѣрнѣе править по данному румбу, можетъ быть, полезно будетъ имѣть также возможность, во всякое время, сообщать оба прибора, обыкновенно другъ отъ друга независимые. Это усовершенствованіе стоило бы ввести, имѣя въ виду улучшеніе качествъ поворотливости плавучихъ батарей.

Что касается до боя, то видъ такъ называемыхъ *уточобраемыхъ* батарей (типа *Arrogante*) прямо показываетъ, что назначеніе ихъ подставлять огню носъ. Бой *оконечностями* представляетъ такія преимущества въ отношеніи неуязвимости, что простаго одобренія для него мало, въ особенности для типовъ броненосцевъ съ малою толщиною брони, т. е. 4 до 4½ дюймовъ. Три порта въ носовой части способны допустить столько же орудій для сраженія по направленію киля, за тѣмъ съ однимъ 9-ти дюймовымъ орудіемъ на поворотной платформѣ въ центрѣ, и двумя 7½ дюймовыми—въ боковыхъ портахъ, эти батареи представили бы непріятелю весьма почтенный фронтъ, тогда какъ два 6,2 дюймовыхъ орудія (образца 1860 г.), необходимыя на верхней палубѣ, вполне обезпечили бы ихъ отъ всякой попытки аббардажа. Наконецъ, чтобы дать возможность капитану занимать положеніе достаточно возвышенное для маневрированія судномъ, не заставляя его подниматься для этого на марсъ, за недостаткомъ наблюдательнаго поста, лучше устроеннаго, не было ли бы полезнымъ устроить для него, въ видѣ вахтеннаго банкета, круглую площадку гдѣ либо на верхней палубѣ, потому что должно считать несомнѣннымъ, что *только уже* войдя въ огонь и хорошо укрѣпивши носъ и борту шпринггомъ, капитанъ, заботящійся о веденіи своего судна, можетъ воспользоваться броненосной рубкой, которая указана ему какъ мѣсто дѣйствія.

Эти усовершенствованія не будутъ имѣть меньшаго значенія и съ точки зрѣнія боя тараномъ, который легко предвидѣть въ тѣсныхъ водахъ портовъ и рейдовъ, и которому вполнѣ соотвѣстн

ствуеть сѣкиро-подобное образованіе и прочность постройки плавучихъ батарей. Наилучше обезпеченный контроль надъ ихъ громадной способностью къ вращенію и хорошиій наблюдательный постъ для капитана, сдѣлають эти суда весьма способными, въ случаѣ надобности дѣйствовать, въ видѣ тарановъ.

Однимъ изъ самыхъ интересныхъ и наиболѣе грозныхъ судовъ для прибрежной обороны, нельзя не назвать *Rochambeau*, (прежній *Dunderberg*), построенный и купленный въ Америкѣ, но окончательно передѣланный потомъ въ Шербургѣ. Результаты, которые достигнуты были этою передѣлкою, благодаря просвѣщенной заботливости инженеровъ и командира *Rochambeau*, корабельнаго капитана Кранца, по истинѣ превзошли ожиданія; скорость хода его при 60 оборотахъ машины дошла до 15 узловъ, и что въ особенности замѣчательно, углубленіе этого судна не болѣе 21 фута, такъ что мнѣніе нѣкоторыхъ авторитетовъ о несомѣстимости двухъ элементовъ: большой скорости съ умѣреннымъ углубленіемъ, на этотъ разъ оказалось несостоятельнымъ.

Чтобы составить понятіе о *Rochambeau*, слѣдуетъ представить себѣ центральное казематированное пространство, на просторной палубѣ монитора. Длина самага судна 380 футъ, ширина 60 ф., водоизмѣщеніе 7850 тоннъ, слишкомъ на 1000 болѣе *Solfarino*. Хотя возвышеніе надъ водою казематированной батареи *Rochambeau*, не болѣе 5 футъ, артиллерія его должна считаться одною изъ наиболѣе сильныхъ изъ всѣхъ, въ настоящее время существующихъ во флотѣ. Прямоугольный редюитъ этого судна вооруженъ четырьмя наръзными орудіями калибра въ 10,6 дюйма (27 см.) и десятию, тоже наръзными, калибра 9,4 дюйма (24 см.), изъ которыхъ одно погонное и одно ретирадное. Прибавимъ, что эта артиллерія установлена при наилучшихъ условіяхъ дѣйствія ея, и что она должна пополниться еще пятнадцатымъ орудіемъ на поворотной платформѣ, поставленнымъ на верхней палубѣ; вѣсъ залпа одного борта по направленію траверза, долженъ быть не менѣе 113 пудовъ. Кромѣ полученной вообще, хорошей устойчивости кормы, вслѣдствіе увеличенія противъ прежняго, почти на одну треть, поверхности руля, *Rochambeau*, по отзыву своего командира, отлично слушается

руля. Эта поворотливость, весьма замѣчательная въ суднѣ такихъ громадныхъ размѣровъ, происходитъ, какъ отъ увеличенія до 40° угла, положенія румпеля и собственно поверхности руля, такъ и отъ дополнительнаго руля, помѣщеннаго въ действующей части судна. Опытъ показалъ, что даже съ однимъ этимъ драгоценнымъ, дополненіемъ поверхность котораго простирается до 47 квадратныхъ футъ, *Rochambeau* можетъ управляться довольно удовлетворительно. Наконецъ, послѣднее весьма значительное удобство состоитъ въ томъ, что боевой штурвалъ сообщенъ съ башней, гдѣ находится капитанъ во время сраженія, такъ что руль все время подвергается съ его стороны весьма легкому контролю.

На основаніи этого длиннаго обзора судовъ для прибрежной защиты, въ какомъ же окончательномъ видѣ представляется флоту подвижная оборона портовъ? «Башенные тараны и подводныя преграды, говоритъ адмиралъ Гольсборо,—вотъ дѣйствительныя средства для защиты гаваней. Что же касается до береговыхъ укрѣпленій, то, если вѣрить словамъ многихъ американскихъ офицеровъ, участвовавшихъ въ послѣдней войнѣ, эти укрѣпленія слѣдуетъ поставить только на третій планъ. Адмиралъ Дальгрень, въ своемъ «Разсужденіи о защитѣ портовъ», разсматривая различныя средства сильнаго прикрытія Нью-Йорка, Портленда, Нью-Порта и Санъ-Франциско, для успѣха требуетъ «разумнаго соединенія береговыхъ укрѣпленій съ подводнымъ загражденіемъ и броненосцами прибрежной обороны.» Въ отдѣльности, прибавляетъ онъ же, ни одно изъ этихъ средствъ недостаточно.» Устройство каменныхъ укрѣпленій, покрытыхъ броней, въ основаніи непременно одѣтыхъ земляными насыпями, наполненіе пробѣловъ отъ этихъ укрѣпленій мониторами и таранами, съ мѣстными подводными загражденіями и минами,—такова, вкратцѣ, программа обороны, этого высоко стоящаго, во мнѣніи всѣхъ, офицера.

Такой взглядъ намъ кажется основанъ на здравой оцѣнкѣ требованій подвижной обороны гаваней и рейдовъ. Еще въ 1864 году писали мы, что шпиронъ скоро вступить въ борьбу съ пушкой и сдѣлается великимъ средствомъ защиты прибрежья. Само собою разумѣется, что флотъ прибрежной обороны дол-

женъ соответствовать числу и глубинѣ портовъ, защищать которые онъ призванъ. Такимъ образомъ, броненосные фрегаты и корветы, хотя, по своей длинѣ и значительному углубленію, и имѣютъ главнымъ назначеніемъ, скорѣе дѣйствіе эскадрами и въ открытомъ морѣ, чѣмъ оборону портовъ, но въ зависимости отъ глубины послѣднихъ, могутъ быть употреблены и для этой цѣли.

Весьма важно, однакоже, не скрывать отъ себя, что бортовые броненосцы въ особенности, въ слѣдствіе своего большаго углубленія, не могутъ, при обыкновенныхъ обстоятельствахъ, назначаться для защиты, иначе, какъ только *опытными* *до* приморскихъ мѣсть. Будутъ ли онѣ называться канонерскими лодками, плавучими батареями, мониторами или таранами со шпирономъ, *суда специальныя, сидящія въ грузу отъ трехъ и до двенадцати футовъ не больше*, всегда останутся, по преимуществу, главнымъ орудіемъ подвижной обороны портовъ и ройдовъ; техническое названіе *судовъ прибрежной обороны* оправдывается, слѣдовательно, само собой. Понятно, что для быстрого и безопаснаго передвиженія въ водахъ, стѣсненныхъ мелями и камнями, или же просто очертаніемъ берега, потребны суда небольшого углубленія и относительно короткія.

Вмѣстѣ съ тѣмъ большая скорость, для судовъ прибрежной обороны, намъ не кажется непрямънымъ ихъ условіемъ. Кроме того, что большій ходъ въ судахъ стоитъ *весьма дорого*, онъ влечетъ за собою размѣры почти всегда несовмѣстные со службой въ водахъ замкнутыхъ. Судно береговой обороны должно уходить отъ врага, *благодаря своему меньшему углубленію*, т. е. забѣгая въ рѣку или на мелководіе, недоступныя для послѣдняго.

Принявъ, напротивъ, быстроту хода умѣренную, а углубленіе небольшое, т. е., говоря иначе, суда для прибрежной обороны *дешевыя*, можно достигнуть преимущества въ числѣ, этомъ главномъ элементѣ успѣха въ бою тараномъ. На основаніи этого, можно положительно отдавать преимущество судамъ прибрежной обороны, относительно широкимъ, въ видахъ облегченія установокъ независимыхъ машинъ съ двумя винтами, какъ неизбежнаго условія развитія, наибольшей способности къ вращенію.)

Такимъ образомъ, неглубоко сидящіе въ водѣ тараны, съ вращающимися башнями, должны признаваться отнынѣ главными орудіемъ подвижной обороны.

Такие тараны-мониторы, подобно цѣпной собацѣ, прикованные ко входу въ портъ, смѣлымъ выходомъ всегда готовы дѣйствовать, какъ днемъ, такъ и ночью, должны сивлаться грозою съюбдирующихъ крейсеровъ. Блиндажъ этихъ броненосцевъ долженъ быть подобенъ мониторскому, скорость хода средняя, качество поворотливости отличное. Эта задача постройки броненосца для прибрежной обороны была бы неполною, еслибы оставить неупомянутыми другихъ неизбежныхъ требованій, которыя, болѣе или менѣе, достигались уже въ построенныхъ образцахъ; смотря по искусству и предусмотрительности морскихъ строителей. Бесовая рубка для капитана, въ связи съ штурваломъ, комингсы, подобныя мониторскимъ для защиты люковъ, непроницаемыя перегородки на случай течи, сильныя помпы, готовыя дѣйствовать какъ въ случаѣ пожара, такъ и для откачиванія воды, — вотъ главныя изъ этихъ требованій.

Согласно своему названію, эти тараны-мониторы должны имѣть закрытую, вращающуюся башню англійскаго образца, предпочтительнѣе передъ американскимъ, по причинамъ, изложеннымъ выше.

Относительно башенъ *барбетной* системы, точно также какъ и батарей того же названія, слѣдуетъ сказать, что достоинства ихъ измѣряются только степенью возвышенія и командованія надъ орудіями противника; но они ни въ какомъ случаѣ не могутъ быть поставлены наравнѣ съ *закрытыми*, вращающимися башнями, въ особенности для судовъ отъ воды низкихъ, илѣющихъ навнѣшнѣ сражаться борть-оборть, въ тѣсныхъ пространствахъ портовъ, проливовъ или рѣкъ. Цѣль введенія башни есть возможность достичь большой неуязвимости, а такъ какъ это есть единственное и главное обезпеченіе продолжительности дѣйствія силъ нападающихъ, то должно быть ясно, что барбетная система башенъ можетъ быть пригодна только для бомбардировки съ дальнихъ разстояній. Но не таковы условія боевъ судовъ прибрежной обороны, онѣ должны быть совершенно готовы подвергнуться навѣсному огню или же ружей-

ному и картечному обстрѣлу противника. Впрочемъ, со времени американской войны, боевой опытъ такъ отчетливо доказалъ превосходство вращающейся закрытой башни, по крайней мѣрѣ для мониторовъ и тарановъ типа *Taureau*, что неподвижная башня даже вовсе и не была вводимая на судахъ, ни въ какой странѣ.

Смотря по имѣющемуся въ распоряженіи пространству, каждая башня должна носить одно или два большихъ орудія для послѣдовательной стрѣльбы, потому что, если пренебречь артиллеріей, хотя бы то было и на таранѣ, не значило ли бы это тоже, что добровольно отказаться отъ весьма важнаго элемента успѣшности дѣйствій? Точно также непонятна была бы и невнимательность къ обезпеченію средствъ отбитія абордажа: въ этомъ отношеніи достаточно замѣтить, что хорошо обученная партія стрѣлковъ, и до полудюжины легкихъ нарѣзныхъ орудій, составляющихъ какъ бы летучую артиллерію, должны непременно находиться на палубѣ, для обстрѣла по всѣмъ направленіямъ, въ особенности съ кормы монитора, противника, каковъ бы онъ ни былъ.

Такимъ образомъ, въ то время, когда командиръ, находясь въ небольшой броненосной рубкѣ, вблизи штурвала, будетъ маневрировать, направляя свой таранъ для удара, офицеръ, находящійся въ башнѣ, долженъ, не переставая, громить противника огнемъ своихъ орудій, если бы за тѣмъ и случилось, что ударъ тараномъ не удался бы, то, проходя по борту, залпъ изъ громадныхъ орудій, если не пронизаетъ врага, то по крайней мѣрѣ значительно его разпатаетъ. Если же, напротивъ, какое либо поврежденіе заставило бы таранъ отступить, то опять, огонь артиллеріи много поможетъ ему прикрыть свой маневръ.

Всѣмъ извѣстны бѣдственные послѣдствія столкновеній на морѣ между судами, относительно небольшими, и сходящимися со скоростями незначительными, и этотъ фактъ служитъ отвѣтомъ на вопросъ о водоизмѣщеніи, или, говоря иначе, о массѣ, которую слѣдуетъ давать таранамъ. Вѣроятно, немного найдется моряковъ, которые не согласились бы, что, направляя ударъ по нормали, достаточно, относительно, слабого развитія живой силы (въ особенности при шпиронѣ), чтобы пустить

ко дну какое бы ни было судно. Сомнѣвающимся въ этомъ, можно съ пользою посовѣтовать, взглянуть на карту столкновений Англійскаго Канала, ежегодно издаваемую торговымъ совѣтомъ; эта роковая статистика непосредственно укажетъ преимущество постройки тарановъ: не громадныхъ и, слѣдовательно дорогихъ и малочисленныхъ, а по величинѣ среднихъ и по ходу умѣренныхъ. Не слѣдуетъ забывать, что *численность*, въ этомъ случаѣ, есть главнѣйшій элементъ успѣха. Если существуетъ оружіе, способное уравнивать шансы слабого и сильнаго, то это именно шпиронъ. Одного дешеваго тарана, т. е. массу отъ одной до полутора тысячъ тоннъ и скоростью хода отъ 7 до 8 узловъ, по всей вѣроятности, будетъ совершенно достаточно, чтобы пустить ко дну самое большое броненосное судно.

Адмиралъ Далгрень справедливо требуетъ, чтобы тараны непрерывно дѣйствовали «группами по двое или по трое», дабы преслѣдуемому судну невозможно было увернуться отъ грознаго удара, простымъ положеніемъ руля. Это послѣднее замѣчаніе, намъ кажется, полезно было бы принять за правило, какъ основанное на самыхъ очевидныхъ законахъ морскихъ эволюцій.

Въ заключеніе скажемъ, что каждое правительство должно заботливо привести въ извѣстность, потребность численнаго состава своего флота прибрежной обороны, смотря по числу, важности и глубинѣ своихъ портовъ.

Огражденіе важнѣйшихъ рейдовъ молами, съ узкими, легко запираемыми, воротами, конечно было бы полезно при укрѣпленіи приморскихъ мѣстъ, такія стѣнки служили бы важнымъ дополненіемъ подвижной обороны, и за ними морскіе резервы и запасы могли бы опасаться только навѣснаго огня. Но постройка каменныхъ моль требуетъ столько времени и денегъ, что это средство обороны становится доступнымъ только для правительствъ весьма богатыхъ, располагающихъ большими остатками. Такъ что, обыкновенно, для прикрытія гаваней придется прибѣгать къ подводнымъ загражденіямъ, или по способу русскихъ въ Севастополѣ и Кронштадтѣ, затапливая на фарватерахъ старыя суда, или же, подражая конфедератамъ Америки, духъ плодovitой изобрѣтательности которыхъ, вызвалъ къ существованію самыя разнообразныя системы загражденій.

Тарассы изъ ватопленныхъ судовъ и рязи изъ свай, могущіе подвергнуться *ирорызу* посредствомъ простаго удара или подвода мины, или же пропустить неприятеля, вслѣдствіе случайной прибыли воды, надъ собою, какъ это было, на примѣръ, въ нарагвайской войнѣ у Гумати, заслуживаютъ только ограниченнаго довѣрія. Но если, разсматриваемыя отдѣльно, загражденія не представляютъ собою достаточнаго обезпеченія, то обратно, употребленныя какъ дополненіе общей, разнообразно составленной, системы подводныхъ препятствій, онѣ, по видимому, въ состояніи оказывать полезныя услуги. *Главнымъ же основаніемъ всякой подводной обороны*, по нашему мнѣнію, должно считать мины и тросовыя сѣти. При этомъ, необходимо быть твердо убѣжденнымъ, что одного ряда преградъ недостаточно, ихъ нужно по крайней мѣрѣ три, разнообразными zig-zagami расположенныхъ въ проходахъ, для того, чтобы осаждающей, или ошибкою или силою огня артиллеріи, долженъ былъ непременно понадать на которую либо изъ преградъ.

Въ дѣлѣ минъ, точно также какъ и другихъ снарядовъ, недавняго изобрѣтенія, мы считаемъ, что самое благоразумное; придерживаться пока системъ свободнаго выбора, т. е., устраивая и пользуясь ими, соединять черты, принадлежащія различнымъ типамъ, но не вводить всецѣло и исключительно какой либо одинъ.

Такимъ образомъ, плавающія мины и ударныя могутъ вравнѣ съ другими храниться въ запасѣ до дня объявленія войны; то же самое должно сказать и о минахъ, недавно предложенныхъ капитаномъ Каровымъ; особенности этихъ послѣднихъ, кромѣ возможности установки на произвольномъ углубленіи отъ поверхности, посредствомъ весьма остроумнаго способа, состоятъ еще въ томъ, что мина этого устройства можетъ быть легко осматриваема и заряжаема, смотря по надобности, во всякое время. Съ другой стороны, всякая неподвижная мина требуетъ, кромѣ связи съ двумя электрическими станціями, устройства сообщенія и между послѣдними для того, чтобы своевременное дѣйствіе мины могло быть произведено на основаніи только одного сигнала.

Говоря о плавающихъ преградахъ, не лишнее упомянуть о возможности употребить для этого большія рыбацкія сѣти, на-

вѣстныя всѣмъ жителямъ побережья. Можно полагать, что при обыкновенныхъ обстоятельствахъ, перваго ряда минъ и сѣтей, хорошо прикрытыхъ огнемъ береговыхъ укрѣпленій или флота прибрежной обороны, будетъ совершенно достаточно, чтобы остановить атакующія суда. На послѣднемъ условіи необходимо въ особенности настаивать; недостаточно строить дѣйствительныя и прочныя преграды, изъ разнообразныхъ и тщательно расположенныхъ препятствій; необходимо сильно защищать ихъ огнемъ сильной и многочисленной артиллеріи. Бомбы и картечь должны быть постоянно готовы воспрепятствовать всякому покушенію дѣйствовать шлюпками. Кромѣ собственно береговыхъ укрѣпленій и судовъ прибрежной обороны, для этой же цѣли должны быть употреблены и батарейныя плоты, вооруженныя хорошей, удобно управляемой артиллеріей. Наконецъ, для защиты нѣкоторыхъ пустынныхъ рейдовъ нашихъ острововъ и побережья, гдѣ англичане въ послѣднія войны находили себѣ пристанище, прежде всего слѣдовало бы прибѣгнуть къ неподвижнымъ минамъ съ электрическими станціями. Не возвращаясь болѣе къ предъидущимъ разсужденіямъ о тарассахъ, загражденіяхъ, свайныхъ забояхъ и минахъ, въ нѣсколькихъ словахъ можно высказаться такъ: Стараться запутать винты, повредить рули, взорвать суда минами, пробить палубы и верхъ башенъ навѣсными выстрѣлами и, наконецъ, какъ послѣднее средство, если всѣ предъидущія не достигнуть успѣха, выпустить на врага тараны прибрежной обороны—таковы должны быть въ будущемъ послѣдовательныя фазы подвижной обороны портовъ. Для систематическаго приведенія въ исполненіе всего этого, въ каждомъ приморскомъ пунктѣ необходимы спеціальныя комитеты обороны, и техническая минная школа, когорая, занимаясь обученіемъ, выдавала бы патенты на званіе минеровъ, какъ офицерамъ, такъ и нижнимъ чинамъ.

Отъ насъ, конечно, не будутъ требовать описанія, передающихся по преданію, мѣръ предосторожности на случай осады, или бомбардировки съ моря. Всякому извѣстно, что начальникъ осажденнаго порта поспѣшитъ сдѣлать распоряженіе о снятіи мачтъ съ судовъ, находящихся въ гавани, о прикрытіи всего

воспламеняющагося, землю въ нѣсколько футъ толщиною, при чемъ самыя палубы судовъ и въ особенности шпанцы и мѣста надъ машиною, полезно обложить настилкой изъ рангутныхъ штукъ, а сверху толстымъ слоемъ земли или угля. Точно также, личный составъ мастеровыхъ порта, сформированный во временныя роты, подъ командою морскихъ инженеровъ, ихъ естественныхъ начальниковъ, могъ бы оказать существенную подмогу войскамъ и флотскимъ командамъ, составляющимъ портовый гарнизонъ. Часть этого личного состава мастеровыхъ, образовавъ пожарныя партіи, оберегала бы постройки и зданія порта отъ огня; остальные же нашли бы себѣ занятіе на береговыхъ батареяхъ.

Было бы несправедливо закончить наше обзорѣніе флота прибрежной обороны, не сказавъ ничего,—послѣ плавучихъ батарей, тарановъ и мониторовъ,—о канонерскихъ лодкахъ. Эти небольшія, весьма подвижныя и мало сидяція въ водѣ суда, находяція себѣ защиту отъ непріятеля въ самой малости цѣли, которую они собою представляютъ, также способны и къ оборонѣ и къ нападенію. Англичане весьма справедливо называютъ ихъ морскими казаками, и дѣйствительно, по прибрежью, отъ нихъ можно ожидать всю пользу, которую въ состояніи принести легкая кавалерія. Только благодаря такой флотиліи канонерскихъ лодокъ союзники успѣли проникнуть въ Азовское море, а чрезъ это уничтожили и опустошили средства подвоза и снабженія запасами русской арміи.

Въ моментъ заключенія мира, въ 1856 году, флотиліи ихъ уже готовы были одновременно наполнить, какъ заливы Балтійскаго моря, такъ и рѣки, вливающіяся въ Черное. Впослѣдствіи, въ китайскихъ и мексиканскихъ рѣкахъ и въ дельтѣ нижней Кохинхины, въ самомъ центрѣ такихъ странъ, которыя вовсе не были доступны какой либо другой военной силѣ, канонерскія лодки были главнымъ орудіемъ распространенія господства и завоеванія.

Повидимому, суда береговой стражи и прибрежной обороны должны быть одного и того же типа. Можетъ быть, именно теперь и настала пора объявить между нашими искусными инженерами конкурсъ, на составленіе проекта весьма желаемой канонерской лодки, для береговой стражи въ мирное, и прибрежной обороны въ военное время. Ибо необходимо сознаться,

что подобное небольшое судно должно соединять въ себѣ условія весьма трудныя для соглашения. Канонерка для береговой стражи и, въ то же время, прибрежной обороны, имѣющая назначеніемъ заходить въ наши порты съ приливомъ, должна быть *выкидывающееся* судно; чтобы безъ труда двигаться среди узкихъ фарватеровъ проливовъ и рѣкъ, не только подъ парами, но, если понадобится, то и подъ парусами, суда эти должны быть легко управляемы. Точно также, чтобы бороться съ могущимъ встрѣтиться большимъ волненіемъ открытаго моря, или непродолжительной свѣжей погодой, потребны суда хорошо защищенныя съ носа и достаточнаго хода. Если для выполнения всего, въ этомъ отношеніи желаемого, придется допустить углубленіе до 12 футъ, то съ другой стороны, малая длина будетъ также непремѣннымъ условіемъ этихъ судовъ, еслибы пожелали сдѣлать для нихъ возможнымъ маневрированіе въ узкихъ и извилистыхъ нашихъ проходахъ. Вооруженіе такихъ канонерокъ, по нашему мнѣнію, должно состоять изъ одной далеко стрѣляющей пушки, двухъ мѣдныхъ пушекъ—для защиты отъ абордажа, абордажной сѣтки, изъ временнаго цѣпнаго блиндажа по ватерлиніи и, наконецъ, команды, набранной среди прибрежныхъ мореходовъ. Скорость хода этимъ судамъ можно было бы дать около 9-ти узловъ, что совершенно достаточно для преодоленія, какъ самаго быстраго теченія, такъ и противнаго вѣтра умѣренной свѣжести, точно также какъ и для погони и захвата коммерческихъ судовъ.

Въ мирное время канонерка береговой стражи можетъ совершенно сгружать свое военное снабженіе; но, принявъ свои орудія и запасы, изъ судна береговой стражи она весьма скоро превратится въ судно прибрежной обороны, и даже, въ случаѣ нужды, смотря по погодѣ и обстоятельствамъ, до нѣкоторой степени, и въ крейсера.

Нѣсколько такихъ маленькихъ судовъ, двоякаго назначенія, въ одно и то же время готовыхъ выполнить обязанности береговой стражи или прибрежной обороны и крейсеровъ, могутъ быть помѣщены въ каждомъ изъ небольшихъ портовъ нашего поморья. Пользуясь приливомъ и темнотою ночи, канонерскія лодки способны прорвать блокаду, съ цѣлью повредить тор-

*

говлѣ непріятеля; преслѣдуемыя, среди многочисленныхъ скалъ нашего побережья, онѣ легко могутъ найти недоступное для врага убѣжище. Берега Бретани, настоящій лабиринтъ скалъ, островковъ и проливовъ, а также рѣкъ съ приливомъ и отливомъ, представляютъ особое удобство для подобнаго дѣйствія засадами. По временамъ, направляемая противъ коммерческихъ судовъ противника, возможнаго въ Каналѣ, эта партизанская война должна сильно обезпечить врага. Въ такомъ же смыслѣ можно было бы воспользоваться и нѣкоторыми портами Фландріи и Нормандіи; но такъ какъ здѣсь мѣста болѣе открытыя, а слѣдовательно подверженныя и болѣе легкому надзору непріятеля, то для успѣшности дѣйствія понадобятся суда болѣе большихъ размѣровъ, весьма быстрыя и лучше вооруженныя. Каждый изъ такихъ морскихъ казаковъ сдѣлается знаменемъ и средоточіемъ сопротивленія врагу, для всего прибрежнаго населенія. Достаточно раскрыть исторію нашей послѣдней морской войны, на главѣ конвоя и прибрежнаго судоходства, чтобы понять, какую роль, въ общей системѣ обороны, могутъ играть канонерскія лодки, въ рукахъ офицеровъ молодыхъ и предприимчивыхъ. Читатель, хотя сколько нибудь знакомый съ морскимъ военнымъ дѣломъ, конечно, не потребууетъ отъ насъ полнаго развитія описанія приемовъ атаки и обороны, которыми можетъ дѣйствовать этотъ рой канонеровъ. Выстроенныя и распределенныя по всѣмъ французскимъ портамъ, начиная съ Дюнкерхена и до Баіонны, съ помощью электрическихъ телеграфовъ, покорныя одной и той же волѣ, суда эти поддержали бы постоянную дѣятельность на нашемъ побережьѣ и были бы отличною школой для образованія лоцмановъ и смѣлыхъ предприимчивыхъ моряковъ. А въ случаѣ надобности нѣтъ службы, которой Франція не могла бы ожидать отъ нихъ.

Всѣ эти длинныя разсужденія объ оборонѣ побережья, вкратцѣ сводятся къ слѣдующему: обезопасить морскую границу, защитить свои рейды и гавани, однимъ словомъ, *быть юснодиномъ у себя*,—не есть ли это вопросъ народнаго достоинства, или, говоря иначе: первой обязанности, первой необходимости для правительствъ и народовъ.

Перевелъ А. Ш.

О ПОДВОДНОЙ ОБШИВКѢ ДЛЯ ЖЕЛѢЗНЫХЪ СУДОВЪ.

I.

Объ обшивкѣ желѣзныхъ судовъ мѣдью, по послѣдне-произведеннымъ опытамъ.

(Лекція г. Грентэма въ *Institution of Naval Architects*).

Вопросъ объ обшивкѣ желѣзныхъ судовъ мѣдью предметъ не новый и хорошо извѣстный нашимъ специалистамъ. Главная причина, почему я позволяю себѣ снова коснуться его, не смотря на то, что рискую утомить моихъ слушателей знакомыми мыслями, состоитъ въ томъ, что въ настоящее время, послѣ многихъ лѣтъ борьбы и споровъ, обшивка желѣзныхъ судовъ мѣдью въ широкихъ размѣрахъ принимается англійскимъ военнымъ флотомъ. Сверхъ того, есть основаніе думать, что примѣру этому въ скоромъ времени послѣдуютъ и большія суда коммерческаго флота.

Нѣтъ никакой надобности распространяться о томъ, что желѣзныя суда склонны къ обрастанію подводной части, и что это обстоятельство производитъ самое дурное вліяніе на скорость ихъ хода, которая въ иныхъ случаяхъ уменьшается даже до половины своей первоначальной величины. Скажемъ только, что для устраненія подобнаго важнаго недостатка, можно рѣшиться на борьбу со всякаго рода техническими затрудненіями и препятствіями, безъ которыхъ не обходится ни одно нововведеніе.

Кромѣ быстрого обрастанія въ подводной части травой и ракушками, желѣзныя суда подвержены еще другому недостат-

ку,—дно ихъ легко пробиваемо при встрѣчѣ съ твердыми и острыми тѣлами. Последнее изъ этихъ золь, при извѣстныхъ обстоятельствахъ, бываетъ чрезвычайно велико, такъ что напр. изъ большаго числа желѣзныхъ судовъ, сопровождавшихъ англійскій флотъ въ Балтійское море во время войны съ Россіею, лишь немногія обошлись безъ пробоинъ въ подводной части. Средство, которое было предложено для устраненія одного изъ этихъ недостатковъ и которое составитъ предметъ настоящей статьи, къ счастью, ведетъ и къ уничтоженію или ослабленію другаго. Примѣненіе толстой деревянной обшивки, предназначенной быть подкладкою для подводной мѣди, образуетъ между корпусомъ судна и твердымъ предметомъ, до котораго оно касается, родъ буфера, который, безъ сомнѣнія, въ значительной степеніи уменьшаетъ опасность сквозныхъ пробоинъ, постоянно грозящую желѣзнымъ обшивочнымъ листамъ ниже ватерлиніи.

Можетъ быть, моимъ слушателямъ будетъ безъинтересно познакомиться съ исторіею постепеннаго развитія тѣхъ основныхъ вопросовъ, на которыхъ я основалъ выработанную мною систему. Въ послѣднія тридцать лѣтъ, зло, происходящее отъ загрязненія подводной части желѣзныхъ судовъ, сдѣлалось до того ощутительнымъ, что какъ практики, такъ и передовые дѣятели по наукѣ химіи, принялись за изысканіе помогающихъ средствъ, и слѣдуетъ отдать имъ полную справедливость, что ни одна изъ предложенныхъ идей не осталась съ ихъ стороны безъ самаго полнаго изслѣдованія и разработки; труды этихъ лицъ дали въ результатѣ нѣсколько улучшеній, но публика не признала ни одно изъ нихъ средствомъ, дѣйствительно устраняющимъ существующее зло. Будучи свидѣтелемъ этихъ постоянныхъ неудачъ, и видя, что вслѣдствіе ихъ замедляется введеніе большихъ океанскихъ пароходовъ, я началъ дѣлать опыты, чтобы убѣдиться, нельзя ли обшивать желѣзныя суда мѣдью съ такимъ же удобствомъ, съ какимъ мы обшиваемъ деревянные, и увидѣлъ, что это вещь возможная. Я тщательно изслѣдовалъ какое дѣйствіе производитъ соединеніе желѣза и мѣди, и тѣ средства, которыя необходимы, чтобы сдѣлать ихъ близкое сосѣдство безвреднымъ, и убѣдился,

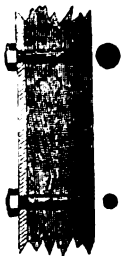
что тутъ нѣтъ ничего недостижимаго. Наложение мѣди на желѣзные суда, съ прокладкою только какихъ нибудь липкихъ и непроводящихъ веществъ, было удобно, но недѣйствительно; если бы эти суда задѣли за грунтъ, или другіе предметы, мѣдь была бы сорвана весьма легко и въ результатѣ получились бы весьма серьезныя поврежденія желѣзной обшивки. Поэтому я рѣшился предложить употребленіе сверхъ желѣза деревянной обшивки, на которую мѣдь набивалась бы обыкновеннымъ способомъ. Первою трудностію, встрѣченною мною, было изысканіе способа, по которому слѣдовало прикрѣплять дерево къ желѣзу съ достиженіемъ надлежащей прочности. Въ первое время желѣзнаго судостроенія было сдѣлано много попытокъ, чтобы прикрѣплять деревянную обшивку и фалш-кили снаружи прямо къ желѣзной оболочкѣ судна, но неудачи, постоянно сопровождавшія эти попытки, остановили меня отъ слѣдованія по тому же пути; почти во всѣхъ этихъ случаяхъ происходило ослабѣваніе болтовъ, скрѣплявшихъ дерево съ желѣзомъ, чему причиною бывало, по моему мнѣнію, неодинаковое растяженіе обоихъ матеріаловъ во время плаванія судна въ морѣ. Послѣ того какъ я обратилъ болѣе вниманія на этотъ предметъ, въ техническомъ производствѣ явился новый фактъ, изъ котораго можно было вывести много слѣдствій. Около того времени, когда я началъ печатать мои взгляды на обшиваніе желѣзныхъ судовъ мѣдью, г. Иорданъ, извѣстный судостроитель въ Ливерпулѣ, построилъ два судна по системѣ, знакомой нынѣ въ публикѣ подъ названіемъ смѣшанной системы. Она состоитъ въ общихъ чертахъ въ слѣдующемъ: сначала набирается полный остовъ судна изъ углового желѣза, на который накладываются снаружи желѣзные шпунтовые пояся, продольные пояся по бимсамъ верхней палубы и другія продольныя связи, а къ нимъ послѣднимъ присоединяется въ нѣкоторыхъ случаяхъ еще діагональное скрѣпленіе. Когда такимъ образомъ весь наборъ оконченъ, на него накладывается деревянная обшивка и крѣпится съ нимъ болтами, обыкновенно желѣзными и въ нѣкоторыхъ случаяхъ гальванизированными. Иногда употреблялись также болты, изготовленные изъ металла Мюнца и даже изъ мѣди, а что касается до

желѣзныхъ, то всегда принимались всевозможныя мѣры для предохраненія ихъ отъ ржавчины, но лишь съ неполнымъ успѣхомъ. Гальванизированные болты ржавѣли скорѣе прочихъ, и наконецъ были совершенно оставлены; мѣдные употребляются въ настоящее время, но еще не столь долго, чтобы мы могли судить о количествѣ вреда, производимаго на нихъ желѣзнымъ наборомъ судна; сверхъ того, издержки на мѣдь составляютъ значительную сумму.

Но для насъ наиболѣе интереса представляютъ желѣзные болты, такъ какъ конечная цѣль, къ которой мы направляемся, относится единственно къ желѣзнымъ судамъ.

Въ большомъ числѣ судовъ смѣшанной системы, уже послѣ двухъ или трехъ лѣтъ службы, болты оказывались столь серьезно испортившимися, что замѣна ихъ новыми требовала значительныхъ издержекъ, — фактъ, произведшій такую тревогу въ Ливерпулѣ, мѣстѣ, гдѣ система эта была изобрѣтена и впервые употреблена на практикѣ, что тамъ не строится болѣе по ней ни одного судна. Въ другихъ портахъ она продолжаетъ пользоваться большою любовью.

Фиг. 1.



Приложенная здѣсь фигура 1 представляетъ два болта въ томъ видѣ, какъ они употребляются для прикрѣпленія досокъ у судна, построеннаго по смѣшанной системѣ, и изображаетъ путь, по которому возникаетъ образованіе ржавчины. Иногда оно начинается съ головки, какъ показано въ *A*, иногда же со стержня, между желѣзнымъ наборомъ и головкою, какъ показано въ *B*, причемъ послѣдняя остается здоровою. Вѣроятныя причины этого факта будутъ изслѣдованы ниже.

Нѣкоторыя суда смѣшанной постройки получили двойную деревянную обшивку, и система эта, какъ говорятъ, имѣетъ свои достоинства. Въ обоихъ случаяхъ, впрочемъ, постройка оканчивалась тѣмъ, что корабль обшивали мѣдью или другимъ металломъ совершенно также какъ всякое деревянное судно.

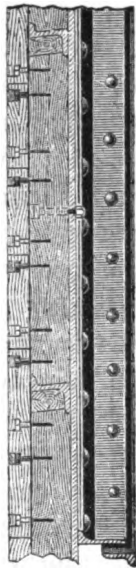
Смѣшанная система судостроенія, слегка очерченная здѣсь, представляетъ хорошій базисъ, на основаніи котораго можно вывести вѣроятные результаты для судна, построеннаго совер-

шенно изъ желѣза, обшитаго деревомъ и покрытаго мѣдью, т. е. сооруженнаго по тому принципу, который мнѣ издавна хотѣлось осуществить на практикѣ. вмѣсто того, чтобы скрѣплять обшивныя доски прямо съ наборомъ помощью болтовъ, я принялъ систему наружныхъ желѣзныхъ стрингеровъ, приклепанныхъ къ желѣзной обшивкѣ, какъ показано на фигурѣ 2, в формы, удобной для помѣщенія между ними деревянныхъ

Фиг. 2.



Фиг. 3.



чакъ, загнанныхъ и заклепанныхъ столь крѣпко, чтобы они могли держаться почти вовсе безъ пособія болтовъ. Къ этому внутреннему слою дерева прикрѣпляется помощью мѣдныхъ винтовъ болѣе легкая деревянная обшивка, на которую нашивается мѣдь обыкновеннымъ способомъ. При всемъ этомъ, само собою разумѣется, принимаются надлежащія мѣры предосторожности, т. е. между деревянными обшивками кладется слой предохранительнаго состава и всѣ пазы проконопачиваются, чтобы, по возможности,

сохранить деревянную оболочку въ здоровомъ состояніи.

Сверхъ этихъ мѣръ предосторожности, я предложилъ еще одну, чтобы устранить всякую возможность соприкосновенія двухъ металловъ. Форштевень и ахтерштевни слѣдуетъ дѣлать не изъ желѣза, но изъ мѣди.

Чертежи, приложенныя здѣсь, объясняютъ съ достаточною ясностью методу прикрѣпленія деревянной обшивки къ желѣзной оболочкѣ судна, и потому я могу ограничиться лишь нѣсколькими дальнѣйшими замѣтками. слѣдуетъ сказать также, что если деревянная обшивка прилагается къ новому судну, то всѣ внутренняго набора должны быть уменьшены пропорціонально вѣсу, прибавляемому снаружи. Предлагаемая мною система обладаетъ однимъ весьма важнымъ достоин-

ствомъ: если главный внутренній наборъ вертикальный, то наружные стрингеры должны быть продольными; если же онъ горизонтальный, то стингеры должны быть вертикальными. Слѣдствіемъ этого бываетъ то, что какъ наружное, такъ и внутреннее скрѣпленіе соединяется прямо съ желѣзною обшивкою, перпендикулярно другъ къ другу и безъ раздробленія на короткія протяженія, что неминуемо имѣетъ мѣсто, когда оба приклепываются къ желѣзной оболочкѣ судна съ одной внутренней стороны ея.

Отсюда становится очевиднымъ, что какъ судно смѣшанной постройки, такъ и желѣзное судно, обшитое такимъ образомъ деревомъ, имѣютъ много сходственныхъ пунктовъ; оба состоятъ изъ желѣзнаго набора и листовъ, оба имѣютъ деревянную обшивку, и оба покрыты въ подводной части мѣдью. Въ одномъ только они разительно отличаются другъ отъ друга: у судна смѣшанной постройки деревянная обшивка по необходимости скрѣпляется желѣзнымъ наборомъ болтами, между тѣмъ какъ по моей системѣ прикрѣпленіе обшивныхъ досокъ къ днищу главнымъ образомъ зависитъ отъ наружныхъ стрингеровъ. Разумѣется, и въ послѣднемъ случаѣ употребляются болты, но образъ ихъ дѣйствія будетъ описанъ нѣсколько ниже.

Бросивъ бѣглый взглядъ, на исторію судовъ смѣшанной постройки, я считаю себя въ правѣ утверждать, что въ большей части случаевъ полученные результаты имѣли слѣдующій характеръ. Желѣзный наборъ и листы выказывали лишь незначительную склонность къ уничтоженію путемъ разѣданія. Одно изъ двухъ вышеупомянутыхъ судовъ, построенныхъ г. Йорданомъ, около восемнадцати лѣтъ тому назадъ, разбилось на десятомъ году своей службы и при этомъ обнаружилось, что желѣзный наборъ и желѣзные обшивные листы сохранились въ отличномъ видѣ, между тѣмъ какъ болты были сильно разѣдены. Года два тому назадъ, одинъ мой знакомый видѣлъ второе изъ этихъ судовъ въ сухомъ докѣ въ Калькуттѣ, причемъ съ него было снято нѣсколько досокъ деревянной обшивки, и состояніе подводной части было совершенно такое же.

Въ послѣдніе годы, въ Англии былъ построенъ цѣлый флотъ купеческихъ судовъ по смѣшанной системѣ, и при этомъ ничего

не было упущено изъ виду, чтобы обезпечить болты отъ разѣданія, но, какъ мы сказали уже выше, успѣхъ былъ лишь неполный.

Теперь возникаетъ серьезный вопросъ, почему болты почти всегда страдаютъ, между тѣмъ какъ наборъ и листы желѣзной обшивки остаются безъ всякихъ поврежденій? Причина этому, по моему мнѣнiю, весьма простая. На корпусъ судна, сооруженнаго изъ твердаго и несжимаемаго матеріала, накладывается оболочка изъ матеріала мягкаго и подающагося; движенія судна, во время борьбы съ волненіемъ въ морѣ, возбуждаютъ противодѣйствіе между этими двумя плохо уживающимися сосѣдями; болты, которые соединяютъ ихъ, должны бывать выдерживать громадное напряженіе; вслѣдствіе этого возникаетъ едва замѣтное ослабѣваніе ихъ, и за тѣмъ, по мѣрѣ того какъ отверстіе въ деревѣ увеличивается, вода постепенно пробирается въ промежутокъ и, наконецъ, образуется непрерывное возобновленіе ея между болтомъ и деревомъ. Весь этотъ вредный процессъ могъ бы уничтожиться, если бы деревянная обшивка поддерживалась наружными стрингерами, описанными выше, и тогда не было бы движенія обшивныхъ досокъ сверхъ желѣзной оболочки судна, которое расслабляетъ ихъ крѣпленіе и ведетъ къ убыткамъ.

Весьма быть можетъ, что дерево пропитается соленою водою, и эта мысль долго удерживала меня отъ практическаго употребленія предложенной мною системы обшивки, но я вѣрю доводамъ г. Маллета, высказаннымъ при обсужденіи настоящаго вопроса, и надѣюсь, что они справедливы. Разсуждая о системѣ наружныхъ стрингеровъ, онъ говоритъ: «Но если морская вода отыщеть себѣ путь, по которому проберется внутрь, то количество возникшаго разѣданія будетъ ничтожно, если только не образуется струи входящей и струи выходящей, которыя постоянно возобновляли бы процессъ, производящій окисленіе. Я уже доказалъ вамъ, что если положить кусокъ желѣза въ воду, изъ которой удаленъ воздухъ, или изъ которой вы сами извлечете его, то желѣзо это не заржавѣетъ вовсе. Поэтому, если вода проберется за дерево и останется тамъ, то чрезъ весьма скорое время потеряетъ всякую способность къ окисленію, если

только не будетъ постоянно возобновляться струею входящею и струею выходящею.» Мнѣ слѣдуетъ только напомнить вамъ, что эта «струя входящая и струя выходящая» и есть то самое условіе, которому мы приписываемъ быструю порчу болтовъ въ судахъ смѣшанной постройки, съ чѣмъ, какъ я надѣюсь, согласился бы и г. Маллетъ. Воздухъ, содержащійся въ водѣ, есть агентъ, производящій ржавчину, и при этомъ нѣтъ никакой надобности, для начала окисленія, чтобы вода была соленая, хотя, слѣдуетъ прибавить, что окисленіе дѣлается особенно опаснымъ, когда процессъ его ускоряется гальваническимъ дѣйствіемъ мѣди и желѣза, соединенныхъ съ кислотою, содержащеюся въ морской водѣ. Отнимите у воды агентъ, производящій ржавчину, т. е. кислородъ, и она сдѣлается совершенно безвредною.

Обращаясь снова къ чертежу обоихъ болтовъ (фиг. 1) и взявъ первый примѣръ, *A*, я предположу, что движеніе деревянной обшивки сверхъ желѣзной оболочки судна происходитъ обыкновеннымъ порядкомъ, болтъ постепенно ослабляется и небольшая струя воды входитъ въ его отверстіе, встрѣчая въ этомъ случаѣ сначала головку; послѣ этого начинается окисленіе, и небольшое количество воды, утративъ содержавшійся въ немъ воздухъ, и не проникая далѣе, не дѣлаетъ болѣе вреда, такъ, что самый стержень болта нисколько не страдаетъ. Во второмъ же случаѣ, *B*, вода пробирается сначала къ стержню, утрачиваетъ кислородъ, не дойдя еще до головки, и останавливается, вслѣдствіе чего портится одинъ только стержень, а головка остается нетронутою. Наконецъ, въ третьихъ, бываютъ случаи, когда процессъ окисленія нападаетъ какъ на стержень, такъ и на головку болта, и тогда болтъ пропадаетъ совершенно.

Я представляю эти объясненія на судъ техниковъ и не теряю надежды, что можетъ быть они найдутъ болѣе вѣрную теорію для вышеописанныхъ важныхъ фактовъ. Въ этомъ случаѣ они окажутъ большую услугу разсматриваемому нами предмету и дадутъ ему значительный толчекъ впередъ на пути къ совершенству.

Выше было уже сказано, что во многихъ случаяхъ вмѣсто желѣзныхъ болтовъ употреблялись мѣдные и изготовленные изъ

другихъ металловъ, но перемѣна въ матеріалѣ не измѣняетъ количества напряженія, которому они подвергаются, или наклонности ихъ къ ослабѣванію, и даже, если бы намъ удалось найти средство для предохраненія ихъ отъ разбѣданія, то легко быть можетъ, что вредъ, происходящій отъ окисленія, направится вмѣсто болтовъ на части самага набора.

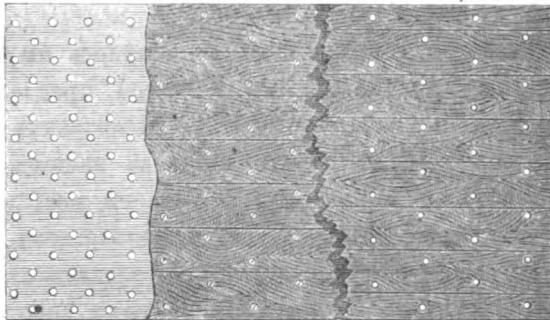
Не смотря на то, что мнѣ весьма не хотѣлось бы касаться до системъ обшивки желѣзныхъ судовъ мѣдью, предложенныхъ другими лицами, я не могу не сказать нѣсколькихъ словъ о той, которая принята въ настоящее время въ нашемъ флотѣ. Мы строимъ теперь не менѣе пяти или шести желѣзныхъ судовъ самыхъ большихъ размѣровъ и предполагаемъ обшить ихъ мѣдью, положенною на деревянную подкладку; такимъ образомъ, начало сдѣлано и система, къ сожалѣнію бывшая столь долго въ пренебреженіи, будетъ наконецъ подвергнута испытанію.

Главный инженеръ флота выразился, что онъ принимаетъ ее неохотно, но я предвижу, что мы будемъ со временемъ оглядываться на этотъ фактъ какъ на чрезвычайно важную эпоху въ исторіи желѣзнаго судостроенія. Я высказываю это убѣжденіе, хотя главному инженеру извѣстно, что моя система обшивки отличается отъ принятой имъ въ одномъ существенномъ пунктѣ, о которомъ мы разсуждали выше. Новыя суда обшиваются мѣдью почти совершенно по той же методѣ, которую я такъ долго предлагалъ адмиралтейству; форъ и ахтерштевни дѣлаются мѣдные, на желѣзный корпусъ судна накладывается толстая внутренняя деревянная обшивка, къ которой прикрѣпляется мѣдными винтами наружная, болѣе легкая, и наконецъ, къ сей послѣдней пришиваются обыкновеннымъ способомъ мѣдные листы. Во всѣхъ этихъ подробностяхъ обѣ системы, какъ моя, такъ и принятая адмиралтействомъ, подобны, но онѣ расходятся въ способѣ прикрѣпленія внутренней деревянной обшивки. У новыхъ судовъ она крѣпится съ наборомъ только болтами, т. е. по той же методѣ, которая принята въ системѣ смѣшанной постройки, и слѣдовательно, намъ нечего распространяться опять о дурныхъ сторонахъ этого способа. Я полагаю, что суда, строимыя теперь адмиралтействомъ, будутъ

страдать такими же недостатками, какъ и тѣ, которыя были сооружены г. Иорданомъ.

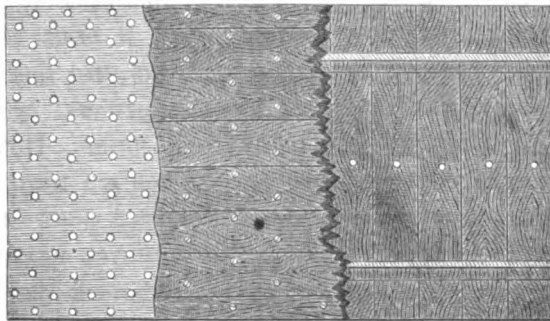
Фигура 4 изображаетъ часть судна, гдѣ обшивныя доски прикрѣплены болтами, которыхъ должно пойти на весь корпусъ

Фиг. 4.



отъ 20000 до 40000. Фигура 5 представляетъ часть судна, гдѣ деревянная обшивка соединена съ наборомъ главнымъ образомъ помощью наружныхъ стрингеровъ, хотя, какъ уже

Фиг. 5.



было сказано выше, къ нимъ можно присоединить, для лучшаго скрѣпленія деревянныхъ чакъ съ листами желѣзной обшивки, нѣкоторое число болтовъ, пропущенныхъ сквозь дерево и желѣзо по тому же способу, который представленъ на фиг. 1, въ примѣрѣ А.

Впрочемъ, подробности исполненія (если только работа вполне хороша) не такъ важны какъ самый фактъ, что желѣзные суда обшиваются мѣдью во избѣжаніе загрязненія подводной части. Мы можемъ быть вполне увѣрены, что адмирал-

тейскіе мастеровые выполнили работу хорошо и что поврежденія въ болтахъ, о которыхъ было говорено выше, обнаружатся у нашихъ новыхъ судовъ еще не скоро. Если бы даже впослѣдствіи и оказалось, что система наружныхъ стрингеровъ предпочтительнѣе чѣмъ простое крѣпленіе одними болтами, то мы увидимъ во всякомъ случаѣ все количество пользы, соединенной съ обшиваніемъ желѣзныхъ судовъ мѣдью.

Прежде чѣмъ кончить настоящую статью, я считаю не лишнимъ коснуться до нѣкоторыхъ возраженій, которыя были сдѣланы противъ системы наружныхъ стрингеровъ; возраженія эти никогда не касались до издержекъ, потому что всѣ согласны, что система стрингеровъ обходится дешевле, чѣмъ крѣпленіе болтами. Противники ея думаютъ, что внутренняя обшивка, состоящая изъ деревянныхъ чакъ, не можетъ прилегать къ желѣзу столь же плотно какъ доски, пришитыя болтами, я очень сомнѣваюсь въ этомъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ мною было уже сказано, что для устранения этого предполагаемаго недостатка, я не противлюсь употребленію ограниченнаго числа болтовъ для болѣе плотнаго нажима дерева къ желѣзу; причины, по которымъ я встаю противъ болтовъ, совершенно иныя и сущность ихъ заключается въ томъ, что, по моему мнѣнію, нельзя допускать, чтобы громадное напряженіе, испытываемое деревянною обшивкою во время качки судна, разлагалось исключительно на одни болты, соединяющіе дерево съ желѣзомъ.

Было сдѣлано еще возраженіе, что въ случаѣ важныхъ поврежденій, происходящихъ отъ соприкосновенія съ подводными камнями, наружные стрингеры могутъ быть оторваны, а заклепки сломаны, слѣдствіемъ чего должна быть течь; но я думаю, что при подобныхъ обстоятельствахъ моя система должна оказаться прочнѣе крѣпленія болтами. Большое судно, сильно бьющееся о подводные камни, неминуемо получитъ разрушеніе въ членахъ, какъ бы хорошо оно ни было построено, но что касается до поврежденій въ наружной обшивкѣ, то мы имѣемъ слѣдующее заявленіе г. Маллета въ пользу обшиванія желѣзныхъ судовъ мѣдью, высказанное имъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ на одной публичной лекціи. Онъ разсуждалъ о количествѣ вреда, которому должно подвергнуться желѣзное

судно, если у него будетъ оторвана деревянная обшивка, и мѣдъ придетъ въ соприкосновеніе съ желѣзомъ. Г. Маллетъ говорить: «я скажу только, что въ подобномъ случаѣ желѣзо никакъ не подвергнется столь сильной порчѣ отъ разѣданія, чтобы судно испытало какое нибудь несчастье въ морѣ прежде чѣмъ доберется домой или до порта, гдѣ будетъ имѣть возможность исправить поврежденіе.... Дѣло въ томъ, что поверхности обоихъ металловъ, предоставленныя самимъ себѣ въ морской водѣ, покрываются, болѣе или менѣе, различными нерастворимыми солями и окисями, выдѣляемыми какъ желѣзомъ, такъ и морскою водою, которыя уменьшаютъ скорость разѣданія и задерживаютъ его вредное вліяніе, обыкновенно весьма быстрое, если химическое дѣйствіе происходитъ безпрепятственно.»

Послѣднее слово, которое мнѣ остается сказать еще, заключается въ пожеланіи, чтобы столь важный вопросъ, какъ обшивка желѣзныхъ судовъ мѣдью, развивался и безостановочно шелъ къ совершенству, и чтобы наши специалисты не отбавляли ему въ той разработкѣ, которую онъ заслуживаетъ.

II.

О подводной цинковой обшивкѣ для желѣзныхъ судовъ.

(Лекція г. Белла, прочитанная въ *Institution of Naval Architects*).

Вопросъ о предохраненіи подводной части желѣзныхъ судовъ отъ ржавчины и загрязненія всегда обращалъ на себя большое вниманіе моряковъ и судостроителей, но въ послѣдніе годъ или два, вслѣдствіе нѣкоторыхъ обстоятельствъ, онъ особенно заинтересовалъ собою специалистовъ.

По заказу нашего правительства, верфь темзенской компаніи построила два корвета *Volage* и *Active*, въ 2321 тоннъ каждый, которые въ настоящее время уже спущены на воду и гдѣ, ради сохраненія въ чистотѣ подводной части, приняты слѣдующія мѣры: сверхъ желѣзнаго корпуса положены два слоя деревянной обшивки, изъ которыхъ первый пришить въ днищу судна желѣзными сквозными болтами, а второй прикрѣпленъ

къ первому мѣдными винтами, и наконецъ, сверхъ всего этого, положена обыкновеннымъ способомъ обшивочная мѣдь. По такому же плану заложены и строятся теперь два броненосные фрегата въ 4000 тоннъ каждый, и сверхъ того, построены въ Пембрукѣ и уже испытывается большой неброненосный фрегатъ *Inconstant*, который сооруженъ по плану, нѣсколько отличающемуся въ подробностяхъ, но вообще сходному въ принципѣ съ вышеупомянутымъ.

Лѣтомъ 1867 года, темзенская компанія получила, вмѣстѣ съ другими главнѣйшими судостроительными фирмами, приглашеніе отъ адмиралтейства представить состязательные чертежи броненоснаго судна, и между другими условными пунктами ей было особенно указано, чтобы она предложила какой нибудь способъ къ обшивкѣ онаго въ подводной части мѣдью или цинкомъ.

Во время постройки *Volage* и *Active*, я былъ особенно пораженъ большими трудностями и огромною стоимостью, соединенными съ работою по обшивкѣ желѣзнаго судна мѣдью при соблюденіи условія, чтобы желѣзо было вполне уединено отъ мѣди и чтобы это уединеніе было совершенно обезпечено при всѣхъ обстоятельствахъ и противъ всѣхъ случайностей. Я отлично понимаю и цѣню заботу главнаго инженера флота, составившаго чертежи этихъ судовъ, равно какъ и его помощниковъ, чтобы устранить всякую возможность для встрѣчи подъ водою столь непримиримыхъ враговъ, какъ мѣдь и желѣзо. Но я не могу не высказать мнѣнія, что достигнувъ путемъ постройки вполне желѣзнаго корпуса, не только со шпангоутами, но и съ обшивкою изъ этого же металла, совершенной прочности судна, неблагоприятно подвергать ее риску по всей поверхности подводной части, при разнообразнѣйшихъ обстоятельствахъ, и тѣмъ утрачивать результаты, добытые съ большими трудами и издержками.

Намъ вѣсѣмъ хорошо извѣстно, что цинкъ находится къ желѣзу въ совершенно обратномъ отношеніи, чѣмъ мѣдь, т. е. что при существованіи гальваническаго тока между обоими металлами, слѣдствіемъ бываетъ полное сохраненіе желѣза и соответствующее утоненіе и, наконецъ, уничтоженіе цинка. По-

добное обстоятельство наводитъ на мысль—нельзя ли употребить послѣдній металлъ для обшивки желѣзнаго судна и такимъ образомъ избѣгнуть всѣхъ затрудненій, соединенныхъ съ применениемъ мѣди.

Я не намѣренъ вдаваться въ разборъ вопроса о покрываніи подводной части различными составами. Предшествовавшіе факты убѣдили англійское адмиралтейство, которое, безъ сомнѣнія, можетъ считаться лучшимъ судьей въ этомъ дѣлѣ, что ни одинъ изъ существующихъ составовъ не предохраняетъ подводной части желѣзнаго судна отъ загрязненія, и что единственное средство для достиженія успѣха въ этомъ отношеніи заключается въ металлической обшивкѣ. Я считаю признаннымъ фактомъ, что никакая гладкость поверхности, никакая ядовитость или электрическое свойство предохранительнаго состава не содѣйствуютъ отдѣленію рагушекъ отъ днища, и что единственнымъ средствомъ для достиженія этой цѣли могутъ быть разѣданіе и отслоеніе поверхности подводной обшивки, которая, отпадая отъ самой себя, отваливается вмѣстѣ съ прилипшими паразитами.

Если цинкъ, при дѣйствіи гальванизма, станеть отслаиваться такъ же, какъ это бываетъ съ обшивочною мѣдью у деревянныхъ судовъ, и если это отслоеніе можетъ быть надлежащимъ образомъ контролировано и уравнено, то въ окончательномъ результатѣ обнаруживается, что намъ слѣдуетъ найти только хорошую методу для прикрѣпленія его къ желѣзному судну, дабы возбудить дѣйствіе гальваническаго тока и его послѣдствія.

Я могу сказать, что первый изъ этихъ пунктовъ доказанъ положительными опытами. Испытанія, произведенныя въ Портсмутѣ и Ширнесѣ подъ наблюденіемъ г. Дафта, равно какъ и изслѣдованія французскаго правительства, которыхъ было не мало, доставили неопровержимые факты, что цинкъ уничтожается, оставаясь чистымъ и въ то же время предохраняя желѣзо.

Касательно же втораго пункта, я узналъ недавно, что въ послѣднее время въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ, на одной изъ большихъ пароходныхъ линій, содержащихъ транзатлантическое сообщеніе, цинкъ употреблялся для предохраненія кот-

ловъ и желѣзныхъ дымогарныхъ трубокъ (тамъ, гдѣ было устроено поверхностное охлажденіе) отъ порчи вслѣдствіе разъѣдающаго дѣйствія воды, которая прошла чрезъ мѣдныя трубки холодильника. Принятый способъ заключался въ томъ, что противъ отверстій каждаго рода трубокъ подвѣшивался въ водѣ большой кусокъ цинка, и результатомъ было, что цинкъ уничтожался съ такою быстротою, что 1 дюймъ его исчезалъ менѣе чѣмъ въ мѣсяць, но самый котель и желѣзныя дымогарныя трубки не имѣли никакихъ поврежденій.

Цинкъ употреблялся долгое время вмѣсто мѣди, которая стоитъ гораздо дороже, для обшивки деревянныхъ судовъ, ради предохраненія дерева отъ червей и сохраненія подводной части сравнительно въ чистомъ состояніи. Въ этомъ случаѣ, бываетъ очень мало или вовсе не существуетъ соприкосновенія съ желѣзомъ, гальваническій токъ дѣйствуетъ весьма слабо и, слѣдовательно, цинкъ не отслаивается, такъ что можетъ держаться въ продолженіе многихъ лѣтъ почти безъ поврежденій. Поэтому, при подобныхъ условіяхъ, цинкъ не доставляетъ подводной части такой же чистоты какъ мѣдь, но тѣмъ не менѣе приближается къ ней, приносить пользу и во всякомъ случаѣ оказывается лучше всякаго окрашиванія днища.

Изъ всего вышесказаннаго слѣдуетъ, что отслоеніе цинка находится въ нашей полной власти, начиная отъ *minimum* на деревянномъ суднѣ съ малымъ прикосновеніемъ къ желѣзу, и кончая *maximum* въ водѣ и парѣ желѣзнаго котла; такимъ образомъ, намъ остается лишь приискать устройство, при которомъ цинкъ будетъ отслаиваться не быстрѣе, чѣмъ подводная мѣдь у деревяннаго судна, чтобы достигнуть одинаковыхъ результатовъ, т. е. чистаго состоянія судового днища.

За тѣмъ намъ остается прикрѣпить цинкъ къ желѣзному дну и выполнить это такимъ образомъ, чтобы гальваническій токъ дѣйствовалъ правильно. Задачу эту, которую нельзя назвать особенно легкою, я выбралъ цѣлю для моихъ изслѣдованій.

Для разрѣшенія ея были предложены и испытаны двѣ методы и обѣ были основаны на предположенія (съ которыми я вполне соглашаюсь), что дерево должно служить въ той или другой формѣ посредникомъ между желѣзомъ и цинкомъ, такъ какъ

*

ни одинъ способъ скрѣпленія этихъ металловъ помощью цемента или какого-нибудь липкаго состава не подалъ ни малѣйшей надежды на успѣхъ.

Одна изъ этихъ методовъ, предложенная г. Лэнгли, состояла въ томъ, что желѣзное судно совершенно покрывалось деревомъ, которое накладывалось на желобчатое желѣзо, приклепанное къ обшивкѣ, и за тѣмъ цинкъ пришивался къ дереву точно такъ же, какъ это дѣлается съ мѣдью. Другая метода, г. Дафта, заключалась въ томъ, что по всеѣмъ продольнымъ и вертикальнымъ краямъ желѣзныхъ обшивочныхъ листовъ оставалось свободное пространство, куда загонялись и заклинивались полоски дерева, къ которымъ прибивались гвоздями цинковые листы, обрѣзанные такимъ образомъ, чтобы края ихъ приходились ровно противъ полосокъ дерева.

Въ первомъ случаѣ, такъ какъ условія почти тѣ же, что и при обшиваніи цинкомъ деревяннаго судна, а гальваническій токъ дѣйствуетъ весьма слабо, нельзя было ожидать особенной разницы въ результатахъ, что, на сколько мнѣ извѣстно, подтвердилось и опытами.

Метода г. Дафта встрѣтила возраженія, что прикрѣпленіе цинковыхъ листовъ лишь по краямъ и къ тонкимъ деревяннымъ полоскамъ не можетъ быть прочнымъ; если же присоединить къ этому крѣпленію по срединѣ прямо съ желѣзною обшивкою судна, то издержки должны увеличиться въ значительной степени. Къ этому слѣдуетъ прибавить еще, что раздвиганіе швовъ между обшивочными листами не можетъ не имѣть дурнаго вліянія на крѣпость самаго судна. Я не намѣренъ ни возражать, ни поддерживать методы г. Дафта; скажу только, что она никогда не была испытана на практикѣ.

Способъ, который я предлагаю, можно считать серединою между обоими вышеописанными, и достоинства его заключаются въ томъ, что онъ одинаково примѣнимъ къ судамъ всеѣхъ размѣровъ и способенъ возбуждать дѣйствіе гальваническаго тока въ той степени, какъ потребуется послѣдующими опытами.

Однажды была уже предложена метода, которая можетъ быть примѣнена къ самымъ большимъ изъ нашихъ бронепосцевъ, и главныя основанія которой заключались въ слѣдующемъ: углуб-

ленія по борту судна между внутренними поясами желѣзной обшивки предполагалось наполнять деревомъ, а къ нему должны были пришиваться листы цинка. Такимъ образомъ получилась бы сплошная поверхность, на которой цинковая обшивка сопрягалась бы на половину съ деревомъ и на половину съ желѣзомъ, что по всей вѣроятности доставило бы хорошіе результаты относительно чистоты подводной части. Я самъ горячо защищалъ нѣкоторое время этотъ способъ и домогался его практическаго, испытанія, но сторона возражавшая одержала верхъ, и я былъ принужденъ согласиться съ нею, что тонкій слой дерева, толщиною отъ $\frac{1}{2}$ до $\frac{3}{4}$ дюйма, больше чего нельзя допустить даже для самыхъ большихъ изъ нашихъ судовъ, едва ли будетъ достаточно проченъ, чтобы удержатъ на себѣ цинкъ.

Я задумалъ устранить именно это неудобство и потому предлагаемый мною способъ есть ничто иное какъ видоизмѣненіе вышеописаннаго. Моя идея заключается въ томъ, чтобы увеличить углубленія между поясами обшивки настолько, чтобы въ нихъ могли помѣщаться деревянные доски, достаточно толстыя для прочнаго прикрѣпленія цинка. До этого можно достигнуть двумя путями: во первыхъ, прокладывая при постройкѣ судна между листами обшивки, по продольнымъ швамъ ихъ, желѣзныя полосы надлежащей ширины и настолько толстыя, чтобы выступъ внѣшнихъ листовъ отъ днища увеличился; и во вторыхъ, прибѣгая къ методу постройки, иногда употребляемой нынѣ, которая состоитъ въ томъ, что обшивные листы соединяются между собою не въ накрой, но притыкаются краями и за тѣмъ перевязываются наружными продольными плавками, толщина которыхъ должна быть увеличена противъ обыкновеннаго настолько, чтобы между ними было можно, какъ и въ предъидущемъ случаѣ, загнать дерево достаточно толстое для прочнаго укрѣпленія цинковой обшивки.

Я полагаю, что при употребленіи этого способа на практикѣ, если толщина обшивочныхъ листовъ будетъ равна $\frac{5}{8}$ дюйма, то толщина промежуточныхъ полосъ между краями листовъ можетъ равняться также $\frac{5}{8}$ дюйма, вслѣдствіе чего образуются углубленія въ обшивкѣ въ $1\frac{1}{4}$ дюйма, которыя при наполненіи

деревомъ будутъ достаточны, по моему мнѣнію, для прочнаго укрѣпленія цинка. При второй методѣ, тотъ же результатъ достигается употребленіемъ стыбовыхъ планокъ толщиною въ $1\frac{1}{4}$ дюйма; размѣръ этотъ принять на томъ основаніи, что дерево въ $1\frac{1}{4}$ дюйма достаточно прочно, чтобы держать гвозди цинковой обшивки, но очевидно, что толщина эта можетъ увеличиваться или уменьшаться, смотря по указаніямъ опыта.

Что же касается до вліянія, производимаго этими двумя способами постройки на крѣпость судоваго корпуса, то я могу только сказать, что они оба просты, не имѣютъ въ принципѣ ничего новаго, или труднаго для выполненія, или существенно отличающагося отъ обыкновенныхъ приѣмовъ судостроенія. Относительно системы стыбовыхъ планокъ я могу сказать, что никогда не встрѣчалъ практическихъ затрудненій; напротивъ того, въ этомъ случаѣ, плотный налимъ желѣзной обшивки къ шпангоутамъ и тщательная пригонка стыговъ между собою способствуютъ крѣпости корпуса. Что же касается до первой методы, т. е. промежуточныхъ прокладокъ, то мнѣ казалось сначала, что склепываніе трехъ слоевъ желѣза вмѣсто двухъ было само по себѣ невыгоднымъ, и что раздѣленіе двухъ соединенныхъ между собою по швамъ листовъ можетъ увеличить, при напряженіяхъ корпуса, силу, рвущую или сгибающую заклепки. Впрочемъ, относительно перваго пункта этого возраженія, я принялъ во вниманіе, что у судовъ съ плоскими килями мы постоянно склепываемъ пять толщинъ желѣза, т. е. бильсонъ, двѣ наружныя килевыя плиты и два шпунтовые пояса обшивки, и не находимъ при этомъ практическихъ затрудненій или какихъ бы то ни было дурныхъ послѣдствій. Что же касается до втораго пункта, то я произвелъ нѣсколько опытовъ, которые привели къ заключенію, что вредныхъ вліяній нѣтъ вовсе, и что даже существуетъ явленіе обратное.

Дѣйствительно, принимая въ соображеніе, что ради продольнаго напряженія, накрой по швамъ становится абсолютно крѣпче, чѣмъ всякая равная ему по размѣреніямъ часть обшивочнаго листа, я прихожу къ мнѣнію, которое заслуживаетъ вниманія, что при методѣ прокладокъ нѣтъ надобности употреблять двойной рядъ заклепокъ, ибо это нисколько не увели-

чивается продольной крѣпости, и очень мало или вовсе не содѣйствуетъ поперечной. Предлагаемый мною способъ прокладокъ съ однимъ рядомъ заклепокъ дѣйствительно увеличиваетъ прочность судна по направленію, гдѣ она особенно нужна, между тѣмъ какъ нынѣшная метода двойныхъ заклепокъ не производитъ вліянія на продольную крѣпость, а увеличиваетъ поперечную, которая меньше всего нуждается въ помощи. Я не знаю ни одного судна, которое погибло бы вслѣдствіе недостатка по поперечному направленію въ заклепкахъ, были ли онѣ положены въ одинъ рядъ или въ два. Самое большое изъ находящихся на водѣ судовъ, *Great Eastern*, скрѣпленъ по швамъ однимъ рядомъ заклепокъ, а между тѣмъ на немъ до сихъ поръ незамѣтно еще никакихъ признаковъ слабости.

Относительно самой техники судостроенія промежуточная полоса между кромками обшивочныхъ листовъ представляетъ одинаковыя удобства какъ для одного, такъ и для двухъ рядовъ заклепокъ, но, само-собою разумѣется, что въ послѣднемъ случаѣ стоимость матеріала и работы должна быть больше.

Въ случаяхъ, когда будутъ употреблены стыковыя планки, крѣпленіе должно быть по необходимости двойнымъ рядомъ заклепокъ, и слѣдовательно, произойдетъ нѣкоторое увеличеніе въ стоимости. Но я полагаю, что увеличеніе это будетъ весьма незначительнымъ, ибо расходъ на заклепки покроется сбереженіемъ въ накрояхъ обшивочныхъ листовъ, которые уничтожатся вовсе.

Сверхъ того, я придаю весьма большую важность одной изъ отличительныхъ чертъ обоихъ вышеописанныхъ способовъ обшивки, а именно: способности видоизмѣняться относительно практическаго примѣненія, смотря по указаніямъ опыта.

Пренія.

Г. *Дампортъ* сказалъ, что лица, слушавшія чтенія гг. Грентама и Белля, могутъ считать себя судьями, которымъ предстоитъ высказать приговоръ о важномъ вопросѣ касательно сравнительныхъ достоинствъ цинка и мѣди. Возраженіе, которое можно сдѣлать, при всѣхъ обстоятельствахъ, противъ де-

рева, употребленнаго въ видѣ прокладки между желѣзомъ и мѣдью, заключается въ томъ, что лишь только оно пропитается водою и станетъ такимъ образомъ посредникомъ для сообщенія между наружною мѣдью и внутреннимъ желѣзомъ, то въ результатѣ является быстрое разрушеніе судоваго корпуса. Законъ химическаго дѣйствія, поражающаго металлы, весьма простъ. Если мѣдь, цинкъ и желѣзо будутъ соединены вмѣстѣ, то цинкъ поглощаетъ все количество вреднаго вліянія тока и, подвергаясь развѣданію, спасаетъ другіе два металла. Если соединяются вмѣстѣ цинкъ и желѣзо, то получается подобное же дѣйствіе. Если происходитъ соединеніе мѣди и желѣза, то страдаетъ желѣзо, между тѣмъ какъ мѣдь нисколько не портится. Ослабѣваніе болтовъ въ судахъ смѣшанной постройки, разумѣется, весьма большое неудобство, но оно можетъ быть устранено помощью соединенія небольшого гуска цинка съ головкою болта, что предохраняетъ послѣдній отъ дурнаго вліянія мѣди, которое обнаруживается въ противномъ случаѣ. Онъ (г. Лампертъ) весьма много занимался этимъ вопросомъ и потому считаетъ себя обязаннымъ высказаться въ пользу цинга.

Г. Кингъ сказалъ, что ему выпало на долю дѣлать наблюденія въ продолженіе сорока лѣтъ надъ мѣдною обшивкою въ африканскихъ водахъ, которыя обладаютъ весьма сильнымъ свойствомъ окисленія, и гдѣ ракушка живетъ въ изобиліи. Это животное выпускаетъ изъ себя матерію, но за тѣмъ не поглощаетъ болѣе этой матеріи, такъ что какъ бы ядовито ни было вещество, къ которому ракушка себя прикрѣпляетъ, она не отравляется, но продолжаетъ жить и размножаться въ продолженіе всего времени, пока точка ея прикрѣпленія остается неподвижною. Единственнымъ средствомъ противъ нея было обзаведеніе подводною обшивкою, которая постоянно лупилась бы тончайшими слоями. Цинкъ показалъ себя самымъ окисляющимся изъ всѣхъ дешевыхъ металловъ. Окись, образуемая на немъ, весьма твердо пристаётъ къ нему и расширяется до такой степени, что заполняетъ собою всякаго рода трещину; она составляетъ сверхъ металла оболочку, которая предохраняетъ остальныя части его отъ разрушенія, производимаго оки-

сленіемъ. Окись цинка чрезвычайно растворима въ кислотахъ и смывается точно такимъ же образомъ, какъ сахаръ распускается въ водѣ. Онъ (г. Кингъ) видалъ цинковую подводную обшивку, толщиною почти въ одну восьмину дюйма, которая смывалась совершенно въ африканскихъ водахъ въ продолженіе года. Въ сѣверныхъ моряхъ цинковая обшивка держалась бы, безъ сомнѣнія, гораздо долѣе, но тѣмъ не менѣе металлъ этотъ до такой степени неудовлетворителенъ для этой цѣли, что можно смѣло ручаться, что онъ не войдетъ въ употребленіе въ англійскомъ военномъ флотѣ. Опытъ показалъ, что мѣдная обшивка предохраняетъ лучше всѣхъ другихъ матеріаловъ подводную часть отъ обростанія ракушкою, и слѣдуетъ отдать справедливость г. Грентаму, что его система наложенія мѣдной обшивки на желѣзное судно, съ прокладкою изъ дерева, хороша. Но трудно достигнуть совершеннаго изолированія обшихъ враждующихъ металловъ; не легко втолковать судовому плотнику, что ему слѣдуетъ принимать въ соображеніе гальваническое вліяніе ихъ другъ на друга. Сколько бы вы ни убѣждали его въ необходимости полной изолировки, онъ не преминетъ вогнать снаружи какой нибудь мѣдный болтъ ради большей крѣпости постройки. Тогда вредное вліяніе отъ соприкосновенія двухъ металловъ не сосредоточится лишь въ одной головкѣ болта, но передается трюмной водѣ внутри судна, которая начнетъ съ огромною энергіею разрушать каждый болтъ и каждый обшивочный листъ, омываемый ею. Нѣтъ сомнѣнія, что обшиваніе желѣзныхъ судовъ мѣдью соединено съ нѣкоторыми невыгодами, но тѣмъ не менѣе онъ (г. Кингъ) стоитъ за него предпочтительно предъ всѣми другими способами предохраненія подводной части отъ загрязненія.

Г. *Джонсъ Гей* полагалъ, что разбираемый вопросъ имѣетъ болѣе значенія для военныхъ кораблей, чѣмъ для купеческихъ судовъ. Военный корабль долженъ быть всегда готовъ выйти въ море для исполненія государственной службы, въ то время какъ пассажирское или грузовое судно имѣетъ постоянно возможность войти въ докъ и вычистить себѣ подводную часть, не стѣсняясь предстоящимъ ему рейсомъ. Главное достоинство военного корабля заключается въ томъ, что онъ можетъ обойтись безъ

входа въ докъ и способенъ идти въ тѣ страны свѣта, гдѣ вовсе нѣтъ доковъ. Онъ (г. Гей) полагаетъ, что помѣщеніе дерева между желѣзомъ и мѣдью чрезвычайно полезно и вполне соглашается съ г. Кингомъ во всемъ, что касается до цинка. Онъ зналъ судно, у котораго послѣ пяти лѣтъ службы цинкъ сошелъ совершенно и дерево осталось обнаженнымъ. Нѣтъ сомнѣнія, что если бы цинкъ отслоивался также правильно какъ мѣдь, то всякій былъ бы вынужденъ сознаться, что этотъ металлъ долженъ быть принятъ для обшиванія подводной части. Но такъ какъ хорошія качества мѣди уже извѣстны, а добрыя стороны цинка еще сомнительны, то слѣдуетъ отдать предпочтеніе первому изъ этихъ металловъ, не смотря на то, что онъ стоитъ дороже.

Г. Юнгъ высказался въ пользу цинковой обшивки и привелъ имена нѣкоторыхъ авторитетовъ, которые защищали цинкъ какъ лучшее средство для предохраненія подводной части отъ загрязненія.

Г. Скоттъ Россель сказалъ, что по его мнѣнію метода, окончательно принятая г. Грентамомъ для прикрѣпленія внутренняго слоя деревянной обшивки къ днищу желѣзнаго судна помощью продольныхъ стрингеровъ, обладаетъ такими выгодами въ механическомъ отношеніи, что было бы весьма жаль, если бы практика обратилась къ другому способу. Въ высочайшей степени важно оставлять подводную часть судна совершенно безъ отверстій. Онъ (г. Скоттъ Россель) становится абсолютно на сторону системы г. Грентама, но вмѣстѣ съ тѣмъ не можетъ не спросить послѣдняго, почему онъ не сдѣлалъ наружные края стрингеровъ Т-образными для того, чтобы помѣстить между ними внутреннюю деревянную обшивку не вертикально, но продольно, что исполнить на практикѣ весьма не трудно. Это не только способствовало бы въ значительной степени крѣпости корпуса, но вмѣстѣ съ тѣмъ сдѣлало бы совершенно излишнимъ всякое употребленіе крѣпительныхъ болтовъ. Въ числѣ другихъ возраженій противъ системы г. Грентама было спрошено, почему между внутреннею и вѣшною деревянными обшивками нѣтъ изолирующаго ве-

щества, но одно изъ достоинствъ мысли г. Грентама и заключается именно въ томъ, что нѣтъ ничего легче какъ покрыть внутренней слой дерева парусиною, морскимъ клеємъ, или другимъ изолирующимъ слоемъ. За тѣмъ, что касается до наложенія виѣшной деревянной обшивки на внутреннюю, то выполнить это можно не только чрезвычайно легко, но и чрезвычайно безопасно, ибо стоитъ лишь дать въ руки судовыхъ плотниковъ болты или винты, которые не довольно длинны, чтобы пройти насквозь, и тогда плотники никогда не будутъ въ состояніи прогнать болтъ насквозь до желѣза и тѣмъ возбудить вредное дѣйствіе гальваническаго тока. Мѣдная обшивка накладывается на деревянную обыкновеннымъ способомъ. Долго занимавшіеся изысканіемъ средствъ для сохраненія въ порядкѣ подводной части желѣзныхъ судовъ, и долго сопротивлявшіеся введенію мѣдной обшивки на нихъ, ради страшной вражды мѣди съ желѣзомъ, онъ чувствуетъ себя теперь вполне готовымъ принять для желѣзныхъ судовъ систему г. Грентама, и полагаетъ, что ее слѣдуетъ предпочесть всякой другой методѣ. Относительно другаго вопроса—сравнительнаго достоинства мѣди и цинка, онъ не намѣренъ вдаваться въ разсужденія, ибо не считаетъ себя компетентнымъ химикомъ. Онъ стоитъ весьма сильно за мѣдь ради ея замѣчательной способности сохранять подводную часть въ чистомъ, помогающемъ скольженію состояніи, вслѣдствіе чего сопротивленіе воды на судно уменьшается въ огромной степени. Онъ дѣлалъ опыты въ обширныхъ размѣрахъ надъ мѣдною обшивкою и измѣрялъ динамометрически сопротивленіе, встрѣчаемое судномъ во время хода, такъ что имѣетъ возможность говорить положительно, что судно размѣровъ *Warrior*, обшитое мѣдью, должно встрѣчать на ходу при расщепленіи воды на треть менѣе сопротивленія, и слѣдовательно, тратить на треть менѣе топлива, приобретаая вмѣстѣ съ тѣмъ пропорціонально болѣе ходу, чѣмъ если бы оно имѣло подводную часть въ обыкновенномъ видѣ, т. е. желѣзную, ничѣмъ не защищенную. Мѣдная обшивка въ морской водѣ приобретаетъ особенную, сильную и скользкую поверхность, которую мы замѣчаемъ у рыбъ, что помогаетъ ей раздвигать воду съ удивительною легкостію. Поэтому онъ (г. Скоттъ

Россель) весьма любитъ мѣдную обшивку. Онъ опасается, что цинкъ не имѣетъ той же гладкости, склоненъ къ быстрому разъѣданію и при этомъ не сплошь, а пятнами. По всей вѣроятности, въ будущемъ отыщется средство, которое устранитъ этотъ недостатокъ. Онъ намѣренъ представить слушателямъ одно предположеніе. Онъ взялъ листъ мѣди и листъ желѣза, соединилъ ихъ такимъ же образомъ, какъ крѣпится желѣзное судно и продержалъ въ соленой водѣ цѣлый годъ; мѣдь произвела въ желѣзѣ ужаснѣйшее разрушеніе. За тѣмъ онъ взялъ для обшивки желѣза нейтральный металлъ Мюнца. Сплавъ этотъ не такъ красивъ какъ мѣдь, но листъ его, скрѣпленный съ листомъ желѣза такимъ же образомъ, какъ было сказано выше, пролежалъ также цѣлый годъ въ водѣ, послѣ чего листъ изъ металла Мюнца оказался совершенно чистымъ, а желѣзо не имѣло ни малѣйшихъ поврежденій. Профессоръ Фарадей сообщилъ ему (г. Скоттъ Росселю), что металлъ Мюнца почти совершенно нейтраленъ относительно желѣза.

Капитанъ Сельвингъ сказалъ, что разбираемый вопросъ не есть собственно химическій, но основанъ чисто на законахъ гальваническаго дѣйствія. Между желѣзнымъ корпусомъ судна и металломъ, составляющимъ его подводную обшивку, нельзя установить совершеннаго изолированія, и если бы даже было возможно достигнуть до этого, то въ такомъ случаѣ прекратилось бы разъѣданіе наружнаго металла, легкая степень чего, какъ мы видѣли выше, составляетъ предметъ желаній. Сообщение должно существовать, но оно должно происходить между положительнымъ металломъ снаружи и отрицательнымъ внутри. Г. Скоттъ Россель указалъ на металлъ, который почти совершенно удовлетворяетъ этимъ условіямъ. Что касается до деревянной прокладки между мѣдью и желѣзомъ, то можно думать, что чрезъ нѣкоторое время изолированіе прекратится, такъ какъ вода найдетъ себѣ дорогу къ набору судна чрезъ какое нибудь мѣсто въ деревѣ, которое болѣе пористо, чрезъ отверстіе какого нибудь болта, или иными путями, и тогда мѣдь придетъ въ сообщеніе съ желѣзомъ. Онъ (кап. Сельвингъ) совѣтуетъ разработать этотъ вопросъ строго научно и опредѣлить

тщательными изслѣдованіями взаимное дѣйствіе металловъ другъ на друга. Относительно ракушекъ можно сказать, что наростаніе ихъ не зависитъ отъ какихъ либо особенныхъ свойствъ морской воды, такъ что нѣтъ ни одного моря, гдѣ онѣ не сѣдѣлись бы на подводную часть судна.

Г. Грентамъ въ отвѣтной рѣчи сказалъ, что не намѣренъ защищать свою систему и доказывать, что она имѣетъ преимущества надъ предложеніемъ г. Белля. Что касается до вопроса г. Скоттъ Росселя о видѣ желѣза, составляющаго продольные наружные стрингеры, то на это онъ можетъ сказать, что предметъ этотъ былъ разработанъ имъ самымъ тщательнымъ образомъ, и нынѣшній видъ стрингеровъ принятъ послѣ долгихъ опытовъ надъ всякаго рода угловымъ желѣзомъ. Замѣчаніе г. Скоттъ Росселя относительно добавочной прокладки между обоими слоями деревянной обшивки совершенно справедливо и будетъ примѣнено на практикѣ. Въ числѣ прочихъ замѣчаній было сказано, что насыщеніе дерева соленою водою должно возбудить гальваническое дѣйствіе между обоими металлами. Въ этомъ случаѣ онъ (г. Грентамъ) имѣетъ свидѣтельство хорошо извѣстнаго авторитета. Г. Маллетъ, вмѣстѣ съ профессоромъ Фарадеемъ, производилъ, по порученію британскаго общества, въ продолженіе двадцати пяти или тридцати лѣтъ, испытанія надъ этимъ предметомъ и получилъ между прочими результатами, что простое насыщеніе дерева не производитъ никакого замѣтнаго дѣйствія. Для того, чтобы возникла вредная работа разбѣданія, вода должна приливать и отливать, т. е. постоянно перемѣняться. Если вода скопляется въ небольшомъ количествѣ и остается безъ движенія, то не производитъ никакого вреднаго дѣйствія. Онъ (г. Грентамъ) чрезвычайно сожалѣетъ, что долженъ коснуться до предположеній г. Белля. Онъ думаетъ, что не слѣдуетъ обращаться къ цинку. Г. Белль предлагаетъ имѣть выступы въ подводной части судна для укрѣпленія тонкихъ досокъ, къ которымъ долженъ прибѣгаться гвоздями цинкъ такимъ образомъ, чтобы средняя часть листовъ оставалась непришитою и соприкасалась съ желѣзомъ. Но трудно предположить, чтобы подобнаго рода обшивка могла быть проч-

ною. Во первыхъ, доски должны немедленно ослабнуть; если же онѣ останутся въ натянутомъ положеніи, то представляютъ столь недостаточную подкладку для цинка, что послѣдній долженъ весьма быстро ослабнуть. Во вторыхъ, самое легкое соприкосновеніе съ какимъ нибудь постороннимъ предметомъ должно немедленно сорвать подобнаго рода обшивку и образовать въ ней щель, чрезъ которую вода найдетъ себѣ путь внутрь. Онѣ (г. Грентамъ) въ первое время своихъ изысканій также думалъ объ этой системѣ, но за тѣмъ оставилъ ее по ея крайней невыполнимости. Въ заключеніе г. Грентамъ сказалъ, что правительство отступило въ своихъ постройкахъ отъ его системы обшивки, и что г. Ридъ не принялъ ея, хотя познакомился съ этимъ предметомъ какъ въ общихъ основаніяхъ, такъ и въ подробностяхъ, при помощи г. Грентама.

Г. Бель, отвѣчая на замѣчанія, сдѣланныя противъ его статьи, сказалъ, что замѣтка г. Грентама о возможности разрывовъ въ цинковой обшивкѣ и допускѣ такимъ образомъ воды до желѣза, была совершенно тѣмъ же возраженіемъ, которое онѣ имѣлъ самъ сказать противъ мѣди, ибо если бы подобное поврежденіе случилось съ мѣдною обшивкою, то въ результатѣ получился бы гальваническій токъ, который нанесъ бы поврежденія судну. Если бы то же самое произошло съ цинкомъ, то корпусъ не потерпѣлъ бы нисколько; уничтоженіе цинка ускорилось бы, но желѣзо осталось бы нетронутымъ. Г. Грентамъ сказалъ, что ни одно изъ желѣзныхъ судовъ, принадлежавшихъ къ составу экспедиціонной балтійской эскадры, не обошлось безъ пробойнъ въ подводной части. Представимъ себѣ, что подобное поврежденіе произошло при мѣдной обшивкѣ; слѣдствіемъ было бы начало разрушенія цѣлаго флота судовъ. Онѣ (г. Бель) не считаетъ себя спеціальнымъ защитникомъ того или другаго изъ разбираемыхъ металловъ, т. е. мѣди или цинка. Онѣ вполне соглашается съ г. Грентамомъ, что слѣдуетъ принять какія нибудь мѣры для предохраненія подводныхъ частей желѣзныхъ судовъ отъ загрязненія. Что должно предпочесть для этой цѣли—мѣдь или цинкъ, есть вопросъ еще невыясненный. Можно сказать только, что такъ какъ надѣ

МѢДЮ было проведено уже много испытаній, а надъ цинкомъ почти вовсе не было ихъ, то справедливость требуетъ, чтобы послѣдній изъ этихъ металловъ былъ подвергнутъ опытамъ, которые выяснили бы всесторонне до какой степени онъ пригоденъ для обшиванія желѣзныхъ судовъ въ подводной части.

Перевелъ А. Сѣвичинъ.

О ПЕРЕБОРКАХ НА СУДАХЪ.

Неоспоримо большая польза, приносимая переборками на суднѣ, сравнительно съ малыми неудобствами, происходящими отъ помѣщенія ихъ (между которыми первое и самое важное мѣсто занимаетъ препятствіе свободной циркуляціи воздуха), заставляетъ строителей употреблять переборки, не обращая вниманія на приведенное выше и другія удобства. Нѣтъ сомнѣнія, что польза переборокъ главнымъ образомъ зависитъ отъ двухъ причинъ: 1) отъ метода соединенія ихъ съ судномъ и 2) отъ способа расположенія и соединенія листовъ, изъ которыхъ онѣ состоятъ.

До сихъ поръ извѣстно два законно употребляемыхъ способа соединенія листовъ, изъ которыхъ одинъ называется способомъ соединенія вгладь, а другой способомъ соединенія край-на-край; переборки, составленныя по одной изъ этихъ методовъ, имѣютъ общій способъ соединенія ихъ съ судномъ помощью углового желѣза и систему добавочной связи вертикальными полосами, изъ того же рода желѣза, въ разстояніи 30 дюймовъ одно отъ другаго и выше, смотря по величинѣ судна.

Примѣчаніе. Соединяя переборку съ судномъ угловымъ желѣзомъ, весьма полезно на большихъ судахъ наблюдать слѣдующее правило относительно разстоянія между заклепками, а именно: чтобы на фланцѣ углового желѣза, прилегающемъ къ переборкѣ, это разстояніе равнялось 6 діаметрамъ заклепки, а на фланцѣ, прилегающемъ къ судну, 4 діаметрамъ; соблюденіе этого правила значительно сохраняетъ крѣпость желѣза, если при этомъ принять въ

н. оо.

расчетъ огромный вредъ, проистекающій отъ ни начемъ неоснованныхъ фантазій указателей при работахъ подобнаго рода.

Упомянутый способъ соединенія листовъ вгладь, при исчисленіи расходовъ на рабочую силу и трату матеріаловъ, оказывается дороже чѣмъ при соединеніи край-на-край, такъ какъ требуемое число рабочихъ часовъ и матеріала для полнаго окончанія переборки, необходимо должно быть больше, а вслѣдствіе увеличенія матеріала, увеличивается и вѣсъ самой переборки, съ тѣмъ вмѣстѣ придавая ей крѣпость, превышающую крѣпость переборки соединенной край-на-край,—что положительно вѣрно только тогда, когда разсматриваются переборки, отдѣльно взятая. Но если обратимъ вниманіе на напряженіе тѣхъ силъ, которымъ переборки могутъ быть подвержены, не упуская изъ виду общей методы соединенія ихъ съ судномъ, то представится очевиднымъ, что, какъ тѣ, такъ и другія могутъ быть употребляемы въ дѣло безъ всякаго ущерба для крѣпости.

Въ постройкѣ судовъ часто встрѣчается надобность уменьшить на нѣсколько тоннъ вѣсъ нѣкоторыхъ частей, входящихъ въ составъ судна, безъ уменьшенія крѣпости ихъ, съ цѣлью замѣнить этотъ вѣсъ вѣсомъ необходимой потребности, а потому я считаю не бесполезнымъ указать вычисленіемъ на разницу въ вѣсѣ, происходящую отъ двухъ способовъ соединенія листовъ переборки для судна свыше 5000 строевыхъ тоннъ.

Вычисленіе вѣса вгладь соединенной переборки. Толщина листовъ выше нижней палубы $\frac{3}{8}$ д., а отъ нижней палубы до днища $\frac{7}{16}$ дюйма.

Площадь выше нижней палубы половины переборки составляетъ 173,565 квадр. футъ, а квадратный футъ желѣза $\frac{3}{8}$ д. толщиною будетъ вѣсить 15 фунтовъ (*); такимъ образомъ 173,565 квадратныхъ футъ составляютъ 2603,475 фунтовъ.

(*) Кубическій футъ желѣза вѣситъ 480 фунтовъ, слѣдовательно квадратный футъ желѣза въ одинъ дюймъ толщиною будетъ вѣсить 40 фунтовъ. $\frac{3}{8} \times 40 = 15$ ф.

Площадь отъ нижней палубы до днища половины переборки составляетъ 521,508 квадр. футъ; вѣсъ квадратнаго фута желѣза въ $\frac{7}{16}$ дюйм. толщиною вѣситъ 17,5 фунтовъ, а слѣдовательно, 521,508 квадратныхъ футъ составятъ 9126,4 фунтовъ.

Взявъ суммы, получимъ, что площадь половины переборки, съ небольшою погрѣшностію, равняется 11730 фунт., а цѣлая площадь 23460 фунт. или 10,47 тоннъ, считая въ тоннѣ 2240 фунтовъ.

Чтобы получить полный вѣсъ нужно прибавить на всю переборку:

	Тонны.
Угловое желѣзо	4,14
Планки по стыкамъ	0,29
Тавровое желѣзо	1,91
Листы, или части переборки, по неудобству невошедшіе въ предъидущее вычисленіе .	0,26
Вѣсъ шляпокъ у заклепокъ	0,25
Придавъ предъидущіе	10,47
получимъ полный вѣсъ въ	17,33
<i>Вычисленіе вѣса край-на-край соединенной переборки. По предъидущему, вѣсъ листовъ.</i>	
Избытокъ по длинѣ и ширинѣ листовъ для со- единенія край-на-край.	0,50
Угловое желѣзо	4,14
Подбладки	0,17
Листы, или части переборки, по неудобству не вошедшіе въ вычисленіе площади . .	0,26
Вѣсъ шляпокъ и заклепокъ	0,20
Такимъ образомъ полный вѣсъ переборки, соединенной край-на-край, будетъ равенъ.	15,74 тон.

Сравнивъ вѣсъ, видно, что разность превышаетъ $1\frac{1}{2}$ тонна; если мы положимъ, что на судно нужно поставить четыре

переборки, то выигрышъ вѣса окажется довольно значителенъ, и можетъ, ежели бы понадобилось, принести существенную пользу.

Примѣчаніе. Для руководства при вычисленіяхъ чрезвычайно удобно употреблять прилагаемую таблицу, показывающую вѣсъ въ фунтахъ на погонный футъ всѣхъ сортовъ углового и тавроваго желѣза, употребляемаго въ кораблестроеніи; она одобрена англійскимъ адмиралтействомъ и переведена мною на русскіе фунты.

Для руководства этою таблицею, существуетъ слѣдующее правило: положимъ, нужно знать вѣсъ погоннаго фута углового желѣза, въ $3\frac{1}{2} \times 3 \times \frac{5}{8}$; взявъ сумму двухъ фланцевъ по наружной сторонѣ углового желѣза, равную $6\frac{1}{2}$ дюймамъ, найдемъ ее въ первомъ вертикальномъ столбцѣ, а отыскавъ въ первомъ горизонтальномъ столбцѣ, соответствующую толщину въ $\frac{5}{8}$ дюйм., проведемъ параллели, обоимъ столбцамъ, отъ суммы и толщины; точка пересѣченія ихъ покажетъ вѣсъ погоннаго фута желѣза въ фунтахъ. Въ настоящемъ примѣрѣ онъ будетъ равенъ 13,464 фунтамъ.

ТАБЛИЦА, ПОКАЗЫВАЮЩАЯ ВЪСЬ ПОГОННАГО ФУТА УГЛОВАГО И ТАВРАВАГО ЖЕЛЪЗА РАЗНЫХЪ РАЗМЪРОВЪ ВЪ ФУНТАХЪ.

Сумма двухъ фланцевъ по наружной сторонѣ углов. жел.	Т о л щ и н ы :												
	дюйм. $\frac{3}{16}$	дюйм. $\frac{1}{4}$	дюйм. $\frac{5}{16}$	дюйм. $\frac{3}{8}$	дюйм. $\frac{7}{16}$	дюйм. $\frac{1}{2}$	дюйм. $\frac{9}{16}$	дюйм. $\frac{5}{8}$	дюйм. $\frac{11}{16}$	дюйм. $\frac{3}{4}$	дюйм. $\frac{13}{16}$	дюйм. $\frac{7}{8}$	
дюйм. 3	1, 938	2, 521	3, 080										
$3\frac{1}{2}$	2, 277	2, 978	3, 652	4, 296									
4	2, 621	3, 437	4, 225	4, 984	5, 714								
$4\frac{1}{2}$	2, 964	3, 896	4, 840	5, 676	6, 517	7, 345							
5	3, 308	4, 353	5, 371	6, 359	7, 318	8, 250							
$5\frac{1}{2}$	3, 652	4, 812	5, 944	7, 046	8, 121	9, 166	10, 183						
6	3, 996	5, 271	6, 517	7, 734	8, 923	10, 082	11, 215	12, 320	13, 392	14, 437	15, 455	16, 442	
$6\frac{1}{2}$	4, 340	5, 728	7, 090	8, 421	9, 727	11, 000	12, 246	13, 464	14, 652	15, 812	16, 944	18, 046	
7	4, 683	6, 118	7, 663	9, 109	10, 529	11, 943	13, 277	14, 610	15, 912	17, 187	18, 433	19, 651	
$7\frac{1}{2}$	5, 027	6, 646	8, 236	9, 796	11, 331	12, 832	14, 308	15, 755	17, 173	18, 562	19, 923	21, 255	
8	5, 371	7, 104	8, 808	10, 484	12, 133	13, 750	15, 339	16, 901	18, 432	19, 937	21, 413	22, 859	
$8\frac{1}{2}$	5, 714	7, 563	9, 381	11, 171	12, 934	14, 666	16, 371	18, 047	19, 694	21, 312	22, 902	24, 457	
9	6, 058	8, 021	9, 955	11, 859	13, 737	15, 582	17, 402	19, 192	20, 955	22, 687	24, 391	26, 067	
$9\frac{1}{2}$	6, 402	8, 479	10, 572	12, 546	14, 539	16, 500	18, 433	20, 339	22, 214	24, 062	25, 875	27, 671	
10	6, 746	8, 937	11, 099	13, 234	15, 341	17, 416	19, 464	21, 485	23, 475	25, 437	27, 371	29, 275	
$10\frac{1}{2}$	7, 089	9, 396	11, 673	13, 921	16, 143	18, 332	20, 496	22, 680	24, 735	26, 812	28, 860	31, 540	
11					16, 945	19, 250	21, 527	23, 776	25, 996	28, 187	30, 350	32, 484	
$11\frac{1}{2}$					17, 748	20, 166	22, 558	24, 922	27, 258	29, 562	31, 839	34, 089	
12					18, 550	21, 082	23, 589	26, 070	28, 516	30, 937	33, 330	35, 692	
$12\frac{1}{2}$					19, 352	22, 300	24, 621	27, 214	29, 777	32, 312	34, 819	37, 296	
13						22, 616	25, 652	28, 359	31, 103	33, 687	36, 308	38, 901	
$13\frac{1}{2}$						23, 832	26, 697	29, 505	32, 298	35, 062	37, 798	40, 505	
14						24, 750	27, 714	30, 651	33, 552	36, 437	39, 287	42, 109	
	фунты.	фунты.	фунты.	фунты.	фунты.	фунты.	фунты.	фунты.	фунты.	фунты.	фунты.	фунты.	фунты.

Говоря выше о переборкахъ, я считаю не лишнимъ для общаго свѣдѣнія приложить здѣсь детали, снятыя съ дѣла, во время моихъ посѣщеній работъ, по постройкамъ броненосныхъ фрегатозъ *Hercules* и *Monarch*, показывающія способы соединенія листовъ переборокъ, расположенія стыковъ соединенія переборокъ съ судномъ въ различныхъ мѣстахъ его и методы дѣлать продольные переборки непроницаемыми, когда черезъ нихъ проходятъ бимсы; но прежде чѣмъ приступить къ этому, нахожу необходимымъ обратиться къ спецификаціи этихъ судовъ, которая относительно переборокъ говоритъ слѣдующее:

1) Всѣ переборки должны быть поставлены согласно чертежу и ни въ какомъ случаѣ не простираться до наружнаго днища.

2) Листы всѣхъ переборокъ, исключая тѣхъ, которыя поставлены при срединѣ сзади котловъ, и переборокъ, отдѣляющихъ угольные ящики, сдѣлать $\frac{3}{8}$ д. толщиною выше нижней палубы и $\frac{1}{16}$ д. толщиною ниже этой палубы.

3) Переборки сзади котловъ, и отдѣляющія угольные ящики поставить въ $\frac{9}{16}$ д. толщиною, исключая мѣсть, гдѣ проходятъ трубы; здѣсь толщина должна увеличиваться до $\frac{3}{4}$ дюйма.

4) Тѣ переборки которыя помѣщаются сзади котловъ, должны имѣть добавочную связь вертикальными полосами изъ угловаго желѣза въ $3 \times 3\frac{1}{2} \times \frac{9}{16}$, въ разстояніи одно отъ другаго на 4 фута, а съ другой стороны тавровымъ желѣзомъ въ $4\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}$, которое положить на стыки по длинѣ листовъ, замѣняя имъ планки; на стыки же по ширинѣ, между тавровымъ желѣзомъ, приклепать планки.

5) Переборки, выходящія за двойное днище, должны быть прикрѣплены къ шпангоутамъ, — однимъ рядомъ заклепокъ.

6) Всѣ переборки, невыходящія изъ двойнаго днища, исключая тѣхъ, которыя помѣщаются сзади котловъ, соединить съ внутреннимъ днищемъ двойнымъ угловымъ желѣзомъ въ $3\frac{1}{2} \times 3 \times \frac{5}{8}$.

7) Переборки, помѣщенныя сзади котловъ, соединить съ внутреннимъ днищемъ точно такимъ же образомъ; но угловое желѣзо, соединяющее ихъ съ вертикальною частію внутри днища, должно быть увеличено до $4 \times 4 \times \frac{5}{8}$ и прилепано заклепками въ 1 д. діаметромъ.

8) Всѣ переборки соединить вгладь и тщательно прочеканить. Теперь обратимся къ деталямъ и объясненію ихъ (*).

Чертежъ 1 представляетъ часть вгладь соединенной переборки, и расположеніе стыковъ листовъ, гдѣ: (а) добавочныя связи углового желѣза въ $3 \times 2\frac{1}{2} \times \frac{9}{16}$, разстояніе между которыми равняется 4 футамъ, (b) тавровое угловое желѣзо въ $4\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}$ д.; переборка эта простирается отъ верхней палубы, до внутренняго днища.

Чертежъ 2 представляетъ способъ соединенія листовъ переборки край-на-край; когда три толщины желѣза кладутся одна на другую, то два угла при концахъ листовъ накаливаются и утоняются, для лучшаго соединенія.

Чертежъ 3 представляетъ соединеніе переборки съ судномъ, выше бимса нижней палубы, переборка (а) приклепана къ шпангоутному угловому желѣзу въ $10 \times 3\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}$ заклепками въ одинъ дюймъ діаметромъ, на разстояніи 6 дюймовъ одна отъ другой, (b) угловое желѣзо по обѣ стороны, составляющее дополненіе шпангоута, (cc) двойная обшивка, (dd) продольные стрингеры, (e) подкладка изъ остъ-индскаго тика, (f) броня.

Чертежъ 4 показываетъ способъ соединенія поперечной переборки съ продольною, которая, какъ и всѣ связи по длинѣ, должна проходить черезъ первую; здѣсь: (d) продольная переборка, присоединяется къ поперечной двумя угловыми желѣзами (cc) въ $3\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times \frac{9}{16}$, (d) продолженіе поперечной переборки, которая съ продольною соединена угловымъ желѣзомъ (e) также въ $3\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times \frac{9}{16}$, и обратнымъ угловымъ желѣзомъ (f) въ $10 \times 3\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}$.

Чертежъ 5 представляетъ методу соединенія переборки съ внутреннимъ днищемъ; (а) угловое желѣзо по флоринсамъ непроницаемыхъ шпангоутовъ въ $3\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times \frac{7}{16}$ (**), склепывается вмѣстѣ съ внутреннимъ днищемъ (c) и соединяющимъ переборку (e) угловымъ желѣзомъ (b) въ $3\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times \frac{5}{8}$.

(*) См. прилагаемыя чертежи.

(**) На броненосныхъ фрегатахъ *Hercules* и *Monarch*, при этихъ мѣстахъ угловое желѣзо уменьшено толщиною на $\frac{2}{16}$ д., сравнительно съ желѣзомъ $3\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times \frac{9}{16}$, составляющимъ шпангоуты.

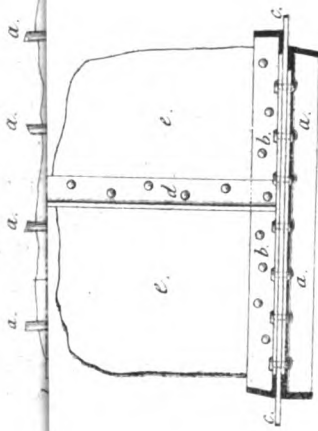
заклепками въ $\frac{3}{4}$ д. діаметромъ, въ разстояніи 6 дюймовъ одна отъ другой; вертикальная связь (*d*) изъ углового желѣза прилепана заклепками того же діаметра и при томъ же разстояніи ихъ; (*ee*) листы переборки.

Чертежъ 6 представляетъ способъ дѣлать продольныя переборки непроницаемыми при двухъ формахъ бимсовъ, когда эти послѣдніе черезъ нихъ проходятъ; (*a*) листы продольной переборки; (*b*) бимсы, составленные изъ листовъ и углового желѣза, проходящіе черезъ переборки; (*c*) Батерлея бимсы, также проходящіе черезъ переборки; (*d*) угловое желѣзо въ $3 \times 3 \times \frac{1}{2}$, прилепанное кругомъ бимсовъ заклепками въ $\frac{3}{4}$ д. діаметромъ, при разстояніи между ними около $4\frac{1}{2}$ дюймовъ, которое подъ бимсами въ (*e*) увеличено до $3\frac{1}{2} \times 3 \times \frac{1}{2}$; желѣзо это съ переборкою хорошо прочеванено.

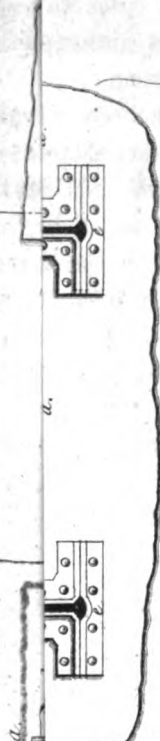
В. Сбоури.

КЪ СТАТЬѢ: О ПЕРЕБОРКАХЪ НА СУДАХЪ.

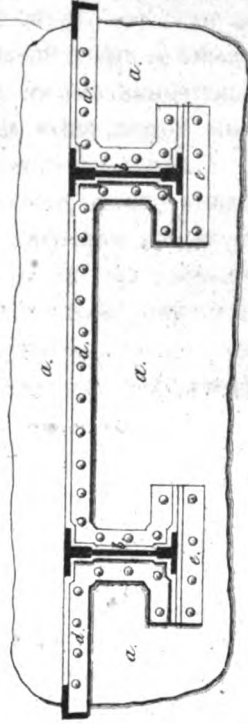
Черт. 1^я.



Черт. 2^я.



Черт. 6^я.



**THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY**

**ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS**

A

L

БРОНЕНОСНЫЯ СУДА.

О броненосныхъ судахъ съ наклонною броней, для прибрежной обороны. — Греческій корветъ *Королева Ольги*. — Австрійскій фрегатъ *Lissa*.

О броненосныхъ судахъ съ наклонною броней, для прибрежной обороны (*).

(Лекція г. Хайда, прочитанная въ *Royal United Service Institution*).

Въ былые годы морскія сраженія рѣшались единственно при участіи деревянныхъ парусныхъ кораблей и вся слава побѣдъ, приобретаемыхъ битвами на морѣ, принадлежала нераздѣльно морякамъ, которые овладѣвали ею, благодаря своей смѣлости и искусству. Но введеніе пара перемѣнило условія морскаго боя, такъ что въ грядущія битвы наравнѣ съ искусствомъ моряка должно стать знаніе своего дѣла механика, безъ чего будетъ немислимо достиженіе военной удачи.

Переходя отъ деревянныхъ кораблей къ броненосцамъ, мы видимъ между ними такую громадную разницу и столь значительное отсутствіе общихъ чертъ, что съ трудомъ представляемъ себѣ какимъ образомъ могла произойти замѣна первыхъ вторыми въ столь короткое время. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ, во время восточной войны, передъ нашими глазами собирались огромные флоты, состоявшіе изъ великолѣпнѣйшихъ судовъ стараго типа, а теперъ всѣ морскія государства содержатъ

(*) Въ прошлой книгѣ Морск. Сб. мы представили читателямъ краткое извлеченіе изъ лекціи г. Хайда. Теперь мы помѣщаемъ ее вполне, полагая, что наши морскіе офицеры встрѣтятъ не безъ интереса новыя взгляды и факты, въ ней изложенныя.

броненосныя эскадры, упражняющіяся въ наукѣ новаго морскаго боя, и прежніе деревянные корабли слѣлались чуть ли не историческимъ преданіемъ.

Общее примѣненіе желѣза въ видѣ матеріала для постройки корпусовъ всѣхъ судовъ, какъ военныхъ, такъ и купеческихъ, обладаетъ столь большими выгодами и въ настоящее время распространено такъ широко, что не требуетъ поясненій въ его важности и пользѣ. Но что кажется страннымъ при болѣе глубокомъ взглядѣ на предметъ, то это позднее примѣненіе брони къ защитѣ военныхъ кораблей, ибо причины, повліявшія на ея принятіе, т. е. сила артиллеріи и дѣйствительность снарядовъ, существуютъ уже издавна, по крайней мѣрѣ на столько, что деревянное судно никогда не было гарантировано отъ потопленія ядрами или истребленія пожаромъ вслѣдствіе разрыва бомбъ.

Выдѣлка броневыхъ плитъ достигла нынѣ удивительныхъ результатовъ. Мы видимъ теперь какъ англійскіе заводы прокатываютъ и отковываютъ 15-дюймовую броню, и толщина эта, безъ всякаго сомнѣнія, можетъ быть еще увеличена, въ случаѣ надобности. Но главная мысль, которая руководитъ въ этомъ случаѣ производителями, заключается въ приданіи броневымъ плитамъ способности выстоять безъ поврежденій противъ перпендикулярныхъ, прямыхъ ударовъ новыхъ огромныхъ снарядовъ. Между тѣмъ, вопросъ о броневой защитѣ имѣетъ еще другую сторону, а именно—охраненіе корпуса судна отъ пробоинъ путемъ отраженія снарядовъ, подобно тому какъ прежнія кольчуги служили для отраженія пуль, или какъ въ настоящее время металлическія вещи, носимыя на себѣ солдатами, иногда случайно отводятъ въ сторону попавшую пулю и тѣмъ спасаютъ жизнь человѣка.

Первыя броненосцы были одѣты плитами, толщина которыхъ не превосходила 3 и 4 дюймовъ, но постепенно размѣры эти увеличивались по мѣрѣ того, какъ совершенствовались орудія. Здѣсь не мѣсто распространяться о безчисленныхъ опытахъ, при помощи которыхъ толщина брони выросла въ нѣсколько лѣтъ отъ 4 дюймовъ до 14, и о шедшихъ рука-объ-руку съ ними успѣхахъ артиллеріи, но достаточно будетъ сказать, что

теперь 600-фунтовое орудіе пробиваетъ насквозь 10-дюймовыя плиты, а шебуринескіе опыты показали даже, что броня толщиною въ 15 дюймовъ недолго выдерживаетъ разрушительное дѣйствіе подобныхъ снарядовъ. Что построить судно, которое будетъ носить броню даже болѣе толстую, чѣмъ 15-дюймовая, возможно, то въ этомъ нѣтъ никакого сомнѣнія, но во сколько оно обойдется, будетъ ли оно остойчиво и годно для моря,—это вопросы другого рода. Стоимость нынѣшнихъ броненосцевъ, при общемъ стремленіи къ утолщенію брони, начинаетъ доходить до чрезвычайныхъ размѣровъ. Поэтому, всякое стараніе объ экономіи въ судостроеніи весьма желательно, и вслѣдствіе этой причины я произвожу съ 1853 года постоянные опыты и проектирую броненосныя суда, устроенныя на принципѣ *отраженія снарядовъ*, будучи глубоко убѣжденъ, что какою вертикальною броню ни одѣтъ военный корабль, она будетъ пробита современною артиллеріею, сколько бы ума ни было положено на систему подкладки, крѣпленія и проч.

Съ этимъ соглашаются всѣ артиллеристы настоящаго времени, а недавнія испытанія, производившіяся въ Шебуринесѣ надъ 15-дюйм. плитами, показали, что вертикальная броня даже этой толщины недолго устоитъ противъ нынѣшнихъ орудій. Сплошные снаряды углублялись въ нее на 11 дюймовъ, а бомбы, разрываясь, отламывали куски вѣсомъ въ нѣсколько тоннъ. Для опытовъ были взяты двѣ плиты, одна кованная, а другая прокатанная, и обѣ были изготовлены съ величайшимъ стараніемъ самими извѣстными изъ нынѣшнихъ заводчиковъ, но обѣ же были разрушены и разбиты на нѣсколько кусковъ. Если бы эти громадныя плиты покрывали собою бортъ судна, атакованнаго такими же орудіями, то результатъ былъ бы подобный, т. е. вѣрное и положительное уничтоженіе судна, получившаго послѣднее ядро. Послѣ этого естественно является вопросъ: если 15-дюймовая броня въ состояніи выстоять противъ новыхъ орудій, то какая участь ждетъ 6 и 7-дюймовыя плиты, которыми покрыты борта большей части изъ нынѣшнихъ броненосцевъ?

Намъ иногда говорятъ, что всѣ морскія государства находятся съ этой стороны въ одинаковомъ положеніи, и подобный

*

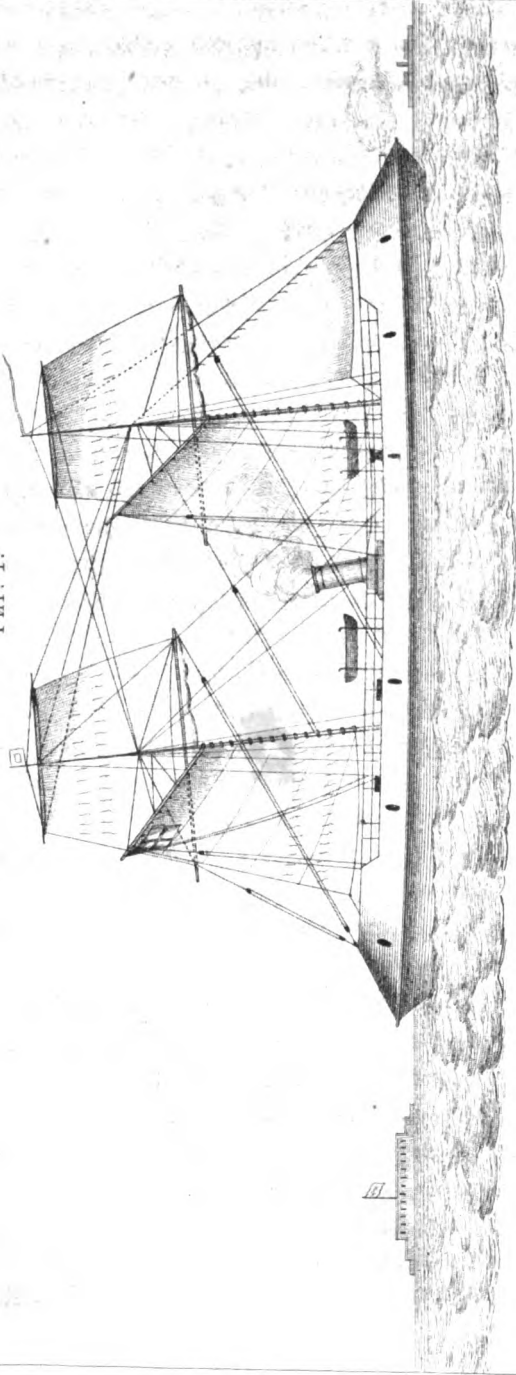
доводъ предлагается какъ нѣкотораго рода утѣшеніе. Но въ наше время общаго соревнованія по дѣлу техники обстоятельства измѣняются быстро: что ново сегодня, то завтра старо, и подобный бѣгъ въ перегонку долженъ продолжаться до тѣхъ поръ, пока не наступитъ время, когда всѣ люди придутъ къ одному убѣжденію и положить условіемъ вывести изъ употребленія не только разрывныя пули, но и вообще всякіе военные снаряды. Однако, пока наступятъ эти дни, намъ слѣдуетъ быть по прежнему готовыми и готовыми такимъ образомъ, чтобы имѣть возможность встрѣтить всевозможныя случайности. Въ такомъ случаѣ, какія средства могутъ противустать современнымъ ужаснымъ снарядамъ? Очевидно, наклонные борта. Вертикальныя стѣны должны быть сдѣланы столь толстыми и изъ такого прочнаго матеріала, чтобы имѣть возможность задерживать собственнымъ сопротивленіемъ полетъ снаряда, движущагося со скоростью 1300 футь въ секунду,—въ противномъ же случаѣ онѣ будутъ проницаемы и, слѣдовательно, бесполезны; между тѣмъ какъ борта съ уклономъ, если уголъ наклоненія достаточно остръ, произведутъ то, что снаряды станутъ рикошетировать отъ ихъ поверхности и будутъ тратить свою силу въ воздухъ или въ водѣ, вмѣсто того, чтобы употреблять ее на проицаніе. Этотъ фактъ безъ сомнѣнія извѣстенъ каждому и даже имѣетъ свою долю вліянія на современное судостроеніе. Напримѣръ, на кормовомъ подворѣ, гдѣ снаряды могутъ ударять лишь подъ угломъ, броня бываетъ обыкновенно тоньше. Затѣмъ, нѣкоторыя суда строятся со специальнымъ назначеніемъ, чтобы драться, оборотившись къ непріятелю носомъ, представляя его снарядамъ ограниченную, изогнутую или угловую поверхность. Про броненосцевъ съ наклонными бортами можно сказать, что они обладаютъ носовою обороною по всему борту, во время боя не представляютъ точекъ, доступныхъ для спеціального нападенія и такимъ образомъ имѣютъ на своей сторонѣ громадное преимущество надъ судами обыкновенной системы постройки, которыя во время сраженія могутъ быть пробиты снарядами съ кормы и по бортамъ.

Въ настоящее время общее мнѣніе клонится къ тому, что таранъ есть чрезвычайно сильное средство для нападенія, и

КЪ СЪ БРОНЕНОСНЫЯ СУДА СЪ НАКЛОННОЮ БРОНЕЮ.

Черт. 1.

Фиг. 1.

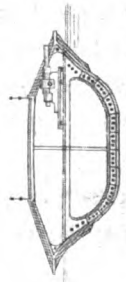


Фиг. 2.



Продольное сѣченіе.

Фиг. 3.



Поперечное сѣченіе.

дѣйствительно, нѣтъ никакого сомнѣнія, что судно въ 3000 или 4000 тоннъ, при 12 или 13 узлахъ хода подъ парами, способно нанести большой вредъ въ случаѣ ловкаго удара. Но мое судно съ наклонными бортами, говорю безъ малѣйшаго колебанія, безопасно противъ тараненія. Горизонтальный поясъ, идущій вокругъ всего корпуса, предохраняетъ его отъ всякаго поврежденія, наносимаго шпирономъ. Этотъ поясъ состоитъ изъ кованаго желѣза толщиною въ 18 дюймовъ и доставляетъ броненосцу съ наклонными бортами такую охрану, какою не обладаетъ ни одно изъ другихъ судовъ. Броненосцы, таранящіе другъ друга, весьма похожи на животныхъ, бодающихся во время схватки на смерть. Подобная метода боя, разумѣется, не можетъ назваться особенно почетною, такъ какъ боданіе есть битва физическою, а тараненіе механическою силою, нѣчто въ родѣ кулачной расправы, гдѣ наука занимаетъ весьма второстепенную роль,—но тѣмъ не менѣе пока одни суда будутъ строиться съ цѣлію тараненія, другія должны сооружаться такимъ образомъ, чтобы имѣть возможность противустоять этому дѣйствію.

Фигура 1 (черт. 1) изображаетъ броненосное судно съ двойнымъ уклономъ бортовъ, назначенное для прибрежной обороны. Крайняя длина этого судна 255 футъ, крайняя ширина 60 футъ, ширина у ватерлиніи 50 футъ, глубина итрюма 13 футъ, высота между палубами 7 футъ 9 дюймовъ.

Мнѣ нечего говорить, что эти подробности могутъ измѣняться сообразно съ обстоятельствами; что ширина и глубина могутъ увеличиваться для помѣщенія бѣльшаго запаса угля, и что всѣ подобныя варіаціи зависятъ единственно отъ вычисленій.

Продольный разрѣзъ (чертежъ 1, фиг. 2) показываеъ внутреннее устройство подобнаго судна; при этомъ я прошу обратить вниманіе на просторное помѣщеніе для команды, совершенно надъ водою, такъ что въ настоящемъ случаѣ нѣтъ надобности накачивать воздухъ, потребный для жизни людей, подобно тому, какъ это дѣлается въ угольныхъ кояхъ.

Фигура 3 изображаетъ поперечное сѣченіе этого судна. Одна изъ особенностей моей системы заключается въ томъ, что я снаружи имѣю накладываю дерево для предохраненія брони.

Деревянная обшивка сверхъ брони составляетъ существенную часть въ моемъ плавъ, ибо я напелъ путемъ опытовъ, что она встрѣчаетъ снарядъ какъ подушка и измѣняетъ линію его полета прежде чѣмъ онъ достигнетъ до броневыхъ плитъ. Снарядъ, проходя сквозь дерево, гонитъ впередъ себя часть сжатыхъ волоконъ послѣдняго, и такимъ образомъ разлагаетъ свою силу на пространство, превышающее площадь, которая встрѣчаетъ его вершину, и гдѣ сосредоточивается вся работа снаряда. Хотя подобный фактъ очевиденъ самъ собою, но тѣмъ не менѣе въ нашъ практическій вѣкъ всякій доводъ долженъ быть подкрѣпленъ опытами. Поэтому я произвелъ рядъ испытаній, для выясненія принципа *отраженія*, результаты которыхъ изложу нѣсколько ниже. Довольно, опыты надъ артиллеріею и броненосными щитами производились съ весьма большими издержками, вслѣдствіе того, что они выполнялись надъ настоящими орудіями, щитами, зарядами и снарядами. Но такъ какъ подобныя опыты рѣшительно не по средствамъ для частнаго лица и такъ какъ вмѣстѣ съ тѣмъ нельзя рассчитывать на матеріалы, принадлежащія правительству, то мнѣ пришло въ голову, что можно достигнуть до удѣлительныхъ результатовъ, уменьшивъ въ извѣстномъ масштабѣ всѣ элементы, обуславливающіе испытанія. При подобномъ уменьшеніи, опыты становятся возможными для всякаго. Такимъ образомъ, вмѣсто того, чтобы стрѣлять въ настоящіе щиты изъ настоящихъ орудій, я уменьшилъ всю систему, принявъ масштабомъ 1 дюймъ за футъ, и, что всего замѣчательнѣе, получилъ результаты, совершенно сходные съ тѣми, которые были добыты при большихъ орудіяхъ и мишеняхъ.

Но возвратимся къ моему судну. Чертежъ миделеваго сѣченія (фиг. 3) показываетъ, что дно имѣетъ обыкновенное устройство желѣзныхъ военныхъ судовъ; оно клѣтчатой системы, съ наружною и внутреннею обшивками, трюмъ раздѣленъ непроницаемыми переборками на нѣсколько отдѣленій, а борта имѣютъ выдающіеся спонсоны, возвышающіеся на 3 или 4 фута надъ водою. Отсюда топъ-тимберсы вдаются внутрь судна, подъ угломъ почти 20 градусовъ, такъ что сумма нижняго и верхняго угловъ не превышаетъ 45 градусовъ. Броневыя плиты

скрѣплены съ внутреннею обшивкою обыкновеннымъ способомъ помощію болтовъ, но около вершины выдающагося угла плиты эти склепаны вмѣстѣ и для того срѣзаны тутъ фланцами. Фланцы эти имѣютъ ширину въ 18 дюймовъ и, будучи сложены вмѣстѣ, представляютъ массу металла, въ которую, во первыхъ, трудно попасть, а во вторыхъ, если бы и удалось попасть, то количество желѣза достаточно, чтобы противустоять удару даже 600-фунтоваго снаряда. Сверхъ наружной поверхности этой брони я помѣщаю деревянную обшивку, какъ показано на чертежѣ; этотъ слой дерева, если будетъ толщиною въ 1 футъ, представитъ по горизонтальной линіи для проицанія толщину въ 30 дюймовъ, предполагая, что снарядъ пойдетъ по прямому направленію. Но въ дѣйствительности этого не можетъ быть, такъ какъ дерево, помѣщенное подъ сказаннымъ угломъ, побуждаетъ снарядъ рикошетировать прежде чѣмъ онъ достигнетъ до металла; снарядъ получаетъ такимъ образомъ движеніе по кривой линіи и, слѣдовательно, тѣмъ легче долженъ быть отраженъ, если бы ему и удалось проникнуть до желѣза.

Этотъ угловой выступъ простирается вокругъ всего судна, и если бы длина и ширина послѣдняго были равны, то оно естественно сдѣлалось бы круглымъ; такимъ образомъ, какъ мой проектъ, такъ и брѣносець г. Ельдера (*), совершенно подобны относительно идеи непробиваемости; разница заключается лишь въ томъ, что мое судно продолговатое, а проектированное г. Ельдеромъ совершенно круглое. Для того, чтобы практически убѣдиться въ выгодахъ наружнаго обшиванія деревомъ, я выбралъ двѣ $\frac{3}{4}$ дюймовыя плиты, одну безъ всякой покрышки, а другую выложенную 1 дюймовымъ деревомъ, что соотвѣтствовало 12 дюймамъ полной величины. Непокрытая плита подверглась выстрѣлу первая и результатомъ было полное проицаніе. При этомъ опытѣ зарядъ, снарядъ и отстояніе орудія были совершенно такіе же, какъ и при всѣхъ другихъ испытаніяхъ. При второмъ опытѣ противъ плиты, покрытой 1 дюймовымъ деревомъ, при томъ же вѣсѣ ядра, заряда и прежнемъ разстояніи до цѣли, результатъ былъ совершенно

(*) См. Морск. Сб. 1868 г. № 7, Брѣн. суда, стр. 13.

другой; дерево было, разумѣется, пробито, но не плита. Подобное явленіе легко объяснимо при снарядѣ съ круглою оконечностью, когда волокна дерева сжимаются отъ удара, спрессовываются и получаютъ почти такую же плотность, какъ и самый металл, вслѣдствіе чего сила, сообщенная порохомъ, разлагается по поверхности, равной площади снаряда, и плита остается нетронутою. При ядрѣ съ острою оконечностью результатъ получается другой, поврежденіе бывасть значительнѣе, но полное проицаніе не достигается. Эти испытанія доказываютъ ясно всю важность деревянной обшивки *снаружи* брони, равно какъ и деревянной подбладки *изнутри* ея.

Пушка, которую я употреблялъ при этихъ опытахъ, изображала собою 600 фунтовое орудіе, уменьшенное въ масштабѣ 1 дюйма на футъ. 600 фунтовое орудіе, какъ извѣстно, имѣетъ калибръ въ 12 дюймовъ и вѣситъ 23 тонна. Уменьшивъ его размѣренія въ масштабѣ 1 дюйма на футъ, мы получимъ диаметръ канала ровно въ 1 дюймъ. Длина снаряда въ настоящую величину равняется 18 дюймамъ; при уменьшеніи въ томъ же масштабѣ она должна равняться, само собою разумѣется, 1½ дюймамъ, а длина картуза подходитъ почти къ такимъ же размѣреніямъ. Испытанія въ Шебуринессѣ показали, что 600 фунтовый сплошной снарядъ пробиваетъ 10 дюймовую плиту. Строя мои броненосные щиты, я принялъ также 1 дюйм. за футъ; такимъ образомъ 6 дюймовая броня изображается у меня ½ дюймовою плитою, 9 дюймовая—¾ дюймовою плитою, и 12 дюймовая—1 дюймовою. Разстояніе орудія до мишени вмѣсто 35 сажень было уменьшено также почти до 17 футъ, и такимъ образомъ орудіе, снарядъ, количество пороха, броня и разстояніе между пушкою и цѣлю были уменьшены въ одинаковомъ масштабѣ. Результатъ получился тотъ же самый, т. е. мой щитъ, изображавшій 10 дюймовую броню, былъ пробитъ совершенно также какъ 10 дюймовая броня была пронизана изъ большихъ орудій. Опытъ имѣлъ равное достоинство, но обошелся въ безконечной степени дешевле, и да простятъ мнѣ за такое мнѣніе, но я думаю, что можно достигнуть весьма большихъ и важныхъ результатовъ, производя тщательныя испытанія въ уменьшенномъ масштабѣ и сохраняя

такимъ образомъ значительныя суммы государству. Въ одномъ изъ этихъ случаевъ результатъ, добытый при проицаніи 10 дюймовой брони, стоилъ многихъ тысячъ фунтовъ, а въ другомъ всё издержки составляли лишь нѣсколько шиллинговъ.

Убѣдившись, что 10 дюймовая броня легко пробиваема, мы можемъ съ полнымъ основаніемъ предположить, что даже болѣе толстыя плиты должны быть пробиты изъ болѣе тяжелыхъ орудій. Лица, стоящія во главѣ нашего артиллерійскаго управленія, говорятъ въ одинъ голосъ, что они берутся сдѣлать пробойны во всякой бронѣ, какую только можно выдѣлать. Въ такомъ случаѣ, гдѣ долженъ быть предѣлъ размѣреній и граница стоимости тѣхъ судовъ, которыя станутъ подчиняться подобнымъ элементамъ? Каковы должны быть трудности и расходы, соединенные съ плаваніемъ подобныхъ судовъ, если къ вѣсу брони мы присоединимъ еще вѣсъ артиллеріи, соответствующей размѣреніямъ первой? Невольно спрашиваешь себя—нѣтъ-ли другой системы судостроенія, доставляющей равные результаты? Разумѣется есть, если мы начнемъ отклонять непріятельскіе снаряды съ тѣхъ поръ какъ нельзя удерживать ихъ ударовъ. Стройте ваши суда согласно съ чертежами, которые мы разсмотрѣли выше, и въ окончательномъ выводѣ получится непроницаемость; суда будутъ безопасны отъ снарядовъ отъ носа до кормы, безъ слабыхъ точекъ на оконечностяхъ, съ полною гарантіею противъ тараненія. Суда эти будутъ имѣть палубу выше ватерлиніи и слѣдовательно не станутъ нуждаться, чтобы въ нихъ вдувался воздухъ помощью машинъ; наконецъ, суда эти будутъ покойны въ морѣ, благодаря выдающимся спонсонамъ. Чтобы убѣдиться въ выгодахъ наклоннаго борта, я устроилъ щитъ, изображающій бортъ судна. Онъ сдѣланъ изъ однороднаго металла, закаленнаго особннымъ способомъ. склепанъ совершенно подобно настоящему судовому борту и облицованъ снаружи деревомъ для задержки снаряда прежде чѣмъ послѣдній достигнетъ до броневой плиты.

Въ этотъ щитъ, изображающій судовой бортъ, стрѣляли тѣмъ же ядромъ и такимъ же зарядомъ, какіе употреблялись при другихъ испытаніяхъ, что вполне изображаетъ дѣйствіе 600 фун-

товаго орудія противъ настоящаго судна, построеннаго подобнымъ образомъ; результатомъ было частичное уничтоженіе дерева и совершенное отсутствіе поврежденій въ металлѣ подъ нимъ. Этотъ опытъ далъ выводъ, который, безъ всякаго сомнѣнія, повторится въ большемъ видѣ, если такое же испытаніе будетъ произведено противъ настоящаго судоваго борта, и доказалъ ясно огромную выгоду этой системы постройки надъ всѣми другими, предложенными донинѣ.

Нѣкоторыя лица, видѣвшія мои модели, выразили мнѣніе, что суда съ наклонными бортами, снабженныя, кромѣ того, башнями, должны быть наиболѣе совершенными и повидимому самыми дѣйствительными броненосцами, сравнительно со всѣми до настоящаго времени построенными. Чтобы устроить модель башни и стрѣлять въ нее даже изъ модели орудія, понадобилось бы значительное время и потребовалось бы не малое увеличеніе расходовъ; но конечно какъ для защитниковъ башенной системы, такъ и вообще для всей публики было бы пріятно, чтобы башни подверглись дѣйствию нашихъ самыхъ большихъ орудій, и тѣмъ выяснилась бы степень успѣха, на которую башни могутъ рассчитывать въ случаѣ войны. О томъ, хорошо ли оставлять подобный важный вопросъ подъ сомнѣніемъ, я не скажу ни слова, но тѣмъ не менѣе выражу надежду, что лица, имѣющія въ своихъ рукахъ власть, когда нибудь подвергнуть всю систему полному и тщательному изслѣдованію. Упомяну здѣсь же о странномъ фактѣ, что мнѣ никогда не случилось встрѣтить вполне знающаго свое дѣло механика, который, вынужденный сказать правдивое мнѣніе о башнѣ и ея механизмѣ, не выражалъ бы сомнѣнія о ея способности выдерживать во время войны нападеніе большихъ орудій. Отъ души желаю, чтобы подобное ужасное несчастіе никогда не случилось съ нашею родиною, и чтобы система, принимаемая въ столь широкихъ размѣрахъ, не оказалась ошибкою въ такое время, когда уже будетъ поздно исправлять ее. Я извлекъ изъ сочиненія, недавно изданнаго г. Фонъ-Шелія, «о прибрежной оборонѣ» списокъ броненосныхъ башенныхъ судовъ флота Соединенныхъ Штатовъ, принимавшихъ участіе въ атакѣ Чарльстона въ 1863 году, и дѣйствіе, которое произвели противъ

ихъ башень орудія конфедератовъ. Изъ официальнаго донесенія видно, что въ сраженіи принимало участіе 8 изъ этихъ судовъ, изъ которыхъ 1 пошло ко дну, 3 оставили бой, а у остальныхъ 4 башни были или повреждены, или заклинены.

Броненосныя суда флота Соединенныхъ-Штатовъ; принимавшія участіе въ атакѣ Чарльстона въ 1863 году.

Weeharcken, башня повреждена, вышелъ изъ боя.

Passaic, башня заклинилась.

Montauc, вышелъ изъ боя.

Ratapasco, башня заклинилась.

New Ironsides, флагманское судно, бортовое.

Nantucket, башня заклинилась.

Nahant, башня заклинилась.

Keokuk, пошелъ ко дну.

Эти свѣдѣнія почерпнуты изъ официальныхъ донесеній и слѣдовательно заслуживаютъ полнѣйшаго вѣроятія. Если бы будущія военныя суда вооружались только 68 фунтовыми орудіями, то разумѣется не слѣдовало бы заботиться о башенной системѣ, но такъ какъ въ грядущее время будутъ употребляться 300,600 и даже 1000 фунтовыхъ орудій, то разумѣется было бы не лишнимъ испытать какую нибудь башню нѣсколькими 600 фунтовыми снарядами, прежде чѣмъ вводить въ англійскомъ флотѣ систему не вполне испытанную.

Суда моей системы должны исполнять обязанность плавучихъ фортовъ, поставленныхъ на якоря въ извѣстныхъ гаваняхъ, и въ то же время обладать способностію выходить въ море.

Употребленіе двухъ винтовъ съ отдѣльными машинами даетъ подобному судну возможность отлично маневрировать. Можетъ быть мнѣ сдѣлаютъ замѣчаніе, что невыгодно обременять оконечности судна такимъ большимъ количествомъ брони и столь тяжелою артиллеріею, обстоятельство, долженствующее дурно повліять на качества судна въ случаѣ боя въ морѣ. Для отвращенія подобнаго неудобства оконечности могутъ быть срезаны, а для орудій устроенъ на срединѣ судна казематъ съ наклонными бортами. Подобная форма броненосца изображаетъ собою линійный корабль грядущаго времени, а казематъ съ наклонными стѣнами и борта съ уклономъ обезпечиваютъ лучше вся-

каго другаго приспособленія успѣшный отпоръ современнымъ снарядамъ.

Есть еще одинъ пунктъ, на который я желаю обратить вниманіе моихъ слушателей,—это много разъ повторявшаяся идея объ обращеніи деревянныхъ судовъ въ броненосныя,—вопросъ, который возбуждалъ много преній и, разумѣется, заслуживаетъ полнѣйшаго вниманія, съ точки зрѣнія экономической. Отъ флотовъ прошлаго времени остается еще много великолѣпныхъ судовыхъ корпусовъ; лучшіе изъ нихъ могутъ быть превращены въ броненосныя суда съ наклонными бортами и тѣмъ снова приобрѣсти военное значеніе. Я предлагаю срѣзать наши старые линійные корабли до жилой палубы и выстроить на остающейся части кузова желѣзныя вазематъ съ наклонными бортами. Когда же деревянное дно сгнѣтъ, то въ желѣзной надстройкѣ можно будетъ соорудить новое желѣзное же днище. Разумѣется, эта идея требуетъ еще разработки, но въ ней не заключается никакихъ затрудненій, которыя могли бы помѣшать въ чемъ нибудь ея осуществленію на практикѣ.

Описаніе моделей щитовъ, употребленныхъ г. Хайдомъ при опытахъ.

Щитъ № 1-ый и № 2-ой изображали настоящіе щиты, покрытые 6-дюймовою бронею, т. е. были одѣты $\frac{1}{2}$ -дюймовыми листами. Щитъ № 1-ый былъ желѣзный, а № 2-ой изъ однороднаго металла съ закаломъ. Въ нихъ стрѣляли одинаковыми снарядами при равномъ зарядѣ. № 1-ый былъ пробитъ насквозь, а № 2-ой только выгнуть, что доказало большое преимущество однороднаго металла надъ желѣзомъ.

Щиты №№ 3-ій и 4-ый изображали 10-дюймовые щиты. № 3-ій не былъ обшитъ деревомъ, а № 4-ый былъ одѣтъ слоемъ онаго, толщиною, соответствовавшею 12 дюймамъ въ настоящую величину. Первый снарядъ, попавшій въ щитъ № 3-ій, былъ чугунный, а второй—желѣзный кованный; оба произвели лишь небольшія углубленія въ плитѣ. Третій снарядъ былъ изъ закаленной стали и пробилъ броню. Четвертый и пятый вы-

стрѣлы были сдѣланы подъ угломъ въ 10° и ядра ихъ не пробивали брони.

Щитъ № 4-ый, выложенный деревомъ, не былъ пробитъ вовсе и снарядъ засѣлъ въ броневой плитѣ, что доказываетъ выгоду деревянной обшивки, положенной сверхъ брони, даже при вертикальномъ положеніи щита.

Щитъ № 6-ой представлялъ наклоненные борта корабля; одна сторона этого щита была обшита деревомъ, а другая оставлена безъ обшивки. Слой дерева не далъ снаряду даже дотронуться до металла. Въ непокрытую часть щита было произведено также нѣсколько выстрѣловъ, и результатомъ было нѣсколько впадинъ въ бронѣ; поэтому, нѣтъ никакого сомнѣнія, что при стрѣльбѣ въ настоящее судно должны повториться совершенно подобныя же факты.

Щитъ № 5-ый изображалъ 12-дюймовый щитъ. Первый снарядъ углубился въ броню лишь на половину, но второй при полуторномъ зарядѣ пробилъ плиту почти насквозь. Оба снаряда остались безъ поврежденій.

Премія.

Г. Хайдз. Съ вашего позволенія, я распространюсь нѣсколько болѣе о щитѣ № 6-й, который изображаетъ бортъ моего судна, такъ какъ соединенное съ нимъ испытаніе было чрезвычайно замѣчательно. При выстрѣлахъ въ этотъ щитъ, дерево, покрывавшее его, заставляло снаряды рикошетировать. При внимательномъ разсмотрѣніи этого дерева можно было замѣтить, что ядро производило въ немъ только желобъ, при чемъ волокна вырывались, но ни одинъ снарядъ не пробилъ его насквозь и не дотронулся до желѣза. Этотъ результатъ былъ такъ удивителенъ и чудесенъ, ибо доказалъ, что простое дерево способно выдерживать удары снарядовъ, что я повторилъ опытъ еще два или три раза и получавшіеся факты были совершенно сходны съ первоначально полученнымъ результатомъ.

Можетъ быть, меня спросятъ, какое вліяніе должны произвести противъ наклонныхъ бортовъ навѣсныя выстрѣлы. На

это я отвѣчу, что стрѣлялъ въ щитъ № 6-ой также и навѣсно, снаряды пробивали дерево, но не проникали сквозь желѣзо.

Деревянная обшивка, положенная сверхъ наклонной брони настоящаго судна, должна быть толщиною въ 12 дюймовъ. Снарядъ, проникающій сквозь бортъ, предполагая, что онъ ударилъ по прямому направленію, долженъ пройти сквозь 2 ф. 6½ дюймовъ дерева. По всей вѣроятности онъ долженъ отразиться отъ обшивки, какъ было на модели, сдѣлать рикошетъ и перелетѣть черезъ, не дотронувшись до брони.

Предсѣдатель, адмиралъ Кодринтонъ. Если кто изъ гг. слушателей пожелаетъ сдѣлать какіе нибудь вопросы или замѣчанія, то, безъ сомнѣнія, г. Хайдъ не откажется отвѣтить на нихъ.

Пункты, на которые я желалъ бы получить разъясненіе, суть: во первыхъ, какой уголъ обстрѣла можетъ имѣть орудіе, стоящее у порта, прорѣзаннаго въ наклонномъ бортѣ? Мнѣ кажется, что въ этомъ случаѣ оно не можетъ быть наводимо впередъ и назадъ въ той же степени какъ при вертикальномъ бортѣ.

Во вторыхъ, я полагаю, что подобное судно болѣе удобно для прибрежной обороны, чѣмъ для морскаго плаванія, ибо оно должно имѣть значительную боковую качку, и волненіе, по всей вѣроятности, станетъ постоянно попадать на его верхнюю палубу.

Капитанъ Биммишъ. Я желаю спросить какою броней и какой толщины обшивкою г. Хайдъ предполагаетъ покрывать настоящія суда?

Г. Хайдъ. Броней въ три дюйма и деревомъ, толщиною въ двѣнадцать дюймовъ.

Капитанъ Биммишъ. Я полагаю, что судно, построенное по плану г. Хайда, вслѣдствіе своей конструвціи, т. е. благодаря далеко выдающимся въ стороны выступамъ, должно получать жестокіе удары отъ волненія. Насколько мнѣ извѣстно, суда съ широкими спонсонами представляютъ водѣ большое сопротивленіе, и мнѣ кажется, что броненосецъ г. Хайда, обладая безъ сомнѣнія огромнымъ преимуществомъ относительно отраженія снарядовъ, будетъ имѣть по всему борту ту же невы-

году, которую судно съ навѣсною кормою встрѣчаетъ только въ кормовой части. Я не знаю, имѣлъ ли г. Хайдъ случай испытать это на опытѣ, ибо сдѣлать подобную вещь надъ моделями невозможно, но мнѣ кажется, что выступы, обладая значительнымъ вѣсомъ, должны производить разрушительное дѣйствіе на корпусъ судна, особенно при выдвинутыхъ орудіяхъ.

Предсѣдатель. Я имѣю еще сказать, что въ морѣ, если вѣтеръ дуетъ прямо сбоку, всякое судно должно имѣть значительный кренъ, не говоря уже о боковой качкѣ. Въ подобномъ случаѣ, по моему мнѣнію, броненосецъ г. Хайда долженъ гораздо болѣе страдать отъ непріятельской артиллеріи, такъ какъ снаряды будутъ имѣть возможность попадать ниже верхняго наклоннаго борта, и тогда нижняя наклонная часть корпуса не будетъ уже находиться подъ прежнимъ выгоднымъ угломъ къ горизонту воды. Разумѣется, я говорю, предполагая, что судно держится въ морѣ. При береговой оборонѣ подобнаго обстоятельства быть не можетъ.

Г. Вильсонъ. Я желалъ бы знать, могутъ ли получиться при настоящей артиллеріи и считахъ въ натуральную величину, результаты, совершенно подобные тѣмъ, которые получились при моделяхъ, и не будетъ ли въ первомъ случаѣ разрушеніе настоящихъ щитовъ значительнѣе, чѣмъ то же самое у моделей?

Г. Макки. Принадлежа къ составу комисіи артиллерійскихъ опытовъ въ Шебуринессѣ, я имѣлъ весьма большую практику во всемъ, что касается до испытаній броненосныхъ щитовъ артиллеріею. Поэтому, въ отвѣтъ на замѣчаніе г. Вильсона, я долженъ сказать, что, къ моему величайшему удивленію, я нахожу, что эти щиты, и особенно № 3-ій, изображаютъ въ миниатюрѣ совершенно точно пробойны и поврежденія, которымъ подвергаются плиты въ настоящую величину. Если кому угодно посмотрѣть на заднюю сторону этой плиты, то онъ замѣтитъ тѣ же четыре расходящіяся трещины и ту же выпуклость, которая бываетъ у настоящей брони; онъ увидитъ также большой выломанный дискъ желѣза, а взглянувъ на наружную сторону, замѣтитъ рябь около пробойны, которая уди-

вительно похожа на тоже самое, получаемое на шебуринескихъ опытахъ.

Что же касается до этой плиты и до обшивки, покрывающей ее, то доставленные ими результаты приводятъ меня въ нѣкоторое изумленіе. Если я не ошибаюсь, то желѣзо изображаетъ 3-хъ и 4-дюймовую броню, а дерево соответствуетъ 12-дюймовой обшивкѣ. Мы знаемъ отлично хорошо, что если въ плиту толщиной въ 3 или 4 дюйма, положенную на 12 дюймовую подкладку, попадетъ 600 фунтовый снарядъ, то онъ пробьетъ ее какъ тѣсто. Если же мы получимъ при настоящихъ обстоятельствахъ относительно 600 фунтоваго орудія тѣ же результаты, которые получились съ моделями, то откроемъ фактъ, что наклоненіе брони имѣетъ громадное оборонительное значеніе. Разумѣется, когда дѣло доходитъ до испытаній въ маломъ масштабѣ, я никогда не соглашусь съ тѣмъ, что они доставляютъ гусударству истинную экономію. Подобные опыты могутъ быть хороши для изобрѣтателей, небогатыхъ матеріальными средствами, но правительство, прежде чѣмъ заводить что нибудь новое, должно непременно испытать всякое нововведеніе настоящимъ образомъ; иначе же оно можетъ впасть въ ошибку и вмѣсто экономіи произведетъ непроизводительный расходъ. Уклонъ брони во всякомъ случаѣ имѣетъ большое значеніе для увеличенія оборонительной способности; мы убѣдились въ этомъ при опытахъ въ Шебуринесѣ надъ 8-дюймовымъ щитомъ *Warrior*, часть котораго была поставлена подъ угломъ въ $37\frac{1}{2}$ градусовъ для изображенія носовой части судна, причемъ ни одинъ снарядъ Паллизера не пробилъ его. Дѣйствительно, стрѣльчатая головка снаряда Паллизера, вслѣдствіе своей формы, особенно способствуетъ отраженію снарядовъ отъ предмета. Подобные факты случаются даже при ударѣ снаряда о воду.

Г. Хайдъ. Отвѣчая на замѣтку г. предсѣдателя, я долженъ сказать, что для доставленія орудію большаго угла обстрѣла, нужно или имѣть широкій пушечный портъ, или же принятую систему вращенія орудій около дула; первое изъ этихъ условій, какъ извѣстно, теперь тщательно избѣгается всѣми. Я полагаю, что примѣненіе двойнаго винта и пароваго привода для управ-

ленія рулемъ почти уничтожаетъ потребность въ большомъ углѣ обстрѣла, ибо помощью для наведенія орудій служатъ быстрыя движенія въ сторону самого судна.

Что же касается до боговой качки судна въ морѣ, то это вопросъ, на который почти невозможно дать какой нибудь положительный отвѣтъ. Мы можемъ сказать только, что купеческія суда, имѣющія борта со спонсонами, ведутъ себя хорошо въ морѣ на волненіи. Факты даютъ основаніе предполагать, что проектируемый броненосецъ не будетъ хуже въ этомъ отношеніи, чѣмъ другія суда. Относительно крена у судна подобныхъ размѣреній и постройки, который ведетъ къ обнаруженію слабыхъ частей корпуса, можно сказать, что всѣ суда подвержены подобному же неудобству. Если взять бортовой броненосецъ нашего времени, то онъ подверженъ совершенно тому же грѣху; при кренѣ слабыя точки его ниже ватерлиніи обнажаются отъ воды. Если вы дадите судну моего чертежа достаточную ширину, то оно не будетъ открывать своихъ слабыхъ частей столь часто какъ судно съ вертикальнымъ бортомъ, а такъ какъ проектированные мною броненосцы должны быть широкими, чтобы носить поставленные на нихъ тяжести, то слабость ихъ ниже ватерлиніи будетъ значительно менѣе, чѣмъ у обыкновенныхъ судовъ.

Было замѣчено также, что выступы, благодаря своему вѣсу, обременяя оконечности судна, должны вредно вліять на крѣпость корпуса. Я полагаю, что прибрежная служба, для которой назначаются предлагаемые мною броненосцы, не можетъ быть соединена съ невыгодными, хотя и неизбѣжными, обстоятельствами морскаго плаванія, т. е. высокимъ волненіемъ, качкою и проч. Въ такомъ случаѣ, носовой и кормовой свѣсы, не подвергаясь ударамъ волнъ, не могутъ производить въ корпусѣ сотрясеній, вредныхъ для его крѣпости. Если же требуется имѣть мореходное судно моей системы, то оно должно быть построено съ центральнымъ казематомъ и тогда, обладая полною неуязвимостью противъ непріятельскихъ снарядовъ, оно будетъ вполнѣ способно и для крейсера въ океанѣ.

Греческій корветъ «Королева Ольга» и Австрійскій фрегатъ *Lissa*.

Случайное посѣщеніе Триеста доставило намъ возможность осмотрѣть два броненосныя судна, строящіяся на триестскихъ частныхъ верфяхъ. Броненосцы эти очень интересовали весь морской міръ, одинъ изъ нихъ—*Lissa* по величинѣ своей и силѣ, о которыхъ такъ много шумѣли австрійскіе журналы и до сихъ поръ говорятъ австрійскіе моряки, а другой *Королева Ольга*, какъ прибавленіе къ возрождающемуся бѣдному флоту Греціи, состоящему до-сихъ-поръ только въ одномъ, и то еще неоконченномъ, броненосцѣ *Георгій* (*). Говоря объ этомъ послѣднемъ, мы позволимъ себѣ маленькое отступленіе отъ предмета статьи, для того чтобы объяснить причину столь долгаго окончанія этого броненосца, который до сихъ поръ не доставленъ греческому правительству, хотя спущенъ въ декабрѣ мѣсяцѣ 1867 года. Она заключается въ томъ, что, не смотря на обѣщанія строителей, обязавшихся дать ему около 12 узловъ хода, онъ не могъ достигнуть на мѣрной милѣ и 9 узловъ. Двухвинтовая 300 сильная машина его новой системы, предложенной старшимъ механикомъ въ машинномъ заведеніи темзенской компаніи, оказалась столь слабою, что греческое правительство отказалось отъ нея и, потребовавъ отъ компаніи неустойку, заказало машину на заводѣ Пэнна. Достоинство этой новой системы, прельстившее греческихъ инженеровъ, состояло въ весьма маломъ объемѣ машины. Такъ какъ величина машиннаго отдѣленія осталась та же, то нѣтъ сомнѣнія, что и новая машина Пэнна, которая должна быть приваровлена къ отведенному помѣщенію, не можетъ быть требуемой величины и силы, а потому и броненосецъ, при всей боевой силѣ своей, не будетъ обладать той скоростью хода, которая обѣщана и необходима для исполнѣнія сильнаго боеваго судна.

(*) Броненосецъ этотъ хорошо знакомъ нашимъ читателямъ по описаніямъ его, помѣщеннымъ въ брошюрѣ «Броненосныя флоты Европы» (смотри *Reboullina*) и въ «Морскомъ Сборникѣ» за прошлый годъ № № 2, 5 и 7.

Испросивъ извиненія у читателей за это уклоненіе отъ избраннаго нами предмета, мы переходимъ къ описанію видѣнныхъ нами броненосцевъ.

Корветъ «Королева Ольга».

Корветъ этотъ деревянный, изъ австрійскаго и итальянскаго дуба, построенъ на верфи Струггофа (Stabilimento tecnico) около Триеста и спущенъ ¹⁴/₂₆ января 1869 года. Размѣренія его слѣдующія:

Длина	227 ф. (*)
Ширина.	38 —
Глубина интрюма. . . .	22 —
Водозмѣщеніе.	2354 тонна.
Наряцат. сила машины .	400 лошад.

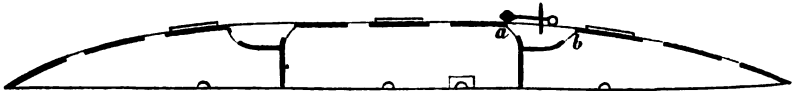
Идея, руководившая инженеровъ при составленіи чертежей этого корвета, состояла въ томъ, чтобы построить мореходное броненосное судно той же системы, какъ и послѣднія суда Рида и Дюкюи де-Лома, т. е. покрытое броней по ватерлинии и съ блиндированнымъ казематомъ посрединѣ, въ которомъ помѣщается батарея. Планъ этотъ на самомъ дѣлѣ, однакоже, не удался и *Королева Ольга* покрыта броней только поясомъ въ 6 ф. шириною по ватерлинии, и по срединѣ, но не до бимсовъ каземата, чтобы защитить батарею, а только до бимсовъ палубы ея, защищая такимъ образомъ только машину и котлы и оставляя батарею незакрытою отъ выстрѣловъ непріятели. Причина этого неизвѣстна, но заключается, по всей вѣроятности, въ томъ, что толщина брони на поясѣ была въ слѣдствіи увеличена противъ предполагавшейся по плану, также какъ и увеличено число орудій, которыми думаютъ вооружить этотъ корветъ. Какъ-бы то ни было, но защита его ограничивается только сказаннымъ поясомъ по ватерлинии и машиннымъ отдѣленіемъ съ котлами, и въ результатѣ вышло судно, которое можно вѣрѣе назвать *полуброненоснымъ*. Строители

(*) Всѣ размѣренія корвета *Королева Ольга* показаны въ вѣнскихъ футяхъ. Вѣнскій футъ равняется 1,0371 англійск. футъ.

говорять, что обшивка борта и задней и передней переборокъ каземата нарочно сдѣлана той же толщины, что и подкладка подъ броню, чтобы въ случаѣ нужды покрыть ихъ броней впоследствии; но трудно предположить, чтобы это могло быть сдѣлано послѣ окончательнаго изготовленія судна, если къ тому не представилось возможности при постройкѣ.

Броневая защита корвета состоитъ, какъ мы уже сказали, изъ пояса по ватерлиніи, шириною въ 6 футъ, который въ средней части по длинѣ 75 футъ (что составляетъ треть всей длины судна), поднять на 4 фута выше, до ватервейса палубы каземата, такъ что полная ширина его въ этомъ мѣстѣ равняется 10 футамъ. Плиты приготовлены на австрійскихъ заводахъ около 10 фут. длиною и 2 ф. шириною каждая. Толщина ихъ въ средней части судна 5 дюймовъ, въ носовой же и кормовой частяхъ постепенно уменьшается до 3 дюймовъ. Плиты пришиты сквозными болтами и цинкованными винтами.

По наружному виду, судно это настоящій корветъ съ шпирономъ, имѣющимъ форму лебединой груди, выдающаяся часть котораго находится на глубинѣ $3\frac{1}{2}$ фут. ниже горизонта воды. Корма острая съ небольшимъ уклономъ, наподобіе кормъ новыхъ французскихъ броненосцевъ. Средняя часть палубы занята казематомъ около 70 ф. длиною съ закругленными углами. Казематъ этотъ покрытъ легкой палубой и имѣетъ по четыре порта на сторонѣ, изъ коихъ средніе два прорѣзаны прямо по траверзу (смотри приложенный наглядный чертежъ), а крайніе въ углахъ, такъ что директриса орудій, наведенныхъ до нельзя впередъ, должна, судя по глазомѣру, составлять съ линіею кила уголъ въ три румба. Казематъ отдѣляется отъ бака и юта толстыми переборками съ дверями. Около угловъ каземата, въ фальшбортѣ бака и юта сдѣланы углубленія съ портами въ углахъ, какъ это дѣлается на броненосцахъ съ блокгаузами, для того, чтобы орудія блокгаузовъ могли дѣйствовать подъ возможно меньшимъ угломъ къ линіи кила. Кромѣ того, на бакѣ и на ютѣ прорѣзано еще по два порта на сторонѣ.



Вооруженіе корвета будетъ состоять, по предположенію строителей, изъ десяти орудій, изъ коихъ четыре — 150 ф. Армстронга въ казематѣ и по три—70 ф. Армстронга же въ носу и кормѣ. Каждое изъ орудій каземата должно дѣйствовать въ два порта по траверзу и въ уголь. Орудія для этого корвета уже заказаны въ Англии, за 220.000 франковъ.

Носовая часть вооружена шпирономъ, который, какъ сказано уже выше, имѣетъ форму лебединой груди. Шпиронъ этотъ весь образованъ изъ сплошной массы дерева, ширина коей противъ выдающейся точки его, равна 9 футамъ. Оконечность не состоитъ изъ одной кованной штуки, какъ это дѣлается на всѣхъ броненосцахъ, а образована изъ плитъ брони, лежащихъ на поясѣ. Самый конецъ покрытъ плитой, согнутой по дливш своей пополамъ и надѣтой на выступающую часть, выше же и ниже этого мѣста плиты соединены въ-замокъ на самомъ гребнѣ шпирона. Толщина плитъ, изъ коихъ образованъ шпиронъ, $3\frac{1}{2}$ дюйма.

Внутреннее размѣщеніе очень удобно и помѣстительно, но безъ непроницаемыхъ переборокъ, кромѣ одной, поставленной во всю вышину трюма, въ 12 фут. разстоянія отъ носоваго дейдвуда и состоящей просто изъ досокъ, хорошо проконопаченныхъ.

Руль обыкновенный, деревянный, съ желѣзнымъ штыромъ и двумя румпелями, изъ коихъ одинъ подѣ, а другой надѣ палубой. Нижний румпель называется боевымъ, хотя защищенъ отъ непріятельскихъ выстрѣловъ также какъ и верхній, т. е. деревяннымъ бортомъ.

Вооруженіе барковое съ пеньковымъ такелажемъ, кромѣ грота-штаговъ, которые сдѣланы изъ проволочнаго троса. Мачты желѣзныя, пустыя внутри, для вентилированія судна. Стѣнки однодеревки. Вообще размѣренія рангоута очень не велики для судна такихъ размѣровъ.

Машина въ 400 номинальныхъ силъ, обратнаго дѣйствія, изготовлена на томъ же заводѣ Стругофа. Діаметръ цилиндровъ 60 дюйм., ходъ поршня 3 ф. Котловъ 4. Ожидаемая дѣйствительная сила машинъ въ $4\frac{1}{2}$ раза болѣе нарицательной.

Говоря выше объ неудавшейся идеѣ строителей построить

броненосное судно въ родѣ системы Рида, мы не можемъ не остановиться на этой серьезной ошибкѣ греческихъ инженеровъ, которые, увидѣвъ невозможность построить настоящее броненосное судно, продолжали, однакоже, строить его по этому плану. Было бы, безъ сомнѣнія, несравненно лучше, если бы они, согласившись ранѣе съ невозможностью создать желаемое ими судно, тѣмъ болѣе, что они были стѣснены и суммой, ассигнованной на постройку и простирающейся только до 70 000 ф. стерлинговъ (441 000 руб., считая по номинальному курсу), рѣшились бы на постройку того, что мы назовемъ *полуброненоснымъ*, т. е. защищеннымъ броней только по ватерлинии и противъ машины, какъ и сдѣлано на греческомъ корветѣ, но съ надводной частью совершенно такую же, какъ на обыкновенныхъ судахъ. Задавшись подобной идеей, они не имѣли бы надобности въ казематѣ, который только напрасно увеличиваетъ тяжесть надводной части, въ ущербъ силѣ артиллеріи и удобству, такъ какъ верхняя палуба на описываемомъ нами корветѣ раздѣлена на три части, сообщающіяся одна съ другою весьма небольшими дверями. Средняя часть, составляющая собственно казематъ, покрыта къ тому же легкой палубой, тогда какъ оконечности совсѣмъ не покрыты, кромѣ маленькаго полубаба въ носовой части. Это еще болѣе увеличиваетъ неудобство, ибо на суднѣ этомъ, можно сказать, нѣтъ совсѣмъ верхней палубы и нѣтъ возможности управляться съ парусами, хотя оно и вооружено баркомъ. Выемки, сдѣланныя въ борту противъ угловъ каземата, для дѣйствія изъ орудій подъ возможно меньшимъ угломъ къ килю, при отсутствіи блиндированнаго блокауза оказываются совершенно лишними, тѣмъ болѣе, что уголь оси орудія, поставленнаго въ угловой портъ (а) для дѣйствія впередъ, окажется на дѣлѣ, по всей вѣроятности даже болѣе трехъ румбовъ, потому что ему мѣшаютъ фоковые руслени. Орудію же поставленному въ портъ (b), мѣшаетъ запасный якорь, положенный на показанномъ на чертежѣ мѣстѣ. По нашему мнѣнію, было бы гораздо лучше, еслибы инженеры, увидѣвъ невозможность построить судно, которое желали сначала, перемѣнили бы идею и создали бы хорошій корветъ, защищенный броней только по ватерлинии и противъ машины,

т. е. въ самыхъ жизненныхъ частяхъ своихъ, дали бы ему возможно большую паровую силу и хорошую артиллерію. Надводныя части для избѣжанія пожара, отъ котораго не избавленъ греческій корветъ, можно было бы сдѣлать изъ желѣза, тѣмъ болѣе, что желѣзныя работы въ Триестѣ, какъ мы убѣдились по фрегату *Lissa* (у котораго надводныя части желѣзныя, а подводная деревянная), такъ хороши, что не уступятъ англійскимъ. Такой полуброненосный крейсеръ былъ бы безъ всякаго сомнѣнія гораздо дѣйствительнѣе, сильнѣе и полезнѣе для грековъ чѣмъ корветъ, носящій столь дорогое для нихъ имя. При первой встрѣчѣ онъ навѣрное будетъ жертвою перваго попавшагося турецкаго броненосца, котораго онъ не будетъ въ силахъ ударить даже и шпиромъ, какъ потому, что эта часть его очень слаба, такъ и потому, что скорость хода его не можетъ быть очень велика. Что касается до стоимости, то желѣзныя надводныя части стоятъ не дороже деревянныхъ, сдѣланныхъ на этомъ корветѣ, и даже та ничтожная сумма, которая была ассигнована греческимъ министерствомъ на сооруженіе, *будто-бы*, настоящаго броненоснаго судна, была бы достаточна для хорошаго полуброненоснаго крейсера тѣхъ же или почти тѣхъ же размѣреній.

ФРЕГАТЪ «Lissa».

Фрегатъ *Lissa* строился на верфи г. Тонелло, спущенъ $1\frac{1}{2}$ февраля и находится до-сихъ-поръ противъ заведенія г. Тонелло, гдѣ онъ оканчивается. Въ настоящее время его одѣваютъ броней и начали желѣзныя работы надводныхъ частей. Размѣренія этого фрегата суть слѣдующія:

Длина по W. L.	283 ф.	$6\frac{1}{4}$ д.
— между перпендикулярами.	281 —	$6\frac{1}{4}$ —
Ширина безъ брони и подкладки	52 —	$9\frac{1}{2}$ —
— съ броней.	55 —	$10\frac{3}{4}$ —
Глубина интрюма по срединѣ. .	22 —	$9\frac{3}{4}$ —
— — — — — отъ верхней		
кромки киля въ носовой части .	22 —	$9\frac{1}{2}$ —
Ditto въ кормовой части .	26 —	$11\frac{1}{2}$ —

Полная глубина интрьума отъ верхней кромки кила до бимсовъ верхней палубы каземата	33 ф. 11½ д.
Углубленіе { форштевнемъ.	23 — 1 —
{ ахшерштевн.	27 — 5 —
Высота батареи	8 — 0¼ —
Вышина портовъ въ свѣту	3 — 11½ —
Высота нижнихъ косяковъ отъ палубы.	2 — 0¼ —
Разстояніе между директрисами портовъ	15 — 9¼ —
Площадь миделя.	1022,2 кв. фут.
Площадь грузовой W. L.	12567,6 кв. фут.

Фрегатъ этотъ деревянный съ желѣзными надводными частями въ тѣхъ мѣстахъ, которыя не покрыты броней. Броневая защита расположена поясомъ по ватерлинии, поднятымъ до бимсовъ батарейной палубы и на среднемъ блолгаузѣ, защищенномъ переднею и заднею переборками. Толщина брони 6 и 5 дюймовъ. Толщина подкладки, сдѣланной изъ тика, 11½ д. Плиты въ 6 д. толщиною положены посрединѣ и на бортахъ каземата, 5 дюймовыя же на поперечныхъ переборкахъ. Въ носовой и кормовой частяхъ толщина плитъ уменьшается постепенно до 4 дюймовъ. Поясъ брони опускается по срединѣ на 4 фута ниже грузовой ватерлинии. Между рядами подкладки положены на ребро желѣзные наугольники, какъ это дѣлается на всѣхъ новѣйшихъ судахъ. Плиты крѣпятся болтами на гайкахъ и цинкованными винтами; между ними и подкладкою прокладываются листы толстой бумаги, пропитанной смолою. Гайки на болтахъ, прикрѣпляющихъ плиты, сдѣланы простыми, а не двойными, какъ на *Hercules* и на послѣднихъ судахъ англійскаго флота, но съ желѣзными прокладками подъ ними. Полный вѣсъ брони простирается до 970 тоннъ. Плиты брони доставлены съ трехъ заводовъ: болѣе толстыя отъ г. Брауна въ Шеффилдѣ, и небольшое количество съ завода графа Хенкеля фонъ-Донверсмаркъ и Сторе въ Штирии. Послѣднія на видъ кажутся худшаго качества и приготовленія. Онѣ назна-

чаются для поперечныхъ переборокъ. До сихъ поръ австрійскіе заводы не могутъ еще готовить хорошихъ плитъ и правительство, при всемъ желаніи развить у себя это производство, не рѣшается ввести плиты своего приготовления въ общее употребленіе и покупасть ихъ въ Англій.

Всѣ непокрытыя броней части фрегата и всѣ палубы сдѣланы изъ желѣза для предупрежденія отъ пожара. Носовая часть вооружена массивнымъ шпирономъ, опускающимся около 16 ф. подъ горизонтъ воды. Корма острая на подобіе французскихъ судовъ, съ неподъемнымъ винтомъ и балансирнымъ рулемъ, пятка коего упирается въ массивную мѣдную штуку, служащую продолженіемъ киля.

Вооруженіе фрегата должно состоять изъ *двѣнадцати*—300 ф. орудій Армстронга, изъ коихъ *десять* поставятся въ казематъ, и по *одному* на полубакъ и полуютъ за блиндированными щитами. Впрочемъ послѣднее подлежитъ еще сомнѣнію. Носъ фрегата дѣйствительно выведенъ изъ дерева и по видимому будетъ покрытъ броней, такъ какъ всѣ незащищенные части дѣлаются изъ желѣза, но въ этомъ мѣстѣ прорѣзаны по два ключа на сторонѣ для канатовъ и нѣтъ ни достаточно мѣста, ни слѣдовъ порта, въ который бы можно было поставить орудіе. Въ кормѣ совсѣмъ нѣтъ деревянныхъ частей и ясно, что она вся будетъ сдѣлана изъ желѣза. Намъ говорили, что для дѣйствія на носъ и на корму, на задніе углы каземата поставятся угловыя башни покрытыя броней, на подобіе французскихъ броненосныхъ фрегатомъ и корветомъ послѣдняго типа. Башни эти будутъ разумѣется неподвижными, орудія же въ нихъ поставятся на поворотныхъ столахъ и будутъ дѣйствовать черезъ барбетъ. Предположеніе это весьма вѣроятно, хотя на углахъ каземата, которые должны принять эти башни, еще не видно никакихъ приготовленій, по всей вѣроятности потому, что онъ еще не оконченъ и не покрытъ броней. Несомнѣнно то, однако, что какъ на бакѣ, такъ и на ютѣ нѣтъ ни мѣста, ни возможности поставить большое орудіе, которое, будучи на поворотной платформѣ, потребуетъ себѣ большаго пространства. Въ виду постановки этихъ башенъ и углы каземата

сдѣланы прямыми безъ угловыхъ портовъ, такъ что всѣ пять портовъ на сторонѣ обращены по траверзу.

Помѣщеніе капитанской рубки еще неизвѣстно. Покрайней мѣрѣ слѣдовъ ея нѣтъ еще на палубѣ каземата, которая сама еще не окончена. Впрочемъ, можетъ быть, что этой рубки и не будетъ совсѣмъ, такъ какъ, по рассказамъ, австрійскіе моряки первыми убѣдились въ невозможности управленія судномъ изъ этихъ клѣтокъ. Не рѣшаясь говорить навѣрное, мы только указываемъ на это весьма распространенное мнѣніе, къ которому должны прислушаться инженеры.

При вооруженіи и снабженіи этого фрегата, въ него обѣщаютъ внести всѣ усовершенствованія послѣдняго времени. Для вентиляціи, между прочимъ, кромѣ пустыхъ желѣзныхъ мачтъ и битенговъ, будутъ сдѣланы особыя трубы, которыя проведутся во всѣ части судна. Шпиль и часть помпъ будутъ приводиться въ движеніе помощію отдѣльной паровой машинки. Передача тяжелыхъ снарядовъ будетъ производиться помощію особыхъ механическихъ приспособленій.

Машины фрегата въ 1000 лопш. силъ, горизонтальныя, изготовляются на заводѣ г. Струггофа строителя корвета *Королева Олга*. Ожидаемая скорость фрегата до 14 узловъ. Чертежи машинъ составлены старшимъ механикомъ австрійскаго флота г. Сойва. Запасъ топлива 500 тон. Суточный расходъ при полномъ ходѣ 112 тонновъ.

Чертежи фрегата составлены главнымъ инженеромъ австрійскаго флота г. Ромако, которому принадлежать планы всѣхъ броненосцевъ Австріи. Постройка производится подъ его наблюденіемъ, и нельзя не замѣтить отчетливости и акуратности какъ деревянныхъ, такъ и желѣзныхъ работъ, говорящихъ какъ нельзя болѣе въ пользу австрійскихъ рабочихъ, состоящихъ преимущественно изъ славянъ. Желѣзныя работы въ особенности поразили насъ своею чистотою и оконченностію, простирающеюся до мелочей, такъ что фрегатъ *Lissa* можно поставить въ этомъ отношеніи гораздо выше прусскаго фрегата *König Wilhelm I*, который строился въ темзенской компаніи въ Блэквалѣ и представляетъ образецъ неакуратности, кладущей пятно на пресловутыхъ англійскихъ рабочихъ и

надзирателей. Къ сожалѣнію посѣщеніе фр. *Lissa* и заведенія г. Тонелло было такъ кратковременно, что мы не успѣли взглянуть на многое и познакомиться съ ними поближе. Говорятъ, впрочемъ, что г. Тонелло продаетъ свое заведеніе другому. На немъ работаетъ постоянно до 1500 человѣкъ рабочихъ, и мы видѣли, кромѣ фр. *Lissa*, четыре небольшихъ деревянныхъ судна на стапеляхъ.

Кромѣ описанныхъ корвета и фрегата, въ Триестѣ на верфи Струггофа строится еще фрегатъ для вице-короля египетскаго, но онъ только еще заложенъ и мы не могли собрать о немъ положительно никакихъ свѣдѣній; говорятъ, впрочемъ, что онъ того же типа, что фрегатъ и корветъ, строющіеся для вице-короля же, на верфи *Forges et Chantiers de la Mediterranée*, около Тулона.

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Извѣстія о плаваніи нашихъ военныхъ судовъ за границей (рапорты командировъ).—Гонимыя гребныхъ судовъ на Царскосельскомъ озерѣ 8 іюня.—Отплытіе клипера «Яхонтъ» изъ Кронштадта въ Средиземное море.—Открытіе новаго военного порта на берегахъ Нѣмецкаго моря.—Извѣстія изъ Ледовитаго моря о судахъ плавающихъ тамъ съ ученою цѣлью.

ИЗВѢСТІЯ О ПЛАВАНІИ НАШИХЪ СУДОВЪ ЗАГРАНИЦЕЮ.

Извлеченія изъ рапортовъ командировъ:

Фрегатъ «Дмитрій-Донской» (*)»

Киль, 30 апрѣля 1869 года.

Приступивъ къ погрузкѣ угля 22 апрѣля—на третій день праздника Пасхи, и покончивъ эту работу 24 апрѣля, я по полученнымъ свѣдѣніямъ о состояніи льда въ Финскомъ заливѣ и еще неоткрывшейся навигаціи, рѣшился воспользоваться наступившею теплою погодою для тяги и тировки такелажа, а также и въ окраскѣ фрегата. Хорошая погода стояла, однакожь, непродолжительно и безпрестанно прерывалась дождями; мы успѣли окончить работы лишь 28 числа. Затѣмъ оставалось опредѣлить девіацію, безъ чего я считалъ неблаго-

(*) Фр. «Дмитрій Донской», какъ уже извѣстно, благополучно возвратился въ Кронштадтъ. Настоящій же рапортъ есть послѣдній, изъ за границы, о плаваніи этого судна.

зумнымъ вступать въ Финскій заливъ, будучи увѣдомленъ гидрографическимъ департаментомъ, что въ это время предостерегательные знаки и вѣхи могутъ еще не быть разставленными по заливу. Проливной дождь, шедшій 29 апрѣля, не позволилъ, однакожь, приступать къ опредѣленію девіаціи до сего дня; по обончаніи этой работы и всѣхъ расчетовъ съ берегомъ, я надѣюсь наночь сняться съ якоря.

Въ нынѣшнее пребываніе фрегата на здѣшнемъ рейдѣ, какъ и во всѣ предшествующіе разы, мы пользовались полнѣйшимъ гостепріимствомъ и радушіемъ со стороны города и его жителей, а также всевозможнымъ вниманіемъ мѣстныхъ начальствъ, какъ сухопутнаго, такъ и морскаго. Въ высокаторжественный день рожденія Государя Императора, 21 апрѣля, не только, всѣ военныя суда сѣверо-германскаго союза, съ нами здѣсь стоящія, приняли участіе расцвѣтившись вмѣстѣ съ нами флагами и одновременно съ нами же произведя салютъ, но и при торжественномъ молебствіи на фрегатѣ присутствовали начальникъ дивизіи и войскъ, въ герцогствахъ расположенныхъ, генераль-лейтенантъ Розенбергъ-Грузинскій со своимъ штабомъ, а также и начальникъ здѣшней морской станціи контръ-адмиралъ Гельдтъ со всѣми командирами судовъ и лицами, завѣдывающими разными частями ему подвластными. Намъ позволено было осматривать все для насъ интересное, а для осмотра вновь-укрѣпляемаго Friedrich-Ort и всѣхъ сооружающихся укрѣпленій даже была предоставлена, 29 числа, въ наше распоряженія канонерская лодка и назначенъ сопровождать насъ начальникъ артиллеріи съ планами и чертежами. По несчастію, проливной дождь заставилъ меня отложить поѣздки, столь обязательно предложенную.

22 апрѣля пришелъ изъ Англіи нетерпѣливо ожидаемый новый могучій броненосецъ *König Wilhelm I*, предназначенный вмѣстѣ съ прочими сѣверо-германскими броненосцами плавать въ нынѣшнее лѣто въ Балтійскомъ морѣ и, какъ говорятъ, посѣтить Кронштадтъ. Для этой же цѣли приступили, на дняхъ, къ вооруженію и броненосцы *Kron-Prinz* и *Prinz Friedrich Carl*. 27-го ушелъ батарейный корветъ *Arcona*, предназначенный въ Восточный океанъ, но теперь пошедшій въ

Свинемюнде для пробы вновь-построеннаго тамъ гидравлическаго дока.

Пребываніе фрегата здѣсь ознаменовалось столь-же пріятнымъ для жителей города образомъ, какъ и въ Бахіи. 24 апрѣля замѣчена была съ фрегата катавшаяся подъ парусами частная лодка, которая, поворачивая отъ входившаго на рейдъ норвежскаго купеческаго судна, опрокинулась, и хотя судно прошло столь близко отъ лодки, что изъ сидѣвшихъ въ ней трехъ человѣкъ, одинъ успѣлъ взобраться на судно,—оно не обратило никакого вниманія на остальныхъ двухъ, плававшихъ на водѣ. Лодка же затонула. Немедленно съ фрегата была послана восьмерка съ гардемаринномъ Гембачевымъ, которой удалось спасти обоихъ погибавшихъ; на фрегатѣ ихъ согрѣли и переодѣли.

Клиперъ «Всадникъ».

I.

Саймонсъ-бай, 31 марта 1869 г.

20 февраля, утромъ, вѣренннй мнѣ клиперъ оставилъ ріо-жанейрскій рейдъ подъ парами, для слѣдованія по назначенію. По выходѣ въ океанъ мертвый штиль и зыбь отъ SW не позволяли прекратить паровъ до 8 ч. утра слѣдующаго дня, когда, при легкомъ вѣтрѣ отъ SO, вступили подъ паруса. Хотя вѣтръ и не былъ попутнымъ, но замѣтивъ на прошломъ переходѣ, что дѣйствіе винта увеличиваетъ течь (какъ видно изъ рапортовъ отъ 10 и 19 февраля сего года (*), я рѣшился прекратить пары какъ можно скорѣе. Послѣ полдня вѣтръ сталъ нѣсколько выравниваться и отходить къ O, что и дало возможность идти настоящимъ курсомъ къ S.

Слѣдуя совѣтамъ Мори, я старался сколько можно скорѣе достигъ параллели 35° и тогда уже начать плаваніе къ O. Вѣтръ постепенно отходилъ къ NO и вскорѣ заставилъ убрать брамсели. Пользуясь этимъ вѣтромъ, клиперъ быстро спусти-

(*) М. Сб. 1869, № 5.

ся къ S и даже подался значительно къ O, такъ что 25 февраля въ полдень находился въ широтѣ $32^{\circ} 24' S$ и въ долготѣ $36^{\circ} 54' W$. Въ этотъ же день, въ 4 часа, при вѣтрѣ отъ NO, большомъ волненіи и парусахъ—марсели въ 2 рифа, фокъ и гротъ—налетѣлъ шквалъ отъ ONO съ сильнѣйшимъ дождемъ, заставившій отдать всѣ фалы и взять паруса на гитовы; едва только прошелъ этотъ шквалъ, какъ налетѣлъ другой—отъ SO, по направленію совершенно неожиданному, такъ-какъ по лоціи Мори измѣненіе вѣтровъ отъ O идетъ чрезъ N къ NW и потомъ къ SW. Шквалъ этотъ, продолжавшійся не болѣе двухъ минутъ, едва не поставилъ клиперъ въ неприятное положеніе, потому что ударилъ съ подвѣтра и неожиданно; къ счастью, паруса было подобраны и клиперъ не успѣлъ забрать задняго хода, что, при бывшемъ большомъ волненіи, вѣроятно не осталось бы безъ послѣдствій. Едва ходъ клипера остановился и раза два поддало съ кормы, какъ налетѣлъ новый шквалъ отъ NW, который и вывелъ насъ изъ неловкаго положенія. Шквалъ отъ SO былъ явленіемъ чрезвычайно рѣдкимъ и хотя былъ непродолжителенъ, но настолько силенъ, что разорвалъ вдоль форъ-трисель—единственный парусъ, стоявшій въ то время. Впослѣдствіи на этомъ переходѣ намъ приходилось неоднократно испытывать скачки вѣтра и швалы отъ N къ NW и потомъ къ SW, но какъ явленія эти суть обыкновенныя въ этихъ широтахъ,—о чемъ такъ подробно пишетъ Мори,—то къ нимъ заранѣе готовишься; однакоже, при другихъ швалахъ, намъ ни разу не приходилось отдавать фаловъ, потому что сила порывовъ далеко была меньше тѣхъ, которые пришлось испытать клиперу 24 февраля. При такихъ швалахъ барометръ не стоялъ ниже 29,83.

Послѣ швала отъ NW, 24 февраля, вѣтръ сталъ постепенно переходить къ SW и стихать, такъ что суточное плаваніе, съ полдня 24-го до полдня 25-го, было всего 50 миль; вообще, съ сего времени до 4 марта клиперъ имѣлъ или штили или легкій вѣтръ отъ S, SO и O, причемъ хотя и подавались немного къ O, зато никакъ не могли добраться до параллели 35° ,—постоянная большая зыбь сильно мѣшала успѣшной лавировкѣ. Въ такомъ положеніи, во время штилей, постоянно

ожидаю попутнаго вѣтра, а при противныхъ маловѣтріяхъ, надѣясь, что вѣтръ выравнивается и дастъ возможность лавировать удачнѣе, я никакъ не рѣшался разводить паровъ, испытывъ, что ходъ подъ ними дурно дѣйствуетъ на течъ. Наконецъ, 4 марта, послѣ штиля клиперъ получилъ легкій NO, постоянно выравнивавшійся; пользуясь этимъ вѣтромъ, пошли впередъ, потерявъ на выжиданіе девять сутокъ.

5 Марта свѣжій N, скакнувъ къ NW, развелъ большое волненіе и скрѣпчавъ, заставилъ въ полный бакштагъ нести марсели въ два рифа и фокъ въ одинъ рифъ, причемъ ходъ клипера превышалъ 10 узловъ. Струя течи, находящаяся, вслѣдствіе устроенныхъ резервуаровъ (*), у насъ постоянно на глазахъ, стала сильно увеличиваться и пошла широкой изобильной струей. Съ уменьшеніемъ же парусности, подъ марселями въ два рифа и фокомъ во всѣ рифы, ходъ хотя и не превышалъ 10 узловъ, но былъ все еще не менѣе 9, причемъ клиперъ сталъ худо уходить отъ волны, такъ что двѣ верхушки валовъ вкатились въ корму.

Къ утру 6 марта вѣтръ отъ SW значительно стихъ и сталъ постепенно переходить къ S и SSO. Клиперъ находился отъ о. Тристанъ д'Агунга на NW 59° въ 260 миляхъ.

Съ полдня 7 марта стихавшій вѣтръ превратился къ ночи въ мертвый штиль; при огромной зыби клиперъ не слушалъ руля, паруса хлопали, боковая качка доходила по временамъ до сѣтокъ. Въ такомъ положеніи оставались до 10 часовъ утра 8 марта и, видя, что качка дѣйствуетъ на течъ столь же дурно какъ и подъ парами, и не надѣясь получить какой-нибудь вѣтръ, спустили винтъ и пошли подъ парами, имѣя, вмѣсто 75 оборотовъ, лишь 55. Съ разсвѣтомъ 9 марта, получивъ легкій N, прекратили пары и пошли снова подъ парусами. До 14 марта имѣли свѣжій попутный вѣтръ, перешедшій отъ N, черезъ W, къ SW; клиперъ несъ марсели въ два рифа и фокъ въ одинъ рифъ, имѣя ходу отъ 7 до 10 узловъ. Къ полночи 14-го стихло до штиля, но зыбъ жестоко валяла клиперъ изъ стороны въ сторону. Въ полдень 15-го опять раз-

(*) М. Сб. 1869, № 5, к. хр. стр. 4, рапортъ отъ 19 февраля.

вели пары и, пройдя подъ ними четыре часа, получили легкій вѣтръ отъ NW, позволившій клиперу вступить подъ паруса.

18 марта, имѣя цѣлый день пасмурность съ дождемъ и считая себя, въ полдень, въ 114 миляхъ отъ мыса Доброй Надежды, при увѣренности въ своихъ хронометрахъ, продолжалъ идти по курсу на маякъ, имѣя 9 узловъ ходу и надѣясь къ ночи увидѣть его огонь, что дѣйствительно и случилось въ 8½ часовъ вечера, при нѣсколько прочистившемся горизонтѣ, по предполагаемому направленію. Прележавъ ночь въ дрейфѣ въ виду маяка, съ разсвѣтомъ развели пары, и въ 10 ч. утра клиперъ благополучно сталъ фертоингъ на Саймонсъ-таунскомъ рейдѣ, послѣ 27-ми дневнаго перехода изъ Ріо.

Большинство нашихъ судовъ употребляло на этотъ переходъ до 30 дней, а потому я и не считаю настоящаго своего перехода продолжительнымъ, особенно если принять во вниманіе потерянные девять дней штиля и потомъ невозможность нести паруса по силѣ вѣтра; досадно было уменьшать парусность и сдерживать клиперъ, раввшійся впередъ. Въ продолженіе всего перехода команда имѣла три дня въ недѣлю свѣжее мясо, и за весь переходъ не было больныхъ ни одного человѣка.

Къ сожалѣнію, течь клипера значительно прибавилась. Слѣдя за нею въ продолженіе всего перехода, я вывелъ слѣдующее заключеніе: подъ парами, а равно и на качкѣ течь увеличивается и возрастаетъ по мѣрѣ увеличенія хода или качки; правымъ галсомъ течь значительное чѣмъ лѣвымъ; между 7 и 10 узлами хода воды прибываетъ до 1½ дюйма въ часъ; при ходѣ болѣе 10 узловъ вода вливается широкой струею. Къ концу же перехода въ кормѣ клипера, около самаго дейдвуда, сталъ слышенъ какой-то стукъ—прищелкиваніе, какъ будто бы что-нибудь, выходя изъ своего мѣста, вновь входило въ прежнее положеніе. При такихъ условіяхъ я не рѣшился, какъ предполагалъ сначала, пройти мимо Саймонсъ-бая.

По приходѣ сюда, я обратился къ коммодору Рандольфу съ просьбою о назначеніи комисіи для осмотра течи клипера и опредѣленія, по возможности, ея причины, какъ равно и для заключенія степени возможности клиперу безопасно продолжать свой путь. Вообще, просилъ его въ этомъ случаѣ поступить

такъ, какъ бы ему слѣдовало поступить при заявленіи, отъ командира англійскаго военнаго судна, что ввѣренное ему судно течетъ, но причины течи открыты не можетъ и находится въ затрудненіи, не будетъ-ли опасно въ этомъ положеніи идти по назначенію.

Коммодоръ съ полною готовностію исполнилъ мою просьбу, назначивъ комиссію изъ капитана надъ портомъ, старшаго портоваго механика и конопатнаго мастера. Коммисія, съ своей стороны, осмотрѣла корму съ полнымъ вниманіемъ; какъ внутри, такъ и снаружи, все дерево было кругомъ испробовано, но гнили нигдѣ не найдено и причины течи не открыто.

По мнѣнію комиссіи, нѣтъ возможности объяснить причину течи; клиперъ течетъ однимъ какимъ-то мѣстомъ въ кормѣ, причемъ течь, при нѣкоторыхъ условіяхъ, значительно увеличивается. Коммисія считала бы болѣе благоразумнымъ, прежде чѣмъ клиперу слѣдовать въ дальнѣйшій путь, постараться непремѣнно уничтожить течь; иначе можетъ случиться, что, при крѣпкомъ штормѣ, судно отъ сильно-увеличившейся течи будетъ поставлено въ критическое положеніе. Средства же для осмотра клипера представляетъ частный патентованный мортоновъ элингъ.

Прочтя печатныя правила, на основаніи которыхъ сула поднимаются на этотъ элингъ, я къ сожалѣнію не нашель пункта, въ силу котораго, въ случаѣ какого-либо несчастія, компанія гарантировала бы судно. Правила эти совершенно одинаковы для всѣхъ судовъ, которыхъ вмѣстимость не превосходитъ 1000 тоннъ.

Клиперъ имѣетъ 895 строительныхъ тоннъ; къ этому слѣдуетъ прибавить 155 тоннъ вѣса машины и котловъ, что составитъ 1050 тоннъ. За три мѣсяца предъ этимъ на здѣшнемъ элингѣ было поднято англійское коммерческое судно *Gladston* въ 1060 тоннъ. Компанія беретса вытащить клиперъ, но ставитъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы онъ сидѣлъ носомъ никакъ не болѣе 9 футъ; иначе придется ждать полнолунія, когда, при большой вѣдѣ, судно можетъ сидѣть носомъ и 10 футъ. Углубленіе же кормы чѣмъ больше, тѣмъ лучше.

Стоимость подъема на элингъ и 10-ти дневнаго на немъ простоя для осмотра и починки судна въ 1000 тоннъ не превышаетъ 600 ф. ст. Но клиперъ имѣетъ болѣе 1000 тоннъ, и при томъ клиперъ такой длины, что для подъема его понадобятся дополнительные тележки, а потому работа эта не можетъ быть произведена менѣе какъ за 700 ф. ст. Несчастія съ судномъ компанія не гарантируетъ, какъ равно и командиръ судна не отвѣчаетъ за порчу элинга. Къ этому слѣдуетъ прибавить, что компанія въ теченіе шести лѣтъ, какъ существуетъ элингъ, поднимала на него отъ 15 до 20 судовъ въ годъ, и такъ какъ потеря отъ порчи элинга слишкомъ велика для компаніи, то за рискованнѣе подъемъ берутся съ осторожностію или вовсе уклоняются отъ дѣла.

Будучи поставленъ силою сложившихся обстоятельствъ въ затруднительное положеніе, я просилъ коммодора назначить комиссію для освидѣтельствованія элинга—можетъ ли онъ поднять клиперъ. По мнѣнію комиссіи, подъемъ клипера на элингъ возможенъ. Съ своей стороны, коммодоръ, передавая мнѣ сдѣланное ему донесеніе комиссіи, совѣтовалъ попробовать поднять клиперъ на элингъ прежде чѣмъ пускаться въ путь съ такою течью, и общалъ помочь мнѣ всѣми имѣемыми у него средствами. Тогда я рѣшился поднять клиперъ.

Работа предстояла трудная, и приходилось многое предоставить случайности. Для достиженія 9-футоваго углубленія клипера носомъ, необходимо было совершенно выгрузить судно и за всѣмъ тѣмъ, приступая къ этой работѣ, не имѣли увѣренности въ достиженіи цѣли. При 9 футахъ углубленія носомъ, клиперъ могъ пробовать подниматься съ 29 марта по 2 апрѣля—дни большой воды. Если же клиперъ будетъ сидѣть болѣе 9 футовъ, то приходилось ждать еще двѣ недѣли до полнолунія,—потеря времени совершенно напрасная, если клиперъ не поднимутъ. При этомъ свѣжіе гѣтра также могли задержать подъемъ клипера, такъ какъ основательная постановка на тележки такого длиннаго судна на открытомъ рейдѣ сама-собою представляла не мало труда.

За всѣмъ тѣмъ, 31 марта въ 9 часамъ вечера клиперъ, благодаря усердію гг. офицеровъ и молодецкой работѣ своей

команды, благополучно былъ поднятъ на элингъ. Еще день пройдетъ въ постановкѣ подпоръ и укрѣпленіи клипера, а потомъ тотчасъ же будетъ приступлено къ осмотру кормы.

Здоровье команды находится въ отличномъ состояніи, больныхъ нѣтъ. Со слѣдующей почтой будетъ донесено въ подробности какъ о подъемѣ клипера, такъ и о всемъ найденномъ при осмотрѣ.

II.

Саймонсъ-Таунъ, 10 апрѣля 1869 г.

Рѣшившись пробовать подняться на мортоновъ элингъ, приступили къ составленію контракта.

Къ имѣемымъ печатнымъ пунктамъ въ контрактѣ я считалъ необходимымъ прибавить еще нѣсколько пунктовъ, въ силу которыхъ имѣлъ бы возможность дѣлать заказы для исправленія судна не компаніи, а на сторонѣ. Пунктъ этотъ былъ необходимъ на случай, если-бы представилась возможность исполнить нѣкоторыя изъ будущихъ работъ помощію казенныхъ мастерскихъ, что, конечно, было-бы дешевле чѣмъ съ воли. На случай могущихъ возникнуть споровъ о неудовлетворительно исполненной работѣ было тоже помѣщено въ контрактѣ.

Для большей предосторожности въ случаѣ лопанія главной подъемной цѣпи, я считалъ нужнымъ къ имѣемымъ четыремъ задерживающимъ паламъ прибавить еще три. Для облегченія-же главной цѣпи, элингъ долженъ былъ закрѣпить и приготовить еще двѣ изъ своихъ цѣпей, за концы которыхъ, соединенныхъ скобой, я предполагалъ при началѣ подъема взять свою судовую цѣпь и ходить на шпиль.

По смыслу контракта при неудачѣ подъема платить ничего не приходилось. Всѣ работы, заказываемыя компаніи, должны быть стоимостію не выше преісъ-курантныхъ цѣвъ.

Марта 21, условія контракта были кончены и 22 числа клиперъ приступилъ къ разруженію и приготовленію къ подъему на элингъ. Для производства этой работы необходимо было выгрузить рѣшительно все до мелочей и свезти въ отведенное на

берегу мѣсто въ порту. Въ помощь къ судовымъ гребнымъ судамъ было дано отъ порта два большихъ барказа.

Саймонсъ-таунскій рейдъ не всегда спокоенъ. Надо было рассчитывать на возможность свѣжихъ вѣтровъ, при которыхъ сообщеніе съ берегомъ легкихъ гребныхъ судовъ не всегда возможно; для нагруженныхъ же барказовъ оно немислимо.

Съ работой слѣдовало спѣшить и быть готовымъ къ 29 марта, иначе приходилось терять двѣ недѣли и быть въ сомнѣніи удастся-ли подъемъ. Между тѣмъ работа предстояла двойная: надо было грузить на барказы и потомъ все выгружать изъ барказовъ на берегъ.

Портовые барказы, неимѣющіе уключинъ и предназначенные ходить на буксирѣ, отводились къ берегу катерами и вельботами, въ тихія погоды подъ веслами, при свѣженькихъ же вѣтрахъ, когда съ нагруженнымъ барказомъ выгresti невозможно, катера подъ парусами, имѣя ихъ на буксирѣ, лавировали къ берегу. Было одно утро, когда и этотъ способъ по свѣжести вѣтра былъ невозможенъ; тогда были брошены маленькіе верпы и кошки съ перлинами и барказы къ берегу верпавались. Последній способъ, очень удобный, не могъ оставаться постояннымъ, потому что мы мѣшали свободному движенію судовъ по рейду.

Снятіе большихъ нарѣзныхъ орудій было произведено помощію приспущенной грота-реи и устроенныхъ подъ нее стрѣль изъ запаснаго рангоута.

Для выгрузки 100 тоннъ угля пришлось нанять бота, такъ какъ здѣсь иначе уголь на суда не доставляется какъ помощію наемныхъ ботовъ. Портъ не имѣетъ никакихъ угольныхъ шаландъ и при надобности прибѣгаетъ къ этимъ же средствамъ.

Не смотря на необходимость усиленно работать, я считалъ возможнымъ отпускать ежедневно послѣ обѣда на берегъ по 20 человекъ. Мѣра эта имѣла хорошее впечатлѣніе на команду. Къ сожалѣнію, въ одинъ изъ таковыхъ отпусковъ матросъ Юганъ Имбрау, хорошаго поведенія, съ прочими отпущенными людьми въ свое время не возвратился. На слѣдующее утро было дано знать изъ полиціи, что вышеозначенный матросъ най-

день утонувшимъ около самой пристани. Надо предполагать, что вѣроятно матросъ Имбрау, опоздавъ въ срокъ на катеръ, шелъ по пристани во время темноты и какъ пристань эта не имѣла периль и не освѣщена, то оступившись, упалъ въ воду и утонулъ.

Черезъ два дня послѣ этого случая, была статья въ «Кап-таунской газетѣ», въ которой просили правительство сдѣлать перила на пристани и освѣтить ее, такъ какъ случай съ матросомъ Имбрау есть уже третій въ продолженіе мѣсяца. Предыдущіе два были совершенно такіе же какъ и нашъ, — одинъ съ англійскимъ матросомъ съ фрегата *Raccoon*, другой съ матросомъ французскаго фрегата *Belliqueuse*.

28-го марта, ровно чрезъ 6 дней отъ начала работы, клиперъ былъ весь выгруженъ, имѣя лишь въ кормѣ 300 сажень своей цѣпи для увеличенія дифферента. Кромѣ цѣпи имѣлось еще въ кормѣ 6 пустыхъ систернъ, но могущихъ быть наполненными водою въ случаѣ надобности. Вся работа была произведена клиперскою командою и, кромѣ 2-хъ портовыхъ барказовъ безъ людей, никакой другой помощи отъ порта не было спрошено.

Клиперъ сидѣлъ носомъ 8 футъ 10 дюйм., кормою 14 футъ 9 дюйм. Вопросъ, безпокоившій каждаго изъ насъ, удастся ли добиться 9 футъ, былъ разрѣшенъ удовлетворительно.

Чтобы по возможности обезпечить подтягиваніе клипера къ элингу и, въ случаѣ неудачи, какъ можно скорѣе отойти отъ берега при свѣжсѣмъ вѣтрѣ—мы своихъ якорей, лежащихъ фертоингъ, не вынимали, но взяли къ вертлюгу 250 сажень доставленной изъ порта одно дюймовой цѣпи, травя которую, клиперъ долженъ былъ подтянуться кормою къ первой элинговой бочкѣ.

29-е и 30-е марта стояли свѣжіе вѣтры и подъемъ былъ невозможенъ.

31-го марта съ утра мертвый штиль; клиперъ потянулся на крайнюю бочку, достигнувъ которой заворотился носомъ къ берегу и ошвартовился на остальныхъ бочкахъ къ 10 часамъ утра.

Въ 11 часовъ спустили тележки элинга, но ранѣе $\frac{1}{2}$ часа пополудни, времени большой воды, входить на нихъ было нельзя.

Въ 2 часа пополудни, совершенно спокойно и тихо, клиперъ вошелъ на тележки. Установка судна была произведена чрезвычайно быстро и отлично хорошо; клиперъ былъ поставленъ математически вѣрно. Черезъ $\frac{1}{4}$ часа машинѣ былъ данъ ходъ и клиперъ тихонько сталъ подвигаться впередъ. Въ это время одна вахта, отправленная на берегъ, бѣгомъ выбирала клиперскую цѣпь и соединяла ее съ приготовленною цѣпью на берегу.

Ежели-бы главная цѣпь лопнула и палы не выдержали, клиперъ неминуемо скатился бы назадъ,—поданная на берегъ съ судна цѣпь естественно должна была лопнуть и могла перебить людей, ходящихъ на шпилѣ.

Для избѣжанія этого я сдѣлалъ съ инженеромъ, руководящимъ работами подъема, условіе, чтобы подъемъ былъ произведенъ какъ можно медленнѣе; тогда, ежели подъемная цѣнь и лопнетъ, паламъ легче сдержать судно.

Въ 5 часовъ, когда мидель сталъ выходить изъ воды, лопнула главная цѣпь, клиперъ, вздрогнувъ, остановился; палы задержали отлично хорошо и ни одинъ изъ нихъ не погнуло.

Исправивъ поврежденіе дали вновь ходъ машинѣ. Черезъ часъ лопнула цѣпь во второй разъ, палы опять выдержали хорошо. Въ это время уже стемнѣло. Желая ускорить окончаніе подъема, тѣмъ болѣе, что корма выходила уже изъ воды и оставалось пройти всего сажень 10, я согласился дать машинѣ большой ходъ,—но лишь только было это исполнено, какъ сейчасъ же лопнула опять цѣпь у самыхъ тележекъ. Клиперъ трянуло порядочно и одинъ пале сорвало съ нагеля, другой сломалъ зубецъ кремоьера. Судовую цѣпь вытянуло въ-тугую, шпилью было тяжело. Исправивъ цѣпь, тронули опять тихонько впередъ и черезъ $\frac{1}{2}$ часа клиперъ стоялъ на мѣстѣ.

Въ продолженіе всей постановки клипера на тележки и подъема на элингъ коммодоръ все время былъ около клипера сначала на вельботѣ, потомъ на берегу около судна. Руко-

вода все время работой, по окончаніи ея онъ поздравилъ меня съ благополучнымъ подъемомъ.

Слѣдующій день послѣ подъема клипера на элингъ прошелъ въ постановкѣ подпоръ и укрѣпленіи судна. На случай бывающихъ здѣсь крѣпкихъ вѣтровъ, я считалъ не лишнимъ имѣть, кромѣ подпоръ, еще кабельтовы на таляхъ съ мачтъ на берегъ.

Частный мортоновъ элингъ въ Каптаунѣ до сихъ поръ исправляется послѣ поврежденій, сдѣланныхъ ему два мѣсяца тому назадъ упавшимъ купеческимъ судномъ, стоящимъ на немъ при крѣпкомъ NW вѣтрѣ.

Кончивъ съ укрѣпленіемъ судна на элингѣ, было приступлено къ осмотру конопати, для чего на каждой сторонѣ въ 4-хъ мѣстахъ была снята мѣстами мѣдь. Въ носовой части съ лѣвой стороны у форштевня оказалось до 20-ти листовъ мѣди сорванными. Думаю, что произошло это во время шторма въ Нѣмецкомъ морѣ, когда сломавшійся углегарь волочился за бортомъ.

Конопать, кромѣ кормовой части, вездѣ оказалась отлично хорошею; въ кормѣ же и у кингстоновъ она нѣсколько слабѣе, такъ что можно было вогнать по двѣ пряди и даже мѣстами три; въ остальныхъ мѣстахъ, не смотря на усиленные удары конопаткой, осадить ее не удавалось болѣе какъ на $\frac{1}{4}$ дюйма.

Послѣ этого осмотра конопати, я рѣшился всю кормовую мѣдную обшивку снять и проконопатить корму, а также и около всѣхъ кингстоновъ. Снятую нашу красную мѣдь мы тщательно собираемъ и я надѣюсь продать ее хорошо. Вмѣсто нея ставить такую же мѣдь я не согласился, хотя мнѣ и предлагали ее, но цѣна такъ велика, что считаю болѣе разумнымъ вмѣсто нея обшить оголенные мѣста желтою мѣлью № 22-й, цѣна которой гораздо менѣе; соединеніе-же ея съ красною вреда не сдѣлаетъ и прочность совершенно удовлетворительна на 4 года, даже болѣе. Въ настоящее время всѣ суда начали употреблять желтую мѣдь. Красная-же, по общему отзыву, есть роскошь.

Надводная конопать по всему баргоуту ослабла значительно и его придется проконопатить. Конопать будетъ употреблена

клиперская; подъ вновь нашиваемую мѣдъ будетъ употреблена не просмоленная бумага, а тонкій, но плотно просмоленный войлокъ. Англичане войлокъ предпочитаютъ бумагѣ, и потому его и употребляютъ постоянно.

При всѣхъ этихъ осмотрахъ дерево повсюду оказалось превосходнымъ,—не было возможности, не смотря даже на желаніе, найти ни одного гнилаго сучка. Мнѣ съ трудомъ вѣрять, что судно это выстроено уже 9-ть лѣтъ. Крѣпленіе по всему судну отлично хорошо.

Коммодоръ, посѣщающій клиперъ ежедневно и слѣдящій самъ за всѣми производящимися работами, постоянно любитъ линіями клипера и тоже выражалъ мнѣ свое удивленіе относительно отлично сохранившагося дерева. Въ примѣръ недолговѣчности винтовыхъ деревянныхъ судовъ онъ ставитъ фрегатъ *Orlando*, которымъ командовалъ и который сгнилъ въ 9-ть лѣтъ. Фрегатъ *Orlando* по величинѣ своей близко подходитъ къ нашему фрегату «Генераль-Адмираль».

Видя такое превосходное состояніе дерева, остается сдѣлать лишь одно предположеніе не обязанъ-ли клиперъ своимъ сохраненіемъ тому, что онъ просоленъ.

Мысль моя: отнять кронштейнъ (винтовой башмакъ) отъ передняго старпоста и потомъ накачать въ судно столько воды, чтобы она сравнялась съ устроенными резервуарами и прослѣдить снаружи гдѣ вода будетъ выходить—была совершенно одобрена коммодоромъ. Къ отнятію кронштейна было приступлено на другой же день послѣ подъема на элингъ. Ранѣе трехъ дней работы этой исполнить намъ не удалось. Когда же наконецъ кронштейнъ отняли, то все мѣсто кругомъ вала оказалось наполненнымъ порядочнымъ количествомъ сѣрой грязи, чѣмъ то въ родѣ очень жидкаго ила.

Грязь эта имѣла водосѣрный запахъ, правда незначительный, но совершенно тотъ, который былъ прежде ощущаемъ на клиперѣ; обтерши ее и обмывъ хорошо это мѣсто, было приступлено къ осмотру дейдвуда, причемъ оказалось: дерево замѣчательно крѣпко, но имѣетъ до *трехъ продольныхъ*, длиною до $\frac{3}{4}$ фута, шириною $\frac{1}{4}$ дюйма, щелей, изъ нихъ двѣ по правую сторону внизу, около самой мѣдной трубы. Вообще

характеръ всего буска, составляющаго самый конецъ дейдвуда, въ которомъ просверлена дыра, имѣеть довольно много едва замѣтныхъ для глаза щелей; видно, что дерево очень крѣпко, такъ что инструментъ его едва беретъ; имѣемя же щели есть свойство этого куска.

Надо предполагать, что при постройкѣ клипера щели эти были едва замѣтны, даже можетъ быть ихъ и совершенно не было, а образовались онѣ уже послѣ. Течь клипера, бывшая до шторма въ Нѣмецкомъ морѣ $1\frac{1}{2}$ дюйма въ сутки, стала послѣ него увеличиваться. Обрѣзая Тершеллинскій маякъ при крѣпкомъ вѣтрѣ и огромномъ волненіи подъ триселами и полнымъ ходѣ машины, кормѣ клипера досталось сильно; можетъ быть это и было началомъ раздачи щелей, постепенно увеличивающихся при всякомъ удобномъ случаѣ.

Для большаго удостовѣренія не проходить ли еще гдѣ нибудь вода, въ кормовой части устроили временную перегородку, обложивъ ее цементомъ и въ это отдѣленіе накачали воды, которая, поднявшись достаточно, сейчасъ-же пошла внаружу сквозь щели и въ такомъ обильномъ количествѣ, какъ никогда въ судно не входила. Причиною этой разницы былъ кронштейнъ, который, будучи на мѣстѣ, все-таки нѣсколько задерживалъ напоръ воды. Кромѣ первыхъ трехъ щелей, еще съ двухъ мѣстъ показалась вода, но едва замѣтной струйкой. Во время этихъ испытаній присутствовалъ коммодоръ и комиссія, осматривавшая клиперъ при приходѣ нашемъ.

Добившись наконецъ причины течи, общимъ совѣтомъ было рѣшено по обѣ стороны дейдвудной дыры снаружи врѣзать подъ-лицо съ деревомъ мѣдныя шпиробія и достаточно длинныя полосы, которыя скрѣпить между собою 4-мя винтовыми натяжными болтами. Полосы эти не будутъ дозволить дереву болѣе раздаваться. Болты кронштейна имѣть также натяжными; наши были обыкновенные, разбивные. Кронштейнъ, входя на полосы отчасти при туго завернутыхъ болтахъ, мѣшалъ дереву раздаваться. Концы болтовъ на гайкахъ, чтобы оныя впоследствии не дали движенія, заклепать. Самыя щели проконопатить какъ можно внимательнѣе и на это дѣло употребить лучшаго конопатчика, а такъ какъ обыкновенной конопаткой, по неспособ-

ности мѣста, работать было неловко, то сдѣлать нарочно длинныя прямыя и выдвинутыя конопатки. Затѣмъ, заливъ все это мѣсто особенной замазкой, называемой White lead, состоящей изъ густыхъ цинковыхъ бѣлилъ съ небольшимъ количествомъ сурика, прикрыть отчетливо вырѣзаннымъ по мѣсту листомъ свинца, залить вновь White lead и затѣмъ посадить на мѣсто кронштейнъ, а неплотно приходящіяся мѣста его къ старпосту задѣлать какъ можно лучше клиньями и все это замазать суричною замазкою. На мой вопросъ, почему они непременно настаиваютъ на употребленіи White-lead, а не суричной замазки, какъ это было сдѣлано прежде, мнѣ было объяснено, что суричная замазка, имѣя свойство, засыхая, превращается въ твердую массу, можетъ при малѣйшемъ движеніи трескаться и слѣдовательно пропускать воду, тогда какъ White-lead, оставаясь всегда въ нѣсколько жидкомъ состояніи, будетъ совершенно удовлетворительно исполнять свое назначеніе.

Мѣнять весь кусокъ дерева рѣшительно невозможно; это повело бы къ капитальной работѣ перемѣны старпоста и разборкѣ части кормы. Работа на три мѣсяца и которая бы стоила огромной суммы.

Вообще общій отзывъ былъ таковъ: хотя и крайне жалъ, что при такомъ прекрасномъ состояніи всего дерева, изъ котораго выстроенъ клиперъ, попалъ въ самое главное мѣсто такой неудачный кусокъ, мѣнять его ни въ какомъ случаѣ не слѣдуетъ: ежели же къ этой мѣрѣ приступить, то не иначе какъ перемѣнивъ весь старпостъ, для чего надо разобрать корму и всѣ продольные связывающіе болты поставить новые.

Мнѣніе commodора таково, что исправленіе, которое мы сдѣлаемъ теперь, будетъ достаточно крѣпко, не что вообще корму клипера надо оберегать. Современемъ, особенно если обстоятельства будутъ не благоприятствовать, вѣроятно клиперъ опять начнетъ жаловаться старпостомъ и что, конечно, ежели придется вполнѣдствіи клиперъ тимбировать, то не вслѣдствіе гнили, а слабости старпоста.

Ко всѣмъ работамъ въ настоящее время уже приступлено. По моему соображенію къ 15 апрѣля она будетъ окончена и клиперъ можно будетъ спустить.

Предполагаю, предъ спускомъ, вновь попробовать водою сдѣланное исправленіе.

На элингѣ около клипера помощію сестернъ и брезентовъ устроена баня; прѣсной воды дается въ волю и люди совершенно довольны этимъ приспособленіемъ.

Здоровье команды находится въ превосходномъ состояніи; больныхъ нѣтъ.

Привазаніе отъ 20 ноября 1868 года за № 6096 о послѣшеніи къ мѣсту назначенія—въ Татарскій проливъ—мною здѣсь получено и принято къ непремѣнному и точному исполненію.

На пути слѣдованія рассчитываю забѣжать на нѣсколько часовъ въ Батавію, на случай возможности получить тамъ какія либо предписанія. Затѣмъ предполагаю зайти въ Сингапуръ на самое короткое время, для освѣженія команды послѣ перехода Индѣйскимъ океаномъ и потомъ пойду далѣе въ Татарскій проливъ.

Гонка гребныхъ судовъ на Царскосельскомъ озерѣ, 8 іюня сего года.

8 іюня, въ воскресенье, происходила гонка гребныхъ судовъ на царскосельскомъ озерѣ. Гонка состояла изъ шести отдѣлений, причемъ первыя пять отдѣлений гребныхъ судовъ состязались на веслахъ, а шестое—подъ парусами—не состоялось, за совершеннымъ штилемъ. Гоночное разстояніе для гонки на веслахъ было назначено 1 верста 75 сажень.

Въ первомъ отдѣленіи состязались однѣ лишь одиночки и притомъ безъ рудей; гребцы любители. Въ составѣ этого отдѣленія были слѣдующія суда: «Дротикъ» Е. И. В. Государя Наслѣдника—гребцомъ графъ Е. Ф. Менгденъ; «Ракета» Е. И. В. Государя Наслѣдника—гребцомъ баронъ А. Е. Зальца, «Праць» Е. И. В. Великаго Князя Алексія Александровича—гребцомъ графъ М. И. Толстой, «Гарпунъ» Е. И. В. Герцога Николая Максимиліановича—гребцомъ А. М. Лермонтовъ, «Копье» Е. И. В. Великаго Князя Алексія Александровича—гребцомъ А. М. Неклюдовъ, «Стрѣльна» К. Н. Посыета—гребцомъ А. Н. Дубенскій. Для перваго приза была назначена большая

зрительная труба на штативѣ, для втораго—комнатный барометръ новаго устройства.

Во второмъ отдѣленіи гонки принимали участіе гребныя суда оригинальной конструкціи: каикъ турецкій (Е. И. В. Генераль-Адмирала), пирога каролинская (Е. И. В. Государя Императора), финка кемская (Е. И. В. Великаго Князя Алексія Александровича), гондола венеціанская (Е. И. В. Генераль-Адмирала), японка рѣчная (Е. И. В. Государя Императора), гилычка съ Амура (Е. И. В. Государя Императора) и индѣйскій челнокъ (Е. И. В. Государя Императора). Рулевые и гребцы—матросы; вмѣсто руля—весло. Первый призъ по 4 рубля на гребца, второй призъ по 3 рубля и третій—по 2 рубля.

Въ третьемъ отдѣленіи состязались двойки съ рулевыми и гребцами—любителями: «Славянка» Е. И. В. Государя Наслѣдника, гребцами Государь Наслѣдникъ и В. К. Алексій Александровичъ; «Дагмаръ» Е. И. В. Вел. Кн. Маріи Александровны, на руль Е. И. Бревернъ, гребцами А. М. Лермонтовъ и А. А. Паткуль; «Рыбка» Е. И. В. Великаго Князя Алексія Александровича, на руль фл.-адъют. М. П. Игнатьевъ, гребцами кн. А. Д. Вяземскій и кн. Н. В. Вяземскій; спасительная лодка Е. И. В. Генераль-Адмирала, на руль А. К. Боярскій, гребцами графъ М. И. Толстой и баронъ А. Е. Зальца; «Щука» царскосельскаго адмиралтейства, на руль графъ А. В. Голицыновъ-Кутузовъ, гребцами кн. А. В. Барятинскій и А. С. Брянчаниновъ. Первый призъ: соч. La Russie, альбомъ воляскихъ видовъ и малая зрительная труба на штативѣ. Второй призъ: бинокль, анероидъ и рыболовные принадлежности.

Въ четвертомъ отдѣленіи гонки состязались: тузикъ «Мини» Е. И. В. Великаго Князя Сергія Александровича, съ рулевымъ В. К. Павломъ Александровичемъ и гребцомъ В. К. Сергіемъ Александровичемъ; тузикъ «Птичка» Е. И. В. В. К. Сергія Александровича, съ рулевымъ княземъ В. Голицынымъ и гребцомъ княземъ П. Голицынымъ, и тузикъ «Кропка» Е. И. В. Великой Княжны Маріи Александровны съ рулевымъ барономъ Г. Шилингомъ и гребцомъ Д. Озеровымъ.

Въ пятомъ отдѣленіи *байдарки*: трехъ-лючная и одно-лючная алеутскія байдарки Государя Императора и Великаго Князя Алексія Александровича, эскимосская одно-лючная байдарка Е. И. В. Генераль-Адмирала, двѣ амарочки амурскія Государя Императора, челнокъ волжскій Государя Наслѣдника и челнокъ лифляндскій Великаго Князя Алексія Александровича. Рулей—нѣтъ, гребцами—матросы, призы тѣ-же, что во второмъ отдѣленіи.

Наконецъ, въ гонкѣ подъ парусами предполагали участвовать гребныя суда: калифорнскіе бота Е. И. В. Вел. Кн. Алексія Александровича «Порывъ и Шкваль», оба съ тендерскимъ вооруженіемъ; на рулѣ—на первомъ Государь Наслѣдникъ, а на второмъ В. К. Алексій Александровичъ. Двойка *Славянка*—вооруженіе шпринтовое, на рулѣ графъ И. И. Воронцовъ-Дашковъ. Ботигъ *Минерва* Вел. Кн. Владимира Александровича, на рулѣ Кн. А. В. Барятинскій. Двойки «Рыбка и Дагмаръ», на рулѣ Н. Л. Неваховичъ и фл.-адъют. А. П. Игнатьевъ. Царскосельскаго адмиралтейства двойки «Щука и Окунь» и верейка «Утка»,—на рулѣ К. С. Остелецкій, Н. А. Зеленой и К. И. Тудеръ. Призы для рулевыхъ: первый—лыжи постройки царскосельскихъ мастерскихъ, второй—соч. Маака, Путешествіе на Амуръ, 3-й—двѣ морскія гравюры и 4-й модель 6-ти весельнаго гига; гребцамъ денежныя призы по 3 р., по 2 р., по 1 р. 50 в. и по 1-му рублю.

У пристани «Дѣвушки» расположились: турецкій каякъ, китайская сампанга и японская джонка. Судьи гонки находились на ботигѣ «Неудача», противъ пристани Дѣвушки. Предѣльными судами гонки: катера «Альбатросъ и Лебедь», голландскій ботигъ и финга. Для зрителей были приготовлены бѣломорскій карбасъ, волжская ловецкая лодка, морская гичка, три ординарныхъ и однѣ двойныя лыжи.

На островѣ поставлены были два хора музыкантовъ: гвардейскаго экипажа и кавалергарды. Сзади пристани Дѣвушки поставленъ былъ флагъ для замѣчанія створа. На пристани поднять былъ шлюпочный флагъ, посредствомъ котораго производились сигналы.

Погода стояла прекрасная и если ей можно было сдѣлать какой нибудь упрекъ, тагъ развѣ только за то, что не было довольно вѣтра для состязанія подъ парусами. Съ полдня островъ и берега, озера стали наполняться группами гуляющихъ и любопытныхъ.

Ровно въ 2 часа на пристань Дѣвушки прибыли: Государь Императоръ, Государыня Императрица, Ихъ Императорскія Высочества Великіе Князья: Владиміръ, Сергій и Павелъ Александровичи, Великая Княжна Марія Александровна, Ихъ свита и лица, приглашенныя на пристань. Государь Наслѣдникъ Цесаревичъ Александръ Александровичъ и Великій Князь Алексій Александровичъ еще прежде катались по озеру на лыжахъ и находились вездѣ, обозрѣвая всѣ подробности приготовленій къ предстоящему состязанію, принимая самое дѣятельное участіе въ этихъ приготовленіяхъ.

Ко времени прибытія Ихъ Величествъ одиночки перваго отдѣленія уже стояли на своихъ мѣстахъ.

Минуть черезъ пять, шлюпочный флагъ взвился, съ ботига «Неудача» раздался сигнальный звонокъ и одиночки безъ рулей тронулись съ мѣста. Состязаніе было жаркое и съ перваго раза трудно было опредѣлить за кѣмъ останется побѣда. Черезъ 7 минутъ 13 секундъ, обойдя полную дистанцію, пришла первая одиночка «Ракета»—гребецъ баронъ А. Е. Зальца. Ему достался первый призъ. Второй призъ достался графу Е. Ф. Менгдену, который на «Дротикѣ» сдѣлалъ дистанцію въ 7 м. 38 сек.

Во второмъ отдѣленіи—*оригинальныхъ* (гребцы—матросы)—первый призъ достался *шляккѣ* съ Амура. Она сдѣлала дистанцію въ 7 минутъ. Второй призъ—*пиротъ* съ Каролинскихъ острововъ, которая сдѣлала дистанцію въ 7 мин. 10 с. Третій призъ индѣйскому *челмоку*, который сдѣлалъ дистанцію въ 7 мин. 18 сек.

Въ третьемъ отдѣленіи шли двойки съ гребцами и рулевыми любителями. Въ началѣ казалось, что побѣда останется за «Щукой», на которой гребцами и рулевымъ были офицеры кавалергардскаго полка, но потомъ, въ особенности у послѣд-

нихъ двухъ поворотовъ, стала выходить впередъ «Славянка», гребцами на которой были Государь Наслѣдникъ Цесаревичъ и Его Императорское Высочество Великій Князь Алексій Александровичъ, а рулевымъ флигель-адъютантъ капитанъ 1 ранга О. К. Кремеръ.

Первый призъ достался «Славянкѣ», которая сдѣлала дистанцію въ 8 мин. 20 сек. Второй призъ достался «Щукѣ», сдѣлавшей дистанцію въ 8 мин. 45 сек. Гребцами на «Щукѣ» были князь А. В. Бярятинскій и А. С. Брянчаниновъ, а рулевымъ графъ А. В. Голенищевъ-Кутузовъ. На спасительной лодкѣ Френсиса, принимавшей участіе въ состязаніи двоекъ, съ самаго начала гонки сломаны были два весла и шлюпка эта тогда-же была принуждена отказаться отъ состязанія. Гребцами на ней были графъ М. И. Толстой и баронъ А. Е. Зальца, а рулевымъ г. А. П. Славковичъ.

Въ четвертомъ отдѣленіи шли маленькіе тузики-одиночки. Эти тузики съ своими юными гребцами и рулевыми, должны были описать кругъ около острова въ срединѣ большаго круга, означеннаго маячными судами. Дистанція была приблизительно въ половину меньше дистанціи, назначенной для большихъ судовъ. По данному сигналу, тузики дружно пустились впередъ. У второй красной вѣхи, противъ адмиралтейства, уже видно было, что далеко впереди шель тузикъ «Мини» съ Ихъ Высочествами Великими Князьями Сергіемъ и Павломъ Александровичами. Къ послѣдней поворотной вѣхѣ первымъ подошелъ тузикъ «Мини»; его конкуренты оставались далеко сзади и казалось, что они должны были потерять всякую надежду овладѣть призомъ. Случилось однакоже не такъ. Отъ поворотной вѣхи тузикъ «Мини» прямо пустился къ пристани Дѣвушки. Увлеченные борьбой, юные пловцы не обращали вниманія на предостерегательные сигналы, которые дѣлались имъ съ обѣихъ сторонъ. Уклонясь отъ створной линіи, тузикъ «Мини» далъ время своему противнику, тузику «Птичка», придти раньше на створъ и, слѣдовательно, получить призъ, состоявшій изъ модели канонерской лодки и рыболовныхъ принадлежностей. Тузики сдѣлали свою половинную дистанцію замѣча-

тельно скоро, именно въ 4 минуты 50 сек. Разница между «Мини и Птичкой» была не болѣе 2 или 3-хъ секундъ.

Гонка кончилась состязаніемъ байдарокъ съ гребцами-матросами въ костюмахъ сообразныхъ съ типомъ байдарокъ. Въ этомъ состязаніи первый призъ достался трехъ-лючной алеутской байдаркѣ, которая сдѣлала дистанцію въ 6 мин. 50 сек. Второй призъ достался амурской *амарочъ* изъ березовой боры, которая сдѣлала дистанцію въ 7 мин. 10 сек., и третій призъ также достался второй амурской *амарочъ*, которая сдѣлала дистанцію въ 7 мин. 20 сек.

Парусная гонка, по случаю совершеннаго штиля, была отменена. Въ 3½ часа Ихъ Величества и Ихъ Высочества оставили пристань и направились во дворецъ.

Призы раздавались, по окончаніи гонки каждаго отдѣленія, Ея Императорскимъ Высочествомъ Великою Княжною Маріей Александровной, причемъ побѣдители на состязаніи каждый разъ подъѣзжали на шлюпкахъ къ пристани, гдѣ находились Ихъ Величества и Ихъ Высочества. Послѣ окончанія гонки, озеро и окрестные берега еще долгое время были оживлены гуляющими и катающимися на шлюпкахъ и въ экипажахъ.

Отплытіе клипера «Яхонтъ» изъ Кронштадта въ Средиземное море.

14 іюня, въ 12 часовъ дня, въ присутствіи г. Управляющаго морскимъ министерствомъ, снялся съ якоря и ушелъ изъ Кронштадта по назначенію въ Средиземное море 7 пушечный паровой клиперъ «Яхонтъ». Для осмотра и проводовъ клипера г. Управляющій морскимъ министерствомъ прибылъ въ Кронштадтъ въ исходѣ десятаго часа на пароходъ «Нева», подъ брейвъ-вымпеломъ. «Нева» стала на якорь на большомъ рейдѣ, подлѣ клипера «Яхонтъ», и г. Управляющій морскимъ министерствомъ на катерѣ сѣхалъ на клиперъ. Съ нимъ были: директоръ инспекторскаго департамента контръ-адмиралъ баронъ Таубе и свиты Е. И. В. контръ-адмиралъ

Поповъ. На клиперѣ, принявъ рапортъ отъ командира, адъютанта Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Генераль-Адмирала капитанъ-лейтенанта графа Литке, Управляющій морскимъ министерствомъ принялъ также рапортъ отъ исправляющаго должность главнаго командира, генераль-адъютанта Лесовскаго, который выѣхалъ на встрѣчу на винтовомъ пароходикѣ «Колдунчикъ», вмѣстѣ съ частными начальниками. Послѣ принятія рапортовъ, Управляющему морскимъ министерствомъ представлены были всѣ офицеры и гардемарины клипера; затѣмъ онъ поздоровался и осмотрѣлъ карауль и команду, обошелъ палубы, осморѣлъ каюты и машину. На верхней палубѣ его превосходительство осматривалъ новыя стальные 6 дюймовыя нарѣзные орудія, изготовленныя на обуховскомъ сталелитейномъ заводѣ, и наши новыя скорострѣльныя ружья, передѣланныя изъ 6-ти линѣйныхъ винтовокъ по системѣ лейтенанта Баранова. Сдѣлавъ нѣкоторыя замѣчанія на счетъ удобствъ и недостатковъ этого новаго вооруженія, г. Управляющій министерствомъ простился съ офицерами и командой и, пожелавъ имъ добраго пути, отправился на гатерѣ на пароходѣ «Нева». Въ 11½ часовъ, клиперъ «Яхонтъ» началъ подымать ягоръ и черезъ четверть часа направился въ море подъ парами. Въ 12 ч. пароходъ «Нева», проводивъ клиперъ «Яхонтъ», направился на малый рейдъ. Здѣсь, противъ среднихъ воротъ, пароходъ остановился и съ него съѣхали исправляющій должность главнаго командира и прочія лица, сопровождавшія его, и затѣмъ пароходъ пошелъ дальше по направленію къ Елагину острову.

Клиперъ «Яхонтъ» построенъ въ 1862 году. Онъ имѣетъ 1585 тоннъ водоизмѣщенія, 252 фута длины, 30 футъ ширины, сидитъ кормою 15½ футъ и носомъ 13 футъ 2 дюйма. На клиперѣ поставлена машина низкаго давленія завода Кокериль въ Бельгіи, въ 350 силъ. Онъ вооруженъ 2-мя стальными нарѣзными 6-ти дюймовыми орудіями въ 288 пудъ, однимъ 60 фунтовымъ гладкостѣннымъ орудіемъ № 1-й, 4-мя мѣдными 8-ми фунтовыми орудіями и однимъ десантнымъ мѣднымъ нарѣзнымъ орудіемъ.

СПИСОКЪ ГГ. ОФИЦЕРОВЪ И ГАРДЕМАРИНОВЪ ВИНТОВАГО КЛИПЕРА
«ЯХОНТЪ».

Командиръ клипера—капит.-лейтенантъ графъ Константинъ *Литке*; старшій офицеръ—лейтенантъ Рено *Пальмиренъ*; лейтенанты: Карлъ *Миллеръ*, Николай *Зеленой* и Евгенийъ *Александревъ*; мичманы: Николай *Леръ* и Аркадій *Куприяновъ*; штурманъ—корп. фл.-штурм. поручикъ Дмитрий *Петровъ*; механики—кор. инж.-мех. подпоручикъ Евгенийъ фонъ-*Вонгазъ* и прапорщикъ Сергѣй *Гусевскій*; младшій врачъ—коллеж. ассесоръ Иванъ *Александревъ*; гардемарины: Николай *Небогатовъ*, Леонидъ *Расказовъ*, Павелъ *Соколовъ*, Отто *Радловъ*, Николай *Королевъ* и Александръ *Фричеро*; кондукторы: кор. фл. шт.: Христофоръ *Семеновъ*, Константинъ *Векшинскій* и инж.-мех. Николай *Мустафьевъ*; унтеръ-офицеры 1 класса:—кор. морской артиллеріи Петръ *Аверинъ* и инжен.-мех. Иванъ *Дементьевъ*.

Кр. Вѣстн.

Открытие новаго военнаго порта на берегахъ Нѣмецкаго моря.

5 (17) іюня на берегахъ Нѣмецкаго моря, близъ устья Эльбы, около Бремергафена, открытъ новый военный сѣверо-германскій портъ (Яде), названный портомъ «Вильгельма», въ честь его величества короля Пруссіи, верховнаго главы сѣверо-германскаго союза.

На торжествѣ открытія порта присутствовалъ король Пруссій въ сопровожденіи великихъ герцоговъ Ольденбургскаго и Мекленбургъ-Шверинскаго. Отъ Англіи была прислана депутатія на броненосномъ фрегатѣ *Minotaur*.

Послѣ краткаго изложенія послѣдовательнаго хода работъ по устройству порта, прочтеннаго тайнымъ совѣтникомъ Якоба, военный министръ, генераль Роонъ, произнесъ рѣчь, въ которой сказалъ между прочимъ, что новый портъ есть драгоценный подарокъ, дѣлаемый Пруссіею сѣверо-германскому союзу. Король отвѣчалъ также рѣчью, въ которой упомянулъ, что покойный братъ его, король Фридрихъ Вильгельмъ IV, первый

возымѣлъ мысль учредить портъ на Нѣмецкомъ морѣ, но не могъ привести ее въ исполненіе, вслѣдствіе тогдашнихъ обстоятельствъ. Успѣху предпринятаго и нынѣ оконченнаго дѣла, по словамъ Короля, значительно способствовало содѣйствіе, которое оказывалъ осуществленію этого плана великій герцогъ Ольденбургскій. Его Величество выразилъ надежду на будущность германскаго флота и затѣмъ, обратившись къ великому герцогу Мекленбургъ-Шверинскому, благодарилъ его также за ревностное его содѣйствіе успѣхамъ Пруссіи въ 1866 году, и обнялъ и поцѣловалъ принца Альберта Прусскаго, выразивъ признательность за труды по осуществленію этого важнаго предпріятія. По окончаніи церемоніи освященія порта, Король осмотрѣлъ производимыя въ немъ работы и потомъ отправился на стоявшій на рейдѣ англійскій броненосный фрегатъ *Minotaur*. Вечеромъ его величество присутствовалъ при закладкѣ церкви, строящейся въ портѣ.

Извѣстія изъ Ледовитаго моря.

Петерманъ сообщилъ въ № 288 *Ostsee-Zeitung* слѣдующее извѣстіе изъ Готы, отъ 21 іюня:

Сейчасъ получилъ первыя свѣдѣнія изъ Ледовитаго моря и именно письмо отъ доктора Дорста съ винтоваго судна *Bienenkorb*, которое раньше прочихъ отплыло въ нынѣшнемъ году на сѣверъ.

Въ настоящее время на дальнемъ сѣверѣ находятся пять экспедицій: три нѣмецкія и двѣ англійскія, состоящія изъ семи судовъ, вполнѣ или частію назначенныхъ для географическихъ открытій:

1) Экспедиція г. А. Розенталя: винтовое судно *Bienenkorb* въ 400 т. и 65 с. съ 55 чел. эк., снабженное продовольствіемъ на 10 мѣсяцевъ. Командиръ судна г. Гагенсъ и его ученый спутникъ, физикъ и астрономъ, докторъ Дорстъ изъ Юлиха. Цѣль экспедиціи изслѣдовать море между Гренландіею и Шпицбергенномъ до земли Джиллиса. Судно *Bienenkorb* отплыло изъ Бремергафена 21 февраля.

2) Экспедиція г. Ламонта: построенное собственно для этого плаванія винтовое судно *Diana* въ 250 т., снабженное продовольствіемъ на два года. Г. Ламонтъ, членъ англійскаго парламента извѣстенъ не только какъ образованный и предприимчивый человѣкъ, но и какъ отличный морякъ и хорошій геологъ. Его сопровождаютъ естествоиспытатель докторъ Смитъ и живописецъ Гамильтонъ Макалумъ. Цѣль экспедиціи изслѣдовать море между Шпицбергенемъ и Новою Землею и открытіе земли Джиллиса. Судно *Diana* отплыло изъ Англій 20 апрѣля.

3) Экспедиція капитана Паллизера: парусная шкуна съ винтовою шлюпкою. На шкунѣ находятся, кромѣ англійскаго экипажа, норвежскій шкиперъ и 12 отборныхъ норвежскихъ матросъ и промышленниковъ. Цѣль экспедиціи изслѣдовать море между Шпицбергенемъ и Новою Землею и берегъ Новой Земли. Капитанъ Паллизеръ провелъ три мѣсяца на Шпицбергенѣ въ 1868 г. преимущественно для охоты, но такъ какъ это пребываніе не удовлетворило его ожиданій (ему не удалось въ продолженіи трехъ мѣсяцевъ убить ни одного бѣлаго медвѣдя), то онъ нынѣ надѣется быть счастливѣе на Новой Землѣ. Шкуна отплыла изъ Англій въ концѣ апрѣля.

4) Винтовое судно *Albert* въ 700 т. и 90 с. съ экипажемъ въ 70 человѣкъ, подъ начальствомъ капитана Гасгагена, снабженное продовольствіемъ на 15 мѣсяцевъ. По ученой части находится на суднѣ зоологъ и рисовальщикъ докторъ Эмиль Бессельсъ изъ Гейдельберга. Цѣль экспедиціи обойти Шпицбергенъ кругомъ, открыть землю Джиллиса, изслѣдовать море между Шпицбергенемъ и Новою Землею и проникнуть до сибирскаго поморья для отысканія мамонтовъ. Судно *Alqert* отплыло изъ Бремергафена 23 мая.

5) Вторая германская полярная экспедиція: винтовое судно *Germania* въ 143 т. и парусное судно *Hansa* въ 200 т., съ экипажами въ 31 чел., включая шесть ученыхъ (доктора Бергенъ, Бухгольцъ, Копеландъ, Лаубе, Пайшъ и австрійскій поручикъ Пайеръ). Начальниками судовъ, снабженныхъ продовольствіемъ на два года, капитаны Кольдевей и Гегеманнъ.

Цѣль экспедиціи—рѣшить полярный вопросъ, изслѣдовать Гренландію и пр. Суда отплыли изъ Бремергафена 15 іюня.

Письмо, полученное мною отъ доктора Дорста, содержитъ описаніе плаванія судна *Bienenkorb* за первые два съ половиною мѣсяца, отъ 21 февраля по 9 мая. Первые шесть недѣль были необыкновенно бурны; уже нѣсколько дней послѣ выхода въ море, барометръ понизился на два дюйма, предсказавъ погоду, отъ которой судно весьма чувствительно пострадало: сломался гикъ, одно гребное судно было сорвано съ боканцевъ и нафтоузъ съ частью драгоценныхъ инструментовъ г. Дорста смытъ съ палубы. Штормъ, достигшій 26 февраля наибольшей силы, едва не выбросилъ судно на норвежскій берегъ, у полуострова Штаттланда въ 62° N ш., но къ счастью вѣтръ сталъ къ вечеру стихать, что дало возможность избѣгнуть крушенія.

Далѣе къ сѣверу, близъ льдовъ и во льдахъ, вѣтры стояли постоянно весьма свѣжіе въ продолженіи всего марта мѣсяца и начала апрѣля, что причинило промышленнымъ судамъ многія поврежденія и подвергало ихъ большимъ опасностямъ. Среди этой борьбы съ стихіями, одно норвежское судно загорѣлось и сдѣлалось жертвою пламени. Люди спаслись на ледъ, но неизвѣстно сколько изъ нихъ были сняты съ льдинъ. Промышленныхъ китовыхъ и тюленыхъ судовъ, преимущественно норвежскихъ и шотландскихъ, въ нынѣшнемъ году было чрезвычайно много, по крайней мѣрѣ до восьмидесяти, съ экипажами не менѣе 3000 чел., и по временамъ эти суда были такъ близко другъ отъ друга, что 18 апрѣля съ шотландскаго судна *Arctic* ихъ насчитали не менѣе 49 за разъ (отъ командира этого судна, г. Адамса, я также получилъ письмо).

Тюлений промыселъ былъ вообще удачный и изобильный.

Докторъ Дорстъ увидѣлъ первый ледъ въ $70\frac{1}{2}^{\circ}$ N ш. въ 3° W д. отъ гриничскаго меридіана въ 23 нѣм. миляхъ восточнѣе острова Япъ Майена, откуда ледяная полоса простиралась по NO направленію. Проникая въ ледъ, гдѣ къ тому представлялась возможность для отысканія тюленей, судно *Bienenkorb* достигло 28 апрѣля восточнаго берега Гренландіи въ разстояніи 32 нѣм. миль ($73^{\circ} 14'$ N ш. и $12^{\circ} 25'$ W д.). Но судно, не найдя здѣсь тюленей, повернуло снова въ море, съ намѣ-

рениемъ изслѣдовать берегъ позже, при болѣе благоприятныхъ обстоятельствахъ. 6 мая судно опять было недалеко отъ берега въ $71^{\circ} 50' N$ ш. и $12^{\circ} 5' W$ д., а 9 числа въ $74^{\circ} N$ ш. и $12^{\circ} W$ д., слѣдовательно только въ разстояніи 25 вѣм. миль отъ берега.

Дальнѣйшія и подробнѣйшія свѣдѣнія появятся въ Geographischen Mittheilungen.

Не смотря на бурное и утомительное плаваніе, докторъ Дорстъ былъ здоровъ и доволенъ своими учеными работами и наблюденіями. Независимо отъ метеорологическихъ наблюденій, онъ составилъ множество специальныхъ картъ о положеніи льдовъ, срисовалъ нѣсколько дюжинъ сѣверныхъ сіяній и присоединилъ къ нимъ текстъ. Кромѣ того онъ изслѣдовалъ физическое свойство моря, проложилъ на картѣ курсы и т. д.

Докторъ Дорстъ заслуживаетъ полной признательности за значительныя пожертвованія, которыя онъ, какъ независимый и достаточный человекъ, приноситъ наукѣ въ подобномъ плаваніи, въ столь раннее время года во льдахъ и среди неоприятности и неудобствъ, сопряженныхъ съ тюленьимъ промысломъ. 28 марта температура стояла еще— $6^{\circ},9$ и ледяная кора на суднѣ отъ замерзшихъ брызговъ была въ одинъ футъ толщины. Неоднократно, въ виду явной опасности, приходилось выносить запасы на палубу, чтобы быть готовыми перебираться на ледъ, «но»—пишетъ докторъ Дорстъ—«всякій разъ приходилось намъ отдѣлываться однимъ лишь страхомъ».

Не менѣе заслуживаетъ полной нашей признательности г. Розенталь, который для пользы науки не пожалѣлъ значительныхъ пожертвованій, чтобы приютить на своихъ судахъ ученыхъ мужей и чтобы дать имъ возможность предаваться своимъ занятіямъ.

БИБЛОГРАФІЯ.

Vorträge über Seetaktik und Evolutionen zur See, gehalten in Kronstadt im Februar und März 1868 von L. Semëckin, lieutenant der kaiserlich russischen Flotte. (Лекціи о морской тактикѣ и эволюціяхъ, прочитанныя въ Кронштадтѣ въ февралѣ и мартѣ 1868 года лейтенантомъ императорскаго русскаго флота Л. Сѣмечкинымъ). Перевелъ съ Русскаго Владиславъ Кузmani, корабельный инженеръ императорскаго австрійскаго флота. Вѣна, 1869 года.

Имя г. Кузmani извѣстно нашимъ морскимъ офицерамъ по прекрасной статьѣ его о Лисскомъ сраженіи, помѣщенной въ № 2 Морскаго Сборника за 1867 годъ. Владѣя весьма хорошо русскимъ языкомъ, г. Кузmani предпринялъ переводъ лекцій лейтенанта Сѣмечкина, о морской тактикѣ, которыя были напечатаны въ видѣ отдѣльнаго приложенія къ № 6 М. Сб. 1868 года. Переводъ этотъ г. Кузmani посвятилъ побѣдителю при Лиссѣ вице-адмиралу Тегетгофу, первому изъ европейскихъ флотоводцевъ, которому выпало на долю примѣнить на практикѣ новыя основанія военныхъ дѣйствій на морѣ.

Въ предисловіи къ своему труду г. Кузmani говоритъ слѣдующее: «руководясь основнымъ положеніемъ, что при переводѣ сочиненія, подобнаго настоящему, главнымъ условіемъ должна быть точная передача личныхъ взглядовъ автора, дабы не могло произойти толкованія ихъ въ невѣрную сторону, я предпочелъ, по возможности, придерживаться събѣмъ словоповтореніямъ и оборотамъ рѣчи подлинника, чѣмъ строго руководствоваться правилами гладкаго литературнаго слога. ●

«При переводѣ этого, насколько мнѣ извѣстно, перваго появляющагося на нѣмецкомъ языкѣ сочиненія о новой морской тактикѣ, не мало затрудненій представила терминологія, которую пришлось, если можно такъ выразиться, создать совершенно вновь.

«На основаніи этого я прошу не судить строго о моемъ трудѣ, который вдобавокъ выходитъ изъ предѣловъ собственно мнѣ принадлежащей спеціальности. Впрочемъ, я присоединяюсь въ этомъ случаѣ къ много разъ высказанному желанію автора, чтобы это сочиненіе повело къ большому числу преній между военными моряками, такъ какъ основательная разработка затронутыхъ въ немъ вопросовъ возможна лишь при общей работѣ цѣлаго сословія спеціалистовъ, и превосходить силы отдѣльной личности, которой не совладать съ такимъ обиліемъ матеріаловъ.»

Переводъ г. Кузmani выполненъ весьма хорошо и обличаетъ въ немъ не только основательное знаніе русскаго языка, но и полное знакомство съ предметомъ новѣйшей морской тактики, хотя эта отрасль морской науки и не принадлежитъ, по его словамъ, къ его прямой спеціальности. Мы не станемъ касаться до сущности перевода г. Кузmani, ибо содержаніе лекцій лейтенанта Сѣмечкина извѣстно нашимъ читателямъ, но не откажемъ себѣ въ удовольствіи указать на тотъ фактъ, который, по нашему мнѣнію, долженъ быть очень пріятенъ для русскіхъ морскихъ офицеровъ. Число переводчиковъ съ русскаго языка по части морскихъ наукъ увеличивается. Произведенія нашихъ лучшихъ мыслителей и литераторовъ переведены и переводятся почти на всѣ европейскіе языки, но труды русскіхъ спеціалистовъ до сихъ поръ рѣдко находили себѣ переводчиковъ. Между тѣмъ, морскія и военныя науки, какъ вообще всѣ предметы, относящіеся къ области мышленія, развиваются предпочтительно не въ средѣ какаго нибудь одного народа, но составляютъ продуктъ работы многихъ личностей, принадлежащихъ къ различнымъ національностямъ. Въ нашей спеціальной литературѣ есть много именъ, которыя не уступаютъ, по основательности своихъ трудовъ, лучшимъ морскимъ авторамъ на западѣ, но до сихъ поръ работы ихъ не становились общо-

извѣстными и не поступали въ ту сокровищницу, гдѣ собирается наше общее, принадлежащее всѣмъ морякамъ, специальное богатство. Причину этому слѣдуетъ искать главнымъ образомъ въ особенностяхъ русскаго языка, которыя для многихъ представляются непреодолимыми трудностями и удерживаютъ отъ его изученія, что ведетъ къ недостатку въ переводчикахъ и главнѣйше между специалистами. Такимъ образомъ нельзя не поблагодарить г. Кузmani за то, что онъ начинаетъ знакомить морскихъ офицеровъ, принадлежащихъ къ флотамъ Австріи и Сѣверной Германіи, съ работами русскихъ военныхъ моряковъ, и нельзя не пожелать, чтобы трудъ этотъ не былъ послѣднимъ, дабы послѣднее содѣйствіе нашихъ специалистовъ въ общемъ трудѣ мысли не оставалось впрѣдъ незамѣченнымъ.

Важнѣйшія статьи, помѣщенные въ Италіанскомъ морскомъ журналѣ *Rivista Maritima* (*) за 1868 и 1869 годы:

1868 годъ.

Книжка 1-я. *Relazione a S. E. il Ministro della Marina, della missione compiuta dal luogotenente di vascello Magnaghi, nelle città di Monace, Londra e Parigi, per acquistare strumenti astronomici e geodetici e per raccogliere notizie intorno al servizio scientifico della marine Inglese e Francese.* Донесеніе морскому министру, корабельнаго лейтенанта *Маньяги*, посланнаго въ Мюнхенъ, Лондонъ и Парижъ для покупки астрономическихъ и геодезическихъ инструментовъ и для собранія свѣдѣній объ ученой части англійскаго и французскаго флотовъ. Съ чертежами.

Considerazione sulla tattica dei bastimenti a vapore del luogotenente di vascello Rossi. Разсужденія о тактикѣ паровыхъ судовъ корабельнаго лейтенанта *Росси*.

(*) Издастся во Флоренціи морскимъ министерствомъ.

Notizie sulla navigazione della corvetta *Magenta* nei canali della costa occidentale di Patagonia. Замѣтки о плаваніи корвета *Magenta* въ проливахъ западнаго берега Патагоніи. Съ чертежами.

Книжка 3-я. Studi del luogotenente di vascello *Saint de-Bitte* imbarcato sulla *Magenta* sui venti et correnti del Oceano Atlantico e del oceano Indiano. Изученія служащаго на корветѣ *Magenta* корабельнаго лейтенанта *Сенз де-Бита* надъ вѣтрами и теченіями въ Атлантическомъ и Индѣйскомъ океанахъ.

Книжка 4-я. Memoria sui istrumenti nautici adoperati dai marinai dei tempi più recenti. Записки о морскихъ инструментахъ, употребляемыхъ моряками въ новѣйше время.

Книжка 6-я. La marina e le tradizioni. *E. d'Amico*, relatore della Camera dei Deputati. Флотъ и преданія. Соч. *д'Амико*, добладчика въ палатѣ депутатовъ.

Книжка 8-я. Pesca del corallo alla Calle (Algeria). Коралловый промыселъ въ Алжиріи.

1869 годъ.

Книжка 1-я. Memorie sull'arsenale militare marittimo della Spezia, compilati d'ordine di S. E. il Ministro della Marina del maggiore de genio. *E. Gonnet*. Записки объ адмиралтействѣ въ Спеціи, составленныя по приказанію морскаго министра, инженеръ-майоромъ *Гоннэ*. Съ чертежами.

Книжка 3-я. Relazione de S. A. R. il principe *Amedeo*, vice-amiraglio, a S. E. il Ministro della Marina intorno alla organizzazione del corpo R. equipaggi. Донесеніе *Е. К. В.* принца *Амедея*, вице-адмирала, е. пр. морскому министру объ организаціи флотскихъ экипажей.

Conferenze tenute dal capitano di fregata *Lovera di Maria* al corso speciale della scuola superiore di guerra nel luglio 1868. Лекціи, читанныя фрегатскимъ капитаномъ *Ловера ду-Марія* въ специальномъ курсѣ высшей военной школы въ іюль 1868 года.

Del attacco delle coste, sbarchi marittimi, difese delle coste, forti di mare, ostruzioni etc. Объ атакахъ береговъ, о дебарка-

ціяхъ, объ оборонѣ береговъ и приморскихъ фортвъ, о преградахъ и проч.

Книжка 4-я. Dei quadri di combattimento per gli equipaggi delle piroscazzate, armate secondo il regio decreto del 8 dicembre 1868. Боевое росписание для экипажей винтовыхъ броненосныхъ судовъ, вооруженныхъ по королевскому декрету 8 декабря 1868 года.

Книжка 5-я. Rapporto di S. E. il ministro della Marina Ribotti presentato alla camera dei deputati li 16 di marzo 1869, riguardante il stato personale e materiale della flotta. Рапортъ морскаго министра *Риботти*, представленный 16 марта 1869 г. палатѣ депутатовъ о личномъ и матеріальномъ состояніи флота.

ИЗВЛЧЕНІЕ ИЗЪ ПРАВИЛЪ ОБЪ ИЗДАНІИ

МОРСКАГО СБОРНИКА.

Статьи для напечатанія въ М. Сб. препровождаются въ Редакцію чрезъ Контору журнала.

За исключеніемъ статей, присланныхъ отъ высшаго морскаго начальства, съ резолюціею — напечатать въ такой-то книгѣ М. Сб., прочія статьи распредѣляются по №№ журнала по усмотрѣнію Редакціи.

Вознагражденіе за статьи, помѣщаемыя въ М. Сб., полагается: за оригинальныя отъ 25 до 50 р. и въ нѣкоторыхъ случаяхъ болѣе, за извлеченія и компиляціи отъ 25 до 30 р.; за переводы отъ 12 до 20 р. за листъ.

Авторъ имѣетъ право на полученіе 25 отдѣльныхъ оттисковъ своей статьи безвозмездно; если онъ желаетъ воспользоваться этимъ правомъ, то приглашается написать о томъ на самой статьѣ. По особымъ уваженіямъ разрѣшается печатаніе и большаго числа отдѣльныхъ оттисковъ, но съ платою за бумагу. Желающіе на этомъ основаніи получить болѣе 25 отдѣльныхъ оттисковъ своей статьи, — означаютъ на рукописи сколько именно.

Оригинальныя сочиненія должны быть присылаемы за подписью автора, а переводныя — съ указаніемъ, сверхъ того, той книги, откуда взяты. Если автору не угодно, чтобъ его имя было извѣстно публикѣ, онъ приглашается предварить о томъ Редакцію.

Редакція покорнѣйше проситъ доставлять статьи четко написанными, въ особенности же означать разборчиво имена собственныя и цифры, и непременно съ переводомъ иностранныхъ мѣръ и вѣсовъ на русскія.

ПОДПИСКА НА ПОЛУЧЕНІЕ МОРСКАГО СБОРНИКА ВЪ 1869 ГОДУ ПРИНИМАЕТСЯ.

Въ С. Петербургѣ, въ главной конторѣ Морскаго Сборника при книжномъ магазинѣ А. О. Базунова, на Невскомъ проспектѣ, домъ Ольхиной, противъ Милютинныхъ лавоѣ и въ Газетной Экспедиціи Почтамта. Въ прочихъ мѣстахъ въ почтовыхъ конторахъ.

ЦѢНА ГОДОВАГО ИЗДАВАНІЯ ВЪ 1869 ГОДУ.

ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ СТОЛИЦЪ:

	Безъ доставк.	Съ доставкою.
Лицамъ морскаго вѣдомства	4 рубля	5 рублей.
Прочимъ подписчикамъ	5 —	6 —

ДЛЯ ИНОГОРОДНЫХЪ СЪ ДОСТАВКОЮ ПО ПОЧТѢ:

Лицамъ морскаго вѣдомства	5 рублей.
Прочимъ подписчикамъ	7 —

Перемѣны адресовъ, претензіи и проч. сообщенія подписчиковъ поборивѣе просятъ адресовать въ тѣ мѣста, гдѣ подписчикъ внесъ деньги, и если будетъ признано нужнымъ, для свѣдѣнія— въ Редакцію журнала.

Въ первыхъ числахъ каждаго мѣсяца, книжки М. Сб. сдаются въ почтамтъ, а потому въ случаѣ поздняго полученія ихъ, просятъ доводить о томъ до свѣдѣнія почтоваго начальства.

Полные экземпляры М. Сб. за 1855—1868 годы можно получать на вышеизложенныхъ условіяхъ. Каждая же книжка отдѣльно продается по 75 к. сер.

ASTOR, LENOX
TILDEN FOUNDATION

Manila

Aug., Dec.

СІІІ

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX
TILDEN FOUNDATION

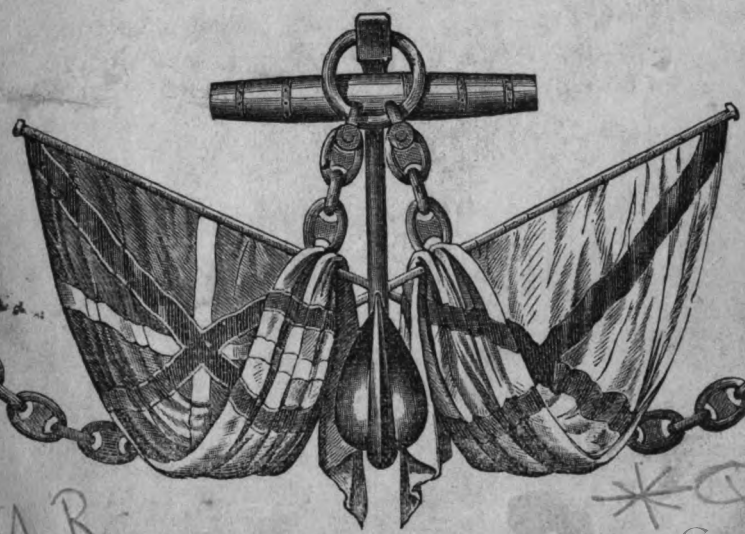
МОРСКОЙ

СБОРНИКЪ

№ 8

aug
АВГУСТЪ

1869



M.R.

**QCA*

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ ПОДЪ НАВЛЮДЕНІЕМЪ

УЧЕНАГО ОТДѢЛЕНІЯ МОРСКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.

РЕДАКТОРЪ, КАПИТАНЪ 2-ГО РАНГА Н. ЗЕЛЕНОЙ 2.

Томъ СІІІ

№ 8

Августъ

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

**ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,
въ Главномъ Адмиралтействѣ.**

1869.

Печатано по распоряженію Морского Министерства
С.-Петербургъ, 31 іюля 1869 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ № 8 МОРСКАГО СБОРНИКА.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

	<i>Стран.</i>
Высочайшіе приказы по морскому вѣдомству	1
Высочайшія награды	7
Приказы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.	8
Пенсія и пособія нѣм эмеритальной кассы, за іюнь 1869 г.	17
Отчетъ о состояніи эмеритальной кассы за іюнь 1869 г.	19
Вѣдомость о поступленіи капитала изъ государственнаго казначейства, за купленныя аренды у чиновъ морскаго вѣдомства, по 1-е іюля 1869 года	21
Вѣдомость денежнымъ документамъ, на капиталы эмеритальной кассы морскаго вѣдомства къ 1 іюля 1869 г.	23
Вѣдомость военнымъ судамъ, находящимся въ заграничномъ плаваніи	26
Извлеченіе изъ отчета предсѣдателя ученаго отдѣленія морскаго техническаго комитета за 1868 годъ.	1—19
Списокъ книгамъ, поступившимъ въ бібліотеку Морскаго Министерства въ мартѣ, апрѣлѣ, маѣ и іюнь 1869 г.	1—3
Объявленіе о пересмотрѣ положенія объ эмеритальной кассѣ м. в.	1

НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Пребываніе Императора Николая Павловича на черноморскомъ флотѣ, въ 1828 году. Дѣйствительный статскій совѣтникъ Ботьяновъ	1
Историческій очеркъ главнѣйшихъ событій въ Камчаткѣ. Капитанъ 1-го ранга А. Сгибневъ.	33
Изъ отчетовъ о парижской всемірной выставкѣ 1867 г.	111

Новый способъ установки орудій.	137
Столкновеніе на Волгѣ двухъ пассажирскихъ пароходовъ, 24 мая 1869 г. Морягъ	143
Нѣсколько словъ о преобразованіяхъ въ итальянскомъ флотѣ. В.	147
Международная морская выставка, въ Неаполѣ въ 1870 году	155
Правила приѣмной пробы листового, углового, таврового и двойнаго таврового желѣза, употребляемыя во Франціи	159

БРОНЕНОСНЫЯ СУДА.

Испытанія башеннаго судна *Monarch*.—Спускъ фрегата *Invincible*.—Австрійскіе броненосныя фрегаты *Erzherzog Albrecht* и *Custoza*.—Жидкое топливо, употребляемое вмѣсто каменнаго угля, при выгибаніи броневыхъ плитъ. 1—9

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Высочайшій смотръ флоту на транзундскомъ рейдѣ 2 и 3 іюля.—Извѣстія о плаваніи за границу: клиперовъ «Яхонтъ» и «Всадникъ».—Плаваніе англійской легкой эскадры.—Статистика крушеній у береговъ всего свѣта за 1868 годъ.—Американская спасительная одежда.—Суэцскій каналъ . . . 1—38

БИБЛИОГРАФІЯ.

Gerhard Kremer, genannt Mercator, der deutsche Geograph, Vortrag von Dr. Breusing. Duisburg, 1869 1
 Almanach der Oesterreichischen Kriegs-Marine, für das Jahr 1869. 4

ОФИЦАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 802. Царское Село, 30 іюня 1869.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: изъ капитановъ въ подполковники, корпуса инженеръ-механиковъ, Николай **Решетниковъ**, съ зачисленіемъ по резервному флоту. Со старшинствомъ: *за выслугу лѣтъ* (на основаніи положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ), изъ штабсъ-капитановъ въ капитаны, Алексѣй **Говорливый 3-й**, съ 16-го мая сего года; изъ прапорщиковъ въ подпоручики: Павелъ **Антоновъ**, Владиміръ **Армѣевъ**, Константинъ **Вершинъ** и Петръ **Самойловъ**,—всѣ *четыре* съ 22-го мая сего года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену:* изъ гардемариновъ въ мичманы, князь Петръ **Шаховской**, съ 16-го апрѣля сего года; въ прапорщики: изъ кондукторовъ, корпуса морской артиллеріи Григорій **Яковлевъ**, съ 16-го мая сего года; изъ квартирмейстеровъ, каспійскаго экипажа Василій **Филатьевъ**, съ назначеніемъ состоять по адмиралтейству.

ОПРЕДѢЛЯЕТСЯ ВЪ СЛУЖБУ, изъ отставныхъ, лейтенантъ Леонидъ **Набоковъ**, съ переименованіемъ, соотвѣтственно чину мичмана, въ коемъ состоялъ до увольненія отъ службы, въ поручики по адмиралтейству и съ зачисленіемъ въ амурскій экипажъ.

УВОЛЬНЯЮТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ: *по болѣзни:* командиръ броненоснаго фрегата «Адмиралъ Лазаревъ», капитанъ 2-го

ранга **Михаилъ Новосильскій 2-й** и лейтенантъ **Владимиръ Гольдбахъ**,—оба внутри Имперіи и за границу, первый на *три*, а второй на *четыре* мѣсяца; командиръ фрегата «**Дмитрій Донской**», капитанъ 2-го ранга **Яковъ Дрепшъ**; прапорщики: корпуса морской артиллеріи **Николай Екимовъ** и корпуса инженеръ-механиковъ **Степанъ Степановъ**, послѣдніе трое внутри Имперіи, на *два* мѣсяца. *По домашнимъ обстоятельствамъ*: лейтенантъ князь **Евгеній Голицынъ**, внутри Имперіи, на *одиннадцать* мѣсяцевъ; мичманъ **Константинъ Вутеневъ**, на *двадцать восемь* дней и корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ **Владимиръ Астаповъ**, на *одинъ* годъ,—послѣдніе двое за границу.

Увольняются отъ службы: по болѣзни, состоящей по адмиралтейству подпоручикъ **Тимофѣй Даниловъ 3-й**, поручикомъ, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію; *по домашнимъ обстоятельствамъ*: лейтенантъ **Викторъ Юрковскій 3-й**, капитанъ-лейтенантомъ и корпуса корабельныхъ инженеровъ прапорщикъ **Иванъ Дмитріевъ**; *по прошенію*: корпуса инженеръ-механиковъ кондукторъ **Спиридонъ Ситницінъ**, съ производствомъ въ прапорщики по адмиралтейству.

Исключаются изъ списковъ: корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикъ **Федоръ Глѣбовскій**; *умершіе*: лейтенантъ **Николай Апостоли**, корпуса корабельныхъ инженеровъ капитанъ **Константинъ Михайловъ 2-й**, поручики: корпуса флотскихъ штурмановъ **Николай Семеновъ 7-й** и корпуса инженеръ-механиковъ **Михаилъ Малининъ**.

№ 803. На Транзундскомъ рейдѣ, 3 іюля 1869.

Начальникъ практической эскадры броненосныхъ судовъ, вице-адмиралъ **Вутаювъ 1-й** назначается генералъ-адъютантомъ къ Его Императорскому Величеству, съ оставленіемъ въ прежней должности и въ званіи старшаго флагмана балтійскаго флота.

— Государь Императоръ, во время пребыванія Своего 2-го и 3-го іюля на Транзундскомъ рейдѣ, произведя Высочайшій смотръ флоту, состоявшему изъ 45-ти вымпеловъ, и остав-

шись вполнѣ довольнымъ какъ отчетливымъ исполненіемъ произведенныхъ при этомъ разнородныхъ ученій, примѣрнымъ порядкомъ и чистотою на практической эскадрѣ броненосныхъ судовъ и учебной эскадрѣ морскаго училища, такъ и здоровымъ, бодрымъ видомъ командъ и особеннымъ воодушевленіемъ и знаніемъ своего дѣла всѣхъ чиновъ эскадръ,—объявляетъ душевную Свою признательность: Его Императорскому Высочеству Великому Князю Генераль-Адмиралу и Управляющему морскимъ министерствомъ, генераль-адъютанту, вице-адмиралу **Краббе**, Монаршее благоволеніе: начальнику эскадры броненосныхъ судовъ, генераль-адъютанту, вице-адмиралу **Бутаеву 1-му** и всѣмъ флагманамъ, командирамъ, офицерамъ, гардемаринамъ и кондукторамъ судовъ, стоявшихъ на Транзундскомъ рейдѣ; нижнимъ же чинамъ на сихъ судахъ, Его Величество жалуетъ по *рублю* на человѣка.

№ 804. Красное Село, 7 іюля 1869.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: за *выслугу лѣтъ и по экзамену*, со старшинствомъ, изъ кондукторовъ въ прапорщики: корпуса корабельныхъ инженеровъ **Степанъ Пименовъ**, съ 6-го іюня сего года; корпуса инженеръ-механиковъ: **Николай Поповъ**,—съ 21-го марта сего года, **Андрей Кайрентъ**,—съ 16-го апрѣля сего года, **Павель Редъкинъ**, **Николай Степановъ** и **Карль Нитче**,—всѣ *три* съ 27-го мая сего года; **Захарій Соловьевъ**,—съ 6-го іюня сего года и **Павель Борзаковский**,—съ 2-го сего іюля.

Прапорщику **Ивану Кириченко**, отдается старшинство въ настоящемъ чинѣ съ 20-го декабря 1868 года.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ СРОКЪ ОТПУСКА, мичману **Константину Бутеневу**, по домашнимъ обстоятельствамъ, за границу, на *одинъ* мѣсяць.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ, по домашнимъ обстоятельствамъ, корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ **Владимиръ Огановскій**, подпоручикомъ.

ИСКЛЮЧАЕТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ, умершій, членъ артиллерійскаго отдѣленія морскаго техническаго комитета, свиты Его Величества контръ адмиралъ **Бутаевъ 2-й**.

*

№ 805. На яхтѣ Александрія, 14 іюля 1869.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: со старшинствомъ, за *выслугу лѣтъ* (на основаніи положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ), изъ подпоручиковъ въ поручики, корпуса инженеръ-механиковъ Павелъ **Тихановъ**, съ 11-го мая сего года. За *выслугу лѣтъ и по экзамену:* изъ гардемариновъ въ мичманы, Александръ **Векъ-Джевагировъ**, съ 24-го іюля 1868 года; изъ кондукторовъ въ прапорщики, корпуса инженеръ-механиковъ Михайлъ **Сунруненко**, съ 12-го сего іюля.

НАЗНАЧАЮТСЯ: командирами корветовъ: капитанъ-лейтенанты: Владиміръ **Вутаковъ 4-й**,—«Львица», вмѣсто капитана 2-го ранга Ивана Дефабра, и Дмитрій **Юрьевъ 2-й**,—«Память Меркурія», вмѣсто капитана 1-го ранга Михаила Станиславскаго.

ПЕРЕВОДИТСЯ, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Константинъ **Орловскій**, по экзамену, въ корпусъ инженеръ-механиковъ.

УВОЛЬНЯЮТСЯ ВЪ ВЕЗРОЧНЫЙ ОТПУСКЪ: мичманъ Анатолій **Чеглоковъ** и корпуса инженеръ-механиковъ поручикъ Семёнъ **Германъ**,—съ зачисленіемъ перваго по флоту, а послѣдняго по корпусу.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ СРОКЪ ОТПУСКА, корпуса морской артиллеріи подпоручику Виктору **Махно**, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи, на *три* мѣсяца.

УВОЛЬНЯЮТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ: для *опредѣленія къ статскимъ дѣламъ*, лейтенантъ Валеріанъ **Ирецкій**, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго ассесора; по *домашнимъ обстоятельствамъ:* корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Фёдоръ **Холоповъ**, подпоручикомъ; гардемаринъ Павелъ **Карѣевъ**, съ производствомъ въ прапорщики по адмиралтейству.

ИСКЛЮЧАЮТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ, умершій, корпуса инженеръ-механиковъ штабсъ-капитанъ Константинъ **Латъ**.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 678. Царское село, 30 іюня 1869.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ: изъ коллежскихъ ассесоровъ въ надворные совѣтники, оберъ-аудиторъ главнаго военно-морскаго суднаго управленія **Пунтавовъ**, съ 29-го мая сего года; изъ титулярныхъ совѣтниковъ въ коллежскіе ассесоры, помощникъ смотрителя и содержателя лѣсовъ въ кронштадтскомъ портѣ **Федоровъ**, съ 4-го апрѣля сего года; изъ коллежскихъ секретарей въ титулярные совѣтники, столоначальникъ штаба командира сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана **Гусевъ**, съ 11-го марта сего года; изъ губернскихъ въ коллежскіе секретари: чиновникъ для усиленія средствъ штаба главнаго командира кронштадтскаго порта **Лаврентьевъ**, съ 6-го сего іюня; комиссары: 1-го флотскаго Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала экипажа **Вуровъ** и 4-го флотскаго экипажа **Ивановъ**,—оба съ 8-го сего іюня. *За выслугу лѣтъ и по экзамену:* въ коллежскіе регистраторы, писаря: гидрографическаго департамента **Орловъ**, съ назначеніемъ чиновникомъ для усиленія средствъ сего департамента; строительнаго отдѣленія морскаго техническаго комитета **Шуваловъ**; канцеляріи начальника строительной части въ с.-петербургскомъ портѣ **Влиновъ** и 7-го флотскаго экипажа **Лукьяновъ**; черноморскаго экипажа унтеръ-офицеръ **Артамоновъ** и морскаго училища вахтеръ **Низовцовъ**,— послѣдніе пять съ увольненіемъ отъ службы.

ОПРЕДѢЛЯЕТСЯ ВЪ СЛУЖБУ, *изъ отставныхъ*, коллежскіи регистраторъ **Килященко**, въ управленіе николаевскимъ портомъ, чиновникомъ для усиленія средствъ сего управленія.

УВОДНЯЮТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ: *по болѣзни*, содержатель по артиллерійской части въ 5-мъ флотскомъ экипажѣ, провинціальныи секретарь **Вутрюмовъ**, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію; *по домашнимъ обстоятельствамъ*, младшій судовои врачъ 3-го флотскаго экипажа, коллежскій ассесоръ **Кукли**.

№ 679. Красное село, 7 іюля 1869.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ: изъ коллежскихъ секретарей въ титулярные совѣтники, кронштадтскихъ портовыхъ учрежденій: старшій помощникъ дѣлопроизводителя конторы надъ портомъ **Романовъ**, съ 24-го мая сего года; изъ губернскихъ въ коллежскіе секретари: помощники дѣлопроизводителя канцеляріи начальника комиссаріатской части: старшій—**Галаховъ** и младшій **Федоровъ**, старшій сортовой содержатель экипажескихъ магазиновъ **Ильинъ**, содержатель при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ **Асановъ**; изъ коллежскихъ регистраторовъ въ губернскіе секретари, чиновникъ для усиленія средствъ конторы надъ портомъ **Рошинъ**. Изъ нихъ **Федоровъ** съ 6-го, **Ильинъ** и **Асановъ** съ 13-го, **Рошинъ** съ 16-го и **Галаховъ** съ 20-го іюня сего года.

УТВЕРЖДАЕТСЯ ВЪ ЧИНЪ, титулярнаго совѣтника, младшій судовой врачъ черноморскаго экипажа **Кнорре**, съ 26-го мая 1865 года.

ПЕРЕВОДИТСЯ, служащій въ 1-мъ департаментѣ правительствующаго сената, коллежскій регистраторъ **Петровъ**, въ военно-морской судъ въ Николаевѣ, съ назначеніемъ помощникомъ секретаря.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, *по болѣзни*, оберъ-аудиторъ балтійскаго флота, коллежскій секретарь **Стерлиговъ**, за границу, съ 10-го сего іюля на двадцать девять дней.

№ 680. Яхта «Александрія», 14 іюля 1869.

ПРОИЗВОДИТСЯ, *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ, изъ коллежскихъ регистраторовъ въ губернскіе секретари, состоящій при кронштадтскомъ военно-морскомъ судѣ, штатнымъ кандидатомъ на военно-морскія судебныя должности **Самойловъ**, съ 26-го іюня сего года.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, *по домашнимъ обстоятельствамъ*, чиновникъ для усиленія средствъ канцеляріи морскаго министерства, коллежскій ассесоръ **Печниковъ**, за границу, на два мѣсяца.

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ.

Орденомъ.

— Государь Императоръ, по положенію Комитета Министровъ, въ 4-й день іюля 1869 года, Всемилостивѣйше пожаловать изволилъ исправляющему должность полиціймейстера въ г. Николаевѣ, капитану 2-го ранга Александру **Стройникову**, въ награду усердной его службы, орденъ Св. Анны 2-й степени съ Императорскою короною.

Медалями:

— Государь Императоръ, въ 30-й день іюня 1869 года, Всемилостивѣйше изволилъ пожаловать каспійскаго экипажа: квартирмейстеру Тимофѣю **Андрееву**, матросамъ: Емельяну **Сологубову**, Андрею **Овчинникову** и Изоту **Шестерину** серебряныя медали, съ надписью «за спасеніе погибавшихъ», для ношенія въ петлицѣ, на владимірской лентѣ, въ награду оказаннаго ими подвига самоотверженія, съ опасностію для собственной ихъ жизни, при спасеніи утопавшихъ въ Каспійскомъ морѣ астраханскихъ мѣщанъ: Теложкина и Будникова.

— Государь Императоръ, въ 7-й день іюля 1869 года, Всемилостивѣйше изволилъ пожаловать квартирмейстеру гвардейскаго экипажа Андрею **Жмуревъ** серебряную медаль, съ надписью «за спасеніе погибавшихъ», для ношенія въ петлицѣ, на владимірской лентѣ, и сверхъ сего *двадцать пять* рублей, въ награду оказаннаго имъ подвига самоотверженія, съ опасностію для собственной его жизни, при спасеніи въ кронштадтской гавани, 22-го минувшаго мая, утопавшаго рекрута Смирнова.

Деньгами.

Государь Императоръ, въ 30-й день іюня 1869 года, Всемилостивѣйше изволилъ пожаловать командиру фрегата «Дмитрій Донской», капитану 2-го ранга Якову **Дрешеру**, *шестьсотъ* рублей, изъ награднаго капитала, въ воздаяніе его отличной и полезной службы по командованію учебнымъ судномъ въ продолженіе трехъ заграничныхъ кампаній.

ПОЖАЛОВАНІЯ ИНОСТРАННЫМИ ОРДЕНАМИ.

Его Величество Султанъ Турецкій изволилъ пожаловать ордена Меджидіе: командиру находившагося настанці и въ Константинополь парохода «Тамань», капитанъ-лейтенанту **Беклешеву 2-му—3-й** степени, а старшему офицеру, лейтенанту **Ограновичу 1-му** и старшему инженеръ-механику, поручику **Золотову—5-й** степени.

По доведеніи объ этомъ до Высочайшаго свѣдѣнія, Государь Императоръ, въ 30-й день іюня 1869 года, Всемилостивѣйше изволилъ разрѣшить поименованнымъ офицерамъ принять и носить пожалованный имъ орденъ.

ПРИКАЗЫ Г. УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 93. С.-Петербургъ, 24 іюня 1869.

Адмиралтействъ-совѣтъ, усмотрѣвъ изъ представленія главнаго командира С.-Петербургскаго порта, что случающіяся на паровыхъ землечерпательныхъ машинахъ поврежденія и поломки въ механизмахъ, коими снабжены эти машины, происходятъ большею частію отъ недостаточнаго съ ними знакомства унтеръ-офицеровъ и машинистовъ, которые управляютъ механизмами,—журналомъ 4-го іюня сего года ст. 25 689 положили: на каждую паровую землечерпательную машину назначать по всѣмъ портамъ, для наблюденія за дѣйствіями механизмовъ и содержаніемъ ихъ въ исправности, по одному офицеру изъ инженеръ-механиковъ.

О такомъ постановленіи адмиралтействъ-совѣта объявляю по морскому вѣдомству къ исполненію.

№ 94. С.-Петербургъ, 27 іюня 1869 г.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по военно-сухопутному вѣдомству въ 17-й день сего іюня, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Яковъ **Зиновьевъ** переведенъ въ с.-петербургскій жандармскій дивизионъ.

ПРОИЗВОДИТСЯ: *за выслугу лѣтъ и по экзамену:* корпуса инженеръ-механиковъ юнкера: Александръ Бабаевъ, Азарій Прохоровъ, Константинъ Ивановъ, Федоръ Титовъ и Михаилъ Яенивольскій и унтеръ-офицеръ Василій Нухновъ,—всѣ *шесть* въ кондукторы сего же корпуса.

НАЗНАЧАЮТСЯ: корпуса морской артиллеріи поручикъ Михаилъ Кутушевъ, штатнымъ членомъ комисіи, учрежденной для производства морскихъ артиллерійскихъ опытовъ въ С.-Петербургѣ, съ причисленіемъ къ 8-му флотскому экипажу. Корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Николай Антиповъ, мастеромъ третьяго разряда при с.-петербургскомъ портѣ.

ПЕРЕВОДАТСЯ: лейтенантъ Александръ Мунь, изъ аральской флотиліи въ балтійскій флотъ; лекарскій помощникъ черноморскаго экипажа, коллежскій регистраторъ Михаилъ Серединъ, въ архангельскую флотскую роту.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Александръ Ланбухинъ, по домашнимъ обстоятельствамъ внутри Имперіи, на *пять* мѣсяцевъ.

УВОЛЬНЯЮТСЯ ДЛЯ СЛУЖБЫ НА КОММЕРЧЕСКИХЪ СУДАХЪ: лейтенантъ Федоръ Каринъ и корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Константинъ Федосѣевъ, оба съ зачисленіемъ—первый по флоту, а послѣдній по корпусу.

№ 95. С.-Петербургъ, 4 іюля 1869.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу въ 30-й день іюня сего года, Высочайше разрѣшить соизволилъ: пріемъ вольноопредѣляющихся на службу въ корпусъ инженеръ-механиковъ,—отмѣнить.

О таковой Монаршей волѣ объявляю по морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и должному руководству.

№ 96. С. Петербургъ, 4 іюля 1869.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу въ 30-й день іюня сего года, Высочайше соизволилъ: распространить по морскому вѣдомству, объявленное въ приказѣ военнаго

министра отъ 2-го того же іюня за № 209, Высочайше утвержденное въ 24-й день минувшаго мая положеніе военнаго совѣта, слѣдующаго содержанія:

«Медицинское переосвидѣтельство производить нижнимъ чинамъ, неспособнымъ II статьи, по окончаніи срока ихъ отпусковъ, въ комиссіяхъ, учрежденныхъ при управленіяхъ губернскихъ военныхъ начальниковъ, для повѣрки правильности свидѣтельства и назначенія вообще нижнихъ чиновъ въ неспособные; для чего требовать неспособныхъ II-й статьи предварительно чрезъ полиціи, если только сами не явятся, въ уѣздный городъ, а оттуда отправлять, для изложенной надобности въ губернской городъ, по этапу, съ отпускомъ имъ путевого довольствія по положенію. Тѣхъ же изъ сихъ нижнихъ чиновъ, которые не могутъ быть отправлены въ губернской городъ по болѣзнямъ, или которые проживаютъ въ уѣздахъ такихъ городовъ, кои удалены отъ своихъ губернскихъ городовъ на 300 верстъ и болѣе и притомъ не сообщаются съ ними желѣзными дорогами или пароходами, подвергать медицинскому переосвидѣтствованію въ уѣздныхъ городахъ, въ присутствіи начальниковъ уѣздныхъ командъ, чрезъ военнаго, городоваго и уѣзднаго врачей, совмѣстно, а гдѣ нѣтъ военнаго врача, то чрезъ городоваго и уѣзднаго; за отсутствіемъ же или болѣзнію котораго либо изъ послѣднихъ—чрезъ врачей другихъ вѣдомствъ.»

Объявляю объ этомъ по морскому вѣдомству для руководства, въ отмѣну примѣчанія къ § 36-му главы IV положенія о неспособныхъ нижнихъ чинахъ морскаго вѣдомства, Высочайше утвержденного въ 16-й день марта 1864 года и объявленнаго при приказѣ моемъ отъ 18-го того же марта за № 41.

№ 97. С.-Петербургъ; 4 іюля 1869.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по военно-сухопутному вѣдомству, въ 20-й день минувшаго іюня, корпуса корабельныхъ инженеровъ прапорщикъ Василій **Махметовъ** переведенъ въ 14-й драгунскій малороссійскій принца Алберта прусскаго полкъ.

НАЗНАЧАЮТСЯ: капитанъ-лейтенантъ Дмитрій **Брылкинъ** 1-й смотрителемъ магазиновъ при адмиралтейскихъ изорскихъ заводахъ, съ зачисленіемъ по флоту. Корпуса корабельныхъ инженеровъ: подпоручикъ Эдуардъ **Фонъ-Хемницъ** и прапорщикъ Владиміръ **Пушкаревъ**,—оба помощниками судостроителей при с.-петербургскомъ портѣ.

ПЕРЕВОДИТСЯ, лекарскій помощникъ, коллежскій регистраторъ Алексѣй **Прохоровъ**, изъ черноморскаго экипажа въ кронштадтскій морской госпиталь, тѣмъ же званіемъ.

ПЕРЕЧИСЛЯЮТСЯ: корпуса инженеръ-механиковъ подпоручики: Михаилъ **Ростенбергъ** и Василій **Афанасьевъ**,—оба изъ третьяго во второй разрядъ механиковъ.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСЪ, по болѣзни, корпуса инженеръ-механиковъ штабсъ-капитанъ Константинъ **Латтъ**, внутри Имперіи, на три мѣсяца.

№ 98. С.-Петербургъ, 4 іюля 1869.

Его Императорскимъ Высочествомъ Генераль-Адмираломъ, управлявшимъ морскимъ министерствомъ въ 1854 г., было приказано: для оклейки стѣнъ употреблять, гдѣ надобность потребуетъ, обои, покупая оныя не дороже слѣдующихъ цѣнъ: 1) въ присутственныхъ комнатахъ, гдѣ засѣдаютъ гг. флагманы,—по 50 коп.; 2) въ прочихъ присутственныхъ мѣстахъ и комнатахъ, занимаемыхъ старшими чиновниками—по 30 коп. и 3) въ комнатахъ, занимаемыхъ писарями—по 25 коп.

Нынѣ, при повѣркѣ въ государственномъ контролѣ расходовъ по покупкѣ обоей для оклейки стѣнъ въ казенныхъ зданіяхъ морскаго вѣдомства, оказываются весьма значительныя переплаты противъ цѣнъ, разрѣшенныхъ Государемъ Великимъ Княземъ Генераль-Адмираломъ.

Подтверждаю о непремѣнномъ исполненіи вышеозначеннаго приказанія Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала.

№ 99. С. Петербургъ, 4 іюля 1869.

Адмиралтействъ-совѣтъ, принимая во вниманіе, что въ морскомъ вѣдомствѣ не имѣется точныхъ утвержденныхъ правилъ,

какъ переводить за границу на иностранную монету положенное чинамъ содержаніе, тогда какъ въ другихъ вѣдомствахъ переводъ за границу содержанія производится по расчету, примѣняемому къ дѣйствительному биржевому курсу, нашелъ необходимымъ, для отвращенія значительныхъ для казны потерь отъ неправильнаго расчета при переводѣ производимаго во время заграничныхъ плаваній содержанія и для надлежащаго устройства въ этомъ отношеніи судовой отчетности, установить слѣдующія правила:

1) Все денежное содержаніе, слѣдующее чинамъ во время заграничнаго плаванія и выдаваемое за границу иностранною монетою, производить по курсу устанавливаемому адмиралтействъ-совѣтомъ, примѣняясь къ дѣйствительному биржевому курсу кредитныхъ билетовъ въ предшествовавшіе установленію курса годы;

и 2) Пенсіи или наградныя деньги, одновременно назначаемыя морскимъ чинамъ, за границу находящимся, переводить по дѣйствительному биржевому курсу, существующему во время перевода означенныхъ суммъ за границу.

Сообразно симъ правиламъ адмиралтействъ-совѣтъ, по журналу 4 іюня сего года, постановилъ: впредь до слѣдующихъ измѣненій, при удовлетвореніи судовыхъ командъ содержаніемъ за границу, рассчитывать *рубль* равняющимся *тремъ ста м пятидесяти* французскимъ сантимамъ или *тридцати тремъ съ одною третью* англійскимъ пенсамъ, смотря по тому, въ какой иностранной монетѣ производится расчетъ или выдача.

Объявляя объ этомъ постановленіи адмиралтействъ-совѣта по морскому вѣдомству къ руководству, предписываю на находящихся уже въ заграничномъ плаваніи судахъ начать производство денежнаго содержанія по установленному теперь нормальному курсу, со дня полученія настоящаго приказа.

№ 100. С.-Петербургъ, 4 іюля 1869.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу военноморскаго суда по вопросу о томъ, какъ поступать съ нижними чинами, которые до окончанія срока заключенія въ военно-

исправительной тюрьмѣ морскаго вѣдомства въ С.-Петербургѣ получать увѣчье, въ 30 день прошлаго іюня, Высочайше повелѣть соизволилъ: статью 125 положенія объ упомянутой тюрьмѣ дополнить вторымъ примѣчаніемъ слѣдующаго содержания:

«Получившіе, во время нахождения въ тюрьмѣ, увѣчье остаются въ ней до истеченія срока заключенія, на который приговорены, съ употребленіемъ на всѣ установленныя положеніемъ работы, за исключеніемъ тѣхъ, исполнять которыя препятствуетъ ихъ увѣчье; по истеченіи же срока они обращаются въ команду, для поступленія съ ними на основаніи положенія о неспособныхъ нижнихъ чинахъ морскаго вѣдомства.

О такомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по морскому вѣдомству къ надлежащему свѣдѣнію и руководству.

№ 101. С.-Петербургъ, 9 іюля 1869.

Въ дополненіе къ Высочайшему повелѣнію о правахъ и преимуществахъ гардемариновъ, изложенныхъ въ приказѣ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, отъ 22 марта сего года № 50, Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу моему, въ 7-й день сего іюля, Высочайши повелѣть соизволилъ: означенныя въ томъ приказѣ права и преимущества предоставить тѣмъ только изъ гардемариновъ, которые, по выдержаніи удовлетворительно практическаго экзамена, по установленной программѣ, прослужать въ семъ званіи не менѣе одного года; остальнымъ же, прослужившимъ менѣе года, а равно и тѣмъ, которые хотя и прослужили болѣе года, но все не держали практическаго экзамена по какимъ либо причинамъ или отказались отъ онаго, или хотя и держали экзамень, но неудовлетворительно или наконецъ неодобрительно аттестуются ближайшимъ начальствомъ, предоставить права и преимущества по сравненію съ прапорщиками, состоящими по адмиралтейству.

Объявляя о таковой Монаршей волѣ по морскому вѣдомству, къ свѣдѣнію и должному исполненію, предлагаю подвергать практическому экзамену по программѣ, которая будетъ вслѣдъ

за сѣмъ установлена, всѣхъ гардемариновъ по прослуженіи ими въ сѣмъ званіи одного года, независимо отъ экзамена, установленнаго при производствѣ ихъ въ мичманы.

№ 102. С.-Петербургъ, 9 іюля 1869 года.

Состоящій при С.-Петербургскомъ портѣ паровой барказъ «Механикъ», съ Высочайшаго разрѣшенія причисляется къ Архангельскому порту.

№ 103. С.-Петербургъ, 11 іюля 1869 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ, лейтенантъ Дмитрій **Вулыгинъ**, штатнымъ кандидатомъ на военно-морскія судобныя должности при кронштадтскомъ военно-морскомъ судѣ.

ПЕРЕЧИСЛЯЮТСЯ, корпуса инженеръ-механиковъ поручикъ Константинъ **Сонцовъ**, изъ третьяго во второй разрядъ механиковъ.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ОРОКЪ ОТПУСКА, младшему судовому врачу 4-го флотскаго экипажа, коллежскому ассесору Александру **Ступину**, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи, на *два* мѣсяца.

№ 104. С. Петербургъ, 11 іюля 1869.

Адмиралтействъ-совѣтъ, по журналу 12 апрѣля сего года ст. 25647, утвердилъ образцы: госпитальнаго халата изъ сѣраго армейскаго сукна и госпитальной шапки изъ чернаго армейскаго же сукна.

О такомъ постановленіи адмиралтействъ-совѣта, съ приложеніемъ подробнаго описанія этихъ вещей, объявляю по морскому вѣдомству къ должному руководству и исполненію, съ тѣмъ, чтобы вещи эти заготовлялись по новымъ образцамъ по мѣрѣ изытія изъ употребленія вещей стараго образца.

ОПИСАНІЕ ГОСПИТАЛЬНОГО ХАЛАТА.

Госпитальный халатъ для нижнихъ чиновъ изъ сѣраго армейскаго сукна (полагаемаго шириною 1 арш. 14 верш.); снѣжка

халата и бока подшиты подкладочнымъ холстомъ (полагаемымъ шириною въ 8 верш.).

длина халата	1 арш. 14	верш.
ширина внизу	3 — 8	—
рукава, подбитые холстомъ, длиною .	> — 14 ³ / ₄	—
шириною внизу	> — 4 ¹ / ₄	—
— вверху	> — 6 ¹ / ₈	—
воротникъ отложной полукруглый, и сѣуженый къ низу борта, вышиною . .	> — 3 ¹ / ₂	—
длинною	1 — 11	—
суконный поясъ, длиною	1 — 14	—
шириною	> — 1	—

Съ внутренней стороны халата, подъ поясомъ, сдѣланы вздержки изъ холцовой тесьмы.

На переднихъ полахъ, вдоль, по одному карману изъ подкладочнаго холста.

планка кармана длиною	> — 4 ¹ / ₂	—
планка кармана шириною	> — ³ / ₄	—

Количество матеріаловъ, потребныхъ на постройку халата: сѣраго сукна 4 арш. и холста подкладочнаго 5¹/₂ арш.

Примѣчаніе. Показанный въ этомъ описаніи размѣръ халата опредѣленъ на средній ростъ; при шитьѣ халатовъ, по мѣрѣ надобности, на разные росты, количество матеріаловъ, потребныхъ на ихъ изготовленіе, полагается, по среднему расчету, какъ опредѣлено въ настоящемъ описаніи.

ОПИСАНІЕ ГОСПИТАЛЬНОЙ ШАПКИ.

Госпитальная шапка для нижнихъ чиновъ, изъ темнозеленаго армейскаго сукна, на подкладочномъ холстѣ, съ задникомъ и фуражечнымъ козырькомъ.

ширина шапки вверху (тулья)	> арш. 6 ¹ / ₂	верш.
ширина стѣнки	> — 1 ¹ / ₂	—
околышъ длиною	> — 13	—
— шириною	> — 1	—

задникъ на подкладочномъ холстѣ дли- ною	> арш. 8	верш.
шириною.	> — 2	—
Количество матеріаловъ на постройку шапки:		
суена.	> — 4 $\frac{1}{2}$	—
холста подкладочнаго.	1 — 8	—
козырекъ фуражечный	1 штука.	

№ 105. С.-Петербургъ, 11 іюля 1869 года.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу моему, въ 30-й день прошедшаго іюня, Высочайше повелѣтъ соизво-
лить: завѣдываніе Архангельскимъ портомъ, во время отсут-
ствія командира, поручать старшему по немъ штабъ-офицеру;
помощника же командира Архангельскаго порта, завѣдывающаго
инструментальною камерою и депо картъ, переименовать въ
завѣдывающіе гидрографическою частью порта, съ сохраненіемъ
положеннаго по штату содержанія въ размѣрѣ *тысячи пяти-
сотъ* руб. въ годъ.

О такомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по морскому
вѣдомству къ исполненію.

№ 106. С.-Петербургъ, 11 іюля 1869.

Адмиралтействъ-совѣтъ, по журналу 12 апрѣля сего года
ст. 25648, утвердилъ образецъ постовыхъ кенегъ.

О такомъ постановленіи адмиралтействъ-совѣта, съ прило-
женіемъ описанія кенегъ, объявляю по морскому вѣдомству къ
должному руководству и исполненію, съ тѣмъ, чтобы кенги
новаго образца заводились по мѣрѣ изытія изъ употребленія
кенегъ стараго образца.

Описаніе постовыхъ кенегъ.

Кенги постовыя, на сукнѣ; подошва, задникъ и набойка
изъ соковой подошвенной кожи; передъ и опушка его изъ чер-
наго личнаго выростка; стелька, рантъ и подшивка задника

изъ сѣлой юфтенной кожи; между задникомъ и подшивомъ задника проложенъ лубокъ, толщиною въ $\frac{1}{8}$ дюйма; передокъ и стелька подшиты сѣрымъ армейскимъ сукномъ.

Размѣры кенегъ: длина по подошвѣ $7\frac{1}{4}$ верш., ширина подошвы: въ носѣ $1\frac{1}{2}$ верш., въ пучкѣ $2\frac{1}{2}$ верш., длина переда отъ подъема 4 верш., ширина въ пучкѣ $5\frac{1}{2}$ верш. и въ подъемѣ $7\frac{1}{2}$ верш. Вышина задника $1\frac{3}{4}$ верш., у переда 2 верш., объемъ же его по подошвѣ $4\frac{3}{4}$ верш., а по верху $6\frac{1}{4}$ верш. Набойка подбита 21 желѣзнымъ гвоздемъ; ширина и длина набойки 2 вершка.

№ 107. С. Петербургъ, 23 іюля 1869.

НАЗНАЧАЮТСЯ: письмоводитель конторы калинковскаго морскаго госпиталя, коллежскій секретарь Александръ **Вутусовъ** и комиссаръ ижорскаго морскаго госпиталя, губернскаго секретаря Андрей **Релевичъ**,—оба дѣлопроизводителями въ тѣхъ же госпиталяхъ, съ 3-го минувшаго іюня.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, лейтенантъ Фодоръ **Гессенъ**, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи на *три* мѣсяца.

ПЕНСИ И ПОСОБІЯ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ.

Списокъ лицамъ, коимъ назначены пенсіи и пособія изъ эмеритальной кассы морскаго вѣдомства въ іюнь 1869 года.

Кому именно:	Количество пенсіи въ годъ.		За какое время служб.
	Р.	К.	
Контръ-адмиралу Кузнецову 5-му	215	*	за 35 лѣтъ.
Генераль-маіору Мустафеву	172	50	— 35 —
Капитану 2-го ранга Гавришову 3-му	107	50	— 25 —
Капитану 2-го ранга Ушакову 1-му	107	50	— 25 —

	Р.	К.	
Титулярному совѣтнику Соколову	118	12	за 35 лѣтъ.
Титулярному совѣтнику Соломатину	72	50	— 25 —
Вдовѣ генераль-маіора Маріи Свяцкой	161	25	за 35 л. сл. мужа.
Дѣтямъ: сыновьямъ Владимиру, Николаю и дочери Варварѣ	161	25	
Вдовѣ полковника Еленѣ Козобиной	71	47	за 35 л. сл. мужа.
Дочери Маріи	23	82	
Вдовѣ маіора Александрѣ Филиповой	59	6	за 35 л. сл. мужа.
Вдовѣ подполковника Александрѣ Фонъ-Гейзеръ	53	75	за 35 л. сл. мужа.
Дѣтямъ: сыну Константину и дочери Ольгѣ	35	83	
Вдовѣ прапорщика Клеопатрѣ Суццевской	18	12	за 25 л. сл. мужа.
Дѣтямъ: сыновьямъ Ивану и Николаю , дочерямъ: Маріи и Елизаветѣ	18	12	

По сокращенному сроку:

Капитану 2-го ранга Кумани	172	50
Итого 22 лиц. на сумму.	1568	29

Единовременныя пособия:

Надворному совѣтнику Нѣмчинову	236	25
Вдовѣ подпоручика Маріи Никитиной и дѣтямъ: сыновьямъ Андрею, Николаю и дочери Зои .	161	25

ОТЧЕТЪ О СОСТОЯНІИ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

за іюнь мѣсяцъ 1869 года.

(Слушанъ въ адмиралтействъ-совѣтѣ 28 іюля 1869 г.)

О НАЛИЧНОМЪ СОСТОЯНІИ КАССЫ, О ДОХОДАХЪ И РАСХОДАХЪ ОНОЙ
ЗА ІЮНЬ МѢСЯЦЪ 1869 ГОДА.*Приходъ и расходъ въ іюнь.*

I.

По государственному банку.

Оставалось къ 1-му іюня:

Процентныхъ бумагъ на	8 461 465 р. » к.
Наличныхъ денегъ	40 296 — 32 —
	<hr/>
	8 501 761 р. 32 к.

Приходъ наличныхъ денегъ.

Проценты по выкупнымъ свидѣтель- ствамъ и рентамъ, купленнымъ въ апрѣлѣ и маѣ мѣсяцахъ 1869 г. на сумму 369 400 р., причитавшіеся по обмѣнѣ банкомъ на би- леты болѣе крупнаго достоинства и одного и того же срока по выпуску 4 335 р. .	} 44 631 р. 32 к.

Расходъ наличныхъ денегъ.

Передано въ главное казначейство . .	44 000 р. » к.
	<hr/>
Всего расхода . .	44 000 р. » к.

Затѣмъ въ остаткѣ къ 1-му іюля 1869 г. по банку:

а) наличныхъ денегъ	631 р. 32 к.
б) процентныхъ бумагъ	8 461 465 — » —
Итого	<u>8 462 096 — 32 —</u>

II.

По главному казначейству.

Къ 1-му мая состояло наличныхъ денегъ. 3 084 р. 80³/₄ к.

Приходъ.

1) Вычетовъ, отчисляемыхъ въ доходъ кассы съ нѣкоторыхъ чиновъ морскаго вѣдомства, по мѣрѣ производства имъ разныхъ денежныхъ выдачъ. 2 508 р. 59¹/₂ к.

2) Переданные изъ государственнаго банка. 44 000 — » —

Итого 46 508 р. 59¹/₂ к.

А съ остаткомъ къ 1-му іюня (3 084 р. 80³/₄ к.) 49 593 р. 40¹/₄ к.

Расхода въ теченіе іюня мѣсяца не было.

Затѣмъ въ остаткѣ къ 1-му іюля 49 953 р. 40¹/₄ к.

Всего же эмеритальнаго капитала къ 1-му іюля состояло:

По государственному банку 8 462 096 р. 32 к.

По главному казначейству 49 593 — 40¹/₄ —

Итого. 8 511 689 р. 72¹/₄ к.

Сверхъ того, числится за главнымъ казначействомъ, за купленные кассою у чиновъ морскаго вѣдомства аренды 339 925 — 57¹/₄ —

Всего. 8 851 615 р. 29¹/₂ к.

Подписали: завѣдующій дѣлами эмеритальной кассы *М. Пещуровъ* и дѣлопроизводитель *Васильевъ*.

ВѢДОМОСТЬ

О ПОСТУПЛЕНІИ КАПИТАЛА ИЗЪ ГОСУДАРСТВЕННОГО КАЗНАЧЕЙСТВА, ЗА КУПЛЕННЫЯ АРЕНДЫ У ЧИНОВЪ МОРСКАГО ВѢДОМСТВА, ПО 1-Е ІЮЛЯ 1869 ГОДА.

Съ кого именно.	Ежегодная сумма арендн.	На сколько лѣтъ продана.	Сколько выдано.		Сколько слѣдуетъ къ посту- пленію.		Сколько поступило по 1-е іюля 1869 года.		Сколько слѣ- дуетъ въ по- ступленію по сроку окон- чанія аренды.	
			Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.
Вице-адмирала <i>Истомина</i>	2500	11	20022	75	27225	—	14946	24	12278	76
Контръ-адмирала <i>Римскаю Корсакова</i>	1200	12	10240	56	14256	—	6336	—	7920	—
Контръ-адмирала <i>Барона Таубе</i>	1500	—	12800	70	17820	—	6051	37 $\frac{3}{4}$	11768	62 $\frac{1}{4}$
Контръ-адмирала <i>Лопова</i>	1500	11	12013	65	16335	—	4950	—	11385	—
Капитана 1 ранга <i>Пилкина</i>	1000	12	8533	80	11880	—	3300	—	8580	—
Тайнаго совѣтника <i>Гальбова</i>	2000	—	17067	60	23760	—	6127	—	17633	—
Адмирала <i>Анжу 1-ю</i> .	2000	10 л. 7 м. 3 д.	17123	34	20971	50	5280	—	15691	50
Адмирала <i>Фонз-Шанца</i>	2000	7 л. 4 м.	11488	95	14520	—	5280	—	9240	—
Контръ-адмирала <i>Воеводскаю 3-ю</i>	800	8 л. 7 м. 16 д.	5276	75	6833	—	2112	—	4721	—
Вице-адмирала <i>Зарина</i>	2000	6	9900	—	11880	—	4642	—	7238	—
Генераль-маіора <i>Дмитріева</i>	1500	11 л. 9 м. 27 д.	12611	10	17487	—	3465	—	14022	—
Контръ-адмирала <i>Круженштерна 1-ю</i>	1500	12	12800	70	17820	—	3465	—	14355	—
Вдовы генераль-адъютанта <i>Корнилова</i>	1500	3 г.	4009	50	4445	—	3275	26	1169	74
Генераль-маіора <i>Шамбура</i>	1500	11	12013	65	16335	—	3110	25	18224	75

Съ кого именно.	Ежегодная сумма аренды.	На сколько лѣтъ продана.	Сколько выдано.		Сколько слѣдуетъ къ посту- пленію.		Сколько по- ступило по 1-е іюля 1889 года.		Сколько слѣ- дуетъ къ по- ступленію по срокъ окон- чанія аренды	
			Рубл.	К.	Рубл.	К.	Рубл.	К.	Рубл.	К.
Адмирала <i>Памфилова</i> .	8 000	6	14 850	—	17 820	—	5 989	50	11 830	50
Адмирала <i>Бама</i> .	3 000	12	25 601	40	35 640	—	6 063	75	29 576	25
Тайнаго совѣтника <i>Варранда</i> .	2 000	—	17 067	60	23 760	—	4 042	50	19 717	50
Контръ-адмирала <i>Кер- на</i> .	800	6	3 960	—	4 752	—	1 460	80	3 291	20
Генераль-лейтенанта <i>Амосова</i> .	2 000	12	17 067	60	23 760	—	3 344	—	20 416	—
Вице-адмирала <i>Зеле- наго</i> .	2 000	12	17 067	60	23 760	—	2 640	—	21 120	—
Вице-адмирала <i>Бе- ренса</i> .	2 000	12	17 067	60	23 760	—	2 640	—	21 120	—
Капитана 1 ранга <i>Сарычева</i> .	1 000	11 л. 5 м. 15 д.	8 342	81	11 343	75	990	—	10 353	75
Статсъ-секретаря тайнаго совѣтника кня- зя <i>Оболенскаго</i> .	2 000	9	18 761	—	17 820	—	187	—	17 633	—
Генераль-адъютанта, генераль-лейтенанта <i>Грейна</i> .	3 000	12	25 601	40	35 640	—	—	—	35 640	—
Итого.	43 800									
А за исключеніемъ 1%.	42 867	—	326 290	6	439 623	25	99 697	67 $\frac{3}{4}$	339 925	57 $\frac{1}{2}$

Подписали: Завѣдующій дѣлами эмеритальной кассы *М. Пешуровъ* и дѣлопроизводи-
тель *Васильевъ*.

ВѢДОМОСТЬ

ДЕНЕЖНЫМЪ ДОКУМЕНТАМЪ НА КАНТАЛЫ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

къ 1 июля 1869 г.

1869 года іюля 23 дня адмиралтействъ-совѣтъ, на основаніи пунк. 4 ст. 16 положенія объ эмеритальной кассѣ, по Высочайше утвержденному 15 мая 1867 г. мнѣнію государственнаго совѣта, свидѣтельствовалъ денежные документы, принадлежащіе эмеритальной кассѣ къ 1 числу сего іюля мѣсяца и нашелъ, что всѣхъ такихъ документовъ къ этому числу состояло на сумму *восемь милліоновъ восемьсотъ семь тысячъ двадцать одинъ руб. восемьдесятъ девять съ четвертью коп.*, какъ показано въ подробной вѣдомости, приложенной къ представленію завѣдывающаго дѣлами эмеритальной кассы отъ 10 сего іюля за № 554.

Подписали: *З. Балжъ 1, А. Панфиловъ, Е. Беренсъ, В. Мецкеръ, М. Пешуровъ* и директоръ канцеляріи *К. Маннъ*.

Наименованіе документовъ.	№№ росписо- совъ.	Время выдачи росписо- совъ.	Число блан- ковъ.	На сумму.	
				Рубли.	Коп.
<p>I.</p> <p>Книга на записку текущаго счета эмеритальной кассы въ государственномъ банкѣ, по которой состоятъ въ остаткѣ наличныхъ денегъ <i>шестьсотъ тридцать одинъ руб. тридцать семь копѣйки.</i></p>	—	—	—	681	32
<p>и II.</p> <p>Росписки государственнаго банка въ пріемъ на храненіе процентныхъ бумагъ, принадлежащихъ эмеритальной кассѣ морскаго вѣдомства:</p>					

Наименование документовъ.	№№ роспи-совъ.	Время выдачи росписовъ.	Число биле-товъ.	На сумму.	
				Рубли.	Коп.
1) На билеты комисіи погашенія долговъ.					
5-го 4% займа	51 043	1868 г. Октября 3.	1200	600000	—
5-го 5% —	8875	1865 г. Января 7.	6	149500	—
6-го 5% —	8876		3	58500	—
4% непрерывно-доходные	8877		16	564865	—
				1372865	—
2) На облигации главнаго общества российскихъ желѣзныхъ дорогъ 4 1/2%.					
8878	1865 г. Января 7.	1980	990000	—	—
				990000	—
3) На 5% выкупныя свидетельства.					
57 908	1869 г. Марта 24.	14	1208600	—	—
56 006	—	1	800	—	—
56 007	—	14	849900	—	—
56 614	Апрѣля 8.	12	224550	—	—
61 472	Юня 10.	26	262400	—	—
				2 546 250	—
4) На билеты 1-го внутренняю 5% съ выирышами займа					
52889	1868 г. Декабря 14.	50	5 000	—	—
				5 000	—
5) На билеты 2-го внутренняю 5% съ выирышами займа					
53824	1869 г. Января 22.	50	5 000	—	—
				5 000	—
6) На свидетельства на непрерывный 5 1/2% доходъ по выкупу					
56 002	1869 г. Марта 24.	1	1 091800	—	—
56 003	—	9	1 061100	—	—
56 004	—	1	164 800	—	—
56 062	—	1	131 400	—	—
56 613	Апрѣля 8.	19	133 400	—	—
61 471	Юня 10.	11	107 000	—	—
				2 689 500	—
7) На 5% билеты государственнаго банка 2-го выпуска					
28662	1867 г. Марта 18.	4	1 800	—	—
31 164	Мая 23.	10	63 550	—	—
33881	Ноября 29.	11	83 400	—	—
1868 г.					
44 119	Января 4.	3	350	—	—
40 973	Марта 7.	14	146 050	—	—
49 626	— 7.	8	54 600	—	—
42 874	Апрѣля 25.	4	50 200	—	—
44 117	Марта 26.	3	450	—	—
44 116	Мая 15.	6	3 700	—	—
51 917	Ноября 8.	6	67 000	—	—
1869 г.					
54 949	Февраля 27.	3	1 400	—	—
57 143	Марта 7.	13	188 250	—	—
57 907	Мая 8.	3	10 200	—	—
				670 950	—

Наименованіе документовъ.	ММ роспи- сокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число блан- товъ.	На сумму.	
				Рубли.	Коп.
8) На 5% закладные листы об- щества взаимнаго поземельнаго кредита	47825	1868 г. Мая 31.	1819	181900	—
Итого процентныхъ бумагъ.	—	—	—	8461485	—
А съ наличными деньгами .	—	—	—	8462096	32
Числятся за государственнымъ казначействомъ за приобретенныя кассой аренды	—	—	—	339925	57 1/4
ВСЕГО.	—	—	—	8802021	89 1/4

Подписали: Завѣдующій дѣлами эмеритальной кассы *М. Пешуровъ*
и дѣлопроизводитель *Васильевъ*.

**ВѢДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ,
НАХОДЯЩЕМСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНИИ.**

(Исправлено по 30 июля).

Названіе судовъ.	Число				Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Орудій.	Силъ.	Офицер., гардемар. и кондук.	Нижнихъ чиновъ.		
Въ Средиземномъ морѣ:						
Винт. корв. Аскольдъ	17	860	28	339	К.-Л. <i>Казнаковъ</i> .	Въ греческихъ водахъ.
Винтов. клиперъ Яхонтъ	7	350	20	193	К.-Л. графъ <i>Литке</i> .	28 июля (4 августа) прибылъ въ Корфу.
Винт. шхуна Исауане	—	60	9	43	К.-Л. <i>Тимирязевъ</i> .	Въ греческихъ водахъ.
На пути изъ Кронштадта въ Тихій океанъ.						
Винт. клип. Всадникъ	5	300	19	151	К.-Л. <i>Михайловъ 1.</i>	9 мая вышелъ изъ Саймонсъ-Бая въ Батавію.
Въ распоряженіи комиссара при Европейско-Дунайской Коммисіи.						
Пароходъ Чатырдагъ	—	80	7	61	К.-Л. <i>Шикинъ</i> .	Въ Газацѣ.
На станціи въ Константинополь.						
Пароходъ Тамань	—	180	9	66	К.-Л. <i>Чайковскій</i> .	Въ Константинополѣ.

ИЗВЛЕЧЕНІЕ ИЗЪ ОТЧЕТА

ПРЕДСѢДАТЕЛЯ УЧЕБНАГО ОТДѢЛЕНІЯ МОРСКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА

за 1868 годъ.

Отчетъ учебнаго отдѣленія морскаго техническаго комитета за 1868 годъ раздѣленъ на три отдѣла: въ первомъ показана дѣятельность отдѣленія по разсмотрѣнію проектовъ разныхъ изобрѣтеній, по рѣшенію вопросовъ, предложенныхъ отдѣленію, и по производству опытовъ надъ различными усовершенствованіями и открытіями. Во второмъ отдѣлѣ показаны сочиненія, разсмотрѣнныя отдѣленіемъ, издаваемые или подлежащія издаванію. Третій отдѣлъ заключаетъ въ себѣ указанія на дѣйствія библіотеки м. м.

ОТДѢЛЪ I.

1) Сигнальные фонари Шпаковского.

Трехлѣтнее испытаніе на броненосной эскадрѣ сигнальных фонарей Шпаковского вполне доказало возможность и пользу введенія ихъ въ употребленіе на судахъ флота для производства ночныхъ сигналовъ.

По обсужденіи этого вопроса, отдѣленіе, съ участіемъ начальника броненосной эскадры, журналомъ своимъ отъ 5 декабря 1868 года № 39, представило Управляющему морскимъ министерствомъ о необходимости и пользѣ введенія въ обязательное употребленіе на судахъ нашего флота фонарей Шпаковского для производства ночныхъ сигналовъ, взаимѣнъ

существовавшихъ прежде для этой цѣли пороховыхъ вспышекъ и фалшфейеровъ (*).

2) Средства для спасенія погибающихъ при крушеніяхъ.

Въ отчетѣ за прошлый годъ (**) было упомянуто, что испытывавшаяся въ 1866 году шлюпка-буй, изобрѣтенная Свиты Его Величества контръ-адмираломъ Стеценко, оказалась не вполне удовлетворительною и что имъ представлень былъ въ концѣ 1867 г. новый чертежъ шлюпки, съ тѣми измѣненіями, на которыя указалъ опытъ, съ тѣмъ, чтобы новая шлюпка могла быть испытана въ 1868 году. Къ сожалѣнію, новая шлюпка была изготовлена уже поздно осенью, такъ что ее нельзя было испытать въ томъ же году, тѣмъ болѣе что по осмотру ея г. Стеценко нашелъ въ ней недостатки, требующіе исправленія, такъ что опыты эти поневолѣ пришлось отложить еще на годъ.

Имѣя въ виду, что кромѣ шлюпокъ, для спасенія людей при крушеніяхъ, служатъ еще другія средства, какъ то пояса, буи и ракеты, ученое отдѣленіе нашло болѣе удобнымъ разсмотрѣть вмѣстѣ всѣ эти средства для того, чтобы рѣшить вопросъ о введеніи на нашихъ судахъ хотя какихъ нибудь спасительныхъ средствъ, необходимость которыхъ вполне подтвердилась при разбитіи фрегата «Александръ Невскій».

Изъ спасительныхъ поясовъ, у насъ испытывались пояса Мазара и Тиссерана и хотя отдѣленіе нашло, что ни одинъ изъ нихъ не удовлетворяетъ вполне всѣмъ требованіямъ спасительнаго пояса, но какъ на дѣлѣ они оказались все-таки не безъ достоинствъ, то ученое отдѣленіе, въ виду крайней необходимости имѣть на судахъ какія либо спасительныя средства, выразило мнѣніе о пользѣ введенія въ обязательное употребленіе на судахъ поясовъ Мазара, подобно тому какъ они уже введены на французскомъ флотѣ. Кромѣ того, принимая во вниманіе, что суда большею частію разбиваются у подвѣтреннаго берега, отдѣленіе считаетъ полезнымъ имѣть на каждомъ

(*) Представленіе это утверждено Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ и фанари заготовляютъ я для всѣхъ судовъ флота.

(**) М. Сб. 1868 г. № 10.

суднѣ ракетный станокъ, гдѣ, въ случаѣ разбитія, онъ будетъ полезенъ тѣмъ на берегу, потому что вѣтръ будетъ въ этомъ случаѣ способствовать перебрасыванію конца на берегъ.

Между тѣмъ, зная, что за границею испытываются въ настоящее время много другихъ спасительныхъ средствъ, какъ то спасительные пояса Стоунера, спасительный буй адмирала Эксельмана, буй Вельча и Бордира и много другихъ подобныхъ средствъ, результаты испытанія которыхъ еще не вполне обозначились, ученое отдѣленіе сочло полезнымъ, при введеніи въ обязательное употребленіе на нашемъ флотѣ спасительныхъ поясовъ Мазара, предоставить командирамъ судовъ право, въ случаѣ надобности, приобретать кромѣ поясовъ Мазара и другіе пояса новѣйшаго изобрѣтенія, съ тѣмъ, чтобы результаты испытаній новыхъ поясовъ доставлялись командирами въ ученое отдѣленіе для окончательнаго принятія пояса, оказавшагося лучшимъ; кромѣ того, для лучшаго рѣшенія этого, столь важнаго, вопроса о средствахъ для спасенія погибающихъ при крушеніяхъ, отдѣленіе полагало учредить конкурсы на всѣ спасительныя средства. Соображенія эти представлены на разрѣшеніе высшаго морскаго начальства.

3) О вентиляціи судовъ.

Ученое отдѣленіе обратило вниманіе на важность въ гигиеническомъ отношеніи подробныхъ изслѣдованій надъ составомъ воздуха въ различныхъ частяхъ военныхъ судовъ, и въ особенности на судахъ броненосныхъ. Съ цѣлію дать практическое примѣненіе этимъ важнымъ изслѣдованіямъ, ученое отдѣленіе предприняло въ навигацію 1868 года производство этихъ опытовъ въ небольшомъ размѣрѣ на второмъ отрядѣ броненосной эскадры, подъ наблюденіемъ члена своего, Свиты Его Величества контръ-адмирала Стеценко. Результаты этихъ опытовъ помѣщены въ 1 № Морскаго Сборника за 1869 годъ. Въ текущемъ году опыты эти предполагается произвести въ значительно большемъ размѣрѣ по программѣ, которая будетъ для нихъ составлена ученымъ отдѣленіемъ вмѣстѣ съ флота гене-

*

ралъ штабъ-докторомъ. Можно надѣяться, что результаты этихъ изслѣдованій будутъ весьма полезны и будутъ способствовать для улучшенія гигиеническихъ условій вновь-строющихся судовъ.

4) Всемирный сводъ ночныхъ сигналовъ Доти.

До сихъ поръ, по затруднительности производства ночныхъ сигналовъ, они были въ употребленіи только на военныхъ судахъ; суда же коммерческія были вовсе лишены возможности вести ночью переговоры. Фонари Шпаговскаго, упрощая производство ночныхъ сигналовъ, могутъ быть весьма удобно примѣнимы и для коммерческихъ судовъ, а потому введеніе свода общенародныхъ ночныхъ сигналовъ для коммерческихъ судовъ весьма желательно. Въ этихъ видахъ попытка Доти можетъ привести къ весьма полезнымъ результатамъ. Принимая, однако, во вниманіе, что сводъ ночныхъ сигналовъ для коммерческихъ судовъ можетъ тогда только принести пользу, когда онъ будетъ принятъ флотами всѣхъ державъ, отдѣленіе полагаетъ, что инициатива въ этомъ дѣлѣ принадлежитъ тѣмъ державамъ, которыя, подобно Англии и Франціи, владѣютъ большими коммерческими флотами; Россія же, имѣя сравнительно незначительный коммерческій флотъ, поневолѣ должна выжидать, когда будетъ принятъ какой либо сводъ для коммерческихъ флотовъ западныхъ державъ. На этомъ основаніи отдѣленіе не считало возможнымъ входить съ Доти въ дальнѣйшія сношенія, и предложеніе его было отклонено.

5) Просьба Якимова о выдачѣ ему взаимобразно 10000 р. для осуществленія привиллегіи на усовершенствованный имъ станокъ для выдѣлки канатной пряжи.

Станокъ этотъ, какъ упомянуто въ отчетѣ за прошлый годъ былъ отправленъ на бронштадтскій канатный заводъ, гдѣ по испытаніи его было замѣчено, что пряжа нитей обыкновеннымъ способомъ производится одинаково скоро какъ и на станкѣ Якимова, и разница состоитъ только въ томъ, что мас-

теровой при новомъ станкѣ работаетъ сидя и, слѣдовательно, менѣе устаетъ, чѣмъ тотъ прядильщикъ, который во все время работы идетъ. Въ экономическомъ отношеніи онъ не представляетъ никакой выгоды, такъ какъ для каждаго рабочаго требуется особый станокъ и число рабочихъ при этомъ нисколько не уменьшается. Вообще изъ сдѣланнаго испытанія можно заключить, что станокъ Якимова не есть прядильный, а служитъ только для наматыванія выдѣланной въ-ручную пряжи на вѣюшки, и для нашего банатнаго завода не представляетъ никакихъ экономическихъ выгодъ. Поэтому Якимову отказано въ пособіи и предложеніе его отклонено.

б) Инструментъ для опредѣленія часоваго угла, мичмана Армфельдта.

Инструментъ состоитъ изъ двуграннаго прямого угла, въ которомъ, помощію дугъ, можно составить сферическій треугольникъ, имѣющій сторонами дополненіе склоненія солнца, дополненіе широты и дополненіе высоты, которыя должны быть опредѣлены наблюдениями и вычислениями, такъ какъ это дѣлается и безъ инструмента. Не вдаваясь въ подробное описаніе частей инструмента ясно, что основаніе его совершенно вѣрно и что онъ дѣйствительно даетъ требуемый часовой уголъ, замѣняя собою вычисленіе общеизвѣстной формулы часоваго угла, требующее всего пріисканія четырехъ логарифмовъ и одного соответствующаго числа,—вычисленій столь простыхъ, что онѣ даже безъ практики не займутъ болѣе пяти минутъ времени. Вообще говоря, механическое рѣшеніе всѣхъ подобныхъ вопросовъ, не новое по мысли, имѣетъ значеніе только тамъ, гдѣ есть большой коммерческій флотъ, управляемый шкиперами, частію имѣющими весьма мало свѣдѣній въ математикѣ, какъ напр. въ Англіи и Соединенныхъ Штатахъ, да и тамъ эти механическіе способы выводятся изъ употребленія; для военныхъ же флотовъ замѣна столь пустыхъ вычисленій не имѣетъ никакой значенія, тѣмъ болѣе, что и выигрышъ во времени будетъ столь незначителенъ,—если только вообще будетъ какой нибудь выигрышъ,—что подобный инструментъ не принесетъ никакой

пользы, увеличивая и безъ того значительный запасъ необходимыхъ инструментовъ, имѣющихся на каждомъ суднѣ. Кромѣ этихъ соображеній о бесполезности вообще всѣхъ подобныхъ инструментовъ, необходимо замѣтить, что для полученія довольно точныхъ результатовъ на предлагаемомъ инструментѣ, необходима весьма тщательная его отдѣлка въ особенности для того, чтобы центръ вращенія трехъ дугъ былъ одинъ и тотъ же, чего достигнуть хотя возможно, но довольно трудно и эта работа значительно возвыситъ цѣну инструмента, не смотря на то, что на немъ все-таки далеко нельзя будетъ достигнуть той точности результатовъ, какую даетъ обыкновенное вычисленіе съ шестизначными логарифмами; по этимъ соображеніямъ предложеніе мичмана Армфельда оставлено безъ послѣдствій.

7) Способъ Бессона управлять судномъ безъ людей, съ другаго судна, идущаго сзади перваго.

Способъ этотъ состоитъ въ томъ, что отъ правящаго судна проведены къ управляемому судну два электрическіе кабеля, дѣйствующіе на клапаны, находящіеся около руля; отъ машины же управляемаго судна къ его рулю проведены двѣ трубы, пропускающія паръ, такъ что клапаны, закрываясь и открываясь помощію электрическаго тока, и пропуская паръ къ рулю, могутъ заставлять его вращаться въ ту или другую сторону, а слѣдовательно устройство это даетъ возможность вести судно по желаемому направленію.

Не отвергая, что идея эта весьма остроумна и при дальнѣйшей разработкѣ, можетъ быть, приведетъ къ полезнымъ результатамъ, отдѣленіе не нашло удобнымъ входить съ авторомъ въ какія либо сношенія по слѣдующимъ причинамъ: 1) способъ, въ томъ видѣ какъ онъ изложенъ въ описаніи, не практиченъ уже потому, что два электрическіе кабеля, какъ бы ни были они тонки, проведенные отъ одного судна къ другому на разстояніе около 500 сажень (какъ предлагаетъ Бессонъ), представятъ огромное затрудненіе при управленіи судномъ, потому что при поворотахъ они будутъ оказывать весьма значительное сопротивленіе и могутъ повернуть судно совсѣмъ не въ ту

сторону, въ которую дѣйствуетъ руль, и 2) цѣна, назначаемая авторомъ, 1½ милліона франковъ за каждую машину, слишкомъ велика и вовсе не соотвѣтствуетъ сомнительной еще пользѣ его изобрѣтенія. Поэтому предложеніе Бессона было отклонено.

8) Способъ иностранца Аршамбо для предохраненія металловъ отъ окисленія.

Способъ Аршамбо для предотвращенія окисленія металловъ до сихъ поръ нигдѣ не получили никакого примѣненія на практикѣ, но въ одномъ изъ французскихъ портовъ производятся надъ нимъ испытанія въ ограниченномъ размѣрѣ. Принимая во вниманіе множество способовъ, предлагающихся въ разныхъ мѣстахъ для той же цѣли, отдѣленіе не нашло удобнымъ по такимъ неопредѣленнымъ даннымъ, какія были сообщены изобрѣтателемъ, входить въ дальнѣйшія съ нимъ сношенія и потому оставило предложеніе его безъ послѣдствій, предполагая, однако, слѣдить за дальнѣйшею судьбою этого изобрѣтенія.

9) Сигнальная лампа Коломба и Больтона.

Во время экспедиціи англичанъ въ Абиссинію употреблялась ими для ночныхъ переговоровъ въ сухопутныхъ войскахъ и на флотѣ сигнальная лампа Коломба и Больтона, подъ названіемъ чатамской, отзывы о которой были весьма удовлетворительны а потому ученое отдѣленіе сочло нужнымъ сдѣлать испытаніе этой лампы сравнительно съ фонаремъ Шпаковского. Рассмотрѣніе описанія и опыты надъ лампою Коломба и Больтона показали, что лампа эта есть подражаніе сигнальному фонарю Шпаковского, съ тою только разницею, что въ ней вмѣсто скипидара употребленъ порошокъ, состоящій по вѣсу изъ 3 частей магнія, 1 части смолы и 1 части плауна и что мѣхъ для вдунуванія порошка имѣетъ своеобразное устройство. При сравнительномъ же испытаніи ея вмѣстѣ съ фонаремъ Шпаковского, этотъ послѣдній оказался несравненно лучше англійскаго,

какъ по своей исправности и вѣрности дѣйствія, такъ и по силѣ свѣта.

На основаніи этихъ опытовъ, лампа Коломба и Больтона оставлена безъ вниманія.

10) Туманный рожокъ англійскаго лейтенанта Кей.

Изобрѣтенный лейтенантомъ Кей туманный рожокъ, привезенный на корветѣ «Варягъ», испытывался на пароходахъ «Смѣлый» и «Владиміръ». Отзывы съ этихъ судовъ были совершенно противоположные; такъ, командиръ парохода «Смѣлый» отдаетъ предпочтеніе нашему обыкновенному рожку, а командиръ парохода «Владиміръ» находитъ рожокъ лейтенанта Кей лучше нашего; отдѣленіе же отдало предпочтеніе отзыву командира парохода «Смѣлый», такъ какъ на этомъ пароходѣ опыты производились тщательнѣе. При осмотрѣ англійскаго рожка отдѣленіе и само убѣдилось, что звукъ рожка Кей гораздо ниже тона обыкновеннаго рожка, а потому болѣе высокій звукъ этого послѣдняго естественно долженъ быть рѣзче и слышенъ на болѣе значительное разстояніе. Кромѣ того, отдѣленіе приняло въ соображеніе то обстоятельство, что лучшимъ средствомъ подачи сигналовъ въ туманѣ служить вопервыхъ паровой свистокъ, а во вторыхъ, выстрѣлы, и что рожокъ вообще можно считать только второстепеннымъ средствомъ, а потому, не смотря на недостаточность произведенныхъ опытовъ, не нашло нужнымъ ихъ продолжать и положило оставить рожокъ Кей безъ вниманія.

11) Свѣтомѣръ отставнаго капитанъ-лейтенанта Поля.

Изобрѣтатель предлагаетъ употреблять его свѣтомѣръ при метеорологическихъ наблюденіяхъ для опредѣленія состоянія погоды цифрами, взамѣнъ употребляемыхъ нынѣ выраженій: ясно, пасмурно, темно и пр.

Не смотря на остроумную идею изобрѣтателя о примѣненіи свѣтомѣра къ метеорологіи, самый приборъ г. Поля, не превосходя нѣсколько обыкновенныхъ фотометровъ точностію ре-

зультатовъ, но мнѣнію отдѣленія, не представляетъ особенной пользы въ его примѣненіи. На этомъ основаніи предложеніе г. Поля оставлено безъ послѣдствій.

12) Водолазный аппаратъ Рукероля и Данейруза.

По приказанію Управляющаго морскимъ министерствомъ, ученое отдѣленіе разсматривало предложеніе гг. Рукероля и Данейруза о введеніи въ обязательное употребленіе на судахъ нашего флота изобрѣтеннаго ими водолазнаго аппарата.

Еще въ 1865 году бывшимъ кораблестроительнымъ департаментомъ былъ выписанъ одинъ экземпляръ водолазнаго аппарата Рукероля и въ томъ же году подвергнуть испытанію сперва въ Петербургѣ, въ новомъ адмиралтействѣ, въ присутствіи членовъ бывшаго ученаго комитета, и за тѣмъ въ Кронштадтѣ особой комиссіей по назначенію главнаго командира.

Результаты опытовъ, произведенныхъ послѣ самаго подробнаго ознакомленія водолазовъ съ новымъ аппаратомъ, показали неудобство, непрактичность и даже небезопасность для водолаза употребленія аппарата Рукероля.

На основаніи этого невыгоднаго для аппарата отзыва кронштадтской комиссіи, отдѣленіе положило предложенія Рукероля и Данейруза отклонить.

13) Машина американца Смита для стирки бѣлья.

Въ отчетѣ за прошлый годъ было упомянуто, что ученое отдѣленіе обратилось къ нашему генеральному консулу въ Нью-Йоркѣ за справками о машинѣ предложенной Снисеномъ для стирки бѣлья. Въ отвѣтъ на это, баронъ Остенъ-Сакенъ доставилъ печатную брошюру о прачешной машинѣ Смита, которая признана наилучшею и самою простою изъ всѣхъ машинъ, бывшихъ въ 1867 году на годичной выставкѣ въ Нью-Йоркѣ и которая заслужила первую премію; Снисенъ же оказался не болѣе какъ агентомъ этой фирмы. Принимая во вниманіе благоприятный отзывъ судей выставки и невначи-

тельную цѣну машины Смита малаго размѣра, отдѣленіе выписало одну такую машину, и намѣрено испытать ее въ настоящемъ году.

14) О чтеніи публичныхъ лекцій.

Въ теченіе прошлой зимы въ Кронштадтѣ были прочитаны публичныя лекціи по слѣдующимъ предметамъ: по корабельной архитектурѣ полковникомъ Окуновымъ, по артиллеріи—лейтенантомъ Валицкимъ, по морской тактикѣ и эволюціямъ—лейтенантомъ Сѣмечкинымъ и о подводныхъ минахъ—лейтенантомъ Терентьевымъ. Кромѣ того, въ прошломъ году въ первый разъ, въ видѣ опыта, допущены послѣ лекцій бесѣды по прочитанному предмету.

Въ теченіе 1868 года отдѣленію поручено было разсмотрѣніе слѣдующихъ предложеній, на которыя испрашивались привилегіи:

1) Иностранцевъ барона де-Мениль и Эйта, на способъ буксированія и завоза судовъ.

2) Иностранцевъ А. и М. Виръ, на снарядъ для передачи сигнальныхъ знаковъ.

3) Иностранцевъ Коломба и Больтона на сигнальную лампу.

4) Лейтенанта Оедоровскаго, на машину для изготовленія проволочныхъ канатовъ.

По всѣмъ этимъ предложеніямъ, со стороны морскаго министерства не встрѣтилось препятствій къ выдачѣ просимыхъ привилегій.

Вопросы, находящіеся на разсмотрѣніи.

1) Термо-электрическая машина Пиньони.

2) Машина Смита для стирки бѣлья.

3) Способъ для предотвращенія окисленія металловъ—Аршамбо.

4) Маячная лампа Доти.

5) Респираторъ Галибера.

6) Проектъ поручика Тулузакова, опредѣленія разстояній помощью камеры-обскуры.

7) Аксиометръ новаго устройства, Шивети-Беліени.

8) Обь измѣненіяхъ и дополненіяхъ въ формѣ шханечнаго журнала.

Вопросы, переданныя по принадлежности въ кораблестроительное отдѣленіе морскаго техническаго комитета:

1) О помпѣ Дельпеша.

2) Способъ Поль—Обь предохраненіи подводной части судовъ.

Предложенія, неодобренныя отдѣленіемъ.

1) Разныя предложенія, касающіяся астрономіи, кораблевожденія и кораблестроенія.

2) Система плоскихъ парусовъ.

3) Морскіе десятичные часы.

4) Составъ, дѣлающій ткани непромокаемыми.

5) Новый двигатель для паровыхъ и парусныхъ судовъ.

6) Военная машина, для увеличенія силы флота.

7) Приборъ для бросанія линя.

8) О подводномъ телеграфѣ.

9) Воздушная подушка, какъ спасительное средство на судахъ.

10) Примѣненіе электро-магнитной батареи къ движенію судовъ.

ОТДѢЛЪ II.

Сочиненія, издаваемыя отдѣленіемъ:

1) *Теорія и практика кораблестроенія, Окунева.*

Въ теченіе 1868 г. были отпечатаны чертежи къ 6-му выпуску, но, къ сожалѣнію самый текстъ выпуска былъ задержанъ авторомъ, такъ что онъ не могъ быть напечатанъ въ отчетномъ году.

2) *Англо-французско-русскій словарь морскихъ и техническихъ выраженій Энгеля.*

Въ теченіе 1868 года вышелъ шестой выпускъ, заключающій въ себѣ букву R. Объ этомъ изданіи надо замѣтить, что полученіе авторомъ другаго назначенія вѣроятно задержитъ изданіе послѣднихъ выпусковъ словаря.

3) *Теорія штормовъ Дове.*

Трудъ этотъ на половину уже готовъ и будетъ выпущенъ къ открытію навигаціи 1869 г.

4) *Морской альманахъ Богдановича.*

На изданіе альманаха на 1869 годъ (5-й годъ изданія) учебное отдѣленіе, по примѣру прежнихъ лѣтъ, выдало автору въ пособіе 600 руб. изъ своихъ суммъ.

5) *Исторія американскаго флота во время возстанія, Бойнтонна.*

Въ началѣ 1868 года вышелъ въ свѣтъ въ Америкѣ 1-й томъ сочиненія Бойнтонна «Исторія американскаго флота во время возстанія»; сочиненіе это, основанное на официальныхъ документахъ, представляетъ весьма интересныя свѣдѣнія о послѣдней американской войнѣ и въ особенности о дѣятельности флота въ эту тревожную и тяжелую для него эпоху. Переводъ этого сочиненія порученъ мичману Мордовину и въ концѣ декабря 1868 г. первый томъ вышелъ въ русскомъ переводѣ.

Переводъ 2-го тома уже начать, и его предполагается окончить въ теченіе 1869 года.

Сочиненія, разсматривавшіяся въ отдѣленіи.

1) *Сводъ коммерческихъ международныхъ сигналовъ.*

Въ 1867 году правительства Англии и Франціи составили новый сводъ сигналовъ для переговоровъ коммерческихъ судовъ и предложили ввести его въ общее употребленіе на судахъ

всѣхъ націй. Въ числѣ другихъ и Россія приняла этотъ сводъ и тогда же было приступлено въ министерствѣ финансовъ къ переводу этого свода на русскій языкъ. Переводъ первой части свода поступилъ на разсмотрѣніе ученаго отдѣленія, которое нашло принятую для русскаго свода систему вообще удовлетворительною и только статью «географическіе сигналы» требующею передѣлки.

Принимая во вниманіе, что русскія карты составляются только для нашихъ морей и что при заграничныхъ плаваніяхъ русскіе моряки руководствуются иностранными картами и что, слѣдовательно, на судахъ, совершающихъ эти послѣднія плаванія, шкипера, по необходимости, знаютъ иностранные языки, по крайней мѣрѣ на столько, что могутъ прочесть слова, написанныя буквами латинской азбуки, отдѣленіе нашло необходимымъ для географическихъ сигналовъ, въ первой части помѣщать подлинныя англійскія названія и рядомъ съ ними переводъ ихъ на русскомъ языкѣ, а во второй части, для географическихъ мѣстъ, оставить общій алфавитъ на англійскомъ языкѣ, а вслѣдъ за нимъ помѣстить алфавитъ на русскомъ языкѣ только для мѣстъ принадлежащихъ русскимъ берегамъ, который можетъ служить руководствомъ для шкиперовъ каботажныхъ судовъ, плавающихъ только у русскихъ береговъ и отъ которыхъ нельзя ни требовать, ни ожидать какого либо знанія латинской азбуки. Кромѣ того, къ этому своду отдѣленіе нашло нужнымъ присоединить мѣстности, лежація на Каспійскомъ и другихъ нашихъ моряхъ, не вошедшія въ изданіе англійскаго свода. Дѣло это для исполненія передано въ гидрографическій департаментъ.

2) *Взглядъ на боевое образованіе командъ броненосныхъ судовъ, капитана 2-го ранга Новосильскаго.*

Записка эта разсматривалась въ соединенномъ собраніи ученаго и артиллерійскаго отдѣленій морскаго техническаго комитета.

Въ началѣ записки упоминается о преобразованіяхъ, послѣдовавшихъ въ послѣднее время въ кораблестроеніи, артиллеріи, механикѣ и техникѣ и о результатахъ, достигнутыхъ послѣ кореннаго преобразованія боеваго флота, изъ чего выводится

необходимость, чтобы рядомъ съ этими усовершенствованіями матеріальной и технической части флота, возрастало бы и умственное развитіе личнаго его состава.

Далѣе, упоминая объ образованіи комендоровъ, авторъ говоритъ, что учебный артиллерійскій корабль въ теченіе многихъ лѣтъ дѣйствительно соответствовалъ цѣли своего назначенія, но съ быстрымъ усовершенствованіемъ артиллеріи въ послѣднее время, познанія комендоровъ уже не соответствуютъ требованіямъ броненосныхъ судовъ и ихъ разнородному вооруженію, что особенно замѣтно на башенныхъ судахъ; изъ этого авторъ заключаетъ, что учебный корабль пересталъ удовлетворять своему назначенію. Хотя въ послѣднее время учебнымъ судномъ назначенъ броненосный фрегатъ, но какъ въ нашемъ флотѣ преобладаетъ типъ башенныхъ судовъ, то авторъ считаетъ необходимымъ къ учебному броненосному фрегату присоединить башенную лодку. Остальная часть записки посвящена программамъ, по которымъ слѣдуетъ обучать команды броненосной эскадры.

Соединенное собраніе ученаго и артиллерійскаго отдѣленій, обсуждая эту записку, нашло полезнымъ ходатайствовать о причисленіи къ учебному броненосному фрегату одной изъ башенныхъ лодокъ для того, чтобы комендоры могли научиться на учебныхъ судахъ всестороннему обращенію съ артиллерійскими орудіями, приспособленными къ каждому изъ этихъ типовъ судовъ. На это ходатайство послѣдовало согласіе Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала.

Самая записка передана въ артиллерійское отдѣленіе, чтобы имѣть ее въ виду при составленіи учебника для комендоровъ; помѣщеніе же ея въ Морскомъ Сборникѣ, отдѣленія не нашли полезнымъ.

3) *Отчетъ лейтенанта Терентьева по обзору парижской всемірной выставки 1867 года.*

Отчетъ этотъ также разсматривался въ соединенномъ собраніи ученаго и артиллерійскаго отдѣленій. Онъ заключаетъ въ себѣ обзоръ примѣненій электричества къ промышленности вообще и къ морскому дѣлу, а именно къ маякамъ, освѣщенію фар-

ваторовъ, къ лотамъ и лагамъ, въ устройствѣ указателя уровня воды въ паровыхъ котлахъ, къ самопишущимъ барометрамъ, къ устройству подводныхъ минъ, къ газовымъ и электромагнитнымъ машинамъ. Обзоръ сдѣланъ довольно бѣгло, насколько авторъ имѣлъ возможность при наглядномъ обзорѣ выставки, но тѣмъ не менѣе заслуживаетъ вниманія, почему и признано полезнымъ помѣстить его въ Морскомъ Сборникѣ.

4) *Рукопись князя Витгенштейна о воздухоплаваніи.*

По приказанію Управляющаго морскимъ министерствомъ записка князя Витгенштейна разсматривалась въ ученомъ отдѣленіи съ участіемъ члена сотрудника онаго, дѣйствительнаго статскаго совѣтника академика Фрицше.

Данныя, представленныя въ статьѣ кн. Витгенштейна, не даютъ повода надѣяться на возможность осуществленія высказанныхъ авторомъ предположеній, а потому отдѣленіе оставило эту статью безъ дальнѣйшихъ послѣдствій.

5) *Міровѣденіе, рукопись г. Зотова.*

Рукопись г. Зотова, составляя популярное изложеніе свѣдѣній изъ астрономіи и геологіи, представлена имъ для напечатанія; но какъ неподходящая подъ программу сочиненій, обыкновенно издаваемыхъ отдѣленіемъ, она возвращена обратно автору.

6) *Записки вице-адмирала Данилова.*

По предложенію покойнаго капитана 1 ранга Елагина, занимавшагося исторіею русскаго флота, пріобрѣтены отдѣленіемъ означенныя записки отъ наслѣдниковъ вице-адмирала Данилова.

Записки эти обнимаютъ эпоху съ 1759 по 1806 годъ и заключаютъ въ себѣ много интересныхъ свѣдѣній, преимущественно касающихся флота, такъ какъ составитель ихъ получилъ воспитаніе въ морскомъ кадетскомъ корпусѣ и всю жизнь свою посвятилъ служенію на морѣ, съ 1783 по 1798 годъ въ черноморскомъ флотѣ, а до 1783 и съ 1798 г. въ балтійскомъ.

Занятія по исторіи русскаго флота въ 1868 году заключались въ продолженіи изслѣдованія матеріаловъ для составленія общей краткой исторіи флота; въ теченіи года собраны матеріалы:

1) по отдѣлу военной исторіи балтійскаго флота съ 1776 по 1790 г.;

2) по отдѣлу военной исторіи черноморскаго флота съ 1734 по 1780 годъ;

3) по отдѣлу строеній портовыхъ съ 1748 по 1762 г. и частію по 1788 годъ;

4) по отдѣлу строенія судовъ съ 1762. по 1800 годъ;

5) по отдѣлу законодательства и преобразованій по флоту, а также въ свѣдѣніяхъ о личномъ составѣ флота и административныхъ учрежденій сдѣланы значительныя пополненія къ прежнимъ изслѣдованіямъ.

Большая часть матеріаловъ извлечена изъ дѣлъ главнаго морскаго архива, за тѣмъ изъ дѣлъ архивовъ: государственнаго, министерства иностранныхъ дѣлъ и таганрогскаго. Последніе отобраны капитаномъ 2 ранга Соколовымъ въ бытность его въ 1853 году въ Николаевѣ и доставлены сюда по ходатайству капитана 1 ранга Елагина.

Въ этомъ же году изданы записки адмирала С. И. Мордвинова, 1713—1777 г., пополненныя примѣчаніями.

ОТДѢЛЪ III.

Дѣйствія библіотеки морскаго министерства въ 1868 году.

Въ 1868 году, какъ видно изъ представляемой при семъ вѣдомости, поступило въ библіотеку 490 сочиненій, составляющихъ 751 томъ, менѣе противъ прошлаго года на 74 сочиненія. Изъ этихъ вновь приобрѣтенныхъ 490 сочиненій, 177 на русскомъ языкѣ, 320 иностранныхъ, именно: французскихъ 129, англійскихъ 99, нѣмецкихъ 65, голландскихъ 11, шведскихъ 12, итальянскихъ 2 и латинскихъ 2 сочиненія.

Отдѣльныхъ чертежей, картъ и тому подобныхъ изданій, не принадлежащихъ къ вышеисчисленнымъ сочиненіямъ, поступило русскихъ изданій 25 въ 39 листахъ, а иностранныхъ 7 въ 7 листахъ.

На покупку книгъ израсходовано всего.	. 1178 р. 96 к.
Изъ нихъ на однѣ періодическія изданія	. 401 — 8 —
Сверхъ того на переплетъ книгъ издержано.	345 — 51 —

Изъ с.-петербургскаго цензурнаго комитета, доставлено въ библиотечку, на основаніи указа правительствующаго сената отъ 9 іюня 1861 года, безвозмездно, только 33 сочиненія и 19 картъ.

Сверхъ того, нѣкоторыя книги получены въ даръ отъ частныхъ лицъ, именно: отъ умершаго капитана 1 ранга Елагина, капитанъ-лейтенанта Шульца, австрійскаго корабельнаго инженера Кузмани, также отъ Императорской академіи наукъ, николаевской главной обсерваторіи, кievскаго университета, гидрографическаго отдѣленія морскаго департамента Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ и редакцій нѣкоторыхъ изданій.

Библиотечка, на основаніи правилъ, была открыта для читателей въ присутственное время, за исключеніемъ двухъ вакантныхъ лѣтнихъ мѣсяцевъ.

Отпускъ книгъ на домъ состоящимъ на службѣ чинамъ морскаго вѣдомства, находящимся въ С.-Петербургѣ, продолжался по прежнему; количество требованій объ отпускѣ книгъ на домъ простиралось до 1211; сверхъ того, выдавались книги для чтенія въ самой библиотекѣ.

Веденіе каталоговъ продолжалось по заведенному порядку.

Въ библиотекѣ имѣются слѣдующіе каталоги:

- 1) Главный, въ который вносятся полныя заглавія книгъ по мѣрѣ поступленія ихъ; онъ заключаетъ въ себѣ 47510 номеровъ въ 13 темахъ въ листъ большаго формата.
- 2) Каталогъ номеровъ, такъ называемый включъ къ библиотекѣ, по которому назначается помѣщеніе книгъ.
- 3) Подвижно-алфавитный на отдѣльныхъ карточкахъ.
- 4) Справочный на особыхъ листочкахъ по порядку помѣщенія книгъ.
- 5) Приготовительный, на особыхъ листочкахъ, для новаго изданія систематическаго каталога.
- 6) Повременныхъ изданій.
- 7) Картъ и чертежей.
- 8) Систематическій въ видѣ продолженія къ печатному каталогу библиотеки, изданному въ 1861 и 1862 годахъ, въ двухъ частяхъ.
- 9) Алфавитный о выдачѣ книгъ читателямъ, и
- 10) Каталогъ изданій, выходящихъ выпусками.

ВѢДОМОСТЬ О ПОСТУПИВШИХЪ ВЪ 1868 ГОДУ ВЪ БИБЛИОТЕКУ МОРСКАГО
МИНИСТЕРСТВА КНИГАХЪ, КАРТАХЪ И ЧЕРТЕЖАХЪ.

		На языкахъ.			
		Русскомъ.		Иностранн.	
		Число.		Число.	
		Томов.	Сочин.	Томов.	Сочин.
По предметамъ:					
I.	Исторіи	7	5	8	3
II.	Географіи	29	24	38	27
III.	Математики	14	11	48	36
IV.	Морскихъ наукъ	50	42	162	119
V.	Правовѣднія	20	8	23	18
VI.	Государственнаго хозяйства	3	2	21	15
VII.	Технологіи	3	2	8	7
VIII.	Военныхъ наукъ	25	24	41	31
IX.	Естественныхъ наукъ	—	—	25	11
X.	Медицины	5	4	2	2
XI.	Словесности	—	—	1	1
XII.	Художествъ	—	—	6	1
XIII.	Языкознанія и библиографіи	5	5	4	3
XIV.	Полиграфіи	9	7	8	7
XV.	Періодическихъ сочиненій	115	43	75	31
XVI.	Философіи и Педагогіи	—	—	1	1
		285	177	466	313
Сверхъ того, карты и чертежи, непри- надлежащихъ къ вышеназваннымъ кни- гамъ		39	25	7	7
		324	202	473	320

СПИСОКЪ КНИГАМЪ,

ПОСТУПИВШИМЪ ВЪ БИБЛИОТЕКУ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА.

ВЪ МАРТЪ И АПРѢЛЬ 1869 г.

- Литвинскій*, Матеріалы для географіи и статистики Россіи, собранные офицерами генеральнаго штаба.
- Симбирская губернія*, Ч. I—II. С.-Пб. 1868 г.
- Сталь*, тоже. Пензенская губернія Ч. I—II, съ прилож. ко II части С.-Пб. 1868 г.
- Красовскій*, тоже. Область сибирскихъ киргизовъ. Ч. I, II и III. С.-Пб. 1868.
- В. В. Ивановъ*. Доказательства въ пользу совершенно шарообразной формы первобытнаго ядра земли. С.-Пб. 1869.
- Валериусъ*. Металлургія чугуна. Переведено и дополнено В. Ковригинымъ. С.-Пб. 1862 г.
- А. Мезіусъ*. Чугуннолитейное производство. Харьковъ. 1859 г.
- Виль. Фербернъ*. Желѣзо. С.-Пб. 1864.
- Edm. Degrange père*. La Tenue des livres rendue facile ou méthode raisonnée pour l'enseignement de la Comptabilité à l'usage des personnes destinées au commerce. Paris. 1868.
- Connaissance des Temps* ou des mouvements célestes pour l'an 1868. Paris 1866.
- John Merrifield*. Navigation and Nautical Astronomy. London. 1868.
- Samuel Kneeland*. Annual of Scientific discovery or yearbook of facts in science and art for 1868 edited by Boston. 1868.
- Comer's Navigation* simplified; a manual of instruction in navigation as practised at sea. New-York. 1868.
- Raph. Semms*. My adventures afloat. London 1869.
- Cameron Knight*. The Mechanician and Constructor for engineers. London 1869.
- F. Chambers*. Descriptive Astronomy. Oxford. 1867.
- Albert S. Bickmore*. Travels in the East Indian Archipelago. London. 1868.

- Dr. G. Hartwig.** The Polar World. London. 1869.
Monthly Notices of the Royal Astronomical society from November 1867, to June 1868. Vol. XXVIII. London. 1868.
Alfred Russel Wallace. The Malay Archipelago Vol. I. London. 1869.
A. R. Clarke. Determinations of the positions of Feaghmain and Haverfordvest, longitude stations on the great european arc of parallel London. 1867.

ВЪ МАЪ И ЮНЪ.

- Собраніе** узаконеній, постановленій и другихъ распоряженій по морскому вѣдомству за 1868 годъ. С.-Пб. 1869.
Алфавитный указатель къ книжкѣ морскихъ узаконеній за 1868 г. С.-Пб. 1869.
К. Фридель. Болѣзни на флотѣ. Географическій и статистическій обзоръ. С.-Пб. 1869.
С. Крашенинниковъ. Вице-адмиралъ М. Ф. Рейнеке. Біографическій очеркъ. С.-Пб. 1869.
К. Бодановичъ. Морской Альманахъ на 1869, пятый годъ. С.-Пб. 1869.
Кап. Трубниковъ. Записки начальной военной администраціи для юнкерскихъ училищъ. Ч. I и II.
В. Амичковъ. Военное хозяйство. С.-Пб. 1860.
Петръ Усофъ. Справочная книжка для инженеровъ, техникувъ и механиковъ. С.-Пб. 1863 г.
Медицинскія прибавленія къ Морскому Сборнику. Выпускъ восьмой. С.-Пб. 1869.
Морской Уставъ. С.-Пб. 1853 года.
Приложенія къ морскому уставу. С.-Пб. 1854.
Отчетъ директора гидрографическаго департамента. 1867.
Проф. Дове. Законъ штормовъ. Пер. П. Мордовинъ. С.-Пб. 1869.
Ежегодникъ русской арміи на 1869 годъ. С.-Пб. 1869.
Отчетъ Императорскаго Русскаго Географическаго Общества за 1868 годъ. С.-Петербургъ. 1869.
Paul Marcoy. Voyage à travers l'Amérique du Sud de l'océan Pacifique a l'océan Atlantique. T. I et II. Paris. 1869.
J. Dupuis. Tables de logarithmes à sept decimales d'après Bremiker. 1868.
Manuel du Marin fusilier publié par ordre de S. E. le Ministre Secr. d'Etat de la Marine. Paris. 1865.
Paul Lacroix. Histoire de la vie et du règne de NICOLAS I Empereur de Russie. T. IV et V. Paris. 1867.

- L. Leval.** Principes des évolutions navales et de la tactique des combats de mer pour les flottes cuirassées à hélice. Paris. 1869.
- Du Pin.** Le Japon. Paris. 1869.
- E. Testarode.** Operations de l'Artillerie pendant les sièges de Gaëte et de Messine en 1860 et 1861. Paris. 1868.
- Siège de Bomarsund en 1854.** Paris. 1868.
- J. Fripiet.** Des Abris pour le canon. Paris. 1868.
- F. N. Franguet.** Mémoire sur l'Artillerie destinée à la défense des côtes. Paris. 1868.
- Ch. Joly.** Traité pratique du chauffage, de la ventilation et de la distribution des eaux dans les habitations particulières à l'usage des architectes, des entrepreneurs et des propriétaires. Paris. 1869.
- E. Dubois.** De la deviation des compas à bord des navires et du moyen de l'obtenir à l'aide du compas de deviation. Paris. 1868.
- M. Babron.** Les Etablissements Impériaux de la marine française. Paris. 1869.
- N. P. Burgh.** The Indicator Diagram practically considered. London. 1869.
- Jonzons.** Afhandling om Ångmachiner och Ångfartyg. Stockholm. 1865.
-

О Б Ъ Я В Л Е Н І Е

О ПЕРЕСМОТРЪ ПОЛОЖЕНІЯ ОБЪ ЭМИРИТАЛЬНОЙ КАССЪ МОРСКАГО ВЪДОСТВА.

Управляющій Морскимъ Министерствомъ, согласно съ положеніемъ Адмиралтействъ-совѣта, изволилъ назначить подготовительную комисію изъ чиновъ флота, спеціальныхъ корпусовъ и администраціи, для обзора операціонныхъ дѣйствій эмиритальной пенсіонной кассы морскаго вѣдомства за второе семилѣтіе ея существованія, а также для пересмотра самаго положенія о кассѣ.

Объ этомъ, съ разрѣшенія его превосходительства, объявляется по морскому вѣдомству, на тотъ бонецъ, не пожелаетъ ли кто изъ чиновъ сего вѣдомства сообщить свои замѣчанія и предположенія, относительно кагъ операцій кассы, такъ и тѣхъ измѣненій и дополненій, которыя, по ихъ мнѣнію, полезно было бы сдѣлать въ Положеніи о кассѣ, при настоящемъ его пересмотрѣ.

Таковыя заявленія слѣдуетъ доставить въ морское министерство не позже 1-го декабря настоящаго года, адресуя ихъ: Предсѣдателю подготовительной комисіи по пересмотру положенія объ эмиритальной кассѣ морскаго вѣдомства.

НЕОФИЦАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ПРЕБЫВАНІЕ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ ПАВЛОВИЧА НА ЧЕРНО- МОРСКОМЪ ФЛОТѢ, ВЪ 1828 ГОДУ.

(Извлеченіе изъ журнала, веденнаго Ботьяновымъ, чиновникомъ министерства иностранныхъ дѣлъ, состоявшимъ при адмиралѣ Грейгѣ въ 1828 и 1829 годахъ, во время военныхъ дѣйствій подъ Анавой, Варной, Озвюлолемъ, Миссиріемъ и проч.).

27 августа 1828 г. Государю Императору Николаю Павловичу угодно было осчастливить своимъ присутвіемъ черноморскій флотъ, во время осады крѣпости Варны.

Государь Императоръ до этого еще изволилъ посѣтить черноморскій флотъ, но пробылъ тогда на кораблѣ «Парижъ» не болѣе четырехъ часовъ. Его Величество прибылъ ко флоту 24 іюля изъ подъ Шумлы, гдѣ находилась главная квартира нашей арміи. Переѣздъ этотъ отъ Шумлы до Варны совершить былъ съ большимъ трудомъ и сопряженъ съ великою опасностію, грозившею особѣ Государя со стороны турецкихъ мародеровъ. Достигнувъ наконецъ пристани, нарочно и наскоро устроенной въ мѣстечкѣ Саханлыгъ (близъ Варны), Государь перевезенъ былъ на пароходѣ «Метеоръ» ко флоту, стоявшему уже на Варнскомъ рейдѣ, и потомъ переѣхалъ на катерѣ на корабль «Парижъ», въ сопровожденіи Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Михаила Павловича, князя Мен-

шикова, графа Нессельроде и другихъ особъ. Во время краткаго своего пребыванія на кораблѣ, Его Величество изволилъ осматривать его, и, найдя во всѣхъ частяхъ отличный порядокъ, изъявилъ Монаршую благодарность свою адмиралу Грейгу (*) какъ за найденное вездѣ у него на флотѣ отличнѣйшее устройство, такъ въ особенности и за покореніе Анапы — твердыни кавказской. Во время обѣденнаго стола, всѣ корабли, стоявшіе на Варискомъ рейдѣ, проходили подъ парусами подъ кормою корабля «Парижъ», отдавая установленную честь Государю. Тотчасъ послѣ обѣда, съѣзжая съ корабля для отправления своего въ Одессу, на фрегатѣ «Флора», Государь тутъ же приказалъ вырѣзать изъ подъ крѣпости стоявшую тамъ турецкую флотилію, которая, по замѣчанію Государя, могла быть обращена турками въ брандеры, и нанести флоту большой вредъ. Это повелѣніе его и было скоро потомъ весьма удачно исполнено.

Прибывъ изъ Одессы на фрегатѣ «Флора», 27 августа Государь переѣхалъ на корабль «Парижъ», и учредивъ на немъ

(*) Адмиралъ Алексѣй Самойловичъ Грейгъ, извѣстный своимъ многостороннимъ просвѣщеннымъ умомъ, съ величавой, привлекательною наружностію и добротой души всѣхъ очаровывавшею, заботясь энергично какъ о флотѣ, такъ и о развитіи и процвѣтаніи Николаева и Севастополя, вѣрнннхъ также его управленію, приобрѣлъ, какъ извѣстно, полное довѣріе Государя и любовь къ себѣ всѣхъ, имѣвшихъ честь служить подъ его начальствомъ, и можно безошибочно сказать, что онъ былъ въ точномъ смыслѣ истинный государственный человѣкъ. Онъ довелъ черноморскій флотъ до того блистательнаго состоянія, въ какомъ видѣнъ его въ 1828 годъ. Съ свѣтлымъ взглядомъ на вещи, обративъ особенное вниманіе на всѣ отрасли управленія, онъ успѣлъ вдохнуть въ офицеровъ любовь къ образованію, въ службѣ и пламенное усердіе къ исполненію ими своихъ обязанностей, слѣдя за образованіемъ ихъ, всегда лично экзаменуя ихъ самъ. По управленію гражданскою частію вѣрнннхъ его начальству городовъ, онъ оставилъ по себѣ также много памятниковъ добра. Имъ этого достойнаго адмирала и теперь еще произносится всѣми съ любовію и уваженіемъ. Преемникъ его адмиралъ Лазаревъ, послѣ него управлившій черноморскимъ флотомъ, также стяжалъ славу отличнѣйшаго адмирала. Слѣдя по пути Грейга, этотъ справедливый, достойный, дѣятельный на пользу государства адмиралъ, довелъ флотъ, можно сказать, до совершенства, и образовалъ такихъ офицеровъ, какъ Корниловъ, Нахимовъ, Истоминъ и многіе другіе, которые такъ много прославили наше любезное отечество, падши героями въ минувшую войну. Словомъ, эти два адмирала по всей справедливости заслужили, чтобы имена ихъ всегда произносились съ полнымъ уваженіемъ и любовію.

Боткинъ.

главную свою квартиру, въ то же время изволилъ принять на себя начальство надъ морскими и сухопутными силами. При Государѣ находились: вице-канцлеръ графъ Нессельроде, оберъ-церемоніймейстеръ графъ Потоцкій, статсъ-секретарь Дашковъ, генераль-адъютанты Трубецкой и Бенкендорфъ, дѣйствительные статские совѣтники Танъевъ, графъ Матусевичъ и Чевкинъ, прусской службы генераль графъ Ностицъ и многія другія лица, составлявшія свиту Государя. Его Императорское Величество въ первый же день своего пребыванія на кораблѣ «Парижъ» отправился на берегъ для осмотра лагеря, и потомъ уже постоянно каждый день дѣлалъ тоже самое, хотя нерѣдко случалось, что отъ большой зыби и очень бурливой погодѣ невозможно было приставать катерамъ къ парадному трапу корабля; Государь и тогда, не смотря на явную опасность и на просьбы окружавшихъ его лицъ—не сѣзжать на берегъ, садился на катеръ, вылѣзая съ кормы по штормъ-трапу. На берегу Государь обыкновенно посѣщалъ прежде всего лазаретъ, съ участіемъ спрашивалъ больныхъ и раненныхъ, истинно-отечески заботясь при томъ о доставленіи имъ всевозможнаго пособия и удобствъ; потомъ Государь обходилъ весь лагерь, вникая во всѣ подробности осады, осматривая войска и дѣлая всѣ нужныя распоряженія; словомъ, со дня прибытія Государя на Варняскій рейдъ, ничего не дѣлалось безъ его утверженія. Къ 3 часамъ Государь обыкновенно возвращался на корабль, и послѣ обѣда занимался государственными дѣлами. На ютѣ корабля «Парижъ» былъ установленъ телескопъ, посредствомъ котораго Государь любилъ въ остальное отъ занятій время обозрѣвать дѣйствія войскъ. Линійные корабли и бомбардирскія суда поочереды становились ближе къ крѣпости, и бомбардировали ее. 29 августа Государь удостоилъ посѣщеніемъ своимъ генераль-адъютанта князя Меншикова, тяжело раненаго и лежавшаго въ палаткѣ, въ самомъ лагерѣ. Государь изволилъ благодарить его за примѣрно-отличную службу, и собственноручно возложилъ на него орденъ Св. Александра Невскаго. Это посѣщеніе и милостивыя слова Его Императорскаго Величества на столько одушевили и утѣшили доблестнаго князя, что онъ началъ видимо поправляться, и

придали ему столько силы, что онъ могъ отправиться въ Николаевъ для возстановленія своего здоровья.

Того же 29 августа, по распоряженію Государя, отрядъ гвардіи, подъ командою генераль-адъютанта Головина, перешелъ на другую сторону лимана Дебно, и занялъ высоты, ближайшія къ южной сторонѣ Варны, которая такимъ манеромъ обложена была со всѣхъ сторонъ нашими войсками.

30 числа свезено было съ корабля «Парижъ» нѣкоторое число матросовъ гвардейскаго экипажа и высажено на берегъ, по южную сторону крѣпости, для устроенія тамъ редута, при которомъ введено былъ вскорѣ и телеграфъ. По обложеніи такимъ образомъ крѣпости со всѣхъ сторонъ, осажденнымъ прекращена была всякая возможность получить какое либо подкрѣпленіе, и вмѣстѣ съ тѣмъ двѣ бреши, сдѣланныя нашими войсками въ варнскихъ крѣпостныхъ стѣнахъ, немало способствовали къ предпринятому приступу. Но Государь Императоръ, движимый человеколюбіемъ, и во избѣжаніе напраснаго пролитія крови, повелѣлъ адмиралу Грейгу предложить письменно капудану-пашѣ (Иззетъ Магомету, главному начальнику Варны) сдать крѣпость, обезпечивая какъ за нимъ, такъ и за войсками его и жителями города сохраненіе ихъ собственности. На адмиральскомъ кораблѣ «Парижъ» поднятъ былъ переговорный флагъ, и пальба прекращена какъ съ кораблей, такъ и съ сухопутныхъ нашихъ укрѣпленій. Адмиралъ Грейгъ отправилъ меня съ флигель-адъютантомъ кап.-лейт. Римскимъ-Корсаковымъ въ крѣпость къ капудану-пашѣ, съ письмомъ слѣдующаго содержанія: «Покаместъ крѣпость не была обложена со всѣхъ сторонъ нашими войсками, она могла надѣяться получить подкрѣпленіе; теперь же всѣ сообщенія какъ на сушѣ, такъ и на морѣ, прерваны; крѣпостныя укрѣпленія большею частію разрушены, и потому дальнѣйшее сопротивленіе послужитъ только къ напрасному пролитію крови. Желая избѣгнуть этого, я предлагаю вамъ сдать крѣпость, обѣщая съ моей стороны неприкосновенность всякой вашей и подчиненныхъ вашихъ собственности. Если же парламентары наши, которымъ дозволено оставаться на берегу не болѣе

двухъ часовъ, возвратятся безъ удовлетворительнаго съ вашей стороны отвѣта, то военныя дѣйствія тотчасъ же возобновятся». Отправившись подъ парламентаревимъ флагомъ къ крѣпости и съѣхавъ на берегъ, мы прождали около двухъ часовъ, пока насъ принялъ капуданъ-паша въ нарочно для того устроенной палаткѣ, внѣ крѣпостной стѣны. Этотъ сановникъ, который на первое письменное предложеніе адмирала Грейга, при самомъ началѣ осады, еще въ іюлѣ мѣсяцѣ, о сдачѣ крѣпости, такъ гордо отвѣчалъ адмиралу въ своемъ письмѣ (*), прочиталъ привезенное мною письмо, и на этотъ разъ уже изъявилъ желаніе видѣть адмирала, и вступить съ нимъ въ переговоры о сдачѣ крѣпости. Онъ отправилъ тотчасъ же на корабль «Парижъ» двухъ своихъ чиновниковъ, которые, прибывъ въ одно время съ нами на корабль, были приняты съ почетомъ, и приглашены въ адмиральскую каюту. Государь Императоръ находился въ боковой прилегавшей каютѣ и распоряжалъ переговорами. Въ числѣ этихъ посланныхъ, какъ мы потомъ узнали, находился Юсуфъ-паша, командовавшій албанскими войсками въ крѣпости. Посланные объявили адмиралу Грейгу, что имъ поручено начать переговоры не только о сдачѣ крѣпости, но и о заключеніи мира. Когда адмиралъ спросилъ, уполномочены ли они капуданомъ-пашею вести переговоры о сдачѣ крѣпости, они отвѣчали, что капуданъ-паша поручилъ имъ только заявить адмиралу желаніе войти съ

(*) Вотъ копія этого письма, помѣщаемая здѣсь какъ образчикъ восточной оригинальности: «Высокопочтенному, любезному адмиралу Грейгу, командирующему російскимъ флотомъ. Я имѣлъ честь и удовольствіе получить ваше письмо, изъ коего вижу, что ваше превосходительство, полагаясь на великое число войскъ и гордясь превосходствомъ своихъ силъ, предлагаете мнѣ сдать вамъ крѣпость Варну на капитуляцію. Сила и могущество суть въ Богѣ. Божеское провидѣніе никогда не отказывало мусульманамъ въ приближеніи и покровительствѣ. Итакъ, въ полной надеждѣ на Его покровительство и помощь, и сверхъ того, будучи увѣренъ въ искренности и чистотѣ сердца всеавгустѣйшаго, великаго, могущественнаго моего великодушнаго благодѣтеля и всемилоствѣйшаго государя-надиншака покровителя міровъ, и соображаясь во всемъ съ его священной волею, я получилъ повелѣніе употребить всѣ силы, со всѣми моему попеченію вѣренными войсками мусульманскими, для отраженія вашего наваденія. Надѣюсь, что съ помощію Всевышняго, противопоставивъ мои силы вашимъ, буду наслаждаться желанными успѣхомъ побѣды. Да будетъ миръ надъ тѣмъ, кто идетъ по правому пути.»

нимъ въ переговоры. Тогда турецкимъ парламентарамъ предложено было возвратиться въ крѣпость и объявить капудану-пашѣ, что для переговоровъ избранъ Государемъ Императоромъ корабль «Марія», стоявшій тогда въ 400 саж. отъ крѣпости, и чтобы капуданъ-паша немедленно явился самъ или послалъ уполномоченныхъ отъ себя на этотъ корабль, на ботромъ, по повелѣнію Государя Императора тотчасъ поднять былъ переговорный флагъ, и военныя дѣйствія повсюду приостановлены. Въ четыре часа пополудни адмиралъ Грейгъ, въ сопровожденіи графа Потоцкаго, статсъ-секретаря Дапкова и дѣйствительнаго статскаго совѣтника Нигри (последній въ качествѣ дипломатическаго чиновника, драгомана), явился на корабль «Марія»; а я опять отправленъ былъ въ крѣпость къ капуданъ-пашѣ для приглашенія его на переговоры; но онъ сказавшись больнымъ, послалъ вмѣсто себя трехъ важѣйшихъ чиновниковъ своихъ, въ числѣ которыхъ находился и упомянутый Юсуфъ-паша. Адмиралъ Грейгъ, въ самомъ началѣ свиданія съ ними, спросилъ: уполномочены ли они капуданомъ-пашею, и согласенъ-ли онъ сдать крѣпость на условіяхъ, изложенныхъ въ письмѣ къ нему? Юсуфъ-паша отвѣчалъ: «что касается до сдачи крѣпости, то это легко уладить; у насъ война между двумя державами произошла неожиданно и болѣе вслѣдствіе интригъ взаимныхъ недоброжелателей—сановниковъ, стоящихъ во главѣ управленія обоими государствами; и потому общая польза, долгъ челоуѣчества, выгоды враждующихъ государствъ нашихъ и спокойствіе подданныхъ требуютъ положить всему этому конецъ; къ счастью, присовокупилъ онъ, личное присутствіе самого Государя Императора на флотѣ можетъ ускорить исполненіе такого желанія. Что же касается до капудана-пашы, то онъ, пользуясь довѣріемъ султана, вполне убѣжденъ, что совмѣстно съ адмираломъ, который, вѣроятно, также пользуется довѣріемъ своего Монарха, — можетъ вступить въ переговоры какъ о сдачѣ крѣпости, такъ и о заключеніи мира между обѣими державами.» Такимъ образомъ, Юсуфъ-паша, не отвѣчая прямо на сдѣланный ему вопросъ, но продолжая распространяться о мирѣ, произнося высокопарныя фразы, старался, конечно, только продлить пе-

реговоры, и тѣмъ выиграть время. Однако на всѣ его фразы адмиралъ сказалъ ему: «ваши предложенія не имѣютъ между собою никакой связи. Дѣло теперь лишь въ томъ, чтобы овладѣть крѣпостію, осажденною нами со всѣхъ сторонъ. Что же касается до другаго вопроса, то онъ можетъ рѣшиться совершенно особо. Вамъ извѣстно, продолжалъ адмиралъ, превосходство нашихъ силъ; крѣпость обложена со всѣхъ сторонъ; всѣ сообщенія преграждены; поэтому вамъ невозможно получить ни подкрѣпленія, ни какой-либо другой помощи; притомъ городъ наполовину разрушенъ, и покореніе крѣпости неизбежно. Капуданъ-паша и весь горнизонъ доказали свою вѣрность и примѣрную преданность султану, защищая до сихъ поръ крѣпость; но желать еще долѣе сопротивляться значить желать дальнѣйшаго пролитія крови, безъ всякой между тѣмъ пользы». Но, не смотря на всѣ убѣдительные доводы адмирала, Юсуфъ-паша вмѣстѣ съ Капуджи-баши и третьимъ туркомъ повторяли прежнія напыщенные рѣчи, говоря, на примѣръ: «Русскій Государь господствуетъ надъ пространною державою, обладаетъ большими собровищами, сильный на морѣ и на сушѣ, не имѣетъ нужды ни въ чемъ; потому продолжать непріятельскія дѣйствія и терпѣть неминуемая гибельныя послѣдствія войны несогласно ни съ его великодушіемъ, ни съ добротою сердца, ни съ извѣстными всему свѣту доблестными качествами его; безъ сомнѣнія, такой великій человекъ, такой Государь, не можетъ желать продолженія войны.» Адмиралъ Грейгъ, убѣдившись изъ всего этого, что Юсуфъ-паша не имѣетъ полномочія рѣшить вопросъ о сдачѣ крѣпости, и что всѣ слова, имъ произносимыя, клонятся лишь къ напрасной потерѣ времени, сказалъ: «возвратитесь въ Варну, и узнайте положительно отъ капудана-паши, сдастъ-ли онъ немедленно крѣпость, и такимъ образомъ прекратитъ дальнѣйшее пролитіе крови, или же предпочитаетъ дожидаться нашего приступа? Капуданъ-паша долженъ безъ всякаго отлагательства объявить свое намѣреніе. Пусть хорошо размыслить и знаетъ, что если крѣпость будетъ взята приступомъ, тогда онъ уже не можетъ ожидать никакого снисхожденія съ нашей стороны. Взятіе крѣпости штурмомъ—дѣло страшное: тогда и голосъ

начальника не дѣйствуетъ надъ подчиненными». Турецкіе парламентаріи, выслушавъ адмирала, обѣщали передать слова его капудану-пашѣ, и что на другой день адмиралъ непремѣнно получитъ положительный отвѣтъ. Въ заключеніе адмиралъ сказалъ имъ: «капуданъ-паша непремѣнно долженъ рѣшиться на сдачу крѣпости; отсрочки же до завтрашняго дня я обѣщать не могу, но беру на себя ходатайствовать объ этомъ у Государя Императора; и если Государь благоволитъ дать согласіе, то все-таки необходимо, чтобы завтра утромъ съ восходомъ солнца, капуданъ-паша самъ явился съ рѣшительнымъ отвѣтомъ на корабль «Марія». Если же Государю Императору не угодно будетъ согласиться на отсрочку, то сигналъ къ возобновленію военныхъ дѣйствій тотчасъ же будетъ поданъ двумя ракетами съ корабля «Парижъ». Послѣ этихъ словъ адмиралъ простился съ посланными и возвратился на корабль «Парижъ». Государь благоволилъ дать согласіе на отсрочку до слѣдующаго дня. Ночь прошла въ глубокой тишинѣ, безъ пальбы, а мнѣ приказано было ночевать въ траншеяхъ, самыхъ ближайшихъ къ крѣпости (и состоявшихъ въ управленіи генерала Лобанова, для надзора за турецкимъ гарнизономъ, чтобы онъ не производилъ никакихъ крѣпостныхъ работъ и исправленій). По возвращеніи моемъ, на разсвѣтѣ, на корабль «Парижъ», я вмѣстѣ съ Нигри отправленъ былъ на корабль «Марія» для ожиданія и принятія капудана-паши, такъ какъ на берегу, хотя и гораздо позже назначеннаго времени, былъ наконецъ поднятъ турками бѣлый флагъ. По приказанію адмирала, я отправился на берегъ въ крѣпость, узнать въ точности, прибудетъ ли капуданъ на корабль для переговоровъ, и, если можно, вывѣдать, между тѣмъ, согласенъ ли онъ сдать крѣпость на условіяхъ, предложенныхъ ему чрезъ вчерашнихъ посланныхъ его. Прибывъ въ крѣпость, я прождалъ болѣе часу, пока явился капуданъ-паша; жалуюсь на нездоровье, онъ изъявилъ однако согласіе отправиться въ сопровожденіи Капуджи-баши и другихъ своихъ офицеровъ на корабль «Марія», гдѣ уже находился адмиралъ Грейгъ. Когда капуданъ явился на корабль, то адмиралъ, принявъ его съ должнымъ его сану почетомъ, тотчасъ же обратился къ

нему съ слѣдующими словами: «Государь Императоръ очень не доволенъ тѣмъ, что вы не сдержали слова,—не дали отвѣта съ восходомъ солнца. Его Величество разрѣшилъ мнѣ оставаться здѣсь не болѣе четверти часа: итакъ, на что же вы рѣшились? Желаете вы сдать крѣпость и тѣмъ предупредить пролитіе крови, или рѣшились ожидать нашего приступа? Вы храбро защищались въ продолженіе всего времени осады, и честно исполнили долгъ вѣрноподданнаго; нынѣ же Варна, какъ вамъ извѣстно, окружена со всѣхъ сторонъ и съ моря, и съ суши; всѣ сообщенія прекращены; вы не можете ожидать никакой помощи; вы окружены арміею сильнѣйшею, чѣмъ ваша; большая часть крѣпостныхъ укрѣпленій и самый городъ почти совсѣмъ разрушены,—чего жъ вы ожидаете?» Выслушавъ адмирала, капуданъ-паша тихимъ голосомъ повторилъ то же самое, что наканунѣ сказано было посланными отъ него. «Я имѣю счастье, присовокупилъ онъ, пользоваться довѣріемъ моего султана, и убѣжденъ, что вы, адмиралъ, пользуетесь такимъ же довѣріемъ вашего Государя, доказательствомъ чему служить ваше командованіе такимъ громаднымъ флотомъ; и такъ какъ, къ счастью, повелитель вашъ присутствуетъ здѣсь лично, своею особою, то нужно чтобы мы оба съ вами содѣйствовали къ заключенію мира. Къ чему продолжать войну! къ чему проливать столько крови! двое глупыхъ, равно какъ и умный съ сумасшедшимъ, не могутъ жить вмѣстѣ, но два разсудительныхъ человѣка всегда уживутся и принесутъ пользу. Что касается до вашего предложенія сдать вамъ крѣпость, то это дѣло легкое, необходимо только прежде заключить миръ между обѣими державами».—«Вопросъ о мирѣ не имѣетъ никакой связи съ предложеніемъ, сдѣланнымъ мною вамъ», возразилъ адмиралъ Грейгъ. «Если бы даже Варна не была окружена нашими войсками, все-таки Государь Императоръ согласился бы принять предлагаемыя вами представленія о мирѣ не иначе, какъ съ тѣмъ, чтобы Варна была занята нашими войсками, какъ бы въ залогъ; никакой отсрочки не можетъ быть вамъ дано, такъ какъ намъ положительно извѣстно еще и то, что вы ожидаете подкрѣпленія, и дѣйствуете медленно съ тѣмъ, чтобы только выиграть время».

При этомъ адмиралъ предъявилъ капудану-пашѣ письма, отправленные имъ и Юсуфъ-пашею въ самый день перемирія съ нарочнымъ къ визирю, и перехваченныя нашими вмѣстѣ съ бурьеромъ, везшимъ ихъ. Въ этихъ письмахъ излагалось бѣдственное состояніе крѣпости, обложенной со всѣхъ сторонъ, и что одна часть укрѣпленія, вмѣстѣ съ эскарпомъ его, почти совершенно разрушена; что войска, назначенныя для защиты крѣпости, бастіоновъ, редутовъ и траншей, недостаточны для сопротивленія неприятелю, котораго силы гораздо многочисленнѣе турецкихъ; что визирь поэтому долженъ послѣдствовать на помощь Варяѣ съ войсками, и напасть на неприятеля съ тылу; а гарнизонъ между тѣмъ одновременно съ нимъ сдѣлаетъ вылазку и бросится на осаждающихъ. Въ этихъ письмахъ также увѣдомляли визиря, что довольно многочисленный корпусъ русскихъ занялъ, нѣсколько дней тому назадъ, дороги константинопольскую и галатскую. Капуданъ-паша, изумленный и сконфуженный, съ раздраженіемъ произнесъ: «эти письма были отправлены до прибытія вашихъ парламентеровъ!»—Я не порицаю, отвѣчалъ адмиралъ, вашего поведенія; въ подобномъ случаѣ всякій на вашемъ мѣстѣ поступилъ бы, можетъ быть, точно такъ же; но неблагоразумно и непростительно было бы съ нашей стороны дать вамъ послѣ этого отсрочку. Если вы, продолжалъ адмиралъ, пропустите теперешній случай, и не воспользуетесь условіями, предложенными вамъ, то неприкосновенность собственности, къ которой Государь Императоръ благоволилъ еще прибавить и позволеніе, какъ вамъ лично, такъ равно другимъ пашамъ и всѣмъ начальникамъ, которыхъ вы укажете, сохранить оружіе,—будутъ не дѣйствительны, почему предлагаю вамъ воспользоваться настоящимъ благопріятнымъ для васъ случаемъ». Капуданъ-паша, распространяясь по прелънему фразами, но не говоря ничего положительнаго о сдачѣ крѣпости, началъ увѣрять адмирала, что онъ не одинъ начальникъ гарнизона, что тамъ находится еще другой паша, пользующійся такимъ же влияніемъ на гарнизонъ, какъ и онъ самъ; да кромѣ того тамъ есть еще двое пашей и многіе начальствующіе надъ отдѣльными частями; что должно имъ дать нѣсколько времени

для соглашенія; онъ же хотя бы и желалъ сдать крѣпость, но не имѣетъ права рѣшиться на то самъ собою, и что лично своею сдачею крѣпости выказалъ бы себя подлымъ человѣкомъ». Послѣ такихъ толковъ, адмиралъ распрощался съ капуданомъ-пашою, однако выразивъ ему свое удивленіе, какъ онъ рѣшился прибыть на корабль, не рѣшившись вмѣстѣ съ тѣмъ на сдачу крѣпости; «жалѣю, присовокупилъ адмиралъ, что вы нездоровы; но я дѣйствую согласно повелѣнію моего Государя, которое я долженъ исполнить безъ всякаго измѣненія, и потому прошу извинить меня, что оставляю васъ, и отправляюсь на свой корабль».—Я проводилъ до берега капудана-пашу вмѣстѣ съ лицами, сопровождавшими его. Капуданъ-паша въ задумчивости и горести оттого, что его предложенія не были приняты, говорилъ: «дѣла такой великой важности не рѣшаются въ одинъ часъ; это не дѣтская игрушка! необходимо по крайней мѣрѣ нѣсколько дней для того, чтобы рѣшить подобное дѣло; надобно теперь уговорить Юсуфа-пашу съ другими пашами и прочихъ начальниковъ, равно какъ и главныхъ аяновъ (начальствующихъ лица въ городѣ), да и самыхъ жителей; нужно съ каждымъ переговорить отдѣльно. Легкое ли дѣло сладить съ цѣлымъ гарнизономъ, состоящимъ изъ 25 т. человѣкъ! Вы безпрестанно рассказываете о великодушіи вашего Монарха, а между тѣмъ требованіе сдать крѣпость противурѣчитъ этому».—Такое правило принято у всѣхъ европейскихъ государствъ, сказалъ я: никогда не давать отсрочки въ подобныхъ обстоятельствахъ. Нашъ Монархъ дѣйствуетъ съ чистою душою, потому желаетъ, чтобы всѣ дѣйствовали такъ же.—«Много крови прольется, сказалъ капуданъ-паша: да будетъ воля Божія! Когда человѣкъ принужденъ повинуть родину, бросить свой домъ, свое поле, свои виноградники, и блуждать по свѣту,—у него не останется ничего болѣе, что привлекало бы его къ жизни».—Однакоже сохраненіе собственности вамъ обѣщано, сказалъ я. Другіе чиновники, находившіеся съ капуданъ-пашею, повинуваясь образу его мыслей, говорили: «наши войска никогда не согласятся сдать». Между тѣмъ катеръ присталъ къ берегу, и мы распрощались. Въ крѣпости бѣлый флагъ былъ спущенъ,

и въ то же время на кораблѣ «Марія» поднятъ красный флагъ, при появленіи котораго возобновлены были военныя дѣйствія, и открытъ огонь какъ съ сухопутныхъ нашихъ батарей, такъ и съ судовъ.

Въ продолженіе перемирія и переговоровъ произошелъ слѣдующій замѣчательный эпизодъ: одинъ изъ вліятельныхъ въ крѣпости Бинь-башей (полковой командиръ), съ нѣкоторыми приближенными къ нему лицами, пользуясь перемиріемъ, приблизился къ нашимъ траншеямъ, и, не встрѣчая препятствій со стороны нашихъ войскъ, свободно прошелъ всѣ наши траншеи, такъ что, наконецъ, явился въ самый лагерь. Здѣсь всѣ они приняты были хорошо, и, прогуливаясь, по лагерю разсматривали, между тѣмъ, все со вниманіемъ. Потомъ они вздумали было возвратиться тѣмъ же путемъ въ крѣпость; но тутъ имъ объявили, что ихъ нельзя отпустить, потому что они разсматривали наши траншеи и лагерь. Пораженный такимъ объявленіемъ Бинь-баша убѣдительно просилъ представить его Государю Императору, вполнѣ надѣясь на великодушіе нашего Монарха. И въ самомъ дѣлѣ; когда Бинь-баша былъ доставленъ на корабль «Парижъ», Государю благоугодно было лично его спрашивать, чрезъ меня, о положеніи крѣпости, о духѣ гарнизона и о томъ, сколько времени можно еще ему держаться. На эти вопросы турецкій начальникъ отвѣчалъ, что крѣпостныя укрѣпленія во многомъ повреждены; что гарнизонъ думаетъ защищаться, въ надеждѣ на скорое и сильное подкрѣпленіе со стороны визиря, который, будто бы, оставивъ Адрианополь, идетъ на помощь Варнѣ; и что между бапуданъ-пашею и Юсуфъ-пашею (начальникомъ албанскихъ войскъ) существуетъ разладъ. Государь Императоръ, довольный его откровенностію, повелѣлъ освободить его и приказалъ мнѣ съ княземъ Прозоровскимъ отвезти его съ прочими, сопровождавшими его турками, въ крѣпость, что мы и исполнили, во время самой пальбы съ крѣпости и съ нашихъ укрѣпленій. Бинь-баша, приникнутый чувствомъ благодарности за освобожденіе изъ плѣна, обѣщалъ доставлять свѣдѣнія о положеніи крѣпости и о состояніи гарнизона; и въ самомъ дѣлѣ, съ тѣхъ поръ очень часто, почти каждый день, получались у насъ письма, привязанныя

къ камню и такимъ образомъ бросаемя къ намъ изъ крѣпости.

Вотъ еще нѣкоторыя частныя подробности, не совсѣмъ, можетъ быть, лишеныя интереса, тѣмъ болѣе, что они происходили въ присутствіи Государя; и такъ какъ я велъ журналъ о ежедневныхъ происшествіяхъ, то и помѣщалъ въ немъ все, что считалъ сколько нибудь замѣчательнымъ. Когда Государь Императоръ прибылъ на корабль «Парижъ», командиромъ этого корабля былъ капитанъ 1 ранга Бальзамъ, человекъ тучнаго сложенія, страдавшій по временамъ сильною одышкою, и потому не могшій похвалиться расторопностію. Присутствіе же Государя требовало человека вполне дѣятельнаго и исправнаго; поэтому адмиралъ Грейгъ назначилъ вмѣсто Бальзама командиромъ «Парижа» капитана 1 ранга Критскаго, только что прель тѣмъ отличившагося истребленіемъ турецкаго укрѣпленія, вмѣстѣ съ пороховымъ складомъ, возлѣ непріятельскаго лагеря близъ Инады, и взятіемъ оттуда двѣнадцати пушекъ. Да и въ самомъ дѣлѣ, назначеніе Критскаго совершенно соотвѣтствовало обстоятельствамъ, требовавшимъ того, во время пребыванія Государя на кораблѣ «Парижъ». Критскій былъ гораздо расторопнѣе и распорядительнѣе своего предмѣстника, но вмѣстѣ съ тѣмъ былъ нелюбимъ на флотѣ за раздражительность своего характера и грубое обращеніе съ подчиненными. Какъ командиръ, онъ желалъ пользоваться всѣми правами, предоставленными командирамъ, т. е. одному управлять и властвовать. Вотъ одно происшествіе, которое я помѣстилъ въ своемъ журналѣ. На кораблѣ «Парижъ» находились двѣ роты гвардейскаго флотскаго экипажа; съ ними былъ и командиръ ихъ, контръ-адмиралъ Беллинггаузенъ. Такъ какъ они принадлежали къ гвардіи, то и не хотѣли исполнять черную работу, держа только караулы, и выходя въ строй лишь при появленіи Государя по утру на ютъ. Критскому очень не нравилось такое настроеніе гвардейцевъ. Желая подчинить ихъ своей власти и заставить производить всѣ работы на кораблѣ, наравнѣ съ прочими черноморцами, онъ воспользовался однажды удобнымъ случаемъ, и именно при выходѣ Государя на ютъ, въ сопровожденіи адмирала Грейга, графа Нессельроде,

Потоцкаго и другихъ, Критскій свомандовавъ «къ ногѣ», закричалъ громкимъ голосомъ гвардейцамъ: «всякій, кто ѣстъ хлѣбъ Государя, долженъ производить всѣ работы; ступайте подтягивать канать!» Графъ Потоцкій, а за нимъ и прочіе, услышавъ эти слова, произнесли каждый: «и я ѣмъ хлѣбъ Государя, поэтому и я долженъ работать», и всѣ принялись туже тянуть канать. Такою выходкою Критскій заставилъ гвардейцевъ исполнять потомъ всѣ работы на кораблѣ. Другая бурьезная его выходка была слѣдующая: всѣ лица, находившіяся при Государѣ и къ свитѣ его принадлежавшія, требовали обыкновенно себѣ катера безъ вѣдома Критскаго и отправлялись на берегъ въ лагерь. Критскому это также не нравилось, и въ одно утро онъ сдѣлалъ распоряженіе не давать катера безъ его особаго приказанія. Одинъ изъ флигель-адъютантовъ (К. Р.), не зная объ этомъ распоряженіи, потребовалъ себѣ катеръ; но когда ему отвѣчали, что онъ долженъ испросить на это позволеніе у командира, то весь разгнѣванный подошелъ онъ къ Критскому, и возвысивъ голосъ, жаловался на непослушаніе и неисполненіе его требованія, присовокупивъ, что онъ, князь, принесетъ жалобу адмиралу. Критскій хладнокровно отвѣчалъ: «развѣ вы здѣсь на почтовой станціи? Я не дамъ вамъ одному катера, пока не соберутся многіе другіе, желающіе отправиться на берегъ; а вы можете-себѣ жаловаться кому угодно». Эти слова были сказаны громко, такъ что были услышаны находившимися на ютѣ адмираломъ Грейгомъ, всѣми другими лицами и даже самимъ Государемъ. Князь подошелъ было къ адмиралу Грейгу съ жалобою, но адмиралъ сказалъ ему: «хотя я адмиралъ, но въ подобныхъ случаяхъ самъ состою въ распоряженіи командира корабля». Тѣмъ кончилась и эта неурядица. Всѣ должны были потомъ просить каждый разъ у Критскаго позволенія взять катеръ. Критскій одержалъ верхъ, но за то нажилъ себѣ много враговъ и между придворными. Государь по прежнему, какъ я говорилъ уже, отправлялся на берегъ, и распоряжался самъ осадными работами, одушевляя и войска, и моряковъ своимъ присутствіемъ, и оставаясь всегда довольнымъ распоряженіями графа Воронцова къ скорѣйшему овладѣнію Варною; на корабль же возвращался всегда въ ве-

селемъ расположеніи духа. Вотъ еще довольно забавный эпизодъ, и я упоминаю о немъ именно потому, что при тогдашнихъ, столь важныхъ, серьезныхъ заботахъ Государя, этотъ эпизодъ не разъ вызывалъ улыбку на уста Монарха. Нигри, о которомъ я выше упоминалъ, что онъ назначень былъ состоять при адмиралѣ Грейгѣ, въ качествѣ дипломатическаго чиновника—драгомана, былъ уроженецъ фанариотскій (*), и какъ зять господаря молдаво-валахскаго, Ипсианты, былъ принятъ въ русскую службу прямо съ чиномъ дѣйствительнаго статскаго совѣтника. Это былъ человекъ вообще добрыхъ чувствъ и очень образованный, хорошо знавшій восточные языки, но вмѣстѣ съ тѣмъ, имѣвшій нѣкоторыя смѣшныя свои странности: на примѣръ, если онъ вступалъ въ разговоръ съ кѣмъ либо, то, какъ бы съ цѣлю не пропустить ни одного слова, обыкновенно подходилъ такъ близко къ лицу, съ которымъ говорилъ, что чуть не задѣвалъ его своимъ черезъ-мѣру длиннымъ носомъ, въ то же время хватая его за пуговицу, и, не замѣчая самъ того, обрызгивалъ его своими слюнами. Когда черноморскій флотъ, послѣ покоренія Анапы, шелъ къ Варнѣ, то на пути, около Мангалии и Коварны, близъ которой находится городъ Балчикъ, его свѣтлости князю Меншикову (шедшему также съ нами на кораблѣ «Парижъ» для принятія начальства надъ войсками, назначенными для осады Варны) пришло на мысль обратиться къ Нигри, и спросить: «что значитъ слово Балчикъ»? Нигри, переводя это слово, какъ турецкое, отвѣчалъ, что оно въ переводѣ означаетъ грязь. Тогда князь спросилъ и меня о томъ же. Я, вовсе не зная о предшествовавшемъ разговорѣ его съ Нигри, и производя это слово отъ персидскаго, именно: Балъ — медъ и чикъ—мѣстность, отвѣчалъ, что слово *балчикъ* означаетъ по русски мѣсто, изобилующее медомъ. Потомъ князь постоянно подшучивалъ въ свободное время надъ нами обоими, говоря: «вотъ удивительно! два переводчика одного и того же слова несогласны въ его значеніи: одинъ переводитъ его словомъ грязь, другой медъ; кому же изъ нихъ вѣрить?» Этотъ курьезный слу-

(*) Фанари—одинъ изъ стамбульскихъ кварталовъ, гдѣ живутъ преимущественно греки.

тей сдѣлался извѣстнымъ по всему флоту, и не мало позабавилъ всѣхъ. Нигри разгнѣвался на меня, и еще болѣе рассердился, когда обстоятельства какъ нарочно сложились въ пользу мою: со всего флота отправлены были матросы для фуражировки на берегъ, и именно въ самомъ этомъ Балчикѣ, предъ тѣмъ покинутомъ разбѣжавшимися отъ страха жителями, набрали такъ много меду, что даже потомъ подѣлились имъ съ сухопутными войсками. Надо полагать, что его свѣтлость рассказывалъ объ этомъ Государю, потому что Государь въ минуты досуга подходилъ иногда къ Нигри и произносилъ обыкновенно фразу на турецкомъ языкѣ: ла иллахъ илла аллахъ, спрашивая его съ улыбкою «ну, такъ какъ же, Нигри что такое значить Балчикъ—грязь или медъ?» Съ Нигри случалось еще много другихъ забавныхъ анекдотовъ, такъ что извѣстный живописецъ Воробьевъ, состоявшій въ свитѣ Государя, списалъ его въ разныхъ видахъ въ своемъ альбомѣ. Государь, рассматривая этотъ альбомъ и находя большое сходство съ фizioноміей Нигри, улыбался отъ всей души.

4 сентября, Государь Императоръ былъ обрадованъ важнымъ донесеніемъ, полученнымъ отъ графа Паскевича, объ одержаніи имъ блистательной побѣды надъ турками и о взятіи крѣпости Ахалцихъ; на кораблѣ «Парижъ», по случаю этого радостнаго извѣстія, поднятъ былъ Императорскій штандартъ, и сдѣланъ со всего флота и въ лагерѣ салютъ по 101 выстрѣлу.

6-го, прибылъ изъ Одессы на корабль «Парижъ» генералъ-адъютантъ В. Ф. Адлербергъ, съ извѣстіемъ объ отъѣздѣ, въ добромъ здоровьѣ, Государыни Императрицы изъ Одессы въ Петербургъ. Того же числа прибылъ изъ Варшавы нѣкто полковникъ Залуцкій, рекомендованный Государю Великимъ Княземъ Константиномъ Павловичемъ, какъ человекъ очень образованный и какъ опытный специалистъ въ военномъ дѣлѣ. Государь принялъ его весьма милостиво и, вѣроятно въ угодность Великому Князю, далъ Залуцкому тотчасъ же очень важное порученіе. Послѣдствія, однакоже, доказали, что онъ не сумѣлъ оправдать этого высокаго къ нему довѣрія.

9-го числа прибылъ на корабль «Парижъ» изъ главной квартиры арміи генералъ отъ инфантеріи графъ Дибичъ и вмѣстѣ съ

Адлербергомъ поселился на кораблѣ. Между тѣмъ, получени были извѣстія о выступленіи изъ Адрианополя турецкихъ войскъ, шедшихъ на помощь Варнѣ, съ цѣлію напасть съ тыла на наши войска (расположенныя по южную сторону Варны) одновременно съ гарнизономъ, который долженъ былъ сдѣлать вылазку. Поэтому графу Воронцову повелѣно было выслать въ рекогносцировку за рѣку Камчикъ небольшой отрядъ изъ гвардейскаго егерскаго полка и уланъ. Эту то рекогносцировку и поручили полковнику Залуцкому. Такимъ образомъ командиръ егерскаго полка генералъ Гартунгъ и съ нимъ два полковника оказались въ полномъ распоряженіи Залуцкаго. Это, какъ говорили впоследствии, и было одною изъ причинъ неудачи предпріятія. Залуцкій, еще неуспѣвшій приобрести довѣрія къ себѣ подчиненнаго къ нему отряда, и не развѣдавъ хорошо мѣстности, завелъ его въ кустарники, и, подвигаясь впередъ, очутился неожиданно почти въ самомъ лагерѣ турокъ. Эти, полагая, вѣроятно, что русскіе въ большомъ числѣ дѣлаютъ на нихъ нападеніе, смѣшались и думали было даже бѣжать; но, замѣтивъ медленность дѣйствія и малочисленность нашего отряда, съ яростію напали на него и окружили со всѣхъ сторонъ; отрядъ же, между тѣмъ, отступая, сбившись съ дороги и смѣшавшись въ кустарникахъ, былъ подавленъ большинствомъ неприятеля, и разбитъ, при чемъ, какъ извѣстно, убиты генералъ Гартунгъ, оба упомянутые полковника и около 500 чел. гвардейцевъ. Государь былъ очень не доволенъ, узнавъ объ этомъ печальномъ дѣлѣ: разгнѣванный осыпалъ его упреками Залуцкаго и приказалъ ему немедленно возвратиться въ Варшаву, не смотря на то, что Залуцкій оправдывался тѣмъ, будто бы несчастіе это произошло не столько по его винѣ, сколько по недоброжелательству къ нему генералъ-адъютанта Головина, командовавшаго войсками, расположенными по южную сторону крѣпости, и невыславшаго на помощь къ нему необходимаго подкрѣпленія; уцѣлѣвшіе гвардейцы егерскаго полка тогда же переведены были въ армейскіе полки. Турки же, одобрены одержаннымъ ими успѣхомъ надъ русскими, при неудачной рекогносцировкѣ Залуцкаго, рѣшились 12 числа выйти изъ своего лагеря, и сдѣлать нападеніе на наши войска, располо-

женныя по южную сторону крѣпости; въ то же время гарнизонъ сдѣлалъ вылазку и напалъ на нихъ съ тыла. Не смотря на превосходство силъ непріятеля и отчаянную отвагу его, онъ былъ отбитъ съ урономъ около 1500 челов. Наши потерпѣли также значительную потерю, и потому необходимо было усилить этотъ отрядъ; по повелѣнію Государя, изъ лагеря былъ перевезенъ на судахъ на южную сторону лейбъ-гвардіи павловскій полкъ; это подкрѣпленіе тѣмъ болѣе было необходимо, что, по распоряженію Государя, генераль Бистромъ съ своимъ отрядомъ и въ соединеніи съ войсками, только что прибывшими изъ подъ Шумлы, подъ командою принца Виртембергскаго Евгенія, долженъ былъ 18 числа сдѣлать нападеніе на нашу Омерь-Вроне, стоявшаго лагеремъ при мѣстечкѣ Куртенѣ, близъ Камчика, и вытѣснить оттуда турецкія войска. Принцъ Евгений смѣло двинулся на сильно-укрѣпленный лагерь турокъ; въ особенности бригада подъ командою генерала Дурново, съ неизменною отважностію устремилась на турецкіе ретраншаменты, и въ самомъ началѣ битвы овладѣла ими; но тутъ же, къ сожалѣнію, храбрый Дурново былъ сраженъ пулею. Солдаты, въ отчаяніи и желая отмстить за смерть любимаго своего начальника, хотя и оказали чудеса храбрости, бросившись въ штыки на турокъ, но, будучи встрѣчены сильнымъ ружейнымъ огнемъ многочисленнаго непріятеля, должны были отступить, и даже оставить занятые ими редуты, спасаясь отъ конечной гибели. Турки, правда, удержали свою позицію, но за то потерпѣли большой уронъ; наши же достигли главной своей цѣли, т. е. послѣ этого сраженія турки не смѣли уже болѣе выходить изъ своего укрѣпленнаго лагеря и гарнизонъ Варны потерялъ такимъ образомъ всякую надежду на полученіе подкрѣпленія.

22-го прибылъ изъ Одессы на кораблѣ «Пантелеймонъ» дипломатическій корпусъ, состоявшій изъ посланниковъ: французскаго—Дюка-де Мортемара, австрійскаго—принца гессенъ-гомбургскаго, шведскаго—генерала Пальмстерна и ганноверскаго—генерала Дернберга. Этотъ дипломатическій корпусъ находился предъ тѣмъ въ Одессѣ, и, желая видѣть дѣйствія нашихъ войскъ и осаду Варны, болѣе, вѣроятно, прослѣдить намѣренія грознаго для всей Европы юнаго Монарха нашего,

просилъ у Государя позволенія прибыть на Варнскій рейдъ. Государь Императоръ велѣлъ отправить корабль «Пантелеймонъ» въ Одессу за посланниками, и привезти ихъ. Присутствіе этихъ господъ тяготило Государя, такъ какъ до свѣдѣнія его начали доходить слухи, что Англія, Франція и Австрія, предполагая въ русскомъ Монархѣ завоевательные виды, затѣвали втихомолку коалицію, съ цѣлію воспрепятствовать завоеванію нами Константинополя. Сверхъ того, свѣдѣнія, получаемыя изъ подъ Шумлы и Силистріи также не слишкомъ радовали Императора, потому что не столько военныя дѣйствія, сколько эпидемическія болѣзни начали уменьшать тамъ численность нашихъ войскъ. Всѣ эти обстоятельства и притомъ скорое наступленіе осени съ ненастными погодками заставляли принять энергическія мѣры къ скорѣйшему овладѣнію крѣпости; и потому осадныя работы производились съ большою дѣятельностію. Три мины были изготовлены въ самомъ рвѣ крѣпости и направлены подъ крѣпостную стѣну; нужно было ихъ взорвать, для того, чтобы совершенно разрушивъ стѣны и бастіоны крѣпости, уровнять тѣмъ проходъ чрезъ ровъ, и такимъ образомъ сдѣлать болѣе удобнымъ предложенный приступъ. 21-го въ 2 часа пополудни взорваны были двѣ изъ этихъ минъ. Взрывъ, при разрушеніи части крѣпостной стѣны съ бастіономъ, образовалъ огромный дымъ, распространившійся надъ всею крѣпостію. Болѣе часа нельзя было, за густымъ дымомъ, различить предметовъ; пальба же между тѣмъ изъ нашихъ осадныхъ огромнаго калибра орудій наносила много вреда гарнизону. Но каково было удивленіе нашихъ, когда они увидѣли потомъ, какъ турки (полагавшіе, вѣроятно, что наши дѣлаютъ приступъ), отвѣчали на пальбу своимъ ружейнымъ огнемъ, собравшись для отбитія воображаемаго ими приступа. Такая смѣлость со стороны осажденныхъ была явнымъ доказательствомъ, что они рѣшились держаться до послѣдней капли крови. На другой день Государь Императоръ, проникнутый чувствами челоуѣколюбія, всегда отличавшими характеръ нашего могущественнаго Монарха, и въ желаніи избѣгнуть пролитія крови и гибели нѣсколькихъ тысячъ своихъ храбрыхъ воиновъ, повелѣлъ предложить въ послѣдній разъ, письменно, капудану-

*

пашѣ отказать отъ дальнѣйшаго бесполезнаго сопротивленія. Въ этомъ письмѣ объяснялась совершенная невозможность какъ получить подкрѣпленіе Варшѣ со стороны турецкихъ войскъ, расположенныхъ на высотахъ къ югу отъ крѣпости, такъ равно и гарнизону соединиться съ ними, такъ какъ эти послѣдніе окружены были нашими войсками: словомъ, фактически доказывалось, что гарнизону нельзя ожидать ни откуда никакой помощи. Ничто, однакожъ, не могло сломить упрямства капудана-пашѣ. Письмо это, отъ имени адмирала Грейга, было доставлено и передано не лично капудану-пашѣ, а его секретарю, чрезъ котораго онъ обѣщалъ прислать отвѣтъ на другой день. Въ этотъ самый день Государь былъ обрадованъ извѣстіемъ о разбитіи на голову виддинскаго пашѣ въ Малой Валахіи генераломъ Гейсмаромъ и о блистательныхъ подвигахъ нашихъ войскъ въ Азіатской Турціи. Графъ Паскевичъ доносилъ, что городъ Баззетъ и многія другія укрѣпленныя мѣста были покорены нашими храбрыми кавказцами. Между тѣмъ, въ ожиданіи обѣщаннаго со стороны капудана-пашѣ отвѣта, взорвана и трети мина, окончателно разрушившая бастионъ у самаго берега моря, и образовавшая широкую и удобопроходимую брешь. Скоро послѣ этого послѣдняго взрыва турки дали знать, что они готовы отправить къ намъ въ лагерь парламентаревъ, для совѣщанія о сдачѣ крѣпости. И въ самомъ дѣлѣ, 29 числа секретарь капудана-пашѣ, въ сопровожденіи турецкихъ чиновниковъ, явился въ нашъ лагерь къ графу Воронцову; и по повелѣнію Государя, графъ Дибичъ вступилъ съ нимъ въ переговоры. На этихъ переговорахъ турки вѣдущими были просить отсрочки на 36 часовъ, для того, будто бы, что имъ нужно отправить нарочнаго къ великому визирю, стоявшему у Айдоос лагерьмъ, и испросить его согласіе на сдачу крѣпости. Графъ Дибичъ отвергнулъ такое вовсе неумѣстное ихъ предложеніе, сдѣланное, конечно, съ цѣлію, опять только выиграть время. Когда удалились парламентарии, все было приготовлено къ приступу, по распоряженію графа Воронцова, получившаго предварительно повелѣніе о томъ отъ Государя. Повелѣніе было атаковать предъ рассвѣтомъ первый съ моря бастионъ, овладѣть имъ и укрѣпиться на немъ, ограничиваясь на первый

разъ только этимъ овладѣніемъ. Для предназначеннаго штурма избраны были 600 человекъ охотниковъ изъ гвардейскихъ и армейскихъ полковъ, преимущественно изъ 13 и 14 егеревыхъ и вмѣстѣ съ ними 150 матросъ, подъ командою капитанъ-лейтенанта Зайцевскаго. По данному сигналу, около 5 часовъ утра, Зайцевскій, съ матросами впереди, двинулся къ бастиону, и занялъ его, разбивъ сопротивлявшихся тамъ турокъ. Наши саперы приступили было къ постановкѣ турокъ и къ оборонительнымъ работамъ; но матросы и прочіе охотники, ободренные первымъ успѣхомъ, не остановились на занятомъ бастионѣ, какъ имъ было приказано, а двинулись вперёдъ въ крѣпость. Невстрѣчая никакого препятствія, они прошли нѣсколко улицъ, и вдругъ очутились предъ непріятельскимъ гарнизономъ, стоявшимъ подъ ружьемъ и приготовившимся къ отбою приступа. Увидѣвъ себя въ такой безвыходной опасности, наши стали отступать, но при этомъ смѣшались въ улицахъ; а турки, увидѣвъ малочисленность нашего отряда, бросились преслѣдовать его, и, нагоняя, легко истребляли. Хотя наши мужественно отбивались, но большая часть ихъ сдѣлались жертвою турокъ, и самъ Зайцевскій, раненый, успѣлъ лишь съ немногими изъ отряда своего спастись отъ совершенной гибели, и возвратиться въ лагерь безъ всякаго успѣха. Войска наши, увидѣвъ, что охотники такъ легко овладѣли турецкимъ бастиономъ, хотѣли также послѣдовать примѣру ихъ, и тоже пошли было на приступъ; только приказанія и настоятельныя просьбы ихъ начальника (начальника штаба, генерала Шеншина) едва могли удержать ихъ отъ этого доблестнаго, но, къ сожалѣнію, неумѣстнаго, напраснаго порыва. Впрочемъ, уронъ турокъ былъ гораздо значительнѣе нашего: они потеряли, какъ мы узнали впоследствии, болѣе 1000 человекъ, такъ какъ во время приступа, пальба съ нашихъ кораблей и батарей не умолкала, и нанесла много вреда гарнизону. Государь во все время приступа находился съ адмираломъ Грейгомъ и со всею свитою своею на ютѣ корабля «Парижъ», и смотрѣлъ на этотъ приступъ въ телескопъ. Въ началѣ Государь былъ доволенъ быстротою и отважностію, съ какими наши овладѣли бастиономъ; но когда увидѣлъ, что наши гибнутъ, отступая, то на глазахъ

этого великодушнаго Монарха навернулись слезы. Всѣ мы были свидѣтелями столь человѣколюбиваго чувства Государева: это соболѣзнованіе о гибели людей и было настоящею причиною, почему Государь никакъ не хотѣлъ согласиться на генеральный штурмъ Варны. Вечеромъ того же дня, по повелѣнію Государя, вновь было объявлено капудану-пашѣ и прочимъ начальникамъ гарнизона, что наши намѣрены сдѣлать приступъ, и потому, во избѣжаніе совершенно напраснаго пролитія крови, предлагалось имъ сдаться безъ боя. Въ отвѣтъ на это они обѣщали непременно прислать на другой день парламентеровъ въ нашъ лагерь, для переговоровъ; въ самомъ дѣлѣ, 25 числа Диванъ-эфенди, старшій секретарь капудана-паши, въ сопровожденіи аги (одного изъ начальниковъ войскъ) прибылъ на корабль «Парижъ», и послѣ долгаго совѣщанія съ адмираломъ Грейгомъ, обѣщаль къ вечеру дать рѣшительный отвѣтъ. Приступъ, сдѣланный наканунѣ, значительная потеря въ гарнизонѣ, страхъ, объявшій турокъ, видѣвшихъ неустрашимость какой нибудь горсти людей, такъ отважно проникнувшихъ въ самую середину ихъ крѣпости, все это заставило парламентеровъ быть уступчивѣе, въ особенности, когда имъ выставили на видъ, что ихъ гарнизонъ не въ состояніи отбить генеральнаго штурма нашихъ храбрыхъ войскъ. Вечеромъ того же дня Юсуфъ-паша, въ сопровожденіи упомянутаго секретаря и другихъ лицъ, явился въ лагерь къ графу Воронцову. По приказанію Государя, адмиралъ Грейгъ съ дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ Фонтонемъ (дипломатическимъ чиновникомъ) тотчасъ же отправился въ лагерь также на эти переговоры. Юсуфа-паша, признавшись, что Варна не въ состояніи болѣе держаться, убѣдительно просилъ о перемиріи, и желая притомъ знать послѣдствія условія капитуляціи. Ему объявлено было, что турки должны безусловно сдать крѣпость и положить оружіе. Тогда Юсуфъ-паша сказалъ, что самъ онъ рѣшился уже на сдачу крѣпости, и возвращается туда только для того, чтобы убѣдить въ этой сдачѣ и капудана-пашу, и что онъ, Юсуфъ-паша, согласится ли капуданъ-паша или нѣтъ, во всякомъ случаѣ непременно явится опять въ нашъ лагерь. Диванъ-эфенди и прочіе турецкіе чи-

новники завѣряли, что и они съ своей стороны также согласны на эти предложенія. Съ этимъ то первымъ извѣстіемъ и былъ я отправленъ адмираломъ Грейгомъ къ Государю Императору на корабль. Когда я доносилъ о томъ Государю, въ присутствіи Великаго Князя Михаила Павловича, Нессельроде, Адлерберга и прочихъ, то Государь Императоръ былъ очень доволенъ, и ему благоугодно было спросить меня: «а Варна?» Я смѣло и утвердительно отвѣчалъ: чрезъ два дня Варна падеть предъ знаменами Вашего Величества. Государь, видимо довольный моимъ отвѣтомъ, и пропѣвъ: «Разумѣйте языцы и покоряйтесь яко съ нами Богъ», изволилъ сказать навсегда достопамятныя для меня и потомства моего слова: «благодарю, я тебя не забуду». Условія, предложенныя съ нашей стороны туркамъ на переговорахъ, были, однако, отринуты капуданъ-пашею. Иззетъ Магометъ (капуданъ-паша) не хотѣлъ и слышать о капитуляціи, и, запершись въ цитадели съ 450 челов. регулярнаго войска, находившагося лично при немъ въ крѣпости, рѣшился умереть съ оружіемъ въ рукахъ. На слѣдующій день, около 11 часовъ утра, Юсуфъ-паша, съ сыномъ своимъ 18-ти лѣтнимъ юношею и пятнадцатью начальниками албанскихъ войскъ, ему подчиненныхъ, явился въ нашъ лагерь, и тутъ же объявилъ, что отдается намъ какъ военноплѣнный, и предаетъ свою судьбу милостивому воззрѣнію Русскаго Монарха. Какъ въ продолженіе переговоровъ, такъ и въ это время изъ крѣпости не стрѣляли; но такъ какъ капуданъ-паша не хотѣлъ согласиться на сдачу крѣпости, и нарушилъ обѣщаніе (потому что отъ лица его секретарь и другіе уполномоченные, бывшіе на переговорахъ, согласились принять наши условія), то военныя дѣйствія возобновились, и пальба со всѣхъ судовъ и батарей была открыта. За Юсуфъ-пашею послѣдовало къ намъ въ лагерь много турокъ, вмѣстѣ съ албанскимъ войскомъ, въ числѣ болѣе 4000 человѣкъ, въ полномъ вооруженіи, и они остановились у палатки, устроенной для Юсуфъ-паши, ихъ предводителя. Государь, въ сопровожденіи иностранныхъ пословъ, свиты и генераловъ, свободно ходилъ по лагерю, не обращая вниманія на опасность, которой подвергался отъ присутствія нѣсколькихъ тысячъ человѣкъ вооруженныхъ турокъ: и въ самомъ

дѣлѣ, если бы эти люди понимали сущность дѣла, и были коварны (у насъ въ лагерѣ почти не было войскъ, такъ какъ всѣ они расположены были въ укрѣпленіяхъ и траншеяхъ), то могли бы нанести много вреда или по крайней мѣрѣ произвести большую сумятицу. Графъ Воронцовъ, замѣтивъ опасность, которая окружала особу Государя и весь лагерь, со стороны фанатиковъ мусульманъ, немедленно послалъ просить высшия подкрѣпленія отъ Великаго Князя Михаила Павловича, стоявшаго лагеремъ съ гвардейскимъ полкомъ на высотахъ, въ виду крѣпости Варны, съ сѣверной ея стороны; но подкрѣпленіе это не прежде могло прибыть какъ по крайней мѣрѣ часа черезъ два. Преображенскій полкъ и гусары, немедленно спустившись съ высотъ, прибыли наконецъ въ лагерь, и обрѣли албанцевъ. Много труда стоило уговорить ихъ положить оружіе, такъ какъ, сдавшись добровольно, они увѣрены были, что у нихъ не отнимутъ оружія. Только сильныя завѣренія въ томъ, что имъ возвратятъ его, могло убѣдить ихъ согласиться на это. До прибытія гвардейцевъ, хотя и дано было приказаніе не отдавать никакихъ почестей Государю, и не снимать фуражки, съ тѣмъ, чтобы онъ не былъ узнавъ турками, однако, когда Государь, продолжая безбоязненно прохаживаться по лагерю, наконецъ подошелъ къ палаткѣ Юсуфа-паши, который въ то время стоялъ внѣ ея, то этотъ послѣдній, замѣтивъ, что я въ забывчивости неволью снялъ фуражку предъ Государемъ, тотчасъ подошелъ къ нему, и чрезъ меня вступилъ въ разговоръ съ Монархомъ. Юсуфъ удачно воспользовался этимъ случаемъ, и сказалъ, что онъ передаетъ судьбу свою великодушнѣ Русскаго Государя, и между прочими милостями успѣлъ испросить себѣ у Государя обѣщаніе вытребовать отъ турецкаго правительства его семейство, т. е. гаремъ и дѣтей, оставшихся въ имѣніи его въ Серезѣ. Государь во вниманіе, къ его заслугѣ, добровольной сдачѣ его намъ со всѣми подчиненными ему албанскими войсками, благосклонно принялъ всѣ его просьбы, назначилъ ему содержаніе по десяти тысячъ руб. въ мѣсяцъ, и тутъ же изволилъ повелѣть, чтобы по занятіи крѣпости двое изъ тамошнихъ пашей съ ихъ гаремами и со всѣми

причемъ до 400 челов., были задержаны, какъ аманаты, впродъ до выдачи гарема и семейства Юсуфа-паши.

Впослѣдствіи я же, оставленный въ покоренной крѣпости, въ качествѣ дипломатическаго чиновника сперва при генераль-адъютантѣ Головинѣ, а потомъ при генералѣ Ротѣ (главнокомандовавшемъ армією, расположенною по ту сторону Дуная), отъ имени этого послѣдняго и велъ всю переписку съ визиремъ о выдачѣ семейства Юсуфъ-паши; и хотя прошло съ тѣхъ поръ много времени, пока визирь и султанъ наконецъ рѣшились выдать это семейство, поставляя каждый разъ на видъ, что никогда еще не оказывалось подобнаго снисхожденія государственному измѣннику, и только принимая во вниманіе просьбы двухъ пашей, задержанныхъ нами въ залогъ въ Варнѣ, согласились на обмѣнъ, назначивъ его въ самомъ турецкомъ лагерѣ, за рѣкою Камчикъ, куда я съ полковникомъ Кекомъ и былъ отправленъ для исполненія обмѣна. Въ лагерѣ произошелъ было опять разладъ между нами и турецкимъ начальствомъ; турки требовали, чтобы сначала мы выдали пашей; мы же, опасаясь коварства съ ихъ стороны, настоятельно требовали, чтобы они прежде перевезли на нашу сторону гаремъ Юсуфъ-паши. Турки вынуждены были наконецъ согласиться съ нами, и я тогда же, подойдя къ каретѣ, въ которой находился гаремъ (три жены Юсуфа съ дѣтьми его), спросилъ у нихъ съ угрозою: тѣ ли онѣ особы, которыхъ требуетъ Юсуфъ-паша. Послѣ утвердительныхъ завѣреній съ ихъ стороны, мы тогда же, отпустивъ пашей, перевезли гаремъ на нашу сторону, и потомъ благополучно возвратились опять въ Варну.

Послѣ передачи намъ Юсуфъ-паши, графъ Воронцовъ, съ войсками, въ числѣ 4000 челов., измайловскій полкъ и сапѣры впереди, вступилъ въ крѣпость съ барабаннымъ боемъ, и занялъ всѣ бастіоны безъ всякаго сопротивленія. Турки же, бывшіе на бастіонахъ, бѣжали и присоединились къ гарнизону, собравшемуся подъ ружьемъ на площади, среди города, не зная на что рѣшиться. Но когда бапуданъ-паша заперся въ цитадели, съ регулярнымъ войскомъ, и когда турки увидѣли, что всѣ бастіоны заняты нашими, то

и они скоро послѣ того сдались военноплѣнными. Впрочемъ, до того еще я отправленъ былъ графомъ Воронцовымъ (вѣроятно, графъ сдѣлалъ это изъ расположенія къ адмиралу Грейгу, такъ какъ при графѣ находился свой дипломатическій чиновникъ) къ капудану-пашѣ въ цитадель, съ объявленіемъ ему, что крѣпость уже въ нашихъ рукахъ, и что ему нетолько напрасно, но и невозможно болѣе сопротивляться,—и предложить ему послѣдовать примѣру Юсуфа-паши. Признаюсь, не безъ страха исполнилъ я это приказаніе, потому что долженъ былъ проходить чрезъ улицы Варны, наполненныя вооруженными турками. Многіе изъ нихъ ругались надъ проводниками моими и надо мною самимъ, и грозили намъ смертію; впрочемъ, не отвѣчая на ихъ слова и ругательства, и не смотря на опасность, которой подвергались, мы безпрепятственно прошли мимо нихъ, и достигли благополучно цитадели. Здѣсь я прождалъ съ полчаса, пока капуданъ-паша окончилъ свою вечернюю молитву; и—наконецъ допущенный къ нему я передалъ ему изустно предложеніе графа Воронцова. Капуданъ-паша, выслушавъ меня, сказалъ «я согласенъ сдать и цитадель, но съ тѣмъ, чтобы какъ я, такъ и мое регулярное войско, 500 челов., выпущены были изъ крѣпости съ оружіемъ, иначе я предпочитаю, присовокупилъ онъ, взорваться на воздухъ съ людьми, оставшимися вѣрными султану и отечеству. Возвратившись съ этимъ отвѣтомъ капудана-паши къ графу Воронцову, я, по приказанію его, тотчасъ отправился на корабль «Парижъ» съ донесеніемъ о томъ Государю Императору. Государь, во избѣжаніе кровопролитія, благоволилъ согласиться на просьбу капудана-паши, и приказалъ объявить ему: что Государь дѣлаетъ это во вниманіе къ примѣрному самоотверженію капудана-паши, и не желая его гибели. Я вновь отправленъ былъ ночью съ объявленіемъ капуданъ-пашѣ о согласіи нашего Государя на его просьбу, но съ тѣмъ, чтобы онъ не бралъ съ собою никого, кромѣ одного только регулярнаго своего войска. И въ самомъ дѣлѣ, на другой день поутру капуданъ-паша стоялъ съ одной стороны у воротъ крѣпости, а съ другой я съ нашимъ комендантомъ занятой крѣпости, полковникомъ Кауфманомъ; и хотя всѣ турки просили капудана-

пашу взять и ихъ съ собою, но онъ пропускалъ только людей регулярнаго войска и состоявшихъ при немъ лицъ (всего до 500 челов.). Послѣ удаленія капудана-паша изъ крѣпости, вся остальная часть нашихъ войскъ, вступивъ въ нее, заняла и цитадель; и тогда же на главномъ бастіонѣ поднять былъ Императорскій флагъ, при появленіи котораго произведенъ былъ со всего флота и съ сухопутныхъ батарей салютъ; въ то же самое время графъ Воронцовъ поднесъ Государю ключи крѣпости Варны. Государь былъ чрезвычайно доволенъ благополучнымъ и скорымъ овладѣніемъ такой важной и сильно-вооруженной крѣпости, какъ Варна, потому что въ ней находилось около 19 т. войска (4 т. албанцевъ; регулярнаго и другаго армейскаго войска около 2 т.; эти 6 т. челов. отпущены были, по повелѣнію Государя, изъ крѣпости), 7 т. челов., по распоряженію главнокомандующаго графа Витгенштейна, несогласившихся на сдѣланную капитуляцію, отправлены были военноплѣнными въ Россію, а 6 т. жителей турокъ, тоже вооруженныхъ, получили позволеніе, сложивъ оружіе, оставаться въ крѣпости или удалиться. Эти послѣдніе однакоже, всѣ до одного покинули Варну. Все это мнѣ положительно извѣстно, потому что, какъ уже сказано, я оставленъ былъ въ крѣпости, по повелѣнію Государя, въ качествѣ дипломатическаго агента при генералахъ Головинѣ и Ротѣ; и потому всѣ бумаги, касавшіяся переписки о туркахъ, проходили чрезъ мои руки. Съ такимъ многочисленнымъ гарнизономъ, какъ варнскій, турки могли еще держаться долго, потому что у нихъ; кромѣ того, не было недостатка и въ способахъ защиты (въ крѣпости найдены были большіе запасы оружія, снарядовъ и пороха, да, сверхъ того, визирь со дня на день могъ придти къ нимъ на помощь), присовокупивъ къ тому наступленіе глубокой осени съ ненастными погодями,—все это могло отодвинуть на неопредѣленное время взятіе крѣпости, или стоило бы страшнаго пролитія крови, при штурмѣ такой крѣпости, какъ Варна. Но, къ счастью для насъ, капуданъ-паша разладилъ съ Юсуфомъ-пашею, начальникомъ отборнаго албанскаго войска, послѣдствіемъ чего и была добровольная передача намъ этого послѣдняго, что много способствовало къ покоренію Варны

безъ штурма, а потому и безъ всякой потери людей. Какъ Государь, такъ и всѣ окружавшіе его особу были очень рады столь счастливому окончанію военныхъ дѣйствій подъ Варною: Государю Императору весьма желательно было поспѣшить въ С.-Петербургъ, рассчитывая прибыть туда во дню рожденія Императрицы Маріи Феодоровны, августѣйшей родительницы своей, да и всѣ тоже радовались скорому возвращенію въ Петербургъ, опасаясь эпидемическихъ болѣзней, развившихся въ арміи. Всѣ, однакоже, пожелали имѣть кабую-либо вещьцу, на память ихъ нахожденія при осадѣ Варны, и потому всѣ почти обратились ко мнѣ съ просьбою купить имъ что-нибудь изъ турецкаго оружія. Тогда у турокъ, въ особенности у албанцевъ, было богатое оружіе: карабины, ятаганы, пистолеты, сабли дамасской стали, обдѣланныя въ серебрѣ и даже въ золотѣ. Я купилъ для всѣхъ разнаго рода оружіе, кто какого пожелалъ — кому пистолеты, кому сабли, стовишія, однакожь, каждая не менѣе 500 руб. на тогдашнія ассигнаціи. Для графовъ Нессельроде, Потоцкаго, Матусевича и Ностица купилъ я сабли. Вотъ что случилось при врученіи одной изъ нихъ графу Потоцкому: извѣстно, что ножи такихъ сабель кверху, возлѣ рукоятки, имѣютъ прорѣзь; матросъ, несшій и подававшій одну изъ нихъ графу Потоцкому, имѣлъ неосторожность держать ее рукою именно у самаго прорѣза; графъ, не обративъ вниманія на его руку, дернулъ саблю изъ ноженъ, любопытствуя поскорѣе разсмотрѣть клинокъ, и при этомъ порѣзавъ руку матросу, даже отхватилъ ему почти совсѣмъ одинъ палець. Графъ тутъ же вынулъ изъ кармана 200 руб. и подарилъ эти деньги раненному матросу.

Вотъ еще одна личность, замѣчательная въ своемъ родѣ, и состоявшая въ свитѣ Государя: это былъ дѣйствительный статскій совѣтникъ Танѣевъ. Вѣроятно, ему поручено было наблюденіе за точнымъ исполненіемъ корабельнаго регламента и возложено попеченіе объ удаленіи всѣхъ случайностей, могшихъ подвергнуть опасности особу Государя: Танѣевъ постоянно не ложился спать до тѣхъ поръ, пока всѣ огни на кораблѣ потушены на кораблѣ. Танѣевъ обменовенно съ вечера обходилъ всѣ деки корабля, и даже спускался въ трюмъ; ав-

лялся потомъ ко всѣмъ въ каюту, настаивая именемъ Государя тушить огни и не курить. Сколько разъ входилъ онъ въ споры съ графомъ Матусевичемъ, занимавшимся иногда до 2-хъ часовъ ночи и заставлявшимъ насъ переписывать денешки, отправляемыя почти ежедневно къ Ихъ Императорскимъ Величествамъ Государынямъ Александрѣ Ѳеодоровнѣ и Маріи Ѳеодоровнѣ въ Одессу и Петербургъ,—и не уходилъ спать, пока не были потушены всѣ свѣчи.

На другой день по покореніи Варны, получено было извѣстіе, что папа Омеръ-Врѣше, занимавшій высоты по южную сторону Варны въ укрѣпленномъ лагерѣ, вдругъ его покинулъ, и съ такою поспѣшностію бѣжалъ за рѣку Камчию, что наши войска хотя и преслѣдовали его, но не могли достигнуть и нанести ему большаго вреда.

30-го сентября отслужено было на флотѣ и въ нашемъ лагерѣ благодарственное молебствіе за покореніе Варны. Въ 11 часовъ утра того же дня явился изъ Варны на корабль «Паризъ» греческій митрополитъ съ почетнѣйшими гражданами города, съ хлѣбомъ и солью, поздравлявшіе Государя съ покореніемъ Варны, и готовые возносить теплыя молитвы ко Всевышнему о дарованіи здравія и всякаго благополучія великому царю православному; при этомъ митрополитъ благословилъ Монарха иконою Пресвятой Богородицы, и предложилъ ему эту икону въ даръ. Государь принялъ ихъ всѣхъ милостиво, благоволивъ объявить имъ, чтобы они обратились съ просьбою о нуждахъ своихъ въ комитетъ, нарочно учрежденный для изысканія средствъ въ улучшенію города Варны и обезпеченіи участи гражданъ; и въ то же время подарилъ митрополиту богато-украшенный бриллиантами крестъ, приказавъ тутъ же выдать ему 500 червонцевъ на исправленіе церквей, пострадавшихъ во время осады Варны. Тотчасъ по занятіи крѣпости назначенъ былъ сверхъ команданта полковника Кауфмана, по повелѣнію Государя, военнымъ начальникомъ генералъ-адъютантъ Головинъ, командовавший крѣпостію отрядомъ нашихъ войскъ, расположенныхъ на южную сторону крѣпости, и на которой Залужный слагалъ всю надежду на реконструкцію своей. Это почетное удаленіе дока-

звало, что Государь все-таки находилъ и Головина не совсѣмъ правымъ въ дѣлѣ Залуцкаго. Тогда же приступили къ очищенію улицъ, на сколько возможно было въ такое короткое время, отъ мертвыхъ тѣлъ и нечистотъ, оставленныхъ непріятелемъ на улицахъ незарытыми, — такъ какъ Государь изъявилъ желаніе лично осмотрѣть завоеванную крѣпость. И въ самомъ дѣлѣ, на слѣдующій день, именно 1 октября, Государь въ сопровожденіи адмирала Грейга, всего своего штаба и иностранныхъ посланниковъ, отправился на берегъ, и съ присоединившимися Великимъ Княземъ Михаиломъ Павловичемъ и графомъ Воронцовымъ имѣлъ торжественный въѣздъ въ Варну. Государь прежде всего отправился въ церковь, чудеснымъ образомъ уцѣлѣвшую отъ разрушенія, — въ которой и отслужено было тѣмъ же митрополитомъ благодарственное молебствіе за дарованный Богомъ успѣхъ и побѣду. При возгласеніи многолѣтія Государю и всему августѣйшему дому, произведенъ былъ салютъ съ крѣпости и съ нашего флота изъ всѣхъ орудій. При этомъ случаѣ Государь приказалъ выдать еще 500 червонцевъ митрополиту для вспомошествованія жителямъ, болѣе или менѣе пострадавшимъ отъ осады. Потомъ Государь поѣхалъ осматривать всѣ наши осадныя работы, какъ то: траншеи, батареи, бреши и вмѣстѣ съ тѣмъ пожелалъ видѣть также и непріятельскія укрѣпленія, служившія туркамъ обороною противъ насъ. По окончаніи этого осмотра, Государь поѣхалъ къ войскамъ нашимъ, стоявшимъ въ строю подъ ружьемъ, и лично изволилъ благодарить ихъ за труды, за храбрость и самоотверженіе, которое они выказали во все время осады; въ особенности же благодарилъ 13 и 14 егерскія полки, отличившіеся уже и прежде того, при покореніи Анапы, и пожаловалъ имъ георгіевскія знамена. Тутъ же обратился Государь къ графу Воронцову и адмиралу Грейгу, и въ присутствіи всѣхъ сказалъ: «Благодарю васъ обоихъ за покореніе столь важной, слышшей неодолимою, крѣпости Варны; я былъ свидѣтелемъ вашего усердія и служенія на пользу и славу отечества», потомъ, поцѣловавъ ихъ обоихъ, тогда же пожаловалъ, при лестныхъ рескриптахъ, адмиралу Грейгу орденъ св. Георгія 2 класса, а графу Воронцову золотую,

бриліантами осыпанную шпагу, съ надписью «за взятіе Варны»; при этомъ случаѣ не забылъ и князя Меншикова, первоначальныя распоряженія котораго при осадѣ Варны не мало способствовали къ овладѣнію ею: Государь подарилъ ему одну изъ взятыхъ въ Варнѣ пушекъ. Потомъ Императоръ изволилъ благодарить всѣхъ прочихъ начальниковъ, принимавшихъ дѣятельное участіе въ покореніи Варны; въ особенности изъявилъ свою Монаршую признательность начальнику инженеровъ генералу Шильдеру, руководившему минными работами; саперному же гвардейскому баталіону изволилъ также пожаловать георгіевское знамя. По окончаніи осмотра всей крѣпости, Государь сдѣлалъ распоряженіе о приведеніи ея въ хорошее оборонительное состояніе, тѣмъ болѣе, что слухи пронеслись, будто султанъ приказалъ, во что бы ни стало, отвоевать у насъ Варну,—этотъ оплотъ Балкановъ. Государь, оставшись всѣмъ и всѣми отъменно доволенъ, возвратился въ чрезвычайно хорошемъ расположеніи духа на корабль «Парижъ». Взойдя на палубу, онъ изволилъ обратиться къ флотскимъ, и въ лицѣ ихъ изъявилъ особенную благодарность свою всему флоту, сказавъ: «вамъ, мои храбрые черноморцы, отличившимся и прежде подѣ Анапою, вашему мужеству и вашему славному содѣйствію также обязанъ я овладѣніемъ Варны», и въ то же время щедро наградилъ всѣхъ флотскихъ, участвовавшихъ въ осадѣ крѣпости.

На четвертый день по занятіи крѣпости, именно 2 октября, Государь, послѣ 35-тидневнаго пребыванія своего на флотѣ, въ сопровожденіи всей своей свиты и графа Воронцова, перешелъ на корабль «Марія», для отправленія въ Одессу. Дипломатическій корпусъ также отправился въ Одессу на корабль «Пантелеймонъ». Лишь только корабль «Марія» вступилъ подѣ паруса, и поднять на немъ Императорскій штандартъ,—произведенъ былъ салютъ со всѣхъ судовъ, стоявшихъ на Варнскомъ рейдѣ, и иллюминированныхъ флагами. Музыка играла народный гимнъ Боже Царя Храни,—и теплыя молитвы сухопутныхъ войскъ и моряковъ вознесены были ко Всевышнему о дарованіи Государю благополучнаго плаванія, и о сохраненіи на многія лѣта, возлюбленнаго Монарха, котораго присутствіе, неуто-

мириады заботы, великодушіе и милости воодушевляли всѣхъ, какъ нижнихъ чиновъ, такъ и начальниковъ, и много способствовали къ успѣшному, скорому и славному овладѣнію такою важною и сильноугрѣпленною крѣпостію, какъ Варна, не напрасно славшей «оплотомъ Балкановъ».

Дѣйствительный статскій совѣтникъ **Ботьяновъ**.

Статья, вызвавшая насъ на описаніе вентиляціи клипера «Изумрудъ», не разъяснила движенія воздуха между замкнутыми членами корпуса фрег. *Liffey*, бортовая вентиляція котораго, устроенная въ надводной наружной обшивкѣ, указываетъ только на выходъ воздуха изъ палубы въ шпаци, чрезъ рѣшетки, вставленныя во внутренней обшивкѣ; но мы не видимъ дѣйствія прямой побуждающей струи воздуха, проникающаго во всѣ замкнутыя части, а потому, нужно полагать, что теченіе воздуха въ шпацияхъ должно быть весьма слабо; при всемъ этомъ, неимѣя носоваго воздухопріемника, снабжающаго судно свѣжимъ воздухомъ, мало вѣроятности, чтобы наружныя бортовые вентиляторныя отверстія приносили ожидаемую отъ нихъ пользу, потому что судно, стоя на якорѣ по вѣтру, встрѣчаетъ вѣтръ по направленію касательному къ борту, и вѣтръ, скользя по немъ—весьма мало участвуетъ въ вентилированіи шпаций.

Въ настоящее время, деревянныя суда еще имѣютъ преимущество предъ желѣзными въ качествѣ крейсеровъ, а слѣдовательно, пока, намъ необходимо употребить всѣ старанія къ ихъ долговѣчности, оставаясь при тѣхъ же условіяхъ географическаго положенія нашего отечества; климатическое вліяніе всегда будетъ разрушительно дѣйствовать на замкнутыя члены судовъ, изъ какого-бы дерева они не составлялись, а потому слѣдуетъ подвергнуть вентилированію всѣ части судна, потому что вывѣтриваніе уничтожаетъ сырость, и тѣмъ предохраняетъ дерево отъ гніенія, а воздухъ отъ зараженія.

Теперь остается только предложить на рѣшеніе техниковъ и судостроителей вопросъ: *о причинахъ преждевременнаго разслабленія судовъ*; такимъ образомъ открыто-выясненные недостатки прежней постройки судовъ, устраненные при новомъ деревянномъ судостроеніи, вмѣстѣ съ приспособленіемъ полной судовой вентиляціи, намъ покажутъ: что срокъ службы нашихъ судовъ, не смотря на климатическія условія, которыми мы придаемъ большое значеніе, будетъ такъ-же продолжителенъ, какъ и судовъ морскихъ державъ умѣренныхъ климатовъ, и климатическое вліяніе для нашихъ судовъ—окажется бессильнымъ.

Въ заключеніе этихъ строкъ, считаемъ необходимымъ ссказать о пользѣ статей подобныхъ замѣчаніямъ объ англійскомъ фрегатѣ *Liffey*, потому что онѣ обращаютъ на себя вниманіе читателей и возбуждаютъ разъясненіе многихъ техническихъ вопросовъ, съ пользою примѣнимыхъ ко всѣмъ новымъ постройкамъ. Хотя послѣднія произведенія нашихъ верфей деревяннаго судостроенія, мы смѣло можемъ назвать совершенствомъ кораблестроенія военныхъ флотовъ, но примѣненіе къ нимъ различныхъ приспособленій, выработанныхъ необходимостію, много улучшаетъ жизнь на суднѣ.

В. Татарниковъ.

ОТЧЕТЪ КРОНШТАДТСКОЙ МОРСКОЙ БИБЛИОТЕКИ

за 1868 годъ.

Комитетъ, управлявшій дѣлами библиотеки въ минувшемъ 1868 году, состоялъ: изъ предсѣдателя, полковника морской артиллеріи (нынѣ генераль-маіора) Пестича, и членовъ: капитановъ 1-го ранга Пузино, Анкудинова, и Асланбегова, капитана 2-го ранга Бѣлавенца, надворнаго совѣтника Гринцевича и капитанъ-лейтенанта Ребиндера.

Редакторами для выписки новыхъ книгъ были: по русскому отдѣлу лейтенантъ Невѣжинъ, по французскому—членъ комитета, капитанъ-лейтенантъ Ребиндеръ, по англійскому—капитанъ 2-го ранга Бѣлавенецъ и англійскій пасторъ г. Мак-Суйне и по нѣмецкому—надворный совѣтникъ Шванкъ.

Засѣданія комитета происходили еженедѣльно; всѣхъ засѣданій въ прошломъ году было 37. Кромѣ того, нѣсколько засѣданій не состоялось по причинѣ того, что присутствовало на нихъ менѣе 4-хъ членовъ, требуемыхъ по уставу для дѣйствительности засѣданія. Вопросы, которые должны были быть рассмотрѣны на несостоявшихся засѣданіяхъ, отлагались до слѣдующаго засѣданія, но текуція дѣла и книга предложеній разсматривались и рѣшались въ томъ же засѣданіи присутствующими членами.

Изъ протокола засѣданій, характеризующихъ занятія комитета, можно указать на слѣдующія постановленія комитета.

*

Недостатокъ помѣщенія для книгъ въ нашей библіотекѣ, вслѣдствіе ежегоднаго приращенія ея новыми пріобрѣтеніями, началъ ощущаться спустя 5 лѣтъ по перенесеніи библіотеки въ новое (настоящее) зданіе, т. е. въ 1864 году, когда уже всѣ простѣнки въ комнатахъ библіотеки были установлены шкафами, наполненными книгами. А потому, съ 1864 года, былъ поднятъ вопросъ объ увеличеніи помѣщенія библіотеки и для этого представлялась единственная возможность просить объ отдѣленіи для библіотеки нижняго этажа морскаго собранія, занимаемаго въ настоящее время квартирою эконома собранія и состоящей изъ 4-хъ комнатъ. Здѣсь предполагалось устроить читальную залу библіотеки съ особымъ подъѣздомъ и одну комнату занять подъ періодическія изданія, находящіяся на столахъ читальной залы, тѣмъ болѣе, что эта послѣдняя, въ настоящемъ ея помѣщеніи, имѣетъ много неудобствъ, справедливо заявляемыхъ часто гг. членами библіотеки. Съ перенесеніемъ же читальной залы въ новое удобное помѣщеніе, останется для библіотеки довольно большая комната, которую и предполагалось занять книгами. Кромѣ того, имѣя архивное помѣщеніе для книгъ, рѣдко требуемыхъ членами, и уничтожая книги ветхія, посредствомъ продажи ихъ съ аукціоннаго торга, можно было бы по полученіи отъ морскаго собранія нижняго этажа, имѣть помѣщеніе въ библіотекѣ на долгое время; и такимъ образомъ весь нижній этажъ общаго зданія былъ бы занятъ нашею морскою библіотекою, въ которой большинство членовъ состоятъ обязательными членами какъ библіотеки, такъ и морскаго собранія.

Съ этою цѣлію комитетъ библіотеки обращался неоднократно къ старшинамъ собранія съ просьбою объ уступкѣ 4-хъ комнатъ, занимаемыхъ экономомъ, для библіотеки, но всякій разъ встрѣчалъ со стороны старшинъ собранія отказъ, объясняемый невозможностію отдѣлить въ зданіи морскаго собранія другаго помѣщенія для эконома, и вмѣстѣ съ тѣмъ признаніемъ необходимости, чтобы экономъ жилъ въ зданіи собранія. Затѣмъ комитетъ входилъ по этому предмету съ представленіемъ по начальству, но и по настоящее время вопросъ этотъ остался нерѣшеннымъ. Между тѣмъ прошло болѣе трехъ лѣтъ послѣ

возбужденія этого вопроса и въ настоящее время, не смотря на то, что новые шкафы для книгъ пришлось устанавливать даже посреди комнатъ, предстоитъ неотлагательная необходимость увеличить помѣщеніе библиотеки.

Комитетъ библиотеки, имѣя въ виду такую крайнюю необходимость въ новомъ увеличеніи помѣщенія библиотеки, и находя, что имѣемый запасный капиталъ библиотеки въ 10 тысячъ рублей, далеко недостаточенъ для пристройки къ зданію библиотеки такого каменнаго въ два этажа флигеля, какой сдѣланъ въ морскомъ собраніи, и который стоить вчернѣ до 30 тысячъ рублей, — въ засѣданіи своемъ 12 фѣвраля 1868 г. постановилъ: на основаніи § 35-го устава библиотеки, обратиться къ гг. членамъ съ слѣдующимъ предложеніемъ: «Войти съ представленіемъ по начальству о разрѣшеніи выстроить на сумму, не превышающую запасный капиталъ библиотеки, отдѣльный деревянный флигель во дворѣ морскаго собранія для помѣщенія эконома морскаго собранія и прислуги библиотеки; а взаменъ сего уступить для устройства новой читальной залы настоящую квартиру эконома въ нижнемъ этажѣ собранія, гдѣ будутъ исполнены необходимыя передѣлки и устроены особый подъѣздъ съ проспекта, одинаковый съ подъездомъ къ квартирѣ Его Высочества Генераль-Адмирала въ зданіи морскаго собранія.»

Придя къ такому заключенію, комитетъ покорнѣйше просить гг. членовъ библиотеки, выразить свое мнѣніе по этому предмету, на особо-выложенной тетради, подписью подъ графами: да или нѣтъ, — для чего назначается срокъ до 20 марта сего года, послѣ чего мнѣнія будутъ рассмотрѣны и поступлено на основаніи большинства голосовъ (*).

28 февраля 1868 г. Прочитанъ подробный отчетъ библиотеки за 1867 годъ и постановлено просить о напечатаніи его въ ближайшей книгѣ Морскаго Сборника.

20 марта. Прочитано письмо г. директора канцеляріи морскаго министерства къ его пр—ву г. исправляющему должность

(*) Дальнѣйшій ходъ этого вопроса будетъ видѣнъ изъ послѣдующихъ постановленій комитета.

главнаго командира кронштадтскаго порта, относительно передачи предметовъ музеума библиотеки въ с.-петербургскій морской музеумъ, и постановлено донести его пр—ву г. исправляющему должность главнаго командира, что такъ какъ предметы музеума при библиотекѣ составляютъ ея собственность, то комитетъ, на основаніи § 35 устава библиотеки, не принимаетъ на себя рѣшеніе этого вопроса, а долженъ будетъ отдать его на рѣшеніе всѣхъ обязательныхъ членовъ библиотеки.

Такъ какъ 1-е изданіе печатнаго полнаго систематическаго каталога русскихъ книгъ распродано, то вновь составить и напечатать 2-мъ изданіемъ этотъ каталогъ.

Вслѣдствіе письменнаго предложенія г. капитанъ лейтенанта Зейделя, о покупкѣ имъ въ разныхъ мѣстахъ С.-Петербурга, портретовъ морскихъ личностей для библиотеки, комитетъ разрѣшилъ ему приобрѣтать портреты одновременно на сумму до 10 рублей, и по полученіи портретовъ, вновь будетъ ассигнована сумма.

16 апрѣля. Представить на благоусмотрѣніе его пр—ва г. исправляющаго должность главнаго командира предложеніе 9-ти членовъ библиотеки объ измѣненіи устава.

25 апрѣля. Составить каталогъ музеума и каждому предмету дать особый нумеръ съ обозначеніемъ заванія предмета и кѣмъ пожертвованъ.

8 мая. Вслѣдствіе просьбы объ увольненіи отъ должности помощника библиотекаря и правителя дѣлъ-казначая, корпуса морской артиллеріи подпоручика фонъ Ангеля, пригласить въ слѣдующее засѣданіе комитета г. лейтенанта 1-го флотскаго экипажа Андреева, для предварительныхъ объясненій о вступленіи имъ въ должность помощника библиотекаря и правителя дѣлъ-казначая.

14 іюня. Представить на благоусмотрѣніе г. исправляющаго должность главнаго командира кронштадтскаго порта, результаты мѣнній гг. членовъ библиотеки, живущихъ въ Кронштадтѣ, относительно увеличенія помѣщенія библиотеки, по которымъ оказалось: 487 голосовъ за пристройку и 193 голоса противъ пристройки библиотеки.

Просить штабъ главнаго командира кронштадтскаго порта, объявить по экипажамъ и командамъ морскаго вѣдомства, не пожелаетъ ли кто изъ гг. офицеровъ принять на себя обязанность помощника библіотекаря и правителя дѣль-казначая.

Напечатать въ типографіи Кронштадтскаго Вѣстника, 3-е приращеніе къ иностраннымъ каталогамъ библіотеки, по 26 р. за печатный листъ, и каталогъ музеума по 24 руб. за листъ.

5 іюля. Въслѣдствіе увѣдомленія штаба главнаго командира кронштадтскаго порта, что избранный комитетомъ библіотеки въ должность помощника библіотекаря и правителя дѣль-казначая, лейтенантъ 1-го флотскаго экипажа Андреевъ, назначенъ флагъ-офицеромъ къ начальнику отряда броненосныхъ судовъ, свиты Его Величества контръ-адмиралу Степенкову, комитетъ объявилъ, чрезъ штабъ главнаго командира по командамъ морскаго вѣдомства, не пожелаетъ ли кто изъ гг. офицеровъ принять на себя вышеозначенную должность, вмѣсто просящаго увольненія отъ этой должности корпуса морской артиллеріи подпоручика фонъ-Энгеля.

Къ назначенному комитетомъ сроку 1 іюля, изъявили желаніе на вступленіе въ эту должность три лица, изъ которыхъ, въ засѣданіи комитета 5 іюля, избранъ въ должность помощника библіотекаря и правителя дѣль-казначая кронштадтской морской библіотеки, 7-го флотскаго экипажа, корпуса морской артиллеріи поручикъ Баранцовъ.

1 августа. Обратиться къ г. исправляющему должность главнаго командира кронштадтскаго порта, съ рапортомъ, въ которомъ изложить, можетъ ли комитетъ библіотеки внести въ смѣту расходы по передѣлкѣ квартиры эконома морскаго собранія для читальной залы библіотеки и въ какое время можно будетъ принять къ вѣдѣнію библіотеки означенную квартиру.

Напечатать въ типографіи Кронштадтскаго Вѣстника полный систематическій каталогъ русскимъ книгамъ библіотеки, вторымъ изданіемъ, по условленной цѣнѣ въ 24 рубля за печатный листъ, шрифтомъ перваго изданія и въ 500 экземплярахъ.

28 августа. Просить гг. главныхъ командировъ с.-петербургскаго и кронштадтскаго портовъ, о подтвержденіи исполненія циркуляра инспекторскаго департамента морскаго мини-

стерства, отъ 17 марта 1861 года № 22, относительно своевременной присылки въ библіотеку при именныхъ спискахъ 1% вычета съ обязательныхъ членовъ.

Просить директора канцеляріи морскаго министерства о присылкѣ бесплатно для библіотеки изданій, чертежей и картъ, издающихся морскимъ министерствомъ.

4 сентября. Засѣданіе комитета морской библіотеки назначается еженедѣльно по вторникамъ съ 6-ти часовъ вечера.

Просить гг. командировъ экипажей и отдѣльныхъ частей управленій, предложить подвѣдомственнымъ имъ офицерамъ, членамъ морской библіотеки, избрать 9 членовъ въ комисію для пересмотра устава морской библіотеки и списки представить къ 10-му числу октября въ комитетъ библіотеки, а также просить штабъ главнаго командира кронштадтскаго порта, объ отданіи объ этомъ приказа по порту и напечатать объявленіе въ Кронштадтскомъ Вѣстникѣ.

10 сентября. Разослать жертвователямъ музеума по одному экземпляру, отпечатаннаго каталога музеума для библіотеки; а остальные экземпляры, кто пожелаетъ изъ членовъ приобрести, уступить по 10 к. за экземпляръ.

Напечатать записки и разослать членамъ о составленіи комисіи для пересмотра правилъ устава библіотеки, слѣдующаго содержанія: Въ апрѣлѣ мѣсяцѣ сего года подана была въ комитетъ записка за подписью 9-ти членовъ библіотеки, въ которой предлагался пересмотръ нынѣ дѣйствующаго устава библіотеки. Комитетъ, соглашаясь исполнѣть съ высказанными въ запискѣ доводами, просилъ о дозволеніи предоставить гг. членамъ библіотеки образовать изъ среды себя комисію для пересмотра устава, на что изъявлено согласіе высшаго начальства.

Вслѣдствіе этого разрѣшенія комитетъ покорнѣйше просить гг. членовъ библіотеки избрать 9-ть лицъ въ составъ комисіи по пересмотру устава библіотеки на избирательныхъ листахъ, которые должны быть доставлены въ комитетъ библіотеки не позже 10-го числа будущаго октября мѣсяца.*

Разослать на заграничныя суда нашего флота по одному экземпляру отпечатаннаго каталога музеума и просить принять участіе къ обогащенію музеума библіотеки.

8 октября. Господа члены библиотеки, неоднократно заявляютъ комитету оной, что изъ читальнаго зала часто исчезаютъ на время, а иногда и совсѣмъ пропадаютъ, №№ выложенныхъ въ ней газетъ и журналовъ. Комитетъ, будучи вполне согласенъ, что это составляетъ весьма большой недостатокъ библиотеки, но въ то же время, не находя мѣръ для уничтоженія злоупотребленія, заключающагося въ неправильномъ пониманіи общественныхъ обязанностей нѣкоторыми изъ гг. членовъ библиотеки, положилъ: предъявить объ этомъ фактъ самому обществу. Кроме того, считаетъ долгомъ напомнить § 113-й устава библиотеки и просить о неуклонномъ его исполненіи.

«§ 113-й. Всѣ члены библиотеки имѣютъ право читать въ читальной залѣ всѣ журналы и газеты, выложенные на столъ; дѣлать же справки и выписки, разсматривать карты, чертежи и проч., можно только во время открытія залы; *не вынося ничего оттуда.*»

25 октября. Разсмотрѣны: планъ и смѣта на перестройку квартиры эконома клуба, для читальнаго зала библиотеки и постановлено: представить планъ и смѣту на утвержденіе исправляющаго должность главнаго командира кронштадтскаго порта.

5 ноября. Напечатать именной списокъ членовъ библиотеки, живущихъ въ Кронштадтѣ, и избирательныя записки, которыя по изготовленіи разослать въ каждому члену для выбора въ члены комитета и въ повѣрочную комиссію на 1869 годъ, согласно 145 § устава библиотеки.

12 ноября. Освѣщать комнату для засѣданія комиссіи по пересмотру устава библиотеки и выдать канцелярскія принадлежности и освѣщеніе.

Разрѣшено нанять писца для комиссіи по пересмотру правъ устава, не дороже 15 руб. въ мѣсяць.

Составить каталогъ: картъ, эстамповъ и чертежей по всѣмъ языкамъ.

Вслѣдствіе отношенія гг. старшинъ клуба, о займѣ изъ суммъ библиотеки 3-хъ тысячъ рублей, постановлено: дать заимообразно изъ суммъ библиотеки 3 т. р., съ условіемъ воз-

врата въ первыхъ числахъ января 1869 г., и росписку хранить документомъ, въ денежномъ сундукѣ (*).

По представленнымъ отъ гг. членомъ въ комитетъ избирательнымъ запискамъ, избраны въ комиссію, по пересмотру устава библиотеки слѣдующія лица:

Капитаны 1-го ранга: Пузино, Анкудиновъ, Давыдовъ, капитанъ 2-го ранга Бѣлавенецъ, капитанъ-лейтенантъ Валицкій, лейтенанты: Невѣжинъ, Нелидовъ, Андреевъ, Грунштремъ.

19 ноября. Читанъ отчетъ библиотеки, составленный библиотечаремъ за послѣднее десятилѣтіе библиотеки и выслушанъ рапортъ библиотечара, капитанъ-лейтенанта Недѣльковича, въ которомъ онъ, по разстроенному здоровью, проситъ объ увольненіи его отъ занимаемой имъ должности въ библиотекѣ. Вслѣдствіе чего постановлено: на основаніи § 29-го устава библиотеки, выбрать въ комитетѣ кандидатовъ на должность библиотечара, испросить согласіе избранныхъ лицъ о желаніи занять предлагаемую должность и за тѣмъ избранныхъ кандидатовъ перелать на баллотировку членомъ библиотеки для выбора новаго библиотечара.

3 декабря. Разослать къ членамъ, живущимъ въ Кронштадтѣ, вмѣстѣ съ избирательными записками о выборѣ комитета на 1869 годъ, особую избирательную записку кандидатовъ, изъявившихъ желаніе занять должность библиотечара.

10 декабря. Изъ отдѣльныхъ номеровъ журнала «Собраніе иностранныхъ романовъ», выбрать полныя сочиненія и переплести каждый романъ въ отдѣльную книжку.

Объявить чрезъ припечатаніе въ Кронштадтскомъ Вѣстникѣ, что выборы въ члены комитета и въ повѣрочную комиссію на 1869 годъ, а также выборы на должность библиотечара, назначаются, въ пятницу 20 декабря, въ 5 ч. вечера.

На 1869 годъ выписаны журналы и газеты (чрезъ С.-Петербургскую газетную экспедицію).

Французскіе: Annales d'Hygiene publique. France. Gazette des hopiteaux ou la Lancette. Illustration. Journal de St. Petersburg.

(*) Деньги эти возвращены въ началѣ января 1869 г.

Journal pour tous. Moniteur de la flotte. Revue des deux mondes. Revue maritime et coloniale. Spectateur militaire.

Англійскіе: Artizan. Athenaeum. Colburn's United Service magazine, Edindurgh Review, Engineer, Illustrated London news, Nautical Magazine. Navy list. Proceedings of the royal Geographical Society. Punch. Quarterly Review. Scientific American. Times, United Service gazette.

Нѣмецкіе: Allgemeine Zeitung. Aus der Natur. Berliner klinische Wochenschrift. Deutshe Klinik. Gartenlaube. Illustrierte Zeitung (Leipzig). Journal fur Kinderkrenkheiten. Kladderadatsch, Magazin fur die Litterature des Auslandes. Militair Wochenblatt. National Zeitung. Rigasche Zeitung. St. Petersburger Zeitung.

Польскіе: Biblioteka Warszawska. Klinika. Tygodnik illustrowany.

Славянскіе: Слово. Humoristicke listy (Praga). Pestbudinske Vedomosti. Страхопудъ.

Всѣго періодическихъ изданій на русскомъ языкѣ на 563 р. 5 к.

Выписать чрезъ книжный магазинъ Кронштадтскаго Вѣстника, на 1869 г. слѣдующіе журналы и газеты: Биржевыя Вѣдомости, Вѣсть, Кіевлянинъ, Московскія Вѣдомости, Николаевскій Вѣстникъ, Новое Время, Одесскій Вѣстникъ, Петербургская Газета, Петербургскій Листокъ, Правительственный Вѣстникъ, Русскій Инвалидъ съ Военнымъ Сборникомъ, Сенатскія Вѣдомости, С.-Петербургскія Вѣдомости, Судебный Вѣстникъ, Торговый Сборникъ, Голосъ, Современныя Извѣстія, Артиллерійскій Журналъ, Горный Журналъ, Журналъ Министерства Народ. Просвѣщенія, Журналъ М-ва Путей Сообщенія, Записки Импер. Академіи Наукъ, Записки Вольно-Экономическаго Общества, Записки Русскаго Техническаго Общества, Сельское Хозяйство и Лѣсоводство, Извѣстія Русскаго Географическаго Общества, Морской Сборникъ (2 экземп.), Оружейный Сборникъ, Техническій Сборникъ, Учитель, Чтенія въ обществѣ исторіи и древностей, Инженерный Журналъ, Юридическій Вѣстникъ, Всемирный Трудъ, Вѣстникъ Европы (2 экземп.), Дѣло (4 экземп.), Заря (2 экземп.), Книжныя новости, Недѣля съ Художественнымъ Листкомъ, Отечественныя Записки (4 экземп.), Русскій Архивъ,

Русскій Вѣстникъ (3 экз.), Собраніе романовъ (2 экзempl.), Православное Обзорѣніе, Странникъ, Христіанское Чтеніе, Будильникъ, Всемирная Иллюстрація, Всемирный Путешественникъ, Живописный Сборникъ, Иллюстрированная Газета, Искра, Космосъ съ прибавленіями, Музыкальный Свѣтъ, Нувелистъ, Русскій Базаръ, Архивъ судебной медицины, Военно-Медицинскій Журналъ, Медицинскій Вѣстникъ, Московская Медицинская Газета, Современная Медицина, Кронштадтскій Вѣстникъ (2 экзempl.), Всего русскихъ изданій на 775 р. 50.

20 декабря. Въ общемъ собраніи членовъ комитета и членовъ библіотеки, происходили 20-го декабря, выборы въ члены комитета и ихъ кандидаты на 1869 годъ и на должность библіотекаря, вмѣсто просящаго увольненія отъ этой обязанности капитанъ-лейтенанта Недѣльковича. Изъ разосланныхъ 835 избирательныхъ записокъ къ обязательнымъ членамъ, живущимъ въ Кронштадтѣ, доставлено ко дню выборовъ 533 записки. Изъ нихъ оказались избранными по большинству голосовъ:

1) *Въ члены комитета на 1869 годъ*: капитаны 1-го ранга Анкудиновъ 242 голосами, Пузино 151 г., капитанъ-лейтенантъ Валицкій 130 г., капитанъ 2-го ранга Бѣлавенецъ 117 г., генераль-маіоръ Пестичъ 109 г., капитанъ 1-го ранга Асланбеговъ 95 г., капитанъ-лейтенантъ Ребиндеръ 89 г.

2) *Въ кандидаты членовъ комитета*: наворный совѣтникъ Гринцевичъ 74 г., генераль-лейтенантъ Зеленой 70 г., лейтенантъ Невѣжинъ 67 г., капитанъ 1-го ранга Андреевъ 63 г., капитанъ 1-го ранга Майдель 45 г., надворный совѣтникъ Кудрявъ 42 г., капитанъ 2-го ранга баронъ Бухгольцъ 42 г., контръ-адмиралъ Ендогуровъ 38 г., капитанъ-лейтенантъ Недѣльковичъ 36 г., капитанъ-лейтенантъ Макаровъ 36 г., капитанъ 2-го ранга Коршуновъ 34 г., капитанъ 2-го ранга Кроунъ 31 г., капитанъ-лейтен. Давыдовъ 29 г., капитанъ-лейтен. Сѣрговъ 29 г..

3) *Избраны на должность библіотекаря*: корпуса штурм. подпоручикъ Левицкій 140 г., лейтенантъ баронъ Боіе 76 г., капитанъ-лейтенантъ Конаржевскій 57 г., лейтенантъ Вахтинъ 55 г., корп. штурм. штабсъ-капитанъ Мендель 52 г.,

морской артиллеріи подпоруч. Кугушевъ 30 г., мичманъ Солоковъ 29 г., капитанъ 2-го ранга Лихонинъ 27 г., капитанъ 2-го ранга Эбелингъ 16 г., лейтенантъ Черкасовъ 15 г., лейтенантъ Бенковичъ 15 г., коллежскій ассесоръ Сильванскій 14 г., лейтенантъ А. Федотовъ 7 г..

Результаты этихъ выборовъ, на основаніи § 149 устава библиотеки, представить г. исправляющему должность главнаго командира бронштадтскаго порта и просить объ утвержденіи въ должности бібліотекаря, корпуса штурмановъ подпоручика Левицкаго, какъ получившаго большее число голосовъ при выборахъ.

21-ю и 23-ю декабря. Въ общемъ собраніи членовъ комитета и членовъ бібліотеки, происходили выборы въ повѣрочную комиссію на 1869 годъ, по которымъ оказались избранными, имѣя отъ 84 до 39 голосовъ: капитанъ-лейтенантъ Макаровъ, лейтенантъ Невѣжинъ, капитанъ 2-го ранга баронъ Бухгольцъ, капитанъ-лейтенантъ И. Конаржевскій, капитанъ 2-го ранга Лихонинъ, капитанъ-лейтенантъ Валицкій, лейтенантъ Черкасовъ, капитанъ-лейтенантъ А. Мессеръ, лейтенантъ Вахтинъ, капитанъ 2-го ранга Забудскій, капитанъ 1-го ранга Баженовъ, капитанъ 1-го ранга Давыдовъ, капитанъ-лейтенантъ Декъ, капитанъ-лейтенантъ Борисовъ.

Результатъ этого выбора, на основаніи § 149-го устава бібліотеки, вывѣсить для свѣдѣнія въ читальной залѣ.

По случаю годичной повѣрки книгъ, съ 1-го января 1869 г., прекратить выдачу книгъ изъ 1, 3, 4 и 7-й комнатъ бібліотеки; а взятыя изъ этихъ комнатъ книги, просить возвратить въ бібліотеку *не позже* 15 января.

Къ 1-му января 1869 года, денежный отчетъ бібліотеки за 1868 годъ, заключалъ въ себѣ слѣдующее состояніе суммъ бібліотеки:

П р и х о д ъ:

а) Съ обязательныхъ членовъ	8425 р. 35 к.
б) Съ временныхъ	438 — 84 ¹ / ₂ —
Итого съ членовъ	8864 — 19 ¹ / ₂ —

в) *Пособіе отъ Морскаго Министерства:*

Изъ остатковъ суммъ типографіи морскаго
министерства 1250 р.

г) *Разныя поступленія:*

1) Проценты съ запаснаго капитала.	734 — 91	б.
2) За потерянные книги	166 — 35 ³ / ₄	—
3) За проданные каталоги 125 экз. по 25 б. за экземпляръ.	35 — 25	—
4) Получено обратно за прекратившіяся изданія	16 —	—
5) За проданныя съ аукціоннаго торга старыя книги и газеты	184 — 34	—
Итого.	1136 — 85 ³ / ₄	—

Итого въ приходѣ въ 1868 году. 11 251 — 5¹/₄—

д) Оставалось отъ 1867-го къ 1-му янва-
ря 1868 года 1242 — 43¹/₂—

Всего въ приходѣ съ остаткомъ отъ 1867 г. 12 493 — 48³/₄—

е) *Сверхъ того имѣется запаснаго капитала:*

1) 80 билетовъ государственнаго казначейства (серіи), каждый въ 50 руб. на сумму. 4000 руб.

2) 6 билетовъ с.-пб. кредитнаго общества, каждый 1000 рублеваго достоинства, которые были куплены за 4885 —

3) Три 5% государственныхъ банковыхъ билетовъ 1-го выпуска, достоинствъ: одинъ въ 1000 руб., два въ 500 руб., и одинъ въ 150 руб., за которые заплачено. 1903 — 95 б.

Итого 10 788 — 95 —

Р а с х о д ъ:

а) Приобрѣтеніе книгъ, періодическихъ изданій и переплеты:

1) Куплено русскихъ книгъ, на	1289 р. 42 к.
2) — французскихъ, на	625 — » —
3) — английскихъ, на	381 — 85 —
4) — нѣмецкихъ, на.	688 — 20 —
Итого	2984 — 47 —
5) Выписано періодическихъ изданій, въ	
теченіе 1868 года, на.	59 — 70 ¹ / ₂ —
На 1869 годъ выписано въ концѣ 1868 г. на	1340 — 90 ¹ / ₂ —
Итого	1400 — 61 —
6) За переплеты новыхъ и починку старыхъ книгъ и газетъ	
	726 — 6 —
Всего	5111 — 14 —

б) На каталогизацію библиотеки:

За напечатаніе въ типографіи Кронштадтскаго Вѣстника:

1) 3-хъ раздаточныхъ книгъ, 1000 повѣстокъ и 60 билетовъ для временныхъ членовъ—12 р. 25 к., 2) списка членовъ и кандидатовъ комитета библіотеки на 1868 г. 2 р., 3) книги для записыванія предложеній о выпискѣ книгъ—3 р., 4) 200 писемъ и записки о постройкѣ флигеля—4 р., 5) 300 экз. каталога музеума при библіотекѣ и брошюровку ихъ—69 р. 75 к., 6) 100 писемъ для разсылки этихъ каталоговъ къ лицамъ, пожертвовавшимъ рѣдкости и 100 писемъ для выбора въ комиссію по пересмотру устава библіотеки 5 р., 7) третьяго прибавленія: къ французскому, английскому и нѣмецкому каталогамъ, за обертку и брошюровку ихъ—92 р. 40 к., 8) 25 писемъ о выборѣ кандидатовъ на должность

библіотекаря,—850 писемъ объ избраніи новаго библіотекаря, и къ нимъ избирательныхъ записокъ со спискомъ кандидатовъ на эту должность—15 р., 9) 850 писемъ со спискомъ членовъ библіотеки для выборовъ въ члены комитета и въ повѣрочную комисію на 1869 г., избирательныхъ записокъ и 1700 конвертовъ—31 р. 20 к., и 10) за напечатаніе разныхъ объявленій въ Кронштадтскомъ Вѣстникѣ, въ продолженіе года—13 р. 70 к., всего 248 р. 30 к.

в) *На содержаніе библіотеки:*

1) Жалованье служащимъ	2471 р. 38 к.
2) На освѣщеніе библіотеки	145 — 23 —
3) За натираніе половъ (паркета)	108 — 33 —
4) На застрахованіе имущества	133 — » —
5) На канцелярскія потребности, какъ-то: поупку бумаги, перьевъ, карандашей, чернилъ, машинки для штемпелеванія книгъ и газетъ и проч.	76 — 19 —
6) За заводку 2-хъ стѣнныхъ часовъ.	15 — » —
7) На разѣзды въ Спб. по дѣламъ библіотеки	102 — 50 —
8) На мелочные расходы, какъ-то: за пересылку по почтѣ писемъ, за доставку книгъ изъ Спб., за поупку вещей для обтиранія и содержанія мебели въ чистотѣ, за поупку тулупа и кенегъ для сторожа и проч.	37 р. 47 к.
Всего	3089 — 10 —

г) *Разныя приобрѣтенія:*

1) Куплены въ музеумъ при библіотекѣ 30 бронзовыхъ бюстовъ, русскихъ царей и великихъ князей, въ дополненіе къ приобрѣтеннымъ уже въ 1867 году, и за надпись на бронзовой доскѣ	301 р. 10 к.
---	--------------

2) Куплены двѣ висячія 2-хъ рожковыя бронзирванныя лампы на блокахъ, съ молочными колпаками	84 р.	»	—
3) Сдѣлано два шкафа краснаго дерева для музеума	100	—	» —
4) Сдѣлано четыре шкафа краснаго дерева со стеклами и мѣдными прутьями	480	—	» —
5) Сдѣлано два шкафа сосновые съ ящичками для картъ	50	—	» —
6) Сдѣланъ шкафъ въ 5 ар. 4 вер. краснаго дерева для музеума	177	—	» —
7) Сдѣлано 400 штукъ жестяныхъ номеровъ, крашенныхъ, съ золотыми цифрами для вещей музеума	100	—	» —
8) Сдѣлано три новыхъ дивана орѣховаго дерева въ читальную залу.	170	—	» —
9) Сдѣлано въ музеумъ два стола сосновые съ стеклянными колпаками и двѣ тумбы.	55	—	» —
10) Для справочныхъ книгъ сдѣлано 5 досокъ краснаго дерева съ мѣдною проволокою для прикрѣпленія книгъ, и одна рамка для выставки объявленій въ читальную залу.	25	—	» —
Всего	1542 р. 10		к.

д) Ремонтъ:

1) Сдѣлано 4 жестяныхъ номера, съ золотыми цифрами, для новыхъ шкафовъ.	1 р.	»	—
2) За обивку 12 кресель читальнаго зала, зеленымъ сафьяномъ, по 22 р. за каждый	264	—	» —
3) Сдѣлано 30 полокъ къ шкафамъ, въ дополненіе къ имѣющимся.	30	—	» —
4) За исправленіе дверецъ у 50 шкафовъ, за исправленіе шкафовъ, замковъ и ключей и за 2 новыхъ ключа и 7 замковъ; за починку 2-хъ траповъ; за 2 полки подъ бюсты н. оф.			

и прирѣпленія къ стѣнѣ 2-хъ моделей на
мѣдныхъ крючкахъ

38 р. 47 —

5) За передѣлку 2-хъ бронзированныхъ
лампъ на 3-хъ цѣпяхъ, на керосиновыя, и
за одинъ матовый шаръ

14 — » —

Всего 347 — 47 —

е) *Случайные расходы:*

1) За переноску изъ библіотеки, на верхъ
въ архивную комнату, 7 шкафовъ

30 — » —

2) Награда къ новому году писцамъ и
сторожамъ

140 — » —

3) За переписку бумагъ по пересмотру
устава библіотеки и инвентарнаго каталога
музеума

24 — » —

4) При покупкѣ трехъ 5% государственныхъ
банк. билетовъ 1-го выпуска, достоинствъ:
одинъ въ 1000 р., два—въ 500 р.,
и одинъ—въ 150 р., заключено

1903 р. 95 к.

Всего 2097 — 95 —

Всего расходу въ 1868 году 12 436 — 6 —

Остается къ 1-му января 1869 года 57 — 42³/₄ —

(Кромѣ того, запасный капиталъ, показанный въ приходѣ).

Къ 1-му января 1869 года, въ библіотекѣ состояло книгъ
по инвентарнымъ каталогамъ:

Русскихъ 8100 соч. 15 929 т.

Французскихъ 3509 — 5458 —

Англійскихъ 1459 — 2420 —

Нѣмецкихъ 3281 — 5799 —

Шведскихъ 2 — 2 —

Польскихъ 17 — 27 —

Всего 16 368 — 29 635 —

Въ продолженіи 1868 года, приобрѣтено книгъ:

ОТДѢЛЫ.	Русскихъ.		Французскихъ.		Английскихъ.		Нѣмецкихъ.	
	Соч.	Том.	Соч.	Том.	Соч.	Том.	Соч.	Том.
1. Богословіе . . .	14	29	—	—	—	—	—	—
2. Философія . . .	7	7	1	1	—	—	—	—
3. Правовѣдѣніе . .	50	55	—	—	—	—	—	—
4. Исторія	74	84	15	16	1	3	5	11
5. Географія и путешествія.	28	38	14	16	1	3	2	2
6. Математика . . .	16	17	7	9	—	—	—	—
7. Морскія науки.	47	70	65	71	13	13	6	6
8. Военныя науки.	11	31	4	6	1	1	5	5
9. Технологія и хозяйство.	15	21	1	1	—	—	—	—
10. Естествознаніе.	35	40	11	15	2	2	1	1
11. Медицина	37	46	3	3	—	—	23	25
12. Искусства и музыка.	6	28	—	—	—	—	—	—
13. Belletristische (романы и новѣсти).	94	122	46	62	—	—	48	94
14. Педагогика и языкознаніе	17	23	3	3	—	—	1	1
15. Периодическія изданія	40	268	8	31	4	11	10	20
16. Смѣсь	2	2	—	—	—	—	1	1
Итого.	504	876	178	234	22	33	102	166 (*)

Всего 806 соч. 1309 томовъ.

(*) Английскихъ и нѣмецкихъ книгъ было выписано въ минувшемъ году мало потому, что английскія книги потребованы изъ заграницы, но получены въ февраль 1869 года; а выписка нѣмецкихъ книгъ была приостановлена на томъ основаніи, что деньги на выписку этихъ книгъ были передержаны въ 1867 году и до приведенія бюджетной суммы, книги эти вновь не выписывались.

По соглашенію бібліотекаря съ гг. редакторами отдѣловъ бібліотеки, книги выписывались изъ Петербурга, а именно: русскія книги отъ книгопродавца Базунова; французскія--отъ Дюфура и Исакова; англійскія отъ Ваткинса и нѣмецкія отъ Шмицдорфа и Эггерса.

Кромѣ того, въ продолженіе того-же 1868 года:

1) Прислано отъ разныхъ лицъ и учрежденій въ даръ бібліотекъ, а именно: отъ инспекторскаго и гидрографическаго департаментовъ м-го м-ва; отъ канцеляріи морскаго министерства; отъ вице-адмирала Бутакова; отъ капитана 2-го ранга Бѣлавенца; отъ капитана Макарова; отъ мичмановъ: Илляшевича и Мордвинова; отъ американскаго консула въ Спб. г. Помутца и отъ ученаго отдѣленія морскаго техническаго комитета; всего 13 соч. въ 18 томахъ и 1 таблица.

2) Предложено членами выписать новыхъ и недостающихъ книгъ, посредствомъ внесенія этихъ названій въ особую пропнурованную книгу, находящуюся для этого предмета въ читальной залѣ, всего 180 сочиненій. Изъ нихъ одобрено комитетомъ къ выпискѣ 113 сочиненій и не одобрено 9 сочиненій, а по 31 предложенію отказано, вслѣдствіе того, что книги эти были раньше выписаны бібліотекою.

3) Утеряно членами въ продолженіе 1868 года 58 соч. въ 88 томахъ, за которыя деньги вычтены. Кромѣ того, изъ списка повѣрочной комиссіи видно, что 42 соч. въ 65 том., недоставлено къ повѣркѣ 30 членами, за которыя опредѣлено потребовать деньги.

4) Взято членами бібліотеки на домъ книгъ въ продолженіе года: русскихъ 14 521 соч. 34 839 том., французскихъ 2736 соч. 4110 том., англійскихъ—595 соч. 722 том., и нѣмецкихъ—2052 соч. 3488 том. Эти книги по отдѣламъ и языкамъ показаны въ слѣдующей таблицѣ:

ОТДѢЛЫ.	Русскихъ.		Французскихъ.		Англійскихъ.		Нѣмецкихъ.	
	Соч.	Том.	Соч.	Том.	Соч.	Том.	Соч.	Том.
1. Богословіе . . .	114	178	4	6	2	3	9	9
2. Философія . . .	150	190	50	57	2	4	17	23
3. Правовѣдѣніе . .	350	464	10	15	4	4	12	16
4. Исторія	859	1956	134	206	45	56	85	167
5. Географія и путешес- твія	630	795	84	123	46	62	74	96
6. Математика . . .	234	321	18	24	7	8	—	—
7. Морскія науки . .	496	836	86	124	73	86	10	12
8. Военныя науки . .	145	297	14	16	10	12	3	4
9. Технологія и хозяйство	228	285	5	6	4	6	3	3
10. Естествознаніе . .	884	1262	24	39	9	12	56	60
11. Медицина	364	432	67	76	—	—	74	82
12. Искусства и музыка	415	2128	4	6	4	16	7	10
13. Беллетристика . .	7050	14728	2106	3054	357	383	1627	2869
14. Педагогика и языкознаніе	330	469	9	9	2	2	3	4
15. Периодическія изданія	2255	10481	118	346	30	68	70	91
16. Смѣсь	17	17	3	3	—	—	2	2
Итого	14521	34839	2736	4110	595	722	2052	3488

Сверхъ того было взято періодическихъ изданій 1868 года, выдаваемыхъ по одной книжкѣ на три дня, всего 5678 журналовъ.

Всего же по всѣмъ отдѣламъ и языкамъ было взято членами 24 904 сочин. въ 43 159 том.; принимая же въ расчетъ чи-

сло разъ полученія книгъ разными или однимъ и тѣмъ-же лицомъ, окажется, что эти книги взяты были изъ библіотеки 11 927 разъ.

Книги болѣе всего разбираются осенью и зимою. Постоянно пользуются книгами до 1000 обязательныхъ и временныхъ членовъ. Живущіе въ Петербургѣ члены кронштадтской морской библіотеки также пользуются библіотекою, но болѣе лѣтомъ, во время пароходнаго сообщенія. Лицамъ этимъ, на основаніи § 143 устава, выдаются книги на срокъ 1½ мѣсяца, а живущимъ въ Кронштадтѣ на мѣсяць, кромѣ журналовъ текущаго года, которые выдаются по одной книжкѣ на 3 дня.

Билетовъ на право брать книги на домъ и пользоваться читальною залою было взято въ 1868 году всего 265.

Отставныхъ морскихъ офицеровъ, имѣющихъ право по § 19 устава на бесплатное посѣщеніе библіотеки и читальной залы было 8 человекъ.

Въ продолженіе 1868 года число лицъ, вошедшихъ въ библіотеку, было:

Въ январѣ 9384 чел., въ февралѣ 9078; въ мартѣ 8724; въ апрѣлѣ 9220; въ маѣ 8337; въ іюнѣ 7406; въ іюлѣ 5246; въ августѣ 4909; въ сентябрѣ 7377, въ октябрѣ 7959; въ 9137; въ декабрѣ 9662; и того 96 439 человекъ.

Раздача книгъ производилась ежедневно, кромѣ воскресныхъ и табельныхъ дней, съ 15 мая по 1 сентября съ 10 ч. утра до часу и съ 4 до 6 ч. вечера; съ 1 же сентября по 15 мая, съ 10 ч. утра до 3 ч. пополудни, а по субботамъ съ 10 ч. до часу пополудни. Читальная зала была открыта въ продолженіе всего года съ 9 ч. утра до 10 ч. ночи, а иногда и позже до выхода послѣдняго читателя. Сверхъ того, по окончаніи чтенія выдавались журналы изъ читальной залы на домъ до открытія библіотеки, то есть до 9 ч. утра.

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗЪ ОТЧЕТА КОМИТЕТА С. ПЕТЕРБУРГСКАГО РЪЧ- НАГО ЯХТЬ-КЛУБА, ЗА 1868 Г.

17-е іюля 1868 года на всегда останется памятнымъ для членовъ с.-петербургскаго рѣчнаго яхть-клуба. Въ этотъ день Августѣйшій Покровитель общества, Великій Князь Генераль-Адмиралъ, удостоилъ посѣтить дачу клуба, изволилъ осматривать шлюпочную мастерскую и выстроенныя въ ней суда. Его Императорское Высочество милостиво распрашивалъ о всѣхъ подробностяхъ, относящихся до дѣятельности яхть-клуба, выразилъ совершенное удовольствіе и, пожелавъ обществу дальнѣйшаго преуспѣянія, осчастливилъ его заказомъ для Себя гребной шлюпки, по образцу англійской шлюпки *Миледи*.

Личный составъ. Въ 1868 г. былъ избранъ въ почетные члены яхть-клуба генераль-адъютантъ князь М. П. Голицынъ, но внезапно постигшая его преждевременная кончина лишила клубъ чести считать князя Михаила Павловича въ числѣ своихъ членовъ.

За тѣмъ число почетныхъ членовъ не измѣнилось съ 1867 г. Ихъ рѣ настоящее время состоитъ 20.

Изъ числа 224 дѣйствительныхъ членовъ, значащихся по списку 1867 г., выбыло въ минувшемъ году 51 и вновь поступило 57. Общая цифра дѣйствительныхъ членовъ 230, болѣе цифры предъидущаго года на 6 человекъ. Такимъ образомъ всѣхъ членовъ въ рѣчномъ яхть-клубѣ состоитъ въ настоящее время:

Почетныхъ	20
Дѣйствительныхъ	230
Корреспондентовъ	4
<hr/>	
Всего	254

Суда яхтъ-клуба. Въ спискѣ судовъ яхтъ-клуба въ теченіе 1868 г. произошли слѣдующія перемѣны:

	Парус.	Гребн.	Паров.	Лыжъ.	Всего.
Въ началѣ года числилось	53	60	3	7	123
Въ продолженіе года вышло	11	9	»	1	21
Вновь поступило	9	7	»	»	16
<hr/>					
Въ настоящее время состоитъ	51	58	3	6	118
Меньше противъ 1867 г. на 5 судовъ					

Это уменьшеніе числа судовъ произошло отъ того, что въ 1868 г. окончательно исключены изъ списковъ всѣ ветхія суда, записанныя въ клубъ съ первыхъ лѣтъ его существованія и, въ послѣднее время, только числившіяся по списку, но никогда не выходившія изъ гавани, какъ на примѣръ: *Капрера*, *Наяда*, *Пышка*, *Мечта*, *Наша* и т. п.

Отжившихъ ветерановъ замѣнили мало по малу новыя крѣпкія и болѣе изящныя суда; въ томъ числѣ въ 1868 г. поступили: *Чародѣйка*, граціозная шлюпка, вереечной конструкціи, 9-й призъ отъ морскаго министерства, выданный рулевому гига *Спаркз*, А. Максимову. Эта верейка длиною 26 фут., построена въ бронштадтской шлюпочной мастерской, по чертежу принадлежащей Его Императорскому Высочеству Великому Князю Константину Николаевичу, англійской верейки *Чара*, мастеромъ Александровымъ, отличающимся всегда самымъ тщательнымъ и искуснымъ выполненіемъ поручаемыхъ ему работъ, образчикомъ которыхъ могутъ служить находящіяся въ клубѣ, такія щегольскія шлюпки какъ *Далмаръ* и *Моряна*. Г. Александровъ и на этотъ разъ не отступилъ отъ своихъ привычекъ и украсилъ вновь построенную имъ верейку изящной внутренней отдѣлкой изъ краснаго дерева; наружная обшивка ея гладкая, сосноваго дерева, на мѣдномъ крѣпленіи. Вооруженіе состоитъ изъ большаго грота, маленькой бизани и

стакселя. Шлюпка эта недурной ходокъ и можетъ выдерживать весьма свѣжій вѣтръ. Этотъ призъ построенъ въ казенныхъ мастерскихъ въ послѣдній разъ, такъ какъ на будущее время, по милостивому соизволенію Великаго Князя Генераль-Адмирала, сумма, ежегодно ассигнуемая на этотъ предметъ (не болѣе 1500 р.), будетъ отпускатся въ распоряженіе командора яхть-клуба, для постройки приза, отъ морскаго министерства, въ шлюпочной мастерской клуба. Для большой гонки 1869 г. комитетъ нашелъ возможнымъ на полученныя деньги построить два приза, а именно: 14-ти весельный катеръ, по американскому чертежу, съ полнымъ въ нему вооруженіемъ, съ гладкой обшивкой изъ сосноваго дерева, на мѣдномъ крѣпленіи, и гигъ-двойку, по чертежу англійскаго гига *Нелли*.

Изъ прочихъ судовъ, поступившихъ въ 1868 г., заслуживаетъ вниманія: тендеръ *Юлія*, водоизмѣщеніе котораго равняется 25 тонамъ. Эта самая большая изъ клубскихъ яхточекъ, построена въ Бременѣ, въ 1864 г., мастеромъ Ульрихъ изъ дубоваго лѣсу на желѣзномъ гальванизированномъ крѣпленіи. Не смотря на свою относительно большую величину, яхточка эта можетъ входить въ очень мелководныя рѣки, такъ какъ она сидитъ въ водѣ всего 4 фута, но зато имѣетъ большой выдвижной киль. Хотя внутренняя обдѣлка этого судна не слишкомъ роскошна, но оно имѣетъ всѣ необходимыя приспособленія для яхтенной жизни и комфорта и можетъ служить для довольно продолжительнаго пребыванія въ морѣ.

Яхту-шкуну *Бурунг* (вмѣстительностью 8,45 тоннъ) нельзя причислить къ шегольскимъ судамъ, какъ по наружной и внутренней обдѣлкѣ, такъ и по вооруженію. Въ ея пользу можно только привести то обстоятельство, что она построена собственными руками владѣльцевъ, въ простомъ сараѣ, на Каменно-Островскомъ проспектѣ.

Изъ среднихъ парусныхъ судовъ поступили:

Волна, взявшая призъ на гонкѣ, построена на Охтѣ мастеромъ Дребезговымъ, по увеличенному чертежу *Альфы*, только безъ выдвижнаго кия.

Лидія, построена въ мастерской яхть-клуба, по образцу *Орла*, и отличается шегольской обдѣлкой.

Надя, яхточка-тендеръ, состоявшая уже въ спискѣ судовъ клуба съ 1862 по 1865 годъ подъ именемъ *Крестовскаго*, шлюпка эта хорошей англійской постройки. Нынѣшней зимой она совершенно заново отдѣлана въ мастерской клуба.

Изъ числа гребныхъ судовъ, многія перешли въ московскій рѣчной яхтъ-клубъ; изъ вновь же поступившихъ первое мѣсто занимаетъ шлюпка *Душка*, поднесенная яхтъ-клубомъ Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу. Шлюпка эта, по конструкціи, предназначаемая для прогулокъ съ дамами, построена по образцу *Миледи* въ нашей мастерской, въ 1868 г., вся изъ краснаго дерева, съ особенно тщательною отдѣлкою.

Той же конструкціи, поступили шлюпки: *Двѣочка*, *Барышня* и *Отдыхъ*, всѣ построенныя въ мастерской яхтъ-клуба въ 1868 г..

Подобныя шлюпки очень охотно приобрѣтаются любителями и есть надежда, что современемъ они совершенно вытѣснятъ такъ называемыя «дачныя шлюпки» охтенской постройки, не всегда безопасныя при неискусномъ управленіи.

Изъ гиговъ, поступила четверка *Везъ* (Волна), построенная мастеромъ Серль, въ Англии и отличавшаяся прежде быстротою хода и скоростію поворотовъ, каковыя ея качества, въ настоящее время, еще не опредѣлены.

Дальнія плаванія. Владѣльцамъ яхтъ большаго размѣра послано было приглашеніе доставить для отчета описанія совершенныхъ ими, въ минувшую навигацію, болѣе замѣчательныхъ прогулокъ. Вслѣдствіе сего поступили подобныя описанія отъ г. г. Болтина, Хлудова, Маршалова и Родіонова.

Плаваніе дѣйствительнаго члена г. Маршалова. Цѣлое лѣто я собирался сходить въ Выборгъ, но никакъ не находилъ удобнаго для того времени; наконецъ, нѣсколько праздниковъ сряду и особенныя обстоятельства по службѣ дозволили мнѣ воспользоваться двумя свободными недѣлями. Моимъ спутникомъ вызвался быть членъ нашъ Г. Х. Бемъ, и такимъ образомъ составилась команда ботика *Данмаръ* изъ меня, Бема и матроса Вострякова.

Яхта *Заря* также собиралась въ Выборгъ и мы уговорились отправиться вмѣстѣ.

24 августа, въ субботу, въ 12 ч. 40 м. ппд. ботикъ *Дамаръ* вытянулся изъ гавани клуба и, пройдя Елагинскій маякъ, взялъ курсъ на Петергофъ. Вмѣстѣ съ нимъ вышла яхта *Юля*, только что пришедшая изъ Бремена. Къ Петергофу намъ приходилось лавировать и *Юля* на этомъ курсѣ опередила насъ на цѣлый часъ. Мы бросили якорь на петергофскомъ рейдѣ, близъ купеческой пристани, въ 5 ч. 10 м. вечера. Часу же въ 10-мъ вечера присоединилась къ намъ и яхта *Заря*.

25 августа, въ 8 $\frac{1}{2}$ ч. утра, мы вмѣстѣ съ *Зарей* снялись съ якоря и отправились въ Кронштадтъ, при NW вѣтрѣ; барометръ 30,75. Въ 10 ч. 45 м. бросили якорь близъ петербургскихъ воротъ, между стоявшими тутъ же нашими яхтами *Дядя* и *Шквалъ*. Не располагая, за противнымъ вѣтромъ, выходить въ море, мы отправились кататься на рейдъ. Усилившійся вѣтръ заставилъ насъ взять одинъ рифъ и мы покатались съ особеннымъ удовольствіемъ, не заходя, впрочемъ, за дальнюю кронштадтскую гавань, гдѣ и бросили якорь.

26 августа, съ утра, иллюминировались флагами, по случаю торжественнаго дня коронаванія Ихъ Императорскихъ Величествъ, но какъ вѣтеръ опять дулъ съ моря, то мы въ 4 часа ппд. пошли обратно въ яхть-клубъ на Крестовскій, куда пришли въ 6 ч. вечера.

27 августа барометръ 30,31. Окколо 9 ч. утра отвалили отъ пристани клуба и, выйдя за маякъ, легли въ дрейфъ, въ которомъ оставались до прихода яхты *Заря*. Соединившись съ нею, лавировали въ Кронштадтъ и въ 6 ч. вечера вошли въ среднюю гавань. Барометръ 30, 22.

28 августа, съ утра задулъ свѣжій SW, и какъ барометръ упалъ еще на 29, 82, то рѣшились остаться на якорѣ. Яхта *Заря* пробовала выйти изъ гавани, но ей такъ поддавало, что она вернулась въ гавань и чуть ли не цѣлые $\frac{1}{2}$ сутокъ отливалась.

Въ ночь на 29 августа насъ въ гавани подрейфовало съ якоря и мы едва удержали свое мѣсто, бросивъ второй якорь.

За тѣмъ всѣ послѣдующіе дни до 1-го сентября постоянно стояли свѣжіе вѣтры съ моря, совершенно неблагоприятные для цѣли нашего плаванія. Наконецъ 1-го сентября задуть SO и мы рѣшились выйти. Барометръ поднялся на 30,07. Ровно въ часъ снялись изъ гавани, въ половинѣ 2-го прошли фортъ Меншиковъ. Вѣтеръ былъ очень легкій, но мы верхнихъ парусовъ не несли, дожидаясь нашей спутницы яхты *Заря*. Пройдя Толбухинъ маякъ, въ 3 часа, и видя, что *Заря* насъ не настигаетъ, не смотря на свои два топселя, мы поставили брифокъ, чтобы засвѣтло попасть въ Біэркэ-зундъ, а потомъ и топсель. Вѣтръ по временамъ упалъ и мы только въ 6 ч. 30 м. вечера прошли Стирсуденскую башню. Яхта *Заря* почти совершенно скрылась изъ виду. Стало темнѣть. Не надѣясь войти въ проливъ, мы рѣшили идти осторожно; убрали постепенно брифокъ и топсель. Вѣтръ былъ совершенно намъ попутный, курсъ держали на NW, прямо въ проливъ. Но, желая увидѣть ранѣе островъ Біэркэ, въ 8 ч. взяли курсъ лѣвѣе на NWtW. Такъ какъ до сего времени шли правымъ галсомъ, то при необходимости перемѣнить галсъ, стали выбирать гвезшкотъ, положивъ право руля. Вдругъ послышался трескъ... гикъ сломался пополамъ.... Мы совершенно забыли, что, идя попутнымъ вѣтромъ, гикъ былъ прихваченъ къ вантѣ, на тотъ случай, чтобы его не перебросило нечаянно.

Привея къ вѣтру, кое-какъ гикъ связали, но какъ вѣтръ началъ крѣпчать, то гротъ и кливеръ убрали и пошли полъ однимъ стакселемъ прямо къ острову Біэркэ, который едва начиналъ видѣться.

Приближаясь къ берегу, въ совершенной темнотѣ, мы боялись попасть на низменный каменистый островокъ Верголода и внимательно глядѣли передъ собою. Лишь только берегъ опредѣлился, взяли курсъ вдоль его; вдругъ увидѣли, съ правой стороны, что-то въ родѣ лѣса. Кинули лотъ, оказалась глубина около 2-хъ саж.; сейчасъ же привели къ вѣтру и бросили якорь. Это было въ 10 часовъ вечера. Стоянка оказалась очень спокойною, якорь хорошо держалъ и мы легли отдохнуть.

2 сентября встали въ 4 часа и убѣдились, что не ошиблись въ расчетѣ. Мы стояли на якорѣ между берегомъ и островомъ

Верголода; вдали, влѣво по берегу виднѣлась деревня Хариля, прямо островъ Равица и вправо другой берегъ бѣрскаго пролива. Не видя нигдѣ нашей спутницы *Заря*, мы стали опасаться не попала ли она на камни, что легко могло случиться, такъ какъ *Заря* въ первый разъ шла въ шхеры и ея команда не могла знать входа, по примѣтнымъ мѣстамъ береговъ.

Вскорѣ принялись за исправленіе гика. Наплась дюймовая доска, изъ которой сдѣлавъ 4 шкалы, обложили ими гикъ и за тѣмъ положили найтовъ, длиною около 4 футъ. Гикъ оказался очень надежнымъ, тѣмъ болѣе, что гротъ былъ пришнурованъ по всей длинѣ его. За тѣмъ прибравшись, снялись съ якоря, вмѣстѣ съ восходомъ солнца, т. е. въ $\frac{1}{2}$ 6-го утра.

Вѣтръ стоялъ попутный. Скоро прошли кирку Койвисто, за тѣмъ, поставивъ топсель, вышли въ открытое мѣсто. Обогнувъ Лодманскій островъ (Тупаранъ-Сари), пришлось сдѣлать нѣсколько галсовъ, чтобы попасть на большой транзундскій рейдъ, на которомъ красовалась вся наша броненосная эскадра. Пройдя флагманскій фрегатъ «Петропавловскъ», подъ флагомъ вице-адмирала Г. И. Бутакова, мы спустились въ небольшую бухточку острова Саніонъ-Сари, гдѣ ботикъ *Дамаргъ* стоялъ и въ прошлое лѣто. Какъ только бросили якорь, близъ самаго берега, въ 11 ч. утра, къ намъ пріѣхали съ эскадры нѣсколько знакомыхъ офицеровъ и узнавъ, что цѣль нашего путешествія—Выборгъ, предложили провести насъ туда. Мы съ удовольствіемъ приняли предложеніе и въ 2 ч. 45 м. снялись съ якоря, въ сопровожденіи штурманскаго офицера И. В. П. и гардемарина бар. У. Ш.

Идя въ 1-й разъ на своей яхтѣ выборгскимъ фарватеромъ, мнѣ очень хотѣлось изучить его, чтобы имѣть возможность, впоследствии, пройти одному безъ лодмана. Но вѣтръ не совсѣмъ былъ попутный и, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, пришлось лавировать, что задержало наше плаваніе, которое мы должны были оканчивать въ совершенной темнотѣ и самыя трудныя мѣста проходить наугадъ. Я не мало удивлялся знакомству нашихъ путеводителей съ этимъ фарватеромъ. Они на это спокойно отвѣчали, что имъ нѣрѣдко приходилось въ такой тем-

нотѣ проводить и не такія суда, какъ нашъ *Дагмаръ*, а напри-
мѣръ, броненосную батарею «Смерчъ».

Въ Выборгъ пришли въ 9 ч. вечера.

3-го сентября осматривали, какъ самый городъ, такъ и нѣко-
торыя окрестности. Сады барона Николаи «Мор герос» — оста-
вилъ въ насъ большое впечатлѣніе. Въ 8 ч. вечера къ нашему
немалому удивленію, пришла изъ Петербурга наша яхта
Гроза, вмѣсто ожидаемой нами яхты *Заря*, о которой не имѣли
никакого извѣстія.

4-го сентября послѣ обѣда пришелъ купеческій 3-хъ матчо-
вый корабль изъ Данцига съ рельсами для выборгской дороги.
Капитанъ корабля угощалъ насъ чаемъ, и мы въ отвѣтъ при-
гласили его на свой скромный ужинъ.

5-го сентября. Вѣтръ стоитъ не попутный для выхода изъ
Выборга; а потому мы, вмѣстѣ съ *Грозой*, рѣшились взять бук-
сирный пароходъ до транзундскаго рейда. Отправившись къ
11 ч. утра отъ гранитной набережной города Выборга, на
которой во все время постоянно окружала наши яхты толпа
зрителей, мы въ 3 ч. пришли къ броненосной эскадрѣ. Дважды
повторенное плаваніе отъ большаго транзундскаго рейда до
Выборга дозволило мнѣ замѣтить на картѣ нѣсколько примѣт-
ныхъ мѣстъ и вѣхъ, и я съ удовольствіемъ прилагаю у сего
карту входа въ Выборгскій заливъ, хотя безъ означенія глубины
фарватера, но съ небольшимъ описаніемъ о курсахъ, такъ
что, при маломъ углубленіи яхтъ нашего клуба, она можетъ
служить приблизительнымъ путеводителемъ.

Во время стоянки на транзундскомъ рейдѣ, мы съ офицерами
эскадры съѣзжали на берегъ острова Саніонъ-Сари, гдѣ у вла-
дѣтельница онаго, г-ли Р., пили молоко и ѣли яблоки. Къ
обѣду были приглашены на мониторъ «Стрѣлецъ». Здѣсь мы
узнали, что вся броненосная эскадра на слѣдующее утро сни-
мается съ якоря, для возвращенія въ Кронштадтъ. Адмиралъ
Бутаковъ предложилъ взять насъ на буксиръ, такъ какъ вѣтръ
былъ отъ О.

6-го сентября въ 5 ч. утра снялось 1-е отдѣленіе эскадры:
винтовые лодки: «Толчея» съ буксиромъ ботига *Дагмаръ*,—
«Молнія» съ буксиромъ *Гроза*,—«Картечъ» съ буксиромъ па-

роваго барказа и «Корзинка», какъ называютъ ее матросы, т. е. винтовая лодка, обложенная кругомъ бортовъ фашинникомъ, употреблявшаяся для изученія эволюцій тараненія. Остальныя суда эскадры снялись въ 9 ч. утра.

Плаваніе наше на буксирѣ винтовой лодки окончилось совершенно спокойно: вѣтръ былъ небольшой, волненіе спокойное. Въ Кронштадтѣ пришли въ 4 часа.

Мы очень признательны адмиралу Г. И. Бутакову, за любезное предложеніе буксира, безъ котораго, за противнымъ вѣтромъ, мы не скоро возвратились бы назадъ.

Плаваніе дѣйствительнаго члена г. Родіонова. Въ концѣ августа 1868 г., выбравъ нѣсколько свободныхъ дней, мы собрались сдѣлать, на яхтѣ *Заря*, прогулку въ море. Яхта эта, со времени своей постройки въ петербургскомъ портѣ, въ 1865 г., подвергнись многимъ передѣлкамъ по корпусу и вооруженію, до настоящаго времени не была испытана въ морѣ. Изъ множества малыхъ прогулокъ нельзя было вывести о качествахъ ея никакого заключенія; зарифившись, пришлось сходить въ Кронштадтѣ только одинъ разъ, въ 1865 г., при чемъ яхта оказалась замѣчательно остойчивою и довольно спокойною.

Желая познакомиться съ *Зарею* покорооче и запаснись провизіей и водою на двѣ недѣли, мы собрались прогуляться куда нибудь подальше и, если будетъ удобно, сходить въ Выборгъ. Въ половинѣ шестаго часа вечера, 24 августа, при легкомъ NNW, оставили клубъ и направились въ Петергофъ, чтобы тамъ, соединившись съ яхтою *Дагмаръ*, идти въ море. Команда *Зари* состояла изъ 4 человекъ: я, А. Болтинъ, П. Родіоновъ и матросъ. При легкомъ попутномъ вѣтеркѣ, неся на гротѣ топсель, прибыли въ петергофской купеческой пристани въ 11-мъ часу и стали на якорь рядомъ съ *Дагмаръ*.

На другой день, въ половинѣ девятаго утра, снявшись вмѣстѣ съ *Дагмаръ* съ якоря, при ровномъ NW, пошли въ Кронштадтѣ, имѣя намѣреніе немедля идти въ море. Усмотрѣвъ у кронштадтской пароходной пристани, на якорѣ, яхту *Дядя*, довольно давно ушедшую изъ клуба, и желая узнать о ея плаваніи, мы вмѣстѣ съ *Дагмаръ*, въ 11 часовъ дня, стали рядомъ съ *Дядею* и маленькимъ клубскимъ тендеромъ *Шквалъ*.

Встрѣтившись такимъ образомъ съ многими знакомыми, мы расположились здѣсь всё вмѣстѣ обѣдать, послѣ чего, при свѣжѣмъ W, снялись съ якоря подъ нижними парусами въ 1 рифъ. Намъ пошли провожать *Дядя* и *Шквалъ*. *Заря*, провозившись съ подъемомъ шлюпки на палубу нѣсколько липкихъ минутъ, снялась съ якоря послѣднею. Бойко пошла *Заря*, при хорошемъ вѣтрѣ, и противъ военнаго угла обогнала *Дядю*, который, не смотря на то, что несъ полные паруса, шелъ въ бейдевиндъ довольно плохо. У форта Константинъ обошли *Дагмаръ*, и идя въ бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ, обогнали винтовой пароходикъ *Экспериментъ*, котораго, разгулявшимся волнениемъ, порядкомъ покачивало. Въ 5 ч. 15 м. вѣтръ значительно засвѣжѣлъ, такъ что нерѣдко приходилось черпать подвѣтреннымъ бортомъ; ходъ былъ отличный, повороты выходили превосходно но не смотря на свое полное образованіе, *Заря* довольно плавно всходила на волны. Красиво было смотрѣть на *Дагмаръ*, какъ она, осыпаемая брызгами съ наѣтренной скулы, поминутно пускала воду съ палубы каскадомъ. Вѣтръ усиливался, барометръ падалъ, а вечеръ наступалъ. Расчитавъ, что мало будетъ толку, если мы пойдомъ при такихъ обстоятельствахъ въ море, гдѣ пришлось бы въ темную ночь, при свѣжѣмъ вѣтрѣ, лавировать подъ глухо зарифленными парусами, въ 5 ч. 40 м. поворотили вмѣстѣ съ *Дагмаръ* обратно въ Кронштадтъ. Въ особенности заставило сдѣлать это совершенно неожиданное обстоятельство: въ яхтѣ оказалось воды до нижней палубы и всё вещи въ шкафахъ были подмочены; причиною тому было странное устройство бортовъ *Зари*, при которомъ вода съ палубы, не успѣвая сбѣгать въ 4 маленькіе шпигата, проходила свободно въ пазы внутренней обшивки борта и между ватервейсомъ и наружною обшивкою стекала въ трюмъ. Вслѣдствіе сего, не болѣе какъ въ 1 часъ времени, въ яхтѣ оказалось воды до 300 ведеръ. Имѣя подобную течь, было бы крайне неблагоприятно пуститься въ дальнѣйшее плаваніе въ довольно свѣжую погоду.

Простоявъ на якорѣ въ средней гавани до четвертаго часа другаго дня, т. е. 26 августа, мы отправились вмѣстѣ съ

Дагмарг обратно въ клубъ и въ 6 ч. стояли уже ошвартовившись у нижней пристани.

На другой день, осмотрѣвъ борта и убѣдившись, что нельзя ничего сдѣлать безъ большихъ хлопотъ,—въ 11 ч. 10 м. утра обратно пошли въ Кронштадтъ при легкомъ SW, который съ $\frac{1}{2}$ пятого часа засвѣжѣлъ, такъ что пришлось убрать топселя. Въ 6 ч. вошли, вмѣстѣ съ *Дагмарг*, въ среднюю гавань и стали на якорь на прежнее мѣсто.

Въ $\frac{1}{2}$ 9 часа вечера, SW значительно засвѣжѣлъ, стали налетать шквалы, а барометръ падалъ и, судя по закату солнца, нельзя было ожидать ничего хорошаго. Утромъ, 28 числа, SW дулъ съ такою силою, что нечего было и думать идти въ море. Пуля по стѣнкѣ у брантвахты, намъ пришлось видѣть, какъ бывший въ клубѣ, датскій ботъ *Константинг*, нынѣ принадлежащій кронштадтскимъ лоцманамъ,—въ 3 рифа, съ трудомъ сдѣлалъ 2 галса, чтобы войти въ гавань, при чемъ повороты едва выходили и палуба до рубки уходила въ воду. Вѣтръ ревѣлъ, нѣкоторые пароходы не пошли даже въ море и остались стоять на якоряхъ, а занимавшій брантвахтенный постъ пароходо-фрегатъ «Олафъ», поднялъ шлюпки, спустилъ нижнія рои и разводилъ пары.

Не испытавъ никогда *Зарю* въ такой вѣтръ, мы вздумали сдѣлать пробу. Взявъ у грота и фока по 3 рифа и на стакселѣ 2 рифа, въ 5 ч. 30 м. снялись съ якоря и пошли на рейдъ. Послѣ перваго же галса пришлось убрать фокъ, потому что по временамъ налетали такіе шквалы, что палуба до рубки уходила въ воду, а при большой течи въ бортахъ, допускать это было вовсе неудобно. Ходъ былъ превосходный, толчковъ отъ волнъ совершенно не было замѣтно и брызги съ навѣтреннаго борта попадали на палубу очень рѣдко. Непредвидѣнный случай заставилъ насъ, послѣ втораго галса, войти обратно въ гавань: при подъемѣ кормоваго флага, былъ упущенъ фаль и флагъ носился по поднебесью, задѣвая за суда, мимо которыхъ пришлось проходить; въ 6 ч. 15 м. снова отдали якорь на прежнемъ мѣстѣ рядомъ съ *Дагмарг*, гдѣ пришлось простоять по разнымъ обстоятельствамъ, 29, 30 и 31 августа.

1-го сентября, условившись съ *Дагмаръ* идти въ море, стали готовиться къ отплытію; команда *Зари*, на этотъ разъ, состояла изъ 3 человекъ: меня, Э. Г. Лерхе и матроса. Въ половинѣ втораго ч. дня, поднявъ шлюпку на палубу, снялись съ якоря 30-ю минутами позже *Дагмаръ*, при слабомъ SO. По выходѣ изъ гавани, поставили топселя и, не смотря на попутный вѣтръ, ходъ былъ очень малый. Миновавъ пароходо-фрегатъ «Олафъ», усмотрѣли *Дагмаръ* далеко впереди. Въ 3 ч. 41 м., пройдя створъ Лондонскаго и Толбухина маяковъ, въ 1½ верстѣ отъ послѣдняго, взяли курсъ на Стирсудденъ. *Дагмаръ*, не смотря на условіе, не подождала насъ: дойдя до Толбухина маяка, она поставила брифокъ, а потомъ вскорѣ топсель, и продолжала идти впереди на значительномъ разстояніи. Вѣтръ въ это время дулъ очень слабо и, по временамъ, почти совсѣмъ стихалъ; къ тому же зыбь не мало препятствовала ходу. Въ 6 ч. 30 м. вечера прошли Стирсудденъ. *Дагмаръ*, идя впереди и хотя на меньшемъ разстояніи, едва была видна за темнотою. У насъ было предположеніе провести ночь на якорѣ вмѣстѣ, но *Дагмаръ*, вѣроятно измѣнивъ намѣреніе, взяла курсъ мористѣе, а мы продолжали идти почти вдоль берега и, не желая ночью, при совершенной темнотѣ, входить въ Біоркскій проливъ, при чемъ могъ повториться случай, бывшій съ нашею яхтою *Зыбь* въ 1866 г., въ 8 ч. 25 м. вечера стали на якорь на 10 саженой глубинѣ и, какъ оказалось по утру, пройдя немного деревню Лаударанда. Въ это время вѣтръ перешелъ къ SSO; зыбь стала увеличиваться, а къ 10 ч. вѣтръ усилился. волненіе разгулялось порядочное и яхту стало сильно покачивать. Совершенная темнота не позволяла сняться съ якоря и пришлось поневолѣ отстаиваться на открытомъ мѣстѣ; удары волнъ были на столько чувствительны, что яхта поминутно вздрагивала. Въ 10 ч. 55 м. лопнула якорная цѣпь на 22-й сажени; сію же минуту отдали плехтъ, вытравивъ всѣ 40 саж. цѣпи, на которомъ простояли ночь благополучно, но далеко не спокойно; заснуть не было возможности, потому что при каждомъ ударѣ волнъ приходилось опасаться за цѣлость и этой цѣпи. Въ 7 ч. 10 м. снялись съ якоря и, передумавъ идти въ Выборгъ, за недостаткомъ свободнаго времени, легли въ море,

предпочтя испытаніе яхты въ открытомъ мѣстѣ при различныхъ обстоятельствахъ, спокойному плаванію шхерами. Поровнявшись съ иностранною шкуною, лавировавшею въ Кронштадтѣ безъ груза, взяли одинъ съ нею курсъ, обогнали ее и выйдя значительно на вѣтръ, пережѣнили курсъ и пошли къ финляндскому берегу. Не смотря на довольно большое волненіе, брызги очень рѣдко попадали на палубу, повороты выходили отлично, качка была очень плавная и вообще *Заря* оказалась очень спокойною. Пролавировавъ до вечера, въ 5 ч. 30 м. отдали якорь подъ финляндскимъ берегомъ, противъ деревни Коростеля, на 12 фут. глубинѣ. Ночью, вѣтръ, отойдя къ OSO, значительно засвѣтѣлъ, качка была сильная и неправильная, волненіе било яхту съ двухъ сторонъ, такъ что трудно было стоять на ногахъ и конецъ бушприта часто уходилъ въ воду. На слѣдующее утро (3 сентября) вѣтръ еще болѣе усилился. Видя невыгоду лавировать при такомъ свѣжемъ вѣтрѣ, съ огромной течею въ бортахъ, мы рѣшили оставаться на якорѣ до болѣе благоприятныхъ обстоятельствъ. Въ $\frac{1}{2}$ 10 ч. пришлось спустить стеньги и закрѣпить брифокъ-рею вдоль мачты. Къ 11 часамъ вѣтръ еще усилился, барометръ упалъ на 29,99 и въ морѣ не было видно ни одного судна. Въ 9 ч. вечера вѣтръ перешелъ къ O и дулъ съ прежнею силою. Къ утру, 4 сентября, вѣтръ опять перешелъ къ OSO и нисколько не утихалъ, барометръ же продолжалъ опускаться и въ 8 ч. утра стоялъ 29,94. Къ 12 ч. дня барометръ поднялся до 29,97, къ часу дня вѣтръ сталъ замѣтно стихать и къ 2 часамъ отошелъ къ S, а въ 3 часа уже дулъ слабый WSW. Пообѣдавъ, мы поторопились воспользоваться благоприятными обстоятельствами и въ 3 ч. 20 м. вступили подъ паруса, взявъ курсъ на Толбухинъ маякъ. Въ 6 ч. вечера вѣтръ перешелъ къ NW и дулъ очень слабо, барометръ поднялся до 30, ходъ былъ малый, а къ $\frac{1}{4}$ 7 часа вечера вѣтръ дулъ едва замѣтно. Въ 7 ч., не замѣчая почти никакого хода, убрали паруса и стали на якорь. Пропеленговавшись по огнямъ Толбухина и Лондонскаго маяковъ, оказалось, что до перваго мы не дошли 5 верстъ. 5-го сентября утромъ задулъ слабый SO; барометръ поднялся до 30,10; поставивъ всѣ паруса, мы снялись съ якоря и стали лавировать въ Кронштадтѣ.

Въ $\frac{1}{2}$ 10 ч. утра вѣтръ отошелъ къ О и дулъ слабо, почему мы очоь плохо подавались впередъ. Въ 9 ч. 50 м. прошли подъ кормою Лондонскаго маяка; въ 10 ч. 57 м. повертели оверштагъ въ $\frac{1}{4}$ версты отъ Толбухина маяка.

Въ 11 ч. 45 мин. совершенно заштилъло почрезъ 10 минутъ подулъ легкій О, а въ 12 часовъ задулъ ОНО, весьма слабый; ходъ былъ самый скучный и для развлеченія мы ловили бабочекъ, которыхъ огромное количество несло вѣтромъ съ Кронштадтской косы. Двигаясь черепашьимъ шагомъ, мы только въ 4 часа дня прошли военный уголъ, отъ котораго до парходной пристани шли 50 минутъ. Одному изъ команды, Э. Лерхе, необходимо было попасть въ Петербургъ и какъ на вѣтръ не было никакой надежды, то пришлось въ 4 ч. 50 м. спустить шлюпку и отвезти его на парходъ. Оставшись вдвоемъ съ матросомъ, мы продолжали плаваніе обратно въ клубъ. Въ 9 ч. веч., за безвѣтріемъ, пришлось стать на якорь противъ дачи Великаго Князя Михаила Николаевича, между кронштадтскимъ и петергофскимъ парходными трактами, на 18 ф. глубинѣ. Слѣдующій день, 6-го сентября, былъ самый скучный изъ всего невеселаго плаванія. Съ утра былъ мертвый штиль съ густымъ туманомъ, такъ что конецъ бушприта едва былъ видѣвъ. Барометръ 30, 46; въ 3 часа потянулъ едва замѣтный NO; въ 5 ч. 15 м. налетѣлъ шквалъ отъ SO; туманъ расчистило, но тѣмъ и кончилось и чрезъ 15 мин. опять заштилъло. Въ 7 ч. 45 м. вечера подулъ легкій SO, почему, не теряя ни минуты, снялись съ якоря и пошли на Елагинскій плавучій маякъ; въ 10 ч. вечера опять стихло и опять пришлось отдать якорь на 15 фут. глубинѣ. Утромъ 7-го сентября снова подулъ легкій SO, воспользовавшись которымъ, въ 5 ч. 20 м., не смотря на густой туманъ, пошли на помянутый маякъ, который миновали въ 6 ч. 15 м., въ 5-ти саженьяхъ слѣва, и чрезъ нѣсколько минутъ, не видя багановъ, приткнулись къ мели, какъ оказалось потомъ, между вѣхою съ краснымъ флагомъ и чернымъ баганомъ; станувшись съ мели, должны были стать на якорь, потому что опять заштилъло. Наконецъ, въ $\frac{3}{4}$ 10 ч. подулъ легкій S и туманъ расчистило. Воспользовавшись услугами этого вѣтерра, въ теченіе $1\frac{1}{4}$ часа, мы кое-какъ добрались до красной вѣхи у стрѣлки

Елагина острова, а отсюда пришли въ клубъ на буксирѣ двухъ шлюпокъ, въ $\frac{1}{2}$ 12 часа.

Такихъ скучныхъ плаваній мнѣ никогда не приходилось испытывать. Съ 24 августа по 7-е сентября, въ теченіе почти 14 дней, находились подъ парусами 61 часъ, а на якорѣ 269 часовъ. Изъ этого слѣдуетъ вывести, что на нашихъ малыхъ судахъ, осеннее плаваніе совершенно невыгодно. Главное неудобство—это длинныя ночи, такъ что въ ходу, при дневномъ свѣтѣ, приходится быть не болѣе 12 часовъ въ сутки. Притомъ частые туманы, дожди, холодъ и переменные вѣтры, по большей части весьма сильныя, дѣлаютъ плаваніе очень непривлекательнымъ.

Относительно яхты *Заря*, могу сказать, что это судно, не смотря на свои малыя размѣры (11 тоннъ), можетъ многое вытерпѣть въ морѣ, въ то время, когда и большимъ судамъ придется жутко; остается только пожалѣть, что яхта слишкомъ широка относительно длины. Въ этомъ можно было убѣдиться много разъ, при различныхъ условіяхъ; такъ напри- мѣръ: при тихомъ вѣтрѣ и безъ волненія, *Заря* идетъ отлично, при среднемъ вѣтрѣ и волненіи очень чувствительна гилевая качка; чрезъ что теряется много хода; въ свѣжій же вѣтеръ, когда волненіе довольно раскатистое, подъ зарифленными парусами, *Заря* идетъ превосходно; при широкой волнѣ ни толчковъ, ни всплесковъ на палубу не бываетъ; но нельзя того же сказать про крутое волненіе, при которомъ, во время несильнаго вѣтра, нерѣдко обдастъ брызгами всю яхту. Поворотливость *Зари* при всѣхъ обстоятельствахъ хороша и на остойчивость пожаловаться нельзя.

Произведя нѣкоторыя передѣлки по вооруженію и корпусу *Зари*, какія оказались нужными во время послѣдняго плаванія, я думаю, что можно смѣло пуститься на этой маленькой яхтѣ куда вздумается, въ предѣлахъ, конечно, нашего Финскаго залива. Насколько эти предположенія вѣрны, покажетъ время.

ГОНКИ.

Парусная гонка для шлюпок не болѣе 18 футъ длиною. Первая парусная гонка состоялась 26 мая, въ воскресенье. На нее записалось 6-ть шлюпокъ: *Любушка*,—рулевой А. Родіоновъ, *Рыбакъ*,—рулевой Образцовъ, *Магонка*,—рулевой В. Крөйтеръ, *Морякъ*,—рулевой А. Автомоновъ, *Гречанка*,—рулевой Мерцъ, *шлюпка графа Гейдена*,—рулевой Маршаловъ. Состязаніе происходило передъ клубомъ при W вѣтрѣ. Поставлены были по Невѣ три маячныя судна: одно подъ вѣтромъ, противъ елагинской пристани, другое противъ пристани клуба и третье на вѣтрѣ противъ елагинскаго мыска. Шлюпки должны были спуститься на фордевиндъ, обогнувъ маячное судно противъ елагинской пристани, идти въ бейдевиндъ до пристани клуба, здѣсь обогнуть второе маячное судно, добраться въ бейдевиндъ до третьяго маячнаго судна и, обойдя его, спуститься къ клубу и окончить гонку, пройдя створную линію у пристани клуба. Вся дистанція была около 2½ верстѣ. Самый лучшій моментъ этой гонки былъ тотъ, когда шлюпки старались обходить маячное судно—противъ пристани клуба. Шлюпки прошли дистанцію: *Любушка*—въ 31 м. 38 сек., *Морякъ*—въ 32 м. 18 с., *Магонка*—въ 35 м. 43 с., *Рыбакъ*—въ 36 м., *Гречанка*—въ 36 м. 18 с., *шлюпка графа Гейдена*— въ 36 м. 45 с.

Избранные на эту гонку: судьей В. Ю. Познанскій и членами комисіи: В. Ѳ. Громовъ и Ѳ. А. Подгурскій присудили призъ отъ яхтъ-клуба «серебряный портъ-сигаръ», работы Сазикова, рулевому шлюпки *Любушка*, А. Родіонову.

Парусная гонка для шлюпокъ съ выдвижными килями. Вторая парусная гонка, назначенная на 16 іюня, за совершеннымъ безвѣтріемъ, была отложена до воскресенья 23 іюня. Въ этотъ день дулъ слабый западный вѣтръ; однако, еще представлялась возможность идти подъ парусами. Въ состязаніи участвовали четыре шлюпки съ выдвижными килями: *Орелъ*—рулевой П. Назимовъ, *Альфа*—рулевой Маршаловъ, *Фоксъ*—рулевой Бауеръ и *Лидія*—рулевой Образцовъ. Записана была шлюпка безъ выдвижнаго киля—*Морякъ*, но болѣзнь ея владѣльца помѣ-

шала ей принять участіе въ состязаніи. Мѣсто для гонки, условія состязанія, судья и члены комиссія, были тѣ же, что и на гонкѣ 26 мая. Шлюпки пришли: *Альфа*—въ 57 м. 59 с., *Лидія*—въ 58 м. 19 с., *Орелъ*—въ 58 м. 25 с., *Фокс* не кончилъ состязанія. Призь отъ яхть-клуба «серебряный кубокъ» работы Сазикова, присуждонъ былъ рулевому шлюпки *Альфа* Д. И. Маршалову.

Парусная гонка для яхтъ. Первая парусная гонка состоялась 29 іюня. Программа ея требовала, чтобы яхты, стоявшія на якорѣ выше клуба, послѣ даннаго пушечнаго выстрѣла, поставили паруса, снялись съ якоря и, пройдя створную линію у пристани клуба, вступили въ состязаніе. Имъ приходилось, пройдя елагинскій фарваторъ, держать курсъ на Кронштадтъ; выйдти на малый, потомъ на большой рейдъ и, обогнувъ Лондонскій плавучій маякъ, возвратиться или къ клубу, если вѣтръ будетъ благопріятный, или кончить гонку у сѣвернаго Елагинскаго плавучаго маяка, если бы вѣтръ былъ противный для хода по елагинскому фарватору. Дистанція гонки, туда и обратно, составляла около 80-ти верстъ, безъ лавировки. Для судьи, членовъ комиссія о гонкахъ, а также для желающихъ полюбоваться морскою картиною гонокъ, присланъ былъ въ распоряженіе клуба морскимъ министерствомъ пароходъ «Онега». На эту гонку избраны были: судьей капитанъ 2-го ранга Ѳ. Н. Денисьевъ, членами комиссія: Ѳ. А. Подгурскій, А. А. Ивановъ и Ф. Э. Брандтъ. Записалось 9-ть яхтъ: *Ръзвучка*—рулевой Назимовъ, *Далмаръ*—рулевой Маршаловъ, *Адмиралъ*—рулевой Образцовъ, *Ходокъ*—рулевой Вейнштокъ, *Заря*—рулевой А. Родионовъ, *Морфи*—рулевой Хохловъ, *Бурунъ*—рулевой Щербачевъ, *Зыбъ*—рулевой Худяковъ, *Дядя*—рулевой Нестеровъ. Но, къ сожалѣнію, нѣкоторыя яхты, вышедшія за нѣсколько дней въ море, чтобы приготовиться къ гонкѣ, не успѣли къ мѣсту состязанія, а потому и не могли принять въ немъ участія. Въ началѣ вѣтеръ былъ ОНО, довольно слабый, по временамъ созѣмъ даже штильвѣний, потомъ перешедшій въ довольно сильный NNO и, къ 10-ти часамъ вечера, обратившійся въ чистый О. Яхты сдѣлали дистанцію въ слѣдующемъ порядкѣ: *Ръзвучка*—въ 9 ч. 37 м. 55 с., *Заря*—

въ 10 ч. 13 м. 15 с., *Дагмаръ* — въ 10 ч. 39 м. 21 с., *Ходокъ* — въ 10 ч. 53 м. 1 с. Приходъ *Адмирала* и *Морфи* не былъ записанъ, потому что пароходъ *Онега* торопился отбуксировать яхты до клуба засвѣтло. Яхта *Дядя* не окончила состязанія. Призь отъ яхтъ-клуба, «дорожный погребецъ», выданъ былъ рулевому яхты *Ръзвущика* П. Н. Назимову, а 2-й призь, пожертвованный В. Ѡ Громовымъ, «бронзовая чернильница, съ двумя такими же подсвѣчниками», рулевому яхты *Заря* А. Д. Родіонову.

Гребная юнки. Въ виду различныхъ заявленій, кагъ со стороны участвовавшихъ въ состязаніяхъ, такъ и со стороны публики о неудобствахъ прежнихъ способовъ, по которымъ устраивались гребная гонки, комитетъ, озабочиваясь наиболѣе правильнымъ ихъ устройствомъ, вызывалъ нѣсколько разъ въ теченіе зимы членовъ клуба, особенно участвовавшихъ въ гребныхъ состязаніяхъ, представить кагой либо новый проектъ этихъ гонокъ, съ условіемъ удовлетворить двумъ требованіямъ: во 1-хъ, чтобы состязанія происходили на виду публики и, во 2-хъ, чтобы, по возможности, были уравнены шансы состязующихся гичекъ. Представлено было два проекта гг. Герке и Цимарой. Комитетъ поручилъ рассмотреть ихъ распорядителю гонокъ и лучшей изъ нихъ привести въ исполненіе при гребныхъ состязаніяхъ нынѣшняго года. Проектъ г. Цимары, болѣе удовлетворявшій требуемымъ условіямъ, состоялъ въ слѣдующемъ: всѣ суда, идущія на гонку, должны по жребію получить нумерныя значки, которые обязаны нести во время гонки на кормѣ, на флаштокѣ. На носу же они должны имѣть флаги, сходные по цвѣту съ флагами вѣхъ, которыя имъ назначено огибать. Вѣхи должны быть разставлены вдоль рѣки, около елагинскаго моста и внизу, противъ брантвахты, на равномъ разстояніи одна отъ другой. Такимъ образомъ каждая шлюпка имѣетъ свою особую поворотную вѣху. Состязаніе начинается отъ створной линіи, противъ пристани клуба, и шлюпки направляются вверхъ по рѣкѣ; обогнувъ каждая свою вѣху, они спускаются по теченію къ вѣхамъ, разставленнымъ относительно, цвѣта, въ обратномъ порядкѣ, такъ что затѣмъ суда идутъ вверхъ по рѣкѣ до клуба и здѣсь кончаютъ состязаніе, пройдя носовымъ флаг-

штокомъ створную линію. По этой программѣ состоялось большое гребное состязаніе 14 іюля, нѣ 1 часъ по полудни. Только для челноковъ и одиночекъ сдѣлано было исключеніе. Они шли вверхъ до послѣдней вѣхи; обогнувъ ее, спускались до клуба и здѣсь кончали состязаніе, пройдя створную линію. Судьею отъ морскаго вѣдомства былъ контръ-адмиралъ А. И. Бутанковъ 2-й, членами комисіи избраны: К. К. Сиденснеръ, П. А. Тихменевъ и А. А. Ивановъ, а секретаремъ А. И. Леръ.

Первыми пошли пять шлюпокъ рѣчной полиціи, построенныя въ мастерской яхть-клуба, съ гребцами и рулевымъ изъ нижнихъ чиновъ рѣчной полиціи, на призъ отъ яхть-клуба: «серебряные часы» рулевому и «по 5 р. сер.» каждому изъ гребцовъ выигравшей лодки. Призъ взяли гребцы и рулевой шлюпки № 2, прошедшей гоночную дистанцію въ 15 м. 52 сек.

Вторыми выступили три гички съ 4-мя гребцами и рулевыми изъ членовъ клуба или любителей: *Скромчикъ*—рулевой Лаптевъ, *Подруга*—рулевой Веретновъ, и *Авось*—рулевой Мейснеръ, на призъ отъ яхть-клуба: шлюпка *Барышня*. Призъ выданъ рулевому гички *Авось*, сдѣлавшей дистанцію въ 10 м. 25 с.

Третьими отправились 4 перевозныхъ ялика: *Съдой*—гребецъ Сафроновъ, *Баварія*—гребецъ Павловъ, *Соколъ*—гребецъ Пименовъ и *Яликъ безъ флага и названія*—гребецъ Михайло, на призъ отъ яхть-клуба, первому: «флагъ и 10 р.», а второму «5 р.». Первый призъ достался перевозчику Михайлѣ, который выгребъ 2 версты въ 15 м. 31 с., а второй—первозчику Сафронову, отставшему отъ Михайлы на 12 сек.

Четвертыми (на призъ отъ морскаго вѣдомства, верейка *Чародѣйка* (*)) состязались: гичка *Голубчикъ*—рулевой Вейн-

(*) Призъ этотъ первоначально назначенъ былъ для гичекъ, безъ выносныхъ уключинъ, съ 4 гребцами и рулевымъ изъ членовъ клуба. Разрядъ этотъ не состоялся, а потому призъ предоставленъ былъ слѣдующему, по порядку программы состязанія, разряду, на особыхъ условіяхъ, согласно правиламъ о гонкахъ.

штокъ гребцы—любители: Згуромали, Маразуевъ и Васильевъ и аутригеръ *Спаркс*—рулевой Максимовъ, гребцы—члены клуба: Рейтъ, Стефаницъ, Крейтеръ и Ниве. Призь выиграть рулевой *Спарка*, пробѣжавшаго дистанцію въ 10 м. 18 с. *Голубчикъ* пришелъ въ 10 м. 50 с., позже *Спарка* 32 с. На этотъ призь записался было аутригеръ *Наутилусъ*, но, по причинѣ сильной течи, появившейся въ этотъ день въ пазахъ судна, не могъ идти на состязаніе.

Пятыми спорили 4 аутригера съ двумя гребцами и рулевымъ изъ членовъ клуба или любителей: *Липка*—рулевой Мейснеръ, *Никса*—рулевой Герке, *Бабушка*—рулевой Кубитовичъ и *Нелли*—рулевой Барышевъ на призь отъ яхтъ-клуба: «матроскіе ножи въ серебряной оправѣ» каждому изъ экипажа. Этотъ призь присужденъ экипажу аутригера *Нелли*, пробѣжавшаго дистанцію въ 11 м. 9 с.

Шестыми гонялись челноки: *Травникъ*—гребецъ Спицынъ, *Малютка*—гребецъ Васильевъ, *Крошка*—гребецъ Маразуевъ, *Русскій*—гребецъ Тарасовъ, *Лука*—гребецъ Сиденснеръ, на призь отъ яхтъ-клуба: «охотничье ружье». Призь присужденъ гребцу челнока *Русскій* Тарасову. Гребцы управлялись однимъ весломъ.

Седьмыми явились на состязаніе двѣ гички: *Нева*—рулевой В. Шеньянъ, и *Голубушка*—рулевой Р. Цимара, съ гребцами изъ членовъ клуба, на призь, составленный по подпискѣ между самими рулевыми: «серебряный портъ-сигаръ» каждому изъ экипажа выигравшей гички. Обѣ гички построены въ Англіи Уайльдомъ. Призь первоначально былъ оспариваемъ, по причинѣ навала *Голубушки* на *Неву*, но рулевой послѣдней, г. Шеньянъ, уступилъ призь экипажу гички *Голубушка*, прошедшей дистанцію въ 9 м. 58 с. Это былъ самый скорый ходъ гички не только на нынѣшнемъ, но и на прежнихъ состязаніяхъ.

Восьмыми состязались (на призь отъ яхтъ-клуба—*альбомъ*) шлюпки для семейныхъ прогулокъ, на которыхъ рулевыми были дамы: *Мастерская*—на руль г-жа Максимова, *Миледи*—на руль г-жа Сиденснеръ, *Бьянка* на руль г-жа Леонидова.

Призь выданъ г-жѣ Максимовой, управлявшей шлюпкою *Мастерская*, прошедшею гоночную дистанцію въ 13 м. 2 с.

Девятыми на одной и той же гичкѣ-одиночкѣ гребли одинъ послѣ другаго: А. Родіоновъ, В. Крейтеръ и Н. Лидинъ на призь отъ яхть-клуба: «шелковый почетный флагъ на флаштокѣ, отдѣланномъ въ серебрѣ» для лучшаго гребца изъ членовъ клуба. Лучшимъ гребцомъ нынѣшняго клубскаго сезона признанъ былъ А. Д. *Родіоновъ* и ему-то досталось носить почетный клубскій флагъ до гонки будущаго года.

Гонка кончилась въ 5 часу пополудни.

На этой гонкѣ участвовало 14 судовъ постороннихъ и 16 клубскихъ, на которыхъ около 20 человекъ правило рулемъ, и до 67 человекъ работало веслами.

Парусная гонка для шлюпокъ отъ 18 до 26 ф. длиною. На четвертую парусную гонку записались слѣдующія суда: *Моряна*—рулевой В. Крейтеръ, *Опасный*—рулевой Сутугинъ, *Кетч-ми*—рулевой Герке, *Лебедь*—рулевой Смитъ, *Студентъ*—рулевой Ивановскій, *Друзь*—рулевой Родіоновъ, *Вѣтерокъ*—рулевой Образцовъ, *Чародѣйка*—рулевой Маршаловъ, *Волна*—рулевой Мейснеръ, *Шука*—рулевой Вейнгартъ, *Грація*—рулевой Хохловъ. Гонка эта, нѣсколько разъ отложенная по маловѣтрію, устроилась наконецъ 18 августа, въ воскресенье. Вѣтеръ былъ восточный, но не сильный. По временамъ награвывалъ дождь. На состязаніе явилось только 10 шлюпокъ (не явились *Грація* и *Опасный*). На пароходѣ *Славянка* были: судья, члены комисіи и публика, а также оркестръ музыки. Планъ гонки состоялъ изъ двухъ треугольниковъ, вершинами обращенныхъ къ вѣтру, а основаніемъ расположенныхъ подъ вѣтромъ. Состязатели должны были обойти сначала слѣва направо маячныя суда перваго треугольника, далѣе справа налево втораго, и потомъ опять слѣва направо перваго треугольника и кончить гонку, пройдя подъ кормою или подъ носомъ у парохода *Славянка*, стоявшаго въ центрѣ треугольниковъ. Дистанція была около 10 верстъ. Первое судно начало гонку въ 1 ч. 56 м.; послѣднее судно, кончившее гонку, пришло въ 4 ч. 28 м. 9 с. пополудни. Всю дистанцію шлюпки сдѣлали:

Волна — въ 1 ч. 33 м. 22 с., *Друзь* — въ 1 ч. 37 м. 6 с., *Чародѣйка* — въ 1 ч. 52 м. 6 с., *Дюгоняй* — въ 2 ч. 15 с., *Кетчъ-ми* — въ 2 ч. 1 м. 20 с., *Лебедь* — въ 2 ч. 14 м. 30 с. Разница прихода *Волны* и *Лебеда* 41 м. 8 с. *Щука* не кончила состязанія. Призь отъ яхтъ-клуба: «серебряная фляжка», работы Сазикова, выдана рулевому шлюпки *Волна* И. Маркову.

Кромѣ этихъ гонокъ, устроены были еще четыре состязанія по понедѣльникамъ, для членовъ клуба или любителей, не бравшихъ никогда призовъ: 1) Для *лыжъ*—на призь отъ яхтъ-клуба: *альбомъ*. Выигралъ гребецъ К. Крейтеръ, на лыжахъ *Кроликъ*. 2) Для *маленькихъ парусныхъ шлюпокъ* на призь отъ яхтъ-клуба: *зрительная трубка*. Призь достался г. Маркову, рулевому шлюпки *Рыбакъ*. 3) Для *шлювъ съ четырьмя гребцами-дѣтьми*, отъ 8 до 14 лѣтъ, на призь отъ яхтъ-клуба: игруппка *пароходъ* для первой, и игруппка *паровая лодка* для второй, гички. Первый выиграла гребцы гички *Волна* (рулевой Максимовъ), а второй—гребцы гички *Подруга* (рулевой Барышевъ). 4) Для *4 весельныхъ шлювъ и аутригеровъ* на призь отъ яхтъ-клуба: *бинокль*. Призь этотъ достался г. Лобри, управлявшему аутригеромъ *Спаркъ*. Гонки эти придавали семейнымъ собраніямъ яхтъ-клуба много оживленія и какой-то морской характеръ, а публика всегда съ любопытствомъ и особеннымъ вниманіемъ слѣдила за ходомъ состязаній.

маст Шлюпочная мастерская.

и ^ч Открытая 15 мая 1867 г. шлюпочная мастерская, при
ЭТ ^{т.}-петербургскомъ рѣчномъ яхть-клубѣ, поручена была въ
С 1868 г. завѣдыванію дѣйствительныхъ членовъ: Д. И. Мар-
шалова и Р. Ф. Цимара.

Въ теченіе минувшаго года выстроены въ ней слѣдующія суда.

Число.		Длина въ футахъ.	Цѣна въ рубляхъ.
	а) По казеннымъ заказамъ:		
30	Двоесь для с.п.б. рѣчной полиціи. } 10 судовъ	12	} За всѣ 2600
		16	
1	Катеръ (8-ми весельн.) } для Нарвск. таможи.	26	740
1	Яль (2-хъ весельн.) }	16	95
1	Барказъ (10-ти весельн.), для Шинссельбург. губности	28	672
98	б) Для постороннихъ лицъ:		
1	Гребная шлюпка (bateau de promenade) въ Вяндаву	20	275
1	Такая же шлюпка (bateau de promenade) въ Тамбовъ	—	275
1	Такая же шлюпка	—	275
1	Гребная шлюпка	—	200
1	Гичка-одиночка	—	130
1	— двойка	27	200
1	Лыжи	14	65
1	Парусная шлюпка г. Качалову въ Новгородъ.	16	280
1	— финка	22	} обанчи- ваются.
2	Гребныя шлюпки (на продажу)	20	
1	Невскій перевозный яликъ (улучшенной кон- струкціи)	15	55
12			

Число.			С.,	С.,	С.
с) Для часовъ с.п.б. рѣчную яхтъ-клуба.					
1	Гребная шлюпка Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу	20			
1	Гребная шлюпка (призь на 1868 г.)	—			
1	— —	—		27	
1	— —	—		165	
1	Гигъ-аутригеръ-двойка (призь на 1869 г.)	30		ОБАНЧН- ВАДТСЯ.	
1	Перевозный ялботъ (улучшенной конструкціи).	25			
1	Тузикъ	9		80	
7					

Такимъ образомъ въ 1868 г., какъ видно изъ приведенной таблицы, выстроено вновь:

а) по казеннымъ заказамъ 33 судна, б) для постороннихъ лицъ 12 судовъ и с) для рѣчного яхтъ-клуба 7 судовъ, всего 52 судн.

Сверхъ того исправлено и передѣлано въ томъ же году, преимущественно судовъ яхтъ-клуба 87 —

Присоединивъ суда вновь построенныя до 1-го января 1868 г. 19 —
и суда исправленныя за то же время 54 —

Составится общее число 212 судовъ, находившихся въ работѣ, со времени открытія мастерской.

Частные заказы исполнялись почти исключительно во время навигаціи, когда число рабочихъ доходило до 25 человѣкъ; въ зимніе мѣсяцы мастерская, имѣя слишкомъ мало занятій, вынуждена была распускать часть рабочихъ. Весьма желательно, чтобы казенныя вѣдомства (таможенное, водяныхъ сообщеній, инженерное и городская дума), приобретающія теперь неудовлетворительныя и дорогія суда, обращались съ заказами въ

мастерскую яхть-клуба, которая могла бы выполнять ихъ зимою и чрезъ то постепенно расширять кругъ своихъ дѣйствій. Въ этомъ отношеніи чрезвычайно важное пособіе для мастерской составляетъ послѣдовавшее минувшею осенью приказаніе Августѣйшаго покровителя яхть-клуба: производить на будущее время въ его мастерской постройку призовъ, назначаемыхъ отъ морскаго вѣдомства на гонки клуба, и отпускать для сего 1500 р. въ годъ въ распоряженіе клуба.

Зимнія занятія.

Катокъ. Согласно программѣ яхть-клуба, въ которую, кромѣ катанья на шлюпкахъ, входятъ также всякаго рода гимнастическія упражненія, въ зимнее время устраивался на прудахъ Юсупова сада катокъ для бѣга на конькахъ. Не говоря уже о неоспоримой пользѣ такого здороваго упражненія, оно представляло еще превосходное средство соединять членовъ общества, разведенныхъ продолжительною зимою, и должно отдать справедливость неутомимой заботливости распорядителей: г. г. Цимара, Подгурскаго и Ферри-де-Пиньи, сумѣвшихъ вести это дѣло съ полнымъ успѣхомъ и безъ всякаго ущерба для кассы клуба. Въ минувшемъ году катокъ яхть-клуба удостоился неоднократно посѣщенія Государя Великаго Князя Николая Константиновича и сдѣлался однимъ изъ модныхъ сборищъ петербургской публики.

Морскія бесѣды. Пѣ примѣру прежнихъ лѣтъ въ яхть-клубѣ происходили весьма интересныя бесѣды по предметамъ, имѣющимъ соотношеніе къ морскому дѣлу. Такихъ бесѣдъ, благодаря любезному содѣйствію г. г. морскихъ офицеровъ, состоялось въ теченіе великаго поста пять, а именно:

Капитанъ-лейтенантъ Н. Н. *Клокачева* двѣ бесѣды о маринской волной системѣ, о бичевой тягѣ, тверномъ пароходствѣ на Шексѣ и о сибирской язвѣ.

А. П. Андреева, о Ладожскомъ озерѣ, о новомъ Ладожскомъ каналѣ и сообщеніяхъ на трешкотахъ, пароходахъ и почтовыхъ.

Г. Моисѣева, о Новой землѣ—о различныхъ бывшихъ туда экспедиціяхъ, какъ иностранцевъ, такъ и русскихъ.

М. М. Окунева, объ остойчивости и рыскливости судовъ, зависящихъ отъ положенія центра парусности въ отношеніи центра тяжести.

А. К. Боярскаго объ устройствѣ элингговъ.

Командоръ яхтъ-клуба: **В. Незванскій.**

ВОПРОСЪ О МАЯЧНЫХЪ ПОШЛИНАХЪ ВЪ АНГЛІИ.

(Изъ парламентскихъ преній).

Вопросъ о маячныхъ пошлинахъ былъ возбужденъ въ парламентѣ г. Гедлэмомъ (Headlam). Гедлэмъ выразилъ, что вопросъ этотъ близко касается судовыхъ интересовъ и относится столько же до тѣхъ, кто употребляетъ деньги на сооруженіе коммерческаго флота, сколько и до тѣхъ, которые, по словамъ псалмопѣвца «сходятъ въ море въ корабляхъ и творятъ дѣланія на водахъ многихъ». Зло, на которое жалуются эти лица, по словамъ г. Гедлэма, состоитъ въ томъ, что хотя Англія болѣе или менѣе хорошо исполняетъ обязанность общую всѣмъ цивилизованнымъ націямъ—освѣщать мысы и опасные утесы на берегахъ, изслѣдовать подводныя скалы и обозначать ихъ баканами и буями,—однако, она не слѣдуетъ примѣру другихъ великихъ морскихъ державъ и налагаетъ всѣ издержки на исполненіе этой великой обязанности въ отношеніи къ человечеству, отчасти на иностранныя суда, отчасти на свои собственные. Лица эти просятъ, чтобы правительство взяло эту обязанность на свою отвѣтственность и чтобы издержки на освѣщеніе прибрежья, въ отличіе отъ частныхъ гаваней, были производимы на счетъ общихъ доходовъ страны. Приступая къ защитѣ интересовъ этихъ лицъ, г. Гедлэмъ говоритъ, что съ самыхъ раннихъ временъ не только всѣ издержки на сооруженіе и освѣщеніе маяковъ,—по временамъ достигавшія весьма значительныхъ размѣровъ,—а также и издержки на изслѣдованіе глубинъ океана были всецѣло производимы на счетъ судо-

ходства, но что расходы эти учетверялись вслѣдствіе беззаботности страны. Частныя компаніи, на которыя были возложены обязанности относительно сооруженія и освѣщенія маяковъ тратили огромныя суммы на предметы совершенно посторонніе и потомъ взыскивали ихъ съ судовъ въ видѣ пошлицы на береговое освѣщеніе. Изображая всѣ тѣ благодѣянія, какихъ достигли въ настоящее время съ помощію такихъ непомѣрныхъ издержекъ, г. Гедлэмъ разъяснилъ неравномѣрность пользованія этими благодѣяніями различными судами. Онъ говорилъ, что если бы на примѣръ члену парламента вздумалось пройти на своей яхтѣ изъ океана въ Англійскій каналъ, то онъ напелъ-бы такое путешествіе весьма удобнымъ: и справа и слѣва путь его былъ бы освѣщенъ маяками; съ маленькими свѣдѣніями о мореплаваніи онъ былъ-бы въ состояніи не только распознать свое мѣсто на картѣ, но и знать глубину этого мѣста; вздумалось-ли бы ему повернуть направо, во Францію, или налево—въ Англію, никто не обезпокоилъ бы его просьбою объ уплатѣ маячныхъ пошлицъ. То же самое произошло-бы и съ военнымъ судномъ, этимъ, по выраженію Гедлэма, «хищникомъ, стоящимъ громадныя издержки и созданнымъ лишь для нанесенія вреда человѣчеству». Но предположимъ, продолжалъ г. Гедлэмъ, что членъ парламента припелъ въ Англійскій каналъ на коммерческомъ суднѣ или на одномъ изъ тѣхъ пароходовъ, которые служатъ къ соединенію всѣхъ частей свѣта и которые всюду разносятъ благодѣянія. Стоитъ ему теперь повернуть направо и войти въ французскій портъ или пройти далѣе по берегу Европы, онъ не заплатитъ ничего, но если онъ войдетъ въ Темзу или одинъ изъ нашихъ портовъ, то тотчасъ по выгрузкѣ судна получитъ и счетъ. Интересуясь вопросомъ, какимъ образомъ Англія могла дойти до такого положенія, г. Гедлэмъ перешелъ къ очерку исторіи управленія маяками, говоря, что по отношенію къ Англіи исторія эта особенно характеристична. Мы считаемъ не лишнимъ напомнить здѣсь сущность этого историческаго очерка,—такъ какъ ходъ развитія маячнаго дѣла въ Англіи дѣйствительно довольно своеобразенъ. Правительство Англіи начало съ того, что дало привилегію на сооруженіе маяковъ лорду великому адмиралу. Когда лордъ Говардъ

Еффингамскій возвратилъ эту привилегію, то были приняты мѣры къ передачѣ ея одному изъ главныхъ городскихъ учрежденій—Тринити-гаузу. Члены Тринити-гауза получили право ставить маяки по берегамъ и, нѣтъ сомнѣнія, говорилъ г. Гедлэмъ, что они оказали нѣкоторыя важныя услуги и расходовали деньги какъ истые джентельмены, но за то налоги на суда были гораздо болѣе, чѣмъ-бы слѣдовало, а остатки употреблялись отчасти на безполезныя благодѣянія, отчасти на пышное гостепрѣимство. Они не были подчинены контролю, не отдавали никому отчета о своихъ фондахъ и дѣйствовали въ духѣ времени, въ которое жили: Правительство никогда не справлялось объ ихъ дѣйствіяхъ и только отъ времени до времени давало отдѣльныя грамоты своимъ друзьямъ на сооруженіе частныхъ маяковъ на прибрежьи, съ правами безпредѣльнаго налога на проходящія суда. Таково было положеніе дѣлъ до 1834 года, когда Юмъ поднялъ вопросъ объ улучшеніи маячной системы. Юмъ добился въ этомъ же году до учрежденія комитета, который, по словамъ Гедлэма, прекрасно исполнялъ свое дѣло, и рапортъ котораго достоинъ прочтенія. Маяки различныхъ частей Соединеннаго королевства управлялись на совершенно различныхъ началахъ и въ рапортѣ объяснено различіе между общественными, главными маяками, съ мѣстными или гаванскими. Гедлэмъ говоритъ, что онъ придерживался этого различія и что слова его относятся только къ общественнымъ маякамъ. Комитетъ постановилъ скупать неосмотрительно выданныя привилегіи, платить за нихъ съ налоговъ на суда и предоставить Тринити-гаузу, право приобрѣтать частныя маяки. Между 1836 и 1845 Тринити-гаузъ скупилъ множество частныхъ маяковъ и положеніе дѣлъ значительно улучшилось. Постановленія комитета вошли въ актъ 1846 года, которымъ Тринити-гаузу предоставлялись самыя широкія права. Однако, Юмъ, не вполне удовлетворенный тѣми благодѣяніями, которыя его усилія доставили торговой части общества, вновь возвратился къ этому предмету въ 1845 году и учредилъ новый болѣе значительный комитетъ для обсужденія маячнаго вопроса. Комитетъ первымъ дѣломъ заявилъ, что маячная пошлина была слишкомъ тягостна для судовъ, въ особенности для каботажа, и что

здравая политика требовала всевозможныхъ облегченій. Второе постановленіе комитета было еще важнѣе: всѣ издержки на сооруженіе и содержаніе береговыхъ и плавучихъ маяковъ, а также бакановъ и буевъ по берегамъ соединеннаго королевства должны быть покрываемы общими государственными доходами. Постановленія этого комитета не были исполнены, и въ 1860 г. былъ созванъ второй комитетъ по тому же вопросу. Новый комитетъ подтвердилъ всѣ постановленія предшествующаго и выразилъ мнѣніе, что устройство и содержаніе прибрежныхъ маяковъ и проч. лежитъ на обязанности государства и что вся нація должна платить налоги на нихъ и завѣдывать ими. Онъ показалъ всю несообразность тѣхъ пошлинь, которыя взимали съ судовъ на покупку привилегій выданныхъ частнымъ лицамъ на постройку маяковъ въ разное время разными правительствами Англіи. Замѣтивъ, что весьма незначительной части маячныхъ пошлинь съ судовъ было бы совершенно достаточно для содержанія маяковъ, Гедлэмъ проситъ палату обратить вниманіе на положеніе Англіи относительно другихъ государствъ вслѣдствіе этого обычая (слушайте, слушайте). Другія морскія державы дѣйствовали въ этомъ отношеніи не такъ, какъ Англія. Онѣ считали своею обязанностію освѣщать берега своихъ территорій для блага всего человѣчества вообще, между тѣмъ какъ Англія, величайшая коммерческая страна въ свѣтѣ, отстала отъ нихъ въ этомъ. Г. Гедлэмъ полагаетъ, что сумма на содержаніе маяковъ въ Англіи должна колебаться между 300 000 и 350 000 ф. и совѣтуетъ отнести ее на счетъ общей государственной смѣты. На кого падаетъ этотъ налогъ въ настоящее время? спрашиваетъ Гедлэмъ. По отчетамъ Тринити-гауза 28 процентовъ платятъ иностранныя суда. Нѣкоторые могутъ возразить, говоритъ онъ, что было бы весьма хорошо, если бы наши маяки содержались на счетъ иностранныхъ судовъ, но это было бы то же самое, какъ если бы лавочникъ наложилъ пошлину на своихъ покупателей за право доступа къ его дворямъ (слушайте). Такой налогъ на иностранныя суда тотчасъ заставилъ бы ихъ оставить всѣ наши гавани. Затѣмъ Гедлэмъ привелъ примѣръ придирчивости къ судамъ относительно уплаты маячныхъ пошлинь, вслѣдствіе чего

многія суда, сгрузаясь во Франціи, избѣгаютъ заходить въ Англію за возвратнымъ грузомъ. Обращаясь къ сущности взиманія маячныхъ пошлинъ съ судовъ, онъ сказалъ, что, конечно, суда платятъ ихъ, но за то потомъ они значительно вознаграждаютъ себя насчетъ потребителей и онъ думаетъ, что еслибы издержки на содержаніе маяковъ, покрывались изъ государственной смѣты, то страна отъ этого не потеряла бы и практическій результатъ въ сущности былъ бы тотъ же. А между тѣмъ, говорилъ Гедлэмъ, плохой расчетъ удалять иностранныя суда, какъ мы это дѣлаемъ теперь. Кромѣ того, маячныя пошлины распредѣляются неравномѣрно, такъ какъ болѣе всего платитъ бѣднѣйшій классъ кораблей, въ родѣ тѣхъ, которые занимаются прибрежною торговлей и пошлины взимаются, соображаясь съ вмѣстительностію, а не съ цѣнностію судна и его груза. На эти пошлины жалуются также и пароходы, идущіе прямымъ курсомъ и въ дѣйствительности мало пользующіеся маяками. Тринити-гаузъ обѣщалъ все это исправить, но не сдѣлалъ этого. Затѣмъ Гедлэмъ провелъ параллель между предложеннымъ имъ перенесеніемъ маячныхъ пошлинъ на государственную роспись и предложеніемъ канцлера казначейства относительно уменьшенія налога на хлѣбъ, и пришелъ къ выводу, что если такое уменьшеніе налога могло бы сдѣлать Англію складочнымъ пунктомъ всего міра, то уничтоженіе сбора маячныхъ пошлинъ съ судовъ привело бы къ наименьшимъ результатамъ, такъ какъ сборы эти удаляютъ отъ англійскихъ портовъ десятеро болѣе судовъ, нежели налогъ на хлѣбъ. Въ заключеніе Гедлэмъ сказалъ, что по общему мнѣнію нынѣшняго парламента обычай налагать пошлины на англійскія и иностранныя суда для содержанія маяковъ и проч. нужно прекратить, такъ какъ этотъ обычай недостойнъ великой морской державы, собственныя суда которой пользуются маяками другихъ странъ бесплатно. На этомъ Гедлэмъ покончилъ свою рѣчь.

За тѣмъ всталъ г. Иствикъ (Eastwick) и заявилъ, что немного есть портовъ, которые бы такъ часто посѣщались судами, какъ Фальмутъ и что тамъ часто сильно недовольны маячными пошлинами и способами ихъ взиманія. Тринити-гаузъ, по его

мнѣнію, самъ подалъ поводъ къ нареканіямъ тѣмъ, что, имѣя въ рукахъ общественныя суммы, не публиковалъ ясныхъ отчетовъ объ ихъ употребленіи, и тѣмъ, что долго позволялъ себѣ употреблять излишекъ расходовъ на другіе предметы, между тѣмъ какъ, если бы излишекъ этотъ обращали въ капиталъ, то теперь Англія могла бы большую часть расходовъ на маяки выплачивать процентами съ этого капитала. На этомъ основаніи г. Иствикъ думаетъ также, что маяки слѣдуетъ содержать на счетъ общихъ доходовъ страны. Остальная часть его рѣчи въ сущности служила только подтвержденіемъ доводовъ г. Гедлэма.

Г. Самьюда (Samuda) сказалъ, что если 360 000 фунт.—во что обходятся теперь маяки—будутъ взяты изъ государственной снѣты, то изъ этого выдетъ, что въ то время какъ каждый англійскій корабельный собственникъ будетъ платить нѣкоторую часть на содержаніе маяковъ, иностранцы будутъ изъять отъ подобнаго налога. Принятіе такого предложенія повело бы, по его мнѣнію, къ совершенному уничтоженію свободной торговли и онъ думаетъ, что лучше настоящее положеніе дѣлъ нежели подобное измѣненіе.

Лордъ Бьюри (Bury) замѣтилъ на это, что если г. Самьюда опасается уничтоженія свободной торговли этимъ способомъ, то онъ, кажется, забываетъ, что англійскія суда пользуются за границей совершенно тѣми же правами, которыя хотятъ эту мѣрою предоставить иностранцамъ (слушайте, слушайте). Онъ согласился съ г. Гедлэмомъ въ томъ, что недостойно Англіи собирать по мелочамъ средства для освѣщенія прибрежій и что этого не существуетъ ни въ одномъ изъ образованныхъ государствъ Европы. По его мнѣнію, способъ управленія маячными пошлинами совершенно ложенъ въ Англіи, и что такое учрежденіе какъ Тринити-гаузъ на столько плохо, что нѣтъ возможности ему оставаться въ настоящемъ положеніи, а слѣдовало бы стать департаментомъ, прямо отвѣтственнымъ передъ правительствомъ. Въ настоящее время маяки Соединеннаго королевства находятся подъ вѣдѣніемъ трехъ учрежденій—Trinity-House, Northern Lights Commissioners, и Ballast Board въ Ирландіи

Всѣ эти учрежденія держались совершенно разныхъ системъ и потому въ результатѣ была путаница и почти никакая отвѣтственности, при весьма большихъ издержкахъ. Изъ рапорта королевской комисіи по этому вопросу, говорилъ лордъ Бьюри, видно, что всѣ морскія державы, кромѣ нашей, покрываютъ издержки на содержаніе маяковъ изъ ежегодныхъ внутреннихъ налоговъ. Такъ дѣлается въ Соединенныхъ Штатахъ, Швеціи, Норвегіи, Гамбургѣ, Испаніи и Франціи. Въ послѣдней странѣ маяки прежде содержались мѣстными корпораціями, но въ 1792 году перешли въ вѣдѣніе морскаго министра, а въ 1811 году ими стала завѣдывать такъ называемая маячная комисіа (*Commission des Phares*), составленная не изъ ничего незнающихъ джентельменовъ, но изъ ученыхъ офицеровъ. Въ Даніи, Голландіи, Россіи, Бельгіи и Австріи маяки содержатся изъ общихъ доходовъ страны. Нельзя отрицать, говорилъ лордъ Бьюри, что когда представляется столь необходимая общественная трата, то налогъ долженъ быть распределенъ на возможно большее пространство и съ наименьшимъ вліяніемъ на ходъ торговли (слушайте, слушайте). Затѣмъ лордъ Бьюри повторилъ свое предложеніе обратить Тринити-гаузъ въ правительственный департаментъ, подъ контролемъ торговой палаты (*Board of Trade*) или перваго лорда адмиралтейства и перешелъ къ Шотландіи, гдѣ маяками управляютъ люди, которымъ, по его мнѣнію, никоимъ образомъ не слѣдуетъ поручать такого управленія. Такъ и въ Ирландіи *the Ballast Board* состоитъ исключительно изъ членовъ корпораціи города Дублина. Потомъ онъ перешелъ къ управляющимъ частными маяками на англійскихъ берегахъ. Эти такъ называемые *Harbour Conservancy Boards* на разныхъ пунктахъ берега, — комитеты, изъ которыхъ каждый поступалъ съ полнымъ самоуправствомъ, не соображаясь ни съ какою принятой системой, такъ что между ними существовала постоянная путаница. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, трудно было знать, когда входить въ частную гавань безопасенъ. Въ противоположность со всею этою неурядицею, еще лучше выказывалась простота французскаго устройства. Когда судно подходило къ французской гавани, оно видѣло передъ собою мачту и по положенію на ней одного, двухъ или

трехъ шаровъ тотчасъ же могло узнать, какъ велика глубина воды на барѣ, и была ли гавань эта доступна въ данную минуту.

Подобная система была принята во всей Франціи. Лордъ Бьюри сравнивалъ также французскую систему бакановъ и буювъ съ англійской и доказывалъ преимущество первой. Онъ обратилъ вниманіе также и на то, что знаки Тринити-гауза для обозначенія опасностей или безопасности діаметрально противоположны знакамъ комитета сѣверныхъ маяковъ. Система, принятая адмиралтействомъ, также не имѣетъ однообразія. Наконецъ, лордъ Бьюри указалъ на то, что столь несовершенная система управленія маяками, въ то же время и весьма расточительна и въ доказательство этого привелъ цифры, изъ которыхъ, между прочимъ, видно, что содержаніе администраціи составляетъ не менѣе четверти всѣхъ расходовъ на маяки.

Онъ выразилъ увѣренность, что всѣ согласятся съ нимъ въ томъ, что эти траты были бы значительно менѣе, если бы вмѣсто трехъ разныхъ учрежденій Trinity-House, Commissioners of Northern Lights и Irish Ballast Board—Великобританія имѣла одно общее, состоящее изъ морскихъ офицеровъ и ученыхъ, присутствующихъ въ Лондонѣ, причемъ учрежденіе это находилось бы подъ главнымъ начальствомъ перваго лорда адмиралтейства или президента торговой палаты (Board of Trade), которому должно принадлежать управленіе всѣми маяками и баканами англійскаго побережья. Все дѣло должно быть ведено по одному общему плану, достойному положенія Англій, какъ одной изъ первыхъ морскихъ державъ (слушайте, слушайте).

Г. Шо-Левевръ (Schaw-Lefevre) сказалъ, что когда онъ прочелъ записку своего высокоблагороднаго друга, то подумалъ, что тотъ чрезвычайно хорошо сдѣлалъ, основываясь только на международныхъ отношеніяхъ, вмѣсто того, чтобы опираться на столь шаткія основы, какъ неудовольствіе англійскаго судоходства, хотя, впрочемъ, онъ не совершенно удержался отъ этого и подробно описалъ невыгоды, отъ которыхъ страдало это судоходство. Сдѣлавъ такую оговорку, г. Шо-Левевръ приступилъ къ разсмотрѣнію сущности маячныхъ

пошлинъ. По его словамъ, вся сумма, которую платятъ англійскія и иностранныя суда, составляетъ около 350 000 фунтовъ въ годъ, изъ которыхъ не болѣе 55 000 ф. выплачивается каботажемъ, при вмѣстительности около 28 милліоновъ тоннъ; но и на эту сумму можно смотрѣть какъ на нѣкотораго рода страхованіе и, какъ большая часть подобныхъ налоговъ, она прямо падаетъ на потребителей (слушайте, слушайте). Возьмемъ, напримѣръ, уголь, перевозимый изъ рѣки Тайнъ въ Темзу. Съ сѣвера Англій въ Темзу ежегодно перевозится около 3 000 000 тоннъ угля и съ нихъ взимается около 12 000 ф. въ видѣ маячныхъ пошлинъ. Теперь я бы спросилъ, продолжатъ Шо-Лефевръ, кѣмъ выплачиваются эти деньги, собственниками угольныхъ судовъ или потребителями въ Лондонѣ? (слушайте, слушайте). Такъ какъ они очевидно выплачиваются потребителями, то остается одно возраженіе, именно, что эти 12 000 ф. составляютъ лишнее бремя для угольныхъ судовъ, въ сравненіи съ желѣзными дорогами; однако, если сравнить налоги съ собственниковъ судовъ съ тѣми, которые платятъ компаніи желѣзныхъ дорогъ, то выгода будетъ на сторонѣ судохозяевъ.

Вся сумма, уплачиваемая всѣми судами, ведущими заграничную торговлю, равняется 271 000 ф., изъ нея 86 000 ф. платятся собственно иностранными судами. Изъ 271 000 ф. по крайней мѣрѣ 124 000 выплачиваются судами, ввозящими товары въ Англію, 98 000 —вывозящими и, наконецъ, 48 000 ф. судами, занимающимися ввозомъ и вывозомъ товаровъ. Эти послѣдніе платятъ какъ при ввозѣ, такъ и при вывозѣ. За тѣмъ г. Шо-Лефевръ выразился, что сравненіе маячныхъ пошлинъ съ тѣмъ налогомъ, который канцлеръ казначейства предложилъ снять съ хлѣбной торговли, не совсѣмъ удачно, что налогъ на вывозимый товаръ опредѣлить труднѣе, но что онъ, вѣроятно, выплачивается не судохозяевами, и потому перешелъ къ аргументу международныхъ отношеній.

Мой благородный другъ, говорилъ Шо-Лефевръ, удостовѣряетъ, что всѣ другія страны содержать маяки на счетъ такъ называемой государственной смѣты, или другими словами,

что онѣ не взимають особаго налога съ судовъ въ пользу этого предмета.

До самаго послѣдняго времени, однако, Франція собирала пошлины съ вмѣстительности (tonnage). Правда, что въ 1867 году она сѣвила таксу съ 3 франковъ на 75 сантимовъ и онъ думаетъ, что она еще понизить ее въ 1871 году, однако по его мнѣнію, налогъ на вмѣстительность, взимаемый французскимъ правительствомъ, больше англійскихъ маячныхъ пошлинъ.

Онъ привелъ примѣръ изъ переписки сѣверо-германскаго лойда съ Тринити-гаузомъ, изъ котораго видно, что суда, идущія въ Гавръ, платять пошлинъ менѣе, чѣмъ въ Соутгэмптонѣ, но онъ думаетъ, что разность эта незначительна и что на этотъ предметъ слѣдуетъ тогда только обратить серьезное вниманіе, когда налоги на вмѣстительность понизятся во Франціи еще болѣе. Г. Шо-Лефевръ не соглашался съ тѣмъ, чтобы маячныя пошлины заставляли суда предпочитать для стоянки иностранныя порта. На приведенный г. Гедлэмомъ примѣръ, что одно изъ судовъ, придя въ Ньюкестль и имѣя не болѣе двухъ, трехъ ящиковъ товару, вынуждено было заплатить маячную пошлину и увѣреніе, что въ другой разъ уже не вздумаетъ вернуться въ англійскіе порта, г. Шо-Лефевръ возразилъ, что оно не вернется съ двумя ящиками, а или съ хорошимъ грузомъ или совсѣмъ безъ него. Относительно пониженія французскимъ правительствомъ пошлинъ на вмѣстительность, онъ замѣтилъ, что, какъ видно изъ объясненій французскаго морскаго министерства, правительство это поступило такъ не ради исполненія международныхъ обязанностей, а ради своихъ собственныхъ интересовъ, и потому, сказалъ онъ, когда намъ будетъ доказано, что наши собственныя выгоды требуютъ, чтобы содержаніе маяковъ было перенесено на государственную смѣту, то это будетъ весьма сильный аргументъ. За тѣмъ г. Шо-Лефевръ перешелъ къ вопросу объ управленіи и устройствѣ Тринити-гауза. Онъ замѣтилъ, что г. Гедлэмъ, въ своей даровитой рѣчи совершенно выпустилъ законъ 1854 года. Въ этомъ году все управленіе Тринити-гауза было подчинено торговой палатѣ (Board of Trade) и съ тѣхъ поръ по

настоящее время ни одна шести-пенсовая монета не была истрачена Тринити-гаузомъ безъ рѣшенія этой палаты, а слѣдовательно, эту послѣднюю и надо обвинять въ дурномъ распоряженіи деньгами. Хотя положеніе Тринити-гауза въ другихъ отношеніяхъ осталось тоже самое, такъ наприм. учрежденіе, это могло назначать и смѣнять своихъ чиновниковъ, но такъ какъ сила подобныхъ учрежденій всегда находится въ ихъ денежныхъ средствахъ, а средства эти находились подъ контролемъ торговой палаты, то такимъ образомъ эта палата въ то же время контролировала и дѣйствія Тринити-гауза. Однимъ словомъ, продолжалъ г. Шо-Лефевръ, Тринити-гаузъ сталъ въ нѣкоторомъ родѣ департаментомъ торговой палаты, хотя въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ связь между ними можетъ быть не такъ тѣсна, какъ того можно было-бы желать. Г. Шо-Лефевръ полагаетъ, что въ рапортѣ 1861 года больше всего жаловались на скупость торговой палаты относительно расходовъ на маяки, нежели на что нибудь иное; однако, съ 1861 года были употреблены большія суммы на постройку новыхъ маяковъ и на улучшеніе старыхъ, и онъ надѣется, что съ нимъ согласятся въ томъ, что Тринити-гаузъ доволенъ маяки Англии до той степени совершенства, на какой они стоятъ почти во всѣхъ другихъ странахъ свѣта. Впрочемъ, г. Шо-Лефевръ соглашался съ тѣмъ, что остается еще многого желать относительно улучшенія порядковъ Тринити-гауза и въ особенности его отношеній къ шотландскому учрежденію Northern Lights Commissioners и ирландскому Ballast Board. Онъ говорилъ, что шотландское и ирландское учрежденія были независимы, хотя въ нѣкоторой степени подчинялись Тринити-гаузу, такъ какъ между членами ихъ не было ни одного моряка. Если между ними и Тринити-гаузомъ возникали недоразумѣнія, то торговая палата становилась посредницею, и такъ какъ она завѣдывала денежными средствами Тринити-гауза, то ею и разрѣшался всякій денежный вопросъ. Г. Шо-Лефевръ, признавая, что въ настоящемъ устройствѣ маячной системы Великобританіи было много запутанности и что лучше было бы назначить для всѣхъ ея маяковъ одно управленіе, говорилъ, что нѣсколько послѣдующихъ правительствъ старались объ этомъ, но встрѣ-

чали сопротивленіе въ шотландскомъ и ирландскомъ учрежденіяхъ, которыя равниво относились къ мысли о слияніи съ Тринити-гаузомъ. Кромѣ того, онъ признавалъ, что членовъ въ Тринити-гаузѣ было слишкомъ много, а именно: ихъ было 20 ч., каждый получалъ 300 ф. въ годъ; по его мнѣнію, лучше было бы, если бы ихъ было меньше и имъ платили больше, для того, чтобы каждый изъ нихъ занимался исключительно только дѣлами Тринити-гауза. Г. Шо-Лефевръ удостовѣрялъ, что уже приступлено къ принятію мѣръ для уменьшенія зла. Онъ находилъ, что отчеты Тринити-гауза, были до сихъ поръ не достаточно ясны, но надѣется, что слѣдующіе отчеты будутъ составляться торговою палатою.

Въ настоящее время маячныя пошлины поступаютъ въ морской коммерческій фондъ (Mercantile Marine Fund) и оттуда производятся расходы на маяки, но онъ находить, что было бы гораздо лучше, если бы пошлины эти платились прямо въ главное казначейство и чтобы смѣты Тринити-гауза и шотландскаго и ирландскаго учрежденій представлялись парламенту и подлежали его вотированію.

Такимъ образомъ, всѣ дѣла, касающіяся маяковъ, подлежали бы вѣдѣнію парламента, а не торговой палаты. Г. Шо-Лефевръ положительно отрицаетъ необходимость переносить маячныя пошлины на консолидированный фондъ. Онъ говоритъ, что другія націи вовсе не церемонятся съ Англіею, налагая пошлины на ввозъ ея издѣлій, что напр. Союзенные Штаты обложили эти издѣлія пошлиною въ 45% и такимъ образомъ собираютъ миліоны, между тѣмъ какъ американскія суда платятъ не болѣе 10 000 ф. маячныхъ пошлинъ, а слѣдовательно, другимъ державамъ не въ чемъ и упрекать Англію.

Г. Кэвс (Cave) началъ свою рѣчь похвалою Тринити-гаузу. Онъ сказалъ, что перемѣна въ его управленіи была бы весьма выгодна, но тѣмъ не мѣнѣе лица, заправлявшія капиталами Тринити-гауза и занимавшія дѣйствительныя должности, прекрасно дѣйствовали за послѣдніе два, три года. На парижской выставкѣ 1867 года, онъ слышалъ какъ и французы и американцы соглашались съ тѣмъ, что хотя они въ маячномъ дѣлѣ значительно подвинулись впередъ со времени послѣдней

выставки, но что англичане все же опередили ихъ въ этомъ отношеніи. Онъ соглашается съ тѣмъ, что слѣдовало бы сдѣлать улучшенія въ системѣ маячнаго управленія, но что осуществить эту мысль весьма трудно; такъ, во время его бытности въ торговой палатѣ, тамъ нѣсколько разъ поднимали вопросъ о соединеніи разныхъ маячныхъ управленій, но всякій разъ вопросъ этотъ возбуждалъ сильное сопротивленіе и вдобавокъ тотъ, кто бы взялся за приведеніе этого хаоса въ порядокъ, за введеніе общихъ правилъ и за составленіе изъ всѣхъ управленій одного департамента, тотъ принялъ бы на себя незавидную обязанность. Перейдя за тѣмъ къ поднятому г. Гедломомъ вопросу объ отмѣнѣ маячныхъ пошлинъ съ судовъ, г. Кэвъ сказалъ, между прочимъ, что нѣтъ сомнѣнія въ томъ, что пошлины эти мѣшаютъ иностраннымъ судамъ и пароходамъ останавливаться въ великобританскихъ портахъ и хотя, можетъ быть, съ ихъ стороны это только непониманіе собственныхъ выгодъ, но тѣмъ не менѣе дѣйствія ихъ основаны на нежеланіи платить несправедливый налогъ. Когда два года тому назадъ г. Кэвъ былъ въ Парижѣ, по надобностямъ рыбной комиссіи, то ему часто приходилось выслушивать сужденія иностранцевъ о томъ, что англичане хлопочутъ о свободной торговлѣ и просятъ объ отмѣнѣ пошлинъ на ихъ товары, а между тѣмъ сами поступаютъ съ иностранцами совершенно такъ же. Нѣтъ сомнѣнія, продолжалъ г. Кэвъ, что на все это можно было бы представить удовлетворительныя возраженія, но во всякомъ случаѣ это вредитъ намъ въ нашихъ сношеніяхъ съ иностранцами и намъ хорошо было бы отдѣлаться какъ отъ налога, такъ и отъ нареканій. Впрочемъ, добавилъ онъ, это вопросъ, относящійся скорѣе къ лорду-канцлеру казначейства, чѣмъ къ кому нибудь другому (слушайте, слушайте). Остальная часть рѣчи г. Кэва въ сущности содержитъ дальнѣйшіе доводы въ пользу отмѣны или по крайней мѣрѣ уменьшенія маячныхъ пошлинъ съ судовъ.

Г. *Стивенсонъ* (Stevenson) говорилъ о неправильности распредѣленія маячныхъ пошлинъ на суда; такъ напр., провозъ малаго количества товара подвергался такому же налогу, какъ и цѣлый грузъ. Къ числу странностей взысканія этихъ пошлинъ въ Великобританіи относится, между прочимъ, и слѣдующее приве-

денное Стивенсономъ правило: суда, выходяція изъ рѣки Тайна и направляющіяся въ Нѣмецкое море, платятъ 5 фунт. болѣе, чѣмъ тѣ суда, которыя идутъ туда же, но выходятъ только нѣсколькими милями южнѣ этой рѣки и то на томъ предположеніи, что въ одномъ случаѣ они пользуются дорогими маяками восточнаго берега Шотландіи, а въ другомъ не нуждаются въ нихъ. Г. Стивенсонъ коснулся также оправданій Тринити-гауза, по поводу жалобъ на его дурное управленіе. Тринити-гаузъ говоритъ, что жалующіеся не понимаютъ его и не вѣрятъ его хорошимъ намѣреніямъ, по ораторъ находитъ, что это участь всѣхъ закрытыхъ учрежденій. По мнѣнію г. Стивенсона, Тринити-гаузъ долженъ быть непремѣнно преобразованъ въ государственное учрежденіе. Такая мѣра была бы самымъ дѣйствительнымъ средствомъ для уничтоженія аномалій, свойственныхъ настоящей системѣ.

Это, говорилъ Стивенсонъ, самый простой способъ поставить вопросъ и если его не примутъ, то правительство должно будетъ само встрѣтить всѣ затрудненія и поправить аномаліи, на которыя жалуются (слушайте, слушайте).

Речь лорда - канцлера казначейства.

Никто не можетъ сомнѣваться въ томъ, что вопросъ этотъ весьма сложенъ и я боюсь, что невозможно будетъ такъ устроить дѣла, чтобы избѣжать аномалій. Это недостатокъ, общій настоящему вопросу и многимъ другимъ, когда дѣло касается сбора денегъ съ публики. Я не могу видѣть въ немъ исключительно присущаго вопросу о маячныхъ пошлинахъ. Я совершенно согласенъ съ тѣмъ, что весьма желательно было-бы отдать всѣ дѣла, касающіяся маячныхъ пошлинъ въ однѣ руки, — въ руки одного отвѣтственнаго министра и чтобы всѣ эти различныя учрежденія были подъ однимъ начальствомъ. Но когда благородный членъ говоритъ, что Тринити-гаузъ независимое учрежденіе, то онъ вѣроятно не принимаетъ во вниманіе перемѣнъ, происшедшихъ въ его устройствѣ. Тринити-гаузъ былъ прежде независимымъ учрежденіемъ. Теперь онъ лишь правительственный департаментъ, можетъ быть и дурно организованный, — я боюсь, что тоже самое можно сказать и о многихъ другихъ департамен-

тахъ, но департаментъ, за дѣйствіе котораго отвѣчаетъ торговая палата и совершенно справедливо смотрѣть на эту палату, какъ на учрежденіе ответственное за тотъ способъ, какимъ пошрины эти собираются и расходуются. Но не въ этомъ главный вопросъ, а въ томъ, должны ли мы принять на себя обузу перевести 325000 ф., собираемыхъ теперь въ видѣ пошрины съ судоходства, на консолидированный фондъ?

Обсуждая этотъ вопросъ, мнѣ не нужно повторять аргументы моего благороднаго друга, секретаря торговой палаты. Я, скажу однако, какъ я думаю объ этомъ предметѣ. Въ подробности я не стану входить. Вопросъ основывается на широкихъ началахъ и долженъ обсуждаться широко. Во первыхъ, спрашивается въ чемъ состоитъ сущность этой платы? Ею называютъ налогомъ, но она въ дѣйствительности вовсе не налогъ. Деньги, расходуемые на маяки, тратятся для выгодъ судоходства—для сохраненія жизни и имущества моряковъ. Ихъ тратятъ не для того, чтобы товары, привозимые судами сдѣлать дороже, а дешевле. Эти пошрины собираются дѣйствительно для выгодъ судоходства. Если это такъ, то слѣдуетъ вопросъ, кто долженъ платить эти деньги? Конечно, прежде всего ихъ платятъ судохозяева. Такъ какъ это косвенный налогъ, въ послѣдствіи взимаемый съ потребителей, то сперва деньги должно получить отъ какого нибудь лица, а это лицо судохозяинъ. Въ этомъ нѣтъ ничего жестокаго или несправедливаго. Судохозяинъ имѣетъ преимущество передъ всѣми другими классами, потому что маяки содержатся только для безопасности его имущества и экипажа. Но онъ долженъ знать, что въ окончательномъ результатѣ не онъ платитъ эти пошрины, такъ какъ они составляютъ часть фрахта, а фрахтъ часть цѣнности товаровъ и потому они необходимо должны выплачиваться потребителями. Судохозяинъ только выдаетъ деньги впередъ, но онъ увѣренъ въ томъ, что вернетъ ихъ. Эти пошрины собираются не съ тѣхъ лицъ, корабли которыхъ нагружены только балластомъ.

Безъ сомнѣнія, выставляли на видъ несправедливость взиманія пошрины съ судоходства за благодѣянія, оказываемыя въ сущности всей странѣ, какъ это сдѣлала обрававшаяся ко мнѣ депутація, во главѣ которой стоялъ мой благородный другъ

(г. Гедлэмъ). На этомъ собственно депутація и основывалась. Я указалъ имъ на то, что налогъ этотъ не былъ сполна оплачиваемъ судохозяевами, но потребителями, и эта точка зрѣнія оставлена теперь въ сторонѣ; вопросъ, предлагаемый теперь парламенту, не заключается въ томъ, что судохозяинъ терпитъ неправильный налогъ, а въ томъ, что такое поведеніе недостойно великой державы. Такимъ образомъ мой благородный другъ повинулъ точку зрѣнія справедливости и взялся за рыцарство (слушайте, слушайте). Итакъ, заключается ли какаянибудь жестокость во взиманіи подобнаго налога? Толкуютъ о томъ, чтобы брать деньги изъ государственной смѣты, какъ будто онѣ идутъ туда сами собою. Но если вы вынете 325 000 ф. изъ доходовъ, то должно же будетъ пополнить ихъ, а было бы весьма трудно собрать такую сумму болѣе справедливымъ образомъ. Слѣдовательно, вы не въ состояніи собрать 325 000 безъ большихъ трудовъ и страданій, а съ другой стороны не причиня большаго вреда промышленности; на дѣлѣ же было бы очень трудно указать на какойнибудь налогъ, сборъ котораго сопряженъ былъ бы съ меньшею неравномѣрностію и несправедливостію.

Еслибы налогъ этотъ выплачивался изъ общихъ доходовъ, правительство всячески было бы побуждаемо ставить маяки на всевозможныхъ мѣстахъ. Нѣтъ сомнѣнія, что тутъ оказалось бы дѣйствіе разныхъ вліяній и маяки могли бы быть поставлены на мѣстахъ совершенно ненужныхъ. Что же дѣлается теперь? Суда сами просятъ ставить маяки. Правительство согласно ихъ ставить, если судохозяева согласны платить налоги и такимъ образомъ правительство обезпечено въ томъ, что маяки эти дѣйствительно нужны. Между тѣмъ, если бы деньги выходили изъ общихъ доходовъ, то никто не поинтересовался бы отыскивать недостатковъ въ сдѣланномъ и мы могли бы имѣть крайне непроизводительныя траты и грубѣйшія политическія злоупотребленія (слушайте, слушайте). Разсмотримъ налогъ этотъ съ обыкновеннаго критеріума налога. Адамъ Смитъ говорить, что налоги должны быть равномѣрны. Что же можетъ быть справедливѣе этого налога?

Первоначально онъ взимается съ лицъ, непосредственно испытывающихъ на себѣ благодѣяніе тѣхъ предметовъ, на которые налогъ расходуется, а потомъ съ лицъ, потребляющихъ товары, привозимые судами. Налогъ долженъ быть справедливъ; но что же справедливѣе этого налога? Размѣры его всѣмъ хорошо извѣстны и онъ вносится судохозяевами въ счетъ цѣнности фрахта. Наконецъ, что касается самаго сбора, то ничто не можетъ быть дешевле и удобнѣе, такъ какъ налогъ этотъ собирается при концѣ плаванія, когда составляется общій итогъ расходамъ. Мнѣ кажется, поэтому, что налогъ этотъ совершенно удовлетворяетъ всѣмъ условіемъ хорошаго налога и употребляется совершенно въ пользу тѣхъ, которые вполне заинтересованы въ немъ (слушайте, слушайте).

Здѣсь есть еще одинъ предметъ достойный разсмотрѣнія. Этотъ налогъ можетъ быть раздѣленъ на двѣ части. Онъ весь состоитъ изъ 325 000 ф. Изъ нихъ 179 000 оплачиваются судами ввозящими товары въ Англию, а 146 000 судами вывозящими ихъ за границу. Такъ какъ окончательная уплата этого налога совершается потребителями, то значить около половины его платятъ жители не нашей, а другихъ странъ; во мнѣ же такъ мало рыцарства, что я считаю это большимъ преимуществомъ (слушайте, слушайте). Я не вижу, почему бы намъ желать платить 146 000, вынѣ выплачиваемыхъ другими странами и налагать ихъ на народъ нашей собственной страны. Не знаю, что можно возражать противъ этого аргумента, кромѣ того развѣ, что недостойно великой націи не возвращать другимъ державамъ то, что она отъ нихъ получаетъ.

Вопросъ состоитъ не въ удаленіи препятствій для торговли, а въ примангѣ ея къ нашимъ берегамъ уплатою маячныхъ пошлинъ странною, между тѣмъ какъ лица, которыхъ хотятъ облегчить, приходятъ къ намъ ради собственныхъ своихъ выгодъ. Если вы думаете привлечь сюда корабли, облегчивъ ихъ отъ маячныхъ пошлинъ, то то же самое можно сказать и о налогѣ на доки.

Тотъ же самый аргументъ, во имя котораго слѣдуетъ уничтожить маячныя пошлины, въ состояніи открыть свободный доступъ и въ доки. Я не вижу предѣловъ этому аргументу

(слушайте). Такая система могла бы привлечь капитановъ иностранныхъ судовъ къ нашей странѣ, но въ сущности она стремится къ выгодамъ иностранной торговли. Подобнымъ же образомъ и купецъ можетъ приманить къ себѣ покупателя, говоря: «если вы придете въ мою лавку, то я заплачу вамъ заставныя деньги (tugprike)», но кто же будетъ такъ наивенъ, чтобы не знать, что онъ вернетъ это на первомъ фунтѣ чаю? (слушайте и смѣхъ). Мы имѣемъ самый лучший способъ привлечь суда въ наши порта, учредивъ свободную торговлю безъ протекціонныхъ пошлинъ и заставляя ихъ платить только налоги на мяки. Иностранныя державы дѣйствовали совершенно обратно. Что касается ихъ маяковъ, то они великодушно содержать ихъ на счетъ общихъ доходовъ, но зато вознаграждаютъ себя наложеніемъ большихъ протекціонныхъ пошлинъ (слушайте, слушайте). Возьмите на примѣръ Америку. Она не взимаетъ налоговъ на маяки, но зато употребляетъ всѣ ухищренія, для того чтобъ помѣшать распространенію нашихъ товаровъ въ ея предѣлахъ. На этихъ основаніяхъ я совершенно не согласенъ на перенесеніе маячныхъ пошлинъ на консолидированный фондъ и буду считать своимъ долгомъ противодействовать предложенію моего благороднаго друга, хотя, надѣюсь, что онъ не будетъ настаивать на немъ.» (слушайте, слушайте).

Послѣ лорда-канцлера казначейства говорилъ г. Грэвъсъ (Graves). Относительно системы управленія маяками онъ выражался, что невозможно было бы желать чего нибудь болѣе неудобнаго, впрочемъ призналъ, что дѣйствія Тринити-гауза съ 1861 года заслуживаютъ благодарности. Онъ рекомендовалъ усилить свѣтъ маяковъ. Мнѣній лорда-канцлера казначейства г. Грэвъсъ не раздѣлялъ; онъ не соглашался съ нимъ въ томъ, чтобы маячныя пошлины были налогомъ справедливымъ, хорошо и ровно распредѣленнымъ и сослался на примѣръ Ливерпуля. Онъ обратился, между прочимъ, къ палатѣ и съ вопросомъ о мѣстныхъ маякахъ. Почему, спросилъ онъ, эти маяки не включаются въ общую систему маяковъ страны? Потому что правительство сказало мѣстнымъ властямъ: «ваша обязанность освѣщать ваши гавани», но понятно, что то, что правительство говоритъ мѣстнымъ властямъ, то же самое могутъ

сказать и ему другія державы относительно маячныхъ пошлинъ. Когда мы просили Америку, продолжалъ Грэвсъ, принять насъ въ долю ея цѣнной прибрежной торговли, она отвѣчала, что когда мы отмѣнимъ наши маячныя пошлины, то и она займется вопросомъ о прибрежной торговлѣ. Г. Грэвсъ не зналъ ни одного уменьшенія налоговъ, которое было бы такъ общеплезно, какъ отмѣненіе 300 000 ф. маячныхъ пошлинъ съ судовъ. Онъ соглашался съ тѣмъ, что не слѣдуетъ настаивать на рѣшеніи въ ту же самую ночь. Рѣшеніе вопроса, говорилъ онъ, будетъ зависѣть отъ того, когда у канцлера казначейства окажется излишекъ и выразилъ увѣренность, что этотъ излишекъ будетъ въ слѣдующій же годъ и что тогда канцлеръ будетъ смотрѣть на этотъ вопросъ шире и великодушнѣе, тѣмъ въ настоящее время. Рѣчь г. Грэвса не рѣдко сопровождалась возгласами «слушайте, слушайте».

Г. *Брайтъ* (Bright), началъ свою рѣчь между прочимъ замѣткой, что канцлеръ казначейства приписываетъ предложенію г. Гедлэма рыцарскіе свойства, но что онъ находитъ скорѣе, что выставленная г. Гедлэмомъ причина для перенесенія маячныхъ пошлинъ на консолидированный фондъ нечестна. Онъ не вѣрилъ, чтобы судохозяева Тайна просили палату сдѣлать желаемую перемѣну, на томъ основаніи, что недостойно великой націи и проч. (слова Гедлэма); поэтому, по его мнѣнію, если палата когда нибудь пожелаетъ принять эту мѣру, то она сдѣлаетъ это по причинамъ сообразнымъ съ ея характеромъ и съ выгодами тѣхъ, которыхъ она представляетъ. Онъ совѣтовалъ палатѣ дѣйствовать въ этомъ случаѣ осмотрительно, предупреждая, что если уничтожатъ маячныя пошлины нынче, то нельзя поручиться, чтобы на слѣдующій же годъ судохозяева не попросили о перенесеніи какого нибудь другаго налога, необходимаго для какой нибудь специальной цѣли, также на консолидированный фондъ. По мнѣнію г. Брайта, настоящія затрудненія въ отношеніи маячныхъ пошлинъ возникаютъ отъ ихъ неправильности и неравномѣрности, но что это само собою происходитъ отъ попытки уменьшить пошлины одной части англійскаго судоходства.

Суда прибрежной торговли, говорилъ онъ, платять менѣ судовъ, ведущихъ заграничную торговлю. Если-бы мы вздумали сравнять ихъ, возвысивъ пошлины съ прибрежныхъ торговцевъ, то они протестовали-бы противъ такой мѣры, а уменьшая пошлины съ судовъ, ведущихъ заграничную торговлю, мы до крайности уменьшили-бы доходы Тринити-гауза. Поэтому уравненіе пошлинъ между иностранными судами и баботажемъ кажется мнѣ невозможнымъ. Г. Брайтъ признавалъ также, что уменьшеніе пошлинъ съ пароходъ въ и уравненіе ихъ въ этомъ отношеніи съ парусными судами было-бы несправедливо, такъ какъ первые выигрываютъ болѣе послѣднихъ. Я согласенъ съ тѣмъ, продолжалъ Брайтъ, что сами по себѣ пошлины, взимаемая съ судоходства, не подлежатъ жалобѣ, но признаю, что жалобы на неравномѣрность ихъ распредѣленія на разныя суда и на суда, дѣлающія длинныя и короткіе рейсы, могутъ быть справедливы. Г. Брайтъ думаетъ, что судоходству было-бы доставлено большое облегченіе нѣкоторыми перемѣнами въ отношеніи распредѣленія пошлинъ, но не надѣется, чтобы этого возможно было достигнуть въ короткій срокъ. Переходя къ обвиненіямъ, взведеннымъ нѣкоторыми изъ членовъ парламента, рѣчи которыхъ приведены выше, на Тринити-гаузъ, Брайтъ замѣтилъ, что учрежденіе это подверглось въ послѣднее время большимъ реформамъ и многія изъ обвиненій, справедливыя въ прежнее время, совершенно неумѣстны теперь. Лордъ Бьюри упомянулъ въ своей рѣчи между прочимъ о томъ, что содержанію маячной администраціи въ Великобританіи простирается до одной-четврти всѣхъ маячныхъ сборовъ, т. е. достигаетъ 65 000 ф., между тѣмъ какъ въ Соединенныхъ Штатахъ маячнымъ освѣщеніемъ распоряжаются 6 или 8 морскихъ и инженерныхъ офицеровъ и управленіе обходится Штатамъ не дороже 2000 ф. въ годъ. Г. Брайтъ возразилъ на это, что такой разницы между расходами Великобританіи и Соединенныхъ Штатовъ быть не можетъ, что хотя онъ и не знаетъ разницы между числомъ маяковъ и протяженіемъ береговъ обѣихъ странъ, но не думаетъ, чтобы въ Соединенныхъ Штатахъ, гдѣ правительство взяло на себя освѣщеніе прибрежій, хозяйственная часть маяковъ велась экономнѣе,

такъ какъ тамъ расходы на маяки на 50000 ф. ежегодно превосходятъ расходы Великобританіи на тотъ же предметъ. Г. Брайтъ высказывался такъ же въ пользу измѣненій въ числѣ и содержаніи членовъ Тринити-гауза, но говорилъ, что весьма трудно сдѣлать эти измѣненія, сохраняя внутреннее устройство этого учрежденія. Говорилъ, что вѣроятно весьма скоро правительству будетъ предстоять рѣшить вопросъ: слѣдуетъ-ли ограничиться полумѣрами, оставить-ли все дѣло такъ, какъ оно есть, или порѣшить окончательно и подчинить всѣ маячныя учрежденія Англій, Шотландіи и Ирландіи торговой палатѣ. Мое пребываніе въ торговой палатѣ, говорилъ Брайтъ, весьма кратковременно, и я думаю, что я знаю менѣе другихъ, для того, чтобы высказать свое мнѣніе объ этомъ вопросѣ. Конечно, я долженъ буду совѣтоваться о немъ съ другими и былъ-бы весьма счастливъ, еслибы столь важный вопросъ попалъ въ болѣе компетентныя руки. Все, что я могу сказать, это то, что вопросъ этотъ теперь на разсмотрѣніи и я надѣюсь, что это поведетъ къ хорошимъ результатамъ.

Г. Генлей (Henley) выразилъ удовольствіе по поводу рѣчи Брайта, говоря, что слова секретаря торговой палаты успокоили его относительно участи Тринити-гауза. На поренесеніе маячныхъ пошлинъ съ судоходства на консолидированный фондъ онъ не соглашался.

Г. Кэндлишъ (Candlish) доказывалъ, что маячныя пошлины съ судоходства представляютъ серьезныя затрудненія для торговли и въ доказательство привелъ два примѣра, изъ которыхъ мы возьмемъ слѣдующій. Одна фирма, торговавшая между Балтиморомъ и Бременомъ, въ 1868 году имѣла девять судовъ, которыя приходили въ Суутгамптонъ съ пассажирами. За перевозъ пассажировъ фирма эта получала 1736 ф., а маячныхъ пошлинъ въ Суутгамптонѣ платила слишкомъ 313 фунтовъ.

Г. Кэндлишъ зналъ двѣ, если не три компаніи, которыя, во избѣжаніе издержекъ, останавливались въ Гаврѣ вмѣсто Суутгамптона. Онъ заключилъ свою рѣчь увѣреніемъ, что если-бы г. Гелэмъ предложилъ палатѣ вотировать поднятый имъ вопросъ, то онъ, конечно, подалъ-бы голосъ въ его пользу.

Остальныя пренія заключались въ коротенькихъ рѣчахъ гг. Вильямсона, Гедлэма, Гладстона и Норвуда. Г. Вильямсонъ сказалъ, что онъ будетъ вотировать противъ предложенія г. Гедлэма. Г. Гедлэмъ увѣрялъ президента торговой палаты, что онъ вполне оцѣниваетъ его способность справиться съ этимъ вопросомъ и чистосердечно надѣется, что его благородный другъ будетъ имѣть успѣхъ въ попыткѣ уменьшить неравномѣрность пошлинъ и возстановить между разными учрежденіями что нибудь въ родѣ соглашения, но, однако, судоходство поручило ему подвинуть вопросъ на широкихъ и общихъ началахъ и онъ просить у своихъ друзей поддержки, такъ какъ намѣренъ вотировать свое предложеніе. Г. Гладстонъ выразилъ сожалѣніе по поводу настойчивости г. Гедлэма и сказалъ, что приступить теперь къ вотированію значило-бы помѣшать рѣшенію вопроса. Онъ выразилъ надежду, что г. Гедлэмъ не будетъ настаивать на своемъ предложеніи. Г. Норвудъ (Norwood) не оправдывалъ лорда-канцлера казначейства за то, что тотъ сказалъ, что Англія не должна облегчать свою торговлю отъ налоговъ, пока нѣкоторыя другія націи не снимутъ пошлинъ съ англійскихъ товаровъ. Это, по его мнѣнію, шло совершенно въ-разрѣзъ съ началами свободной торговли.

За тѣмъ предложеніе было взято обратно.

ГИГИЕНИЧЕСКІЯ УСЛОВІЯ СУДОВЫХЪ КОМАНДЪ

БРОНЕНОСНОЙ ЭСКАДРЫ ЗА КАМПАНИЮ 1868 ГОДА.

Настоящая статья есть непосредственное дополненіе или продолженіе представленной мною медико-статистической части санитарнаго отчета по броненосной эскадрѣ за кампанію 1868 года (*).

Тамъ читающій видѣль, подробно выраженное цифрами, санитарное состояніе чиновъ эскадры, представляющее степень или напряженность, свойство или характеръ болѣзненности и смертности по каждой командѣ.

Здѣсь, насколько позволяетъ время и матеріалъ, будутъ выяснены тѣмъ же цифреннымъ способомъ гигиеническія обстоятельства, при которыхъ вышли полученные результаты. Цифренный способъ, хотя затруднителенъ и для читателя и для составителя, но представляющій опредѣлительныя числовыя данныя, принять, какъ самый точный для выраженія фактической стороны отчета, и какъ единственно удобный для сравнительной оцѣнки. Болѣе и болѣе подробная разработка этой части санитарнаго отчета важна въ практическомъ отношеніи. Но на этотъ разъ я заранѣе долженъ сказать, что недостатокъ точныхъ, научнымъ образомъ сдѣланныхъ наблюденій, неполнота и ограниченность собраннаго матеріала, а также недостатокъ времени и сложность работы для одного, представляютъ не

(*) Морск. Сборн. № 4, 1869 года. оф.

малое затрудненіе и препятствіе къ составленію настоящей статьи въ такой полнотѣ, чтобы можно было прослѣдить всѣ гигиеническія условія или всѣ причины, обусловившія разсмотрѣнную болѣзненность и смертность.

Опредѣленіе гигиеническихъ условій каждаго судна съ практической цѣлью, т. е. опредѣлить его выгодныя качества и невыгодныя или, что почти тоже самое, его удобства и неудобства, какъ плавающей крѣпости и какъ плавающего жилого помѣщенія и за тѣмъ выяснитъ средства и способы, когда и какъ исполнѣ пользоваться первыми и когда и какъ избѣгать или уменьшать вредное дѣйствіе послѣднихъ, есть цѣль, къ которой должно быть направлено опредѣленіе гигиеническихъ условій каждаго судна.

Разработанная въ этомъ направленіи, гигиена судна имѣетъ для него такое же капитальное значеніе, какъ опредѣленіе девиации компаса, по которому судно направляетъ свой путь, съ тою только разницею, что неисправленная погрѣшность девиации ведетъ къ быстрому разрушенію жизни судна и, весьма нерѣдко, и его временныхъ обитателей; погрѣшности гигиены ведутъ къ тому же разрушенію и судно и обитателей его, только чаще болѣе медленнымъ путемъ, не такъ быстро, и потому поражаютъ вниманіе только опытныхъ, наблюдательныхъ специалистовъ и администраторовъ и остаются какъ бы незамѣченными обществомъ. Назначеніе такого опредѣленія гигиеническихъ условій каждаго судна очевидно—это обезпеченіе, сохраненіе, поддержаніе лучшаго здоровья команды и сбереженіе судна.

Программа же, по которой должно быть предпринимаемо такое опредѣленіе, частію выкажется въ настоящей статьѣ, а подробная ея разработка должна составить особую статью, гдѣ бы можно было выяснитъ значеніе, приложеніе или употребленіе получаемыхъ изслѣдованіями фактовъ, а главное установить одинъ опредѣлительный, точный методъ, планъ и правила для изслѣдованія и собиранія фактовъ. Доказательствомъ важности такого одного опредѣлительнаго плана можно привести фактъ,

что полученныя мною для настоящей статьи изъ офіціального источника нѣкоторыя свѣдѣнія оказались при разсмотрѣніи неимѣющими ожидаемой цѣнности. И это прежде всего зависѣло отъ того, что-общее поставленный вопросъ рѣшался каждымъ по своему усмотрѣнію и потому о предметахъ крайне однообразныхъ получились крайне разнорѣчивыя свѣдѣнія.

Установивъ такой общій взглядъ на значеніе и цѣль, къ которой должно стремиться изученіе и опредѣленіе гигиеническихъ условій каждаго судна, и перехода къ судамъ броненосной эскадры, мы увидимъ какъ много еще надо сдѣлать на этомъ пути для полученія положительныхъ, руководящихъ данныхъ.

Здѣсь кстати будетъ замѣтить условіе, подтвержденіе котораго мы будемъ встрѣчать почти въ каждой рубригѣ настоящей статьи, что основательныя, необходимыя для гигиены данныя могутъ быть получаемы только при просвѣщенномъ содѣйствіи администраціи, начальствующихъ лицъ и специалистовъ всѣхъ родовъ изъ цѣлаго ряда наблюденій, сдѣланныхъ научнымъ образомъ при пособіи физическихъ инструментовъ и частію химическихъ испытаній.

Въ ряду гигиеническихъ условій, подъ влияніемъ которыхъ совершалось трехъ мѣсячное практическое плаваніе судовъ броненосной эскадры, разсмотримъ сначала условія общія для всѣхъ судовъ — таковыми были явленія внѣшней атмосферы, и затѣмъ перейдемъ къ разсмотрѣнію частныхъ условій каждаго судна.

Внѣшняя атмосфера. Не имѣя въ рукахъ выводовъ метеорологическихъ наблюденій, непосредственно сдѣланныхъ на эскадрѣ, я вынужденъ въ настоящей рубригѣ взять данныя кронштадтскаго порта, сгруппированныя въ слѣдующей таблицѣ.

Общій выводъ.

Время		Среднія величины.				Сумма дожд.	Состояніе погоды.		
По во- ному стилю.	Часы наблю- деній.	Баро- метръ при 13½° R.	Тер- мо- метръ.	Упру- гость па- ровъ.	Влаж- ность возду- ха.				
Съ 1 іюня по 1 іюля.	полнч.	д.	+ 8°,04	—	—	0,56	Число дней.		
	6 утр.	29,871	9,92	3,12	0,74		Ясныхъ	6	
	8 —	29,809	11,51	3,10	0,68		Частію ясныхъ	7	
	10 —	29,817	11,91	3,23	0,67		Облачныхъ	10	
	полд.	29,910	12,66	3,12	0,61		Пасмурныхъ	3	
	2 дн.	29,920	13,00	3,11	0,51		Дождливыхъ	4	
	4 —	29,856	13,10	3,20	0,61			30	
	6 веч.	29,844	12,66	3,25	0,63				
	8 —	29,907	12,40	3,21	0,66				
	10 —	29,907	10,96	3,14	0,69			Дождь	18 р.
	Средн. суточ.	29,874	10,03	3,16	0,64			Градъ	1 —
	Раз- ность.	0,111	5,06	0,15	0,23			Туманъ	2 —
Среднее направленіе вѣтра NW 78° 16'							Громъ	1 —	
Съ напряженіемъ 125 м.									
Съ 1 іюля по 1 августа.	полнч.	—	+11°,93	—	—	0,16	Число дней:		
	6 утр.	29,990	13,37	3,99	0,72		Ясныхъ	5	
	8 —	30,042	14,72	4,03	0,67		Частію ясныхъ	13	
	10 —	30,071	15,84	4,20	0,62		Облачныхъ	6	
	полд.	30,071	16,42	4,11	0,58		Пасмурныхъ	5	
	2 дн.	29,974	17,22	3,56	0,54		Дождливыхъ	2	
	4 —	29,970	17,43	3,64	0,55			31	
	6 веч.	29,981	17,01	4,14	0,57				
	8 —	29,983	16,17	4,07	0,59			Дождь	9 р.
	10 —	29,980	14,95	4,10	0,64			Туманъ	14 —
	Средн. суточ.	29,998	15,51	3,97	0,61			Роса	2 —
	Раз- ность.	0,101	5,50	0,64	0,18				
Среднее направленіе вѣтра NW 39°									
Съ напряженіемъ 124 м.									

Время.		Среднія величины.				Сумма дождя.	Состояніе погоды.	
По новому стилю.	Часы наблюденій.	Барометръ при 13½° R	Термометръ.	Упругость паровъ.	Влажность воздуха.			
Съ 1 августа по 1 сентября.	полнч.	д.	+11°,74	—	—	0,85	Число дней.	
	6 утр.	30,014	13,06	4,15	0,78		Ясныхъ	4
	8 —	30,017	14,27	4,24	0,72		Частью ясныхъ	7
	10 —	30,017	15,44	4,29	0,65		Облачныхъ	8
	полд.	33,016	16,72	4,35	0,62		Пасмурныхъ	8
	2 дн.	30,018	17,11	4,45	0,62		Дождливыхъ	4
	4 —	30,009	17,29	4,46	0,61			31
	6 веч.	30,007	16,58	4,45	0,64		Дождь	15 р.
	8 —	30,006	15,74	4,40	0,69		Туманъ	14 —
	10 —	30,002	14,24	4,35	0,74		Грозь	1 —
	Средн. суточ.	30,110	15,22	4,35	0,67		Роса	1 —
	Разность.	0,015	5,55	0,31	0,17		Днмь	16 —
	Среднее направление вѣтра SW 11° 28'							
Съ напряженіемъ 26,8 м.								
Съ 1 сентября по 1 октября.	полнч.	—	+6°,58	—	—	0,86	Число дней.	
	6 утр.	29,926	7,73	2,99	0,86		Ясныхъ	1
	8 —	29,921	8,25	3,00	0,83		Частью ясныхъ	13
	10 —	29,926	9,23	3,06	0,79		Облачныхъ	8
	полд.	29,918	9,86	3,12	0,77		Пасмурныхъ	3
	2 дн.	29,920	10,06	3,11	0,73		Дождливыхъ	5
	4 —	29,916	10,16	3,13	0,74			30
	6 веч.	29,916	9,96	3,07	0,75		Дождь	20 р.
	8 —	29,981	8,98	3,03	0,77		Туманъ	7 —
	10 —	29,876	8,23	3,00	0,80		Иней	2 —
	Средн. суточ.	29,903	8,95	3,01	0,77		Роса	9 —
	Разность.	0,050	3,58	0,14	0,13		Радуга	1 —
	Среднее направление вѣтра SW 54° 17'							
Съ напряженіемъ 30,7 м.								

Въ настоящей таблицѣ время показано по новому стилю. Считая же по новому стилю трехъ-мѣсячное практическое плаваніе броненосной эскадры, выйдетъ, что такое началось 29

іюня и кончилось 20 сентября. Но въ таблицѣ помѣщены выводы за полный іюнь и сентябрь, потому что на эти два мѣсяца падаетъ вооруженіе и разруженіе судовъ эскадры и не бесполезно принять въ соображеніе состояніе погоды, при которой исполнялись эти работы, изъ коихъ первая, вооруженіе, какъ показали изслѣдованія, значительно подрываетъ здоровье людей.

Ежедневныя наблюденія, изъ которыхъ составлены помѣщенные въ таблицѣ выводы, производились на кронштадтскомъ морскомъ телеграфѣ, посредствомъ общеупотребительнаго барометра, двухъ термометровъ, сухаго и мокраго (психрометрической способъ), дождемѣра и анометра.

Въ предложенной таблицѣ особеннаго вниманія заслуживаютъ моменты наибольшіе (maximum) и наименьшіе (minimum), среднее суточное состояніе, средняя суточная разность, среднее направленіе и сила вѣтра, количество дождя, потому что сумма вліяній, зависящихъ отъ этихъ данныхъ, главнымъ образомъ характеризуетъ климатъ даннаго времени года и разсматриваемой мѣстности.

Для полноты изученія свойствъ атмосферы, обуславливающихъ климатическія вліянія, остается прибавить составъ воздуха, электрическое состояніе воздуха и количество или напряженность свѣта. Но въ отношеніи вліянія двухъ послѣднихъ агентовъ нѣтъ еще положительныхъ научныхъ фактовъ. Что же касается до состава воздуха, то при изслѣдованіи внѣшней атмосферы, таковыя наблюденія не имѣютъ большаго значенія для морской гигиены, главнымъ образомъ, по причинѣ малоизмѣняемости состава (*) и, наконецъ, если бы въ исключительныхъ случаяхъ и понадобилось обследовать составъ внѣшней атмосферы, то методы и способы для такого изслѣдованія будутъ изложены въ программѣ испытаній судовой атмосферы, гдѣ таковыя наблюденія могутъ дать полезные факты.

(*) Самая измѣняющаяся составная часть механической смѣси воздуха есть водяные пары, но количество ихъ показывается психрометромъ, пропорціи углекислоты и кислорода почти постоянны, остаются еще озонметрическія измѣненія, но значеніе ихъ мало выяснено.

Сравнивая среднія данныя настоящей таблицы съ средними данными С.-Петербургa (*), выведенными изъ многолѣтнихъ наблюдений, какъ единицами болѣе или менѣе постоянными, находимъ:

Въ отношеніи температуры:

Іюнь	мѣсяцъ	1868 г.	на 1° 8'	былъ	холоднѣе.
Іюль	—	—	— 1° 5'	—	теплѣе.
Августъ	—	—	— 2° 5'	—	теплѣе.
Сентябрь	—	—	— 0° 4'	—	теплѣе.

По количеству дожда:

Въ іюнѣ	1868 г.	на 1,05	было	менѣе.
— іюлѣ	—	— 2,21	тоже.	
— августѣ	—	— 2,13	тоже.	
— сентябрѣ	—	— 0,2	тоже.	

По числу дождливыхъ дней:

Въ іюнѣ	1868 г.	на 8,4	дня	было	менѣе.
— іюлѣ	—	— 10,7	—	тоже.	
— августѣ	—	— 9,8	—	тоже.	
— сентябрѣ	—	— 8,3	—	тоже.	

Изъ сравненія данныхъ 1868 г. съ таковыми же за 1867 г. находимъ:

Въ отношеніи температуры:

Іюнь	1868 г.	былъ	на 0°,94	холоднѣе.
Іюль	—	—	— 2,74	теплѣе.
Августъ	—	—	— 3,49	тоже.
Сентябрь	—	—	— 1,77	тоже.

(*) Среднія Кронштадта, конечно, не многимъ разнятся отъ среднихъ С.-Петербурга, но тѣмъ не менѣе первыхъ нѣтъ.

По количеству дожда:

Въ іюнь	1868 г.	на 1,16	было менѣе.
— іюль	—	— 1,33	тоже.
— августъ	—	— 3,56	тоже.
— сентябрь	—	— 0,23	тоже.

Такимъ образомъ, приведенныя цифры и сравненія характеризуютъ, что іюнь мѣсяцъ 1868 г. былъ холоднѣе обыкновеннаго и нѣсколько холоднѣе чѣмъ въ 1867 г. Въ то же время число дождливыхъ дней и количество выпавшаго дожда было значительно менѣе; слѣдовательно, если онъ и былъ нѣсколько холоднѣе, но въ то же время и значительно суше—обстоятельство благоприятное въ гигиеническомъ отношеніи.

За тѣмъ іюль, августъ, сентябрь были значительно теплѣе, какъ въ сравненіи съ среднею многолѣтнею цифрою, такъ особенно по сравненіи съ тѣми же мѣсяцами 1867 г., а число дождливыхъ дней и количество выпавшаго дожда по обоимъ сравненіямъ было значительно менѣе.

Вообще же приведенныя цифры показываютъ, что во все время трехъ-мѣсячнаго практическаго плаванія броненосной эскадры погода стояла теплая, сухая, и теплѣе и суше обыкновеннаго и по сравненію съ 1867 годомъ и что особенная случайность—въ августѣ мѣсяцѣ дымъ отъ лѣсныхъ и торфяныхъ пожаровъ.

Не имѣя возможности удѣлить настоящей работѣ большаго времени, я по необходимости долженъ вести дѣло скато и не входить здѣсь въ болѣе подробное разсмотрѣніе отмѣченныхъ фактовъ. При такомъ разсмотрѣніи на примѣръ, обнаруживается, что изъ 4-хъ приведенныхъ мѣсяцевъ сентябрь былъ мягче, здоровѣе и благоприятнѣе для общаго здоровья, потому что въ сентябрь при средней суточной температурѣ почти $+9^{\circ}$ (*), средняя суточная разность была $3\frac{1}{2}^{\circ}$; между тѣмъ какъ въ

(*) Средняя изъ многолѣтнихъ наблюденій температура С.-Петербурга для сентября $+8^{\circ}5$.

Средняя годовая температура 1868 г. $+3^{\circ}$.

Средняя годовая температура С.-Петербурга изъ многолѣтнихъ наблюденій $+2^{\circ}9$.

остальные 3 мѣсяца средняя суточная разность не менѣе 5 и $5\frac{1}{2}^{\circ}$; а значеніе этой цифры, въ короткихъ словахъ, таково, что на ней основывается главнымъ образомъ характеристика климата въ отношеніи большей или меньшей суровости или мягкости.

Наконецъ, я не дѣлаю здѣсь сопоставленія явленій атмосферическихъ съ теченіемъ болѣзненности, потому что, во избѣжаніе повтореній всѣ подобнаго значенія факты сгруппированы и изложены далѣе въ одной общей рубрикѣ.

Судовая атмосфера. Для этой рубрики совсѣмъ не имѣется матеріала. Два, три одновременные и недоконченные или неполные опыта не имѣютъ научной цѣнности. Изъ нихъ только можно видѣть, что во время опыта углекислоты было болѣе нежели во внѣшней атмосферѣ; но анализы подобнаго рода—не первый шагъ и никогда не приводили и не приведутъ къ руководящимъ выводамъ, къ выработкѣ которыхъ только и должно быть направлено изученіе судовой атмосферы.

Судовая атмосфера есть гигиенический элементъ чрезвычайной важности и по значенію своему заслуживаетъ не менѣе тщательнаго изученія, какъ и внѣшняя атмосфера. Правда, этотъ отдѣлъ морской гигиены, не смотря на капитальное свое значеніе, есть одинъ изъ наименѣе обработанныхъ, но это зависѣло и зависитъ оттого, что для разработки его нужны не отрывочные полуопыты, а требуются спеціальныя средства и способы и длинный рядъ наблюденій. А такъ какъ судовая атмосфера есть гигиенический элементъ измѣняющійся, то постоянная оцѣнка его требуетъ и постоянныхъ наблюденій.

Чтобы убѣдиться въ этомъ, достаточно сказать здѣсь въ короткихъ словахъ, что нужно сдѣлать на этомъ пути (*).

Для изслѣдованія судовой атмосферы нужны тѣ же приемы и способы, какими пользуются при изученіяхъ внѣшней атмосферы, т. е. и здѣсь, какъ и тамъ, нуженъ рядъ ежедневныхъ наблюденій въ опредѣленные часы барометра, термометра сухаго

(*) Подробности въ программѣ для опредѣленія гигиеническихъ условій каждаго судна.

и моряго (*), анемометра съ точнымъ означеніемъ мѣста и подробнымъ обозначеніемъ обстоятельствъ наблюденія. За симъ къ такимъ наблюденіямъ надо прибавить еще испытанія воздуха и то же ежедневно повторенныя въ опредѣленные часы, чтобы показать ежедневныя измѣненія составныхъ частей судовой атмосферы (**). Съ нѣсколькихъ судовъ полученные изъ цѣлаго ряда такихъ наблюденій данныя судовой атмосферы, сравнивая между собою и съ таковыми же данными внѣшней атмосферы, а эти послѣднія съ средними, выведенными изъ многолѣтнихъ наблюденій, какъ единицами болѣе постоянными, можно составить достаточно отчетливое понятіе о судовой атмосферѣ, ея измѣненіяхъ и причинахъ этихъ измѣненій, и только выводы изъ такихъ изслѣдованій и сравненій могутъ имѣть право на положительное значеніе.

И это будетъ первый и общій результатъ такихъ изслѣдованій, въ которомъ можно найти фактическія указанія на то, — когда, какія надо принять мѣры, чтобы обезпечить командѣ довольствіе лучшимъ воздухомъ (***)).

Въ частности указанія барометра, термометра и анемометра могутъ понадобится напримѣръ при вычисленіяхъ для опредѣленія удовлетворительности, какъ естественной, такъ и искусственной вентиляціи въ данное время. Такъ, напримѣръ, могутъ быть поставлены частныя вопросы — на такомъ-то суднѣ въ данное время удовлетворительна ли естественная вентиляція? Или на такомъ-то суднѣ въ данное время удовлетворительна ли искусственная вентиляція? Всѣ подобныя задачи рѣшаются

(*) Хотя для опредѣленія гигрометрическаго состоянія воздуха и существуетъ болѣе точный инструментъ—гигрометръ Реньо, но этотъ послѣдній не принятъ еще въ общее употребленіе, и на судахъ, какъ и на обсерваторіяхъ, принятъ психрометрическій способъ для опредѣленія гигрометрическаго состоянія воздуха. За тѣмъ весьма точный химическій гигрометръ для судовой практики неудобенъ, а болѣею частію и вовсе невозможенъ.

(**) Подробности въ программѣ для опредѣленія гигиеническихъ условий каждаго судна.

(***) Это не каламбуръ и не острота, которыя здѣсь неумѣстны. Это выраженіе пожалуй, оригинально, но въ пяти словахъ представляетъ и важность хорошаго, воздуха для питанія и неусоглашную возможность имѣть его при судовой обстановкѣ и зависимость потребителя отъ распорядителя.

прежде всего не химическимъ полуанализомъ механической смѣси, каковою есть атмосфера, а вычисленіями, при которыхъ нужны указанія барометра, термометра, анемометра и потомъ, если это по обстоятельствамъ понадобится, испытаніемъ воздуха.

Причина такого порядка при рѣшеніи подобныхъ задачъ для знакомаго съ дѣломъ очевидна; имѣя, на примѣръ, показанія анемометра или манометра, можно по мѣрѣ надобности поставить вышеприведенный вопросъ и рѣшить его въ короткое, нужное для вычисленій время, или можетъ быть еще проще случай, гдѣ одно показаніе барометра или термометра рѣшаетъ вопросъ удовлетворительности или неудовлетворительности вентиляции; тогда какъ испытаніе на углекислоту, помощію аспиратора, строго говоря, на суднѣ невозможно и все же требуетъ большаго времени, а для испытанія по способу Петтенкоффера (*) потребно самое малое часовъ 8-мъ или 10-ть, слѣдовательно, отвѣтъ на поставленный вопросъ получится, когда обстоятельства уже измѣнились и можетъ быть болѣе не повторятся, да если и повторятся, то какъ узнать, что они именно таковы, какія наблюдались во время такого-то опыта.

Я не войду здѣсь въ разсужденіе научнаго вопроса—въ углекислотѣ ли или въ одной ли углекислотѣ заключается сущность дѣла и кончу слѣдующимъ заключеніемъ.

Такъ какъ важность изслѣдованія судовой атмосферы очевидна, то желательно организовать правильность изслѣдованій, хотя на нѣкоторыхъ судахъ; потому что организовать тщательное изслѣдованіе на всѣхъ судахъ, навѣрное будетъ невозможно по многимъ причинамъ.

А. Хохлаковъ.

(*) Единственно удобный способъ для судовой практики, но требующій упрощенія.

БРОНЕНОСНЫЯ СУДА.

Пренія въ англійскомъ парламентѣ о броненосцахъ. — Переписка по вопросу о башенныхъ броненосцахъ. — Спускъ турецкаго броненосца *Али Иллахъ*. — Спускъ Японскаго корвета *Нюшомару*. — Судовая броня съ двойнымъ уклономъ.

Пренія въ англійскомъ парламентѣ о броненосцахъ.

Во время одного изъ засѣданій англійскаго парламента нынѣшней сессіи, посвященныхъ разсмотрѣнію морской смѣты на 1869—70 годъ, пренія коснулись до весьма интереснаго для насъ, русскихъ, вопроса о башенныхъ броненосцахъ. Англія, какъ извѣстно уже читателямъ, разстается теперь съ своимъ долгимъ предубѣжденіемъ противъ башенъ и строить нѣсколько мониторовъ различныхъ величинъ и типовъ какъ для прибрежной обороны, такъ и для океанскихъ переходовъ. Но тѣмъ не менѣе, въ средѣ англійскихъ моряковъ и публики есть еще много противниковъ башенной системы, которые горячо отстаиваютъ бортовыя броненосныя суда, признавая ихъ единственно годными для моря. Каждое столкновение двухъ партій, защитниковъ башни и бортовой обороны, приводитъ къ интереснымъ спорамъ, на которыхъ нерѣдко выясняются новыя стороны вопроса и въ большей части случаевъ дѣлаются извѣстными подробности, дотолѣ незнакомыя для публики. На этомъ основаніи, мы и нынѣшній разъ позволяемъ себѣ представить читателямъ одинъ изъ ежегодныхъ парламентскихъ диспутовъ о двухъ соперничающихъ системахъ судостроенія, не смотря на то, что тема эта повто-

рялась уже весьма часто и для многих потеряла прелесть, соединенную съ новизною.

Пренія начались съ доклада перваго лорда адмиралтейства, г. *Чайлдерса*, о закладкѣ въ нынѣшнемъ году двухъ башенныхъ броненосцевъ въ 4400 тоннъ каждый, длиною въ 285 футъ, съ углубленіемъ отъ 25 футъ 9 дюймовъ до 26 футъ 6 дюймовъ, съ машинами въ 800 нарицательныхъ силъ, и способныхъ дѣлать по $12\frac{1}{2}$ узловъ въ часъ. Суда эти, сверхъ того, должны отличаться замѣчательно большимъ запасомъ угля, который будетъ не менѣе 1750 тоннъ, количество достаточное для 10 дней полнаго хода по 12 узловъ въ часъ, для 13 дней хода по 10 узловъ, и отъ 25 до 35 дней при меньшей скорости хода. Броненосцы эти будутъ вполне мореходными судами, но безъ мачтъ, для совершеннаго обстрѣла артиллеріи по всему горизонту. Оппозиція возстала, говорилъ г. *Чайлдерсъ*, противъ того, что новыя суда должны быть двухвинтовыя, но доводы ея противорѣчатъ какъ теоріи, такъ и практикѣ. Чѣмъ болѣе углубленіе судна, тѣмъ дѣйствительнѣе двойной винтъ. Въ этомъ убѣдилось и французское правительство, которое строитъ въ настоящее время двухвинтовыя суда, сидяція въ водѣ 20 футъ. Между другими опроверженіями оппозиціи существуетъ также мнѣніе, что башенное судно не должно имѣть столь значительнаго углубленія какъ 26 футъ, ибо оно становится негоднымъ для прибрежной обороны. Но наши новыя броненосцы не назначаются для этой цѣли, и должны быть вполне мореходными судами, способными переходить черезъ океанъ и годными въ то же время для эскадреннаго боя. Безопасность ихъ увеличивается благодаря двойному винту; чтобы привести ихъ въ безпомощное состояніе должно повредить три изъ четырехъ стѣльныхъ машинъ и одинъ изъ винтовъ. Адмиралтейство вело себя въ этомъ случаѣ чрезвычайно осторожно; не желая принимать на себя исключительной отвѣтственности за совершаемый шагъ, оно пригласило нѣсколько извѣстнѣйшихъ морскихъ офицеровъ и другихъ специалистовъ для совмѣстнаго обсужденія предполагаемой постройки башенныхъ броненосцевъ. Лица эти высказали слѣдующее мнѣніе:

«Что касается до перваго пункта вопроса—«малой высоты борта», то общее убѣжденіе морскихъ офицеровъ клонится къ тому, что броня такой толщины, чтобы противостоятъ судовой артиллеріи, поставленной даже въ настоящее время на корабляхъ, можетъ быть носима только судами съ низкимъ бортомъ, и большинство членовъ комисіи пришло къ мнѣнію, что высота надъ водою новопроектированныхъ броненосцевъ будетъ достаточна при той службѣ, для которой они предназначаются. Относительно втораго пункта, т. е. употребленія двухъ винтовъ съ двойною машиною, комисіа признала единогласно, что большое углубленіе судна благоприятствуетъ дѣйствию двойнаго винта, и что принятіе этой системы обезпечиваетъ корабль отъ тяжелаго положенія въ случаѣ поврежденія механизма. Можетъ быть, употребленіе двухъ винтовъ вмѣсто одного поведетъ къ нѣкоторой потерѣ хода, но эта утрата вознаградится съ другой стороны большими выгодами, соединенными съ безопасностью при порчахъ машины. Что касается до третьяго пункта—отсутствія мачтъ, то большинство комисіи согласилось съ тѣмъ, что въ видахъ особеннаго чертежа и предположенной службы новыхъ судовъ, отсутствіе рангоута было необходимо, и что всѣ выгоды, доставляемыя имъ, уравниваются двумя машинами и большимъ запасомъ угля.»

Вотъ мнѣнія, поданныя лучшими офицерами флота и другими специалистами, основательно изучившими разбираемый предметъ. Познакомясь съ ними, адмиралтейство увидѣло, что оно имѣетъ на своей сторонѣ людей науки. Что касается до требованій оппозиціи, чтобы ранѣе закладки новыхъ башенныхъ судовъ произвести испытанія надъ *Captain* и *Monarch* и за тѣмъ уже на основаніи опыта приступить къ постройкѣ, то на это можно сказать, что подобныя испытанія въ состояніи только выяснитъ нѣкоторыя подробности, но не повліяютъ радикально на основанія системы. Сверхъ того, мы уже имѣемъ результаты опыта относительно судовъ, болѣе подходящихъ къ новопроектированнымъ, чѣмъ *Captain* и *Monarch*, и недостатки которыхъ выяснились на столько, что ихъ легко избѣжать. Два хорошо извѣстные американскіе монитора,

*

Monadnock и *Miantonomah*, были не вполне удовлетворительны, но мы имѣли возможность увидѣть чего имъ не доставало. *Monadnock*, величиною въ 3300 тоннъ, съ высотой борта меньшею, чѣмъ предположенная для нашихъ судовъ, перешелъ въ Тихій океанъ, а другой братъ его дважды пересѣлъ Атлантическій, встрѣчалъ бурную погоду и велъ себя при этомъ отлично. Недостатки ихъ обнаружались и послужили намъ урокомъ. Огромная погрѣшность въ нихъ заключалась въ маломъ запасѣ топлива; наши же новые башенные броненосцы будутъ брать большое количество его. Другой недостатокъ этихъ судовъ заключался въ томъ, что на нихъ не было брусвера, за которымъ орудія могли бы дѣйствовать съ безопасностію при высокомъ волненіи. Одинъ англійскій офицеръ, сдѣлавшій переходъ на *Miantonomah*, донесъ, что въ то время какъ другія суда при боковой качкѣ имѣли розмахи въ 20 градусовъ, мониторъ качался только на 4 градуса. Такимъ образомъ, правительство, проектируя новыя суда, основывалось на значительномъ количествѣ опытныхъ данныхъ. Онъ (г. Чайлдерсъ) того мнѣнія, что этого дѣла нельзя откладывать въ долгій ящикъ, ибо Англія имѣетъ лишь два судна, броня которыхъ способна выдерживать дѣйствіе орудій, носимыхъ другими флотами, и потому онъ проситъ палату вотировать нужную сумму для постройки новопроктированныхъ башенныхъ судовъ.

Г. Корри, бывшій первый лордъ адмиралтейства, въ отвѣтъ на рѣчь г. Чайлдерса, сказалъ, что прошлая администрація была также за башенныя суда и даже приступила къ постройкѣ ихъ, но воздерживалась отъ поспѣшныхъ дѣйствій, чтобы не ввести государство въ расходы, результаты которыхъ не будутъ въ полномъ согласіи съ ихъ причинами. Сверхъ того, онъ надѣется доказать, что донныѣ ни одинъ башенный броненосецъ не былъ испытанъ въ открытомъ морѣ при обстоятельствахъ, способныхъ выказать, что онъ удовлетворяетъ всѣмъ потребностямъ военнаго судна. Нѣкоторые изъ тѣхъ лицъ, которыя утверждаютъ, что башенныя суда должны имѣть успѣхъ въ морѣ, осыпали самыми обидными выраженіями прошлое адмиралтейство. Адмиралъ сэръ Фредерикъ Грей, быв-

шій членомъ адмиралтейства при либеральномъ правительствѣ, написалъ брошюру, въ которой утверждалъ, что Америка не имѣетъ мореходныхъ башенныхъ броненосцевъ, а въ прошломъ году одинъ уважаемый командиръ, принимавшій живое участіе въ преніяхъ, писалъ въ *Times*: «вы видѣли какъ они (низкія башенныя суда) перешли черезъ Атлантическій океанъ, достигли Петербурга, прошли мысъ Горнъ, добрались до Калифорніи, а между тѣмъ храбрый старый адмиралъ увѣряетъ, что Америка не имѣетъ ни одного мореходнаго броненосца. Статья говорила за тѣмъ объ эскадрѣ адмирала Бутакова (въ Балтійскомъ морѣ), состоявшей изъ 17 мониторовъ и башенныхъ судовъ, и объ эскадрѣ адмирала Портера въ Соединенныхъ Штатахъ, и заключала въ себѣ выраженіе, что «если эскадры эти появятся передъ Галифаксомъ или Абординомъ, то увидятъ какъ крѣпко спитъ добрый людъ въ этихъ городахъ, уповая на увѣренія сэра Фредерика». Нѣкоторымъ утѣшеніемъ было, что либеральное адмиралтейство получило неодобреніе, но въ концѣ концовъ оказалось, что старый адмиралъ былъ правъ и что еще не было построено ни одного дѣйствительно мореходнаго судна этой системы. Вышеупомянутое письмо послужило темою для передовой статьи одной весьма популярной газеты, гдѣ адмиралтейство было безпощадно окритиковано. Авторъ ея говорилъ:

«У насъ, по всей вѣроятности, еще никогда не было адмиралтейства съ лучшими намѣреніями, но въ то же время съ болѣе слабыми силами. Недостатокъ знанія между его членами поразителенъ для лицъ, получающихъ свѣдѣнія, не отъ самаго адмиралтейства, а изъ постороннихъ источниковъ. Мало утѣшенія для того народа, отвѣтственные министры котораго увѣряютъ, что до сихъ поръ еще не видано мореходнаго башеннаго судна. Адмиралъ Бутаковъ крейсеруетъ въ настоящее время въ Балтійскомъ морѣ съ 22 вымпелами, изъ которыхъ не менѣе 15 башенныхъ судовъ, и число это должно еще увеличиться.»

Но случилось, что въ то время какъ эта статья была напечатана, въ Кронштадтѣ находилось англійское военное судно, фрегатъ *Liffey*, и командиръ его, капитанъ Джонсонъ по про-

чтеніи этихъ утвержденій написалъ тогда же письмо въ адмиралтейство. Онъ видѣлъ всѣ русскія бапенныя суда и зналъ что они никогда не назначались для дальнихъ плаваній, донесите о нихъ адмиралтейству. Капитанъ Джонсонъ говорилъ, что русскіе послали въ Америку, во время войны съвера съ югомъ, адмирала, чтобы собрать свѣдѣнія относительно мониторовъ, и продолжалъ далѣе:

«Донесеніе этого офицера касательно мониторовъ было столь благоприятно въ смыслѣ прибрежной обороны, что русское правительство сразу построило десять подобныхъ судовъ совершенно по американскому чертежу. Эти суда возвышаются лишь на нѣсколько дюймовъ надъ водою по срединѣ судна, и командиръ одного изъ нихъ говорилъ мнѣ, что въ морѣ, т. е. въ Финскомъ заливѣ, башня покрывается обыкновенно крапенымъ парусинымъ чехломъ, закрѣпленнымъ на палубѣ, но что даже при этомъ въ трюмъ попадаетъ порядочное количество воды, которая выкачивается помпами. Распрашивая адмирала Лесовскаго (того самаго, который былъ посланъ въ Америку, и который былъ главнымъ командиромъ въ Кронштадтѣ въ мою бытность тамъ), я узналъ, что мониторы никогда не предназначались для океанскаго плаванія, но что они были великолѣпны для ихъ главной цѣли—береговой обороны, и я вполне соглашаюсь въ этомъ случаѣ съ адмираломъ, ибо не могу представить себѣ лучшаго судна для плаванія среди мелей и шхеръ Финскаго залива, гдѣ не глубоко сидящее судно легко можетъ найти мѣсто, чтобы укрыться. Вопросъ о мониторахъ, какъ океанскихъ крейсерахъ, я надѣюсь, никогда не найдетъ поборниковъ среди морскихъ офицеровъ. Береговые жители судятъ лишь по тому факту, что подобныя суда перешли черезъ океанъ, но сколько мнѣ извѣстно, они выполнили это подъ наблюдениемъ конвоировъ, и кромѣ того, если небольшому числу мониторовъ удалось даже благополучно совершить подобный переходъ, то этого еще недостаточно для признанія за ними годности для моря. Устойчивость платформы, достигаемая глубокою посадкою судна парализуется невозможностью открывать порты на волненіи. Корабль долженъ или возвышаться надъ водою, или же вода станетъ ходить черезъ него, что явствуетъ изъ

надрыванія башенъ чехлами и проч. Построивъ мониторы, русскіе принялись за сооруженіе другихъ башенныхъ судовъ, но они сознаютъ, что не рѣшили еще вопроса о соединеніи устойчивости платформы, достигаемой при такъ называемомъ низкомъ бортѣ, съ мореходными качествами судна. Они принуждены дѣлать ихъ или высокобортными, чтобы дать имъ возможность держаться въ открытомъ морѣ, снабжая ихъ мачтами и такелажемъ, препятствующими полному обстрѣлу башенныхъ орудій, или же назначить ихъ для береговой обороны, причемъ суда эти могутъ выбирать мѣста для укрытія отъ непогоды и пополнять запасы топлива.»

Вотъ типы тѣхъ судовъ, которыя, какъ намъ было сказано, доказали, что башенная система можетъ съ безопасностію примѣняться къ мореходнымъ броненосцамъ. Онъ (г. Корри) имѣетъ еще другое письмо, которое проливаетъ свѣтъ на разбираемый предметъ и которое было написано однимъ изъ самыхъ талантливыхъ капитановъ флота, человѣкомъ постоянно слѣдящимъ за наукою и всѣми усовершенствованіями по морскому дѣлу, и знакомаго съ моремъ какъ никто. Этотъ офицеръ говорилъ:

«Я пріѣхалъ на *Miantonomah* вскорѣ послѣ того какъ онъ сталъ на якорь на спитгедскомъ рейдѣ по прибытіи изъ Америки. Я никогда не видалъ столь унылыхъ на видъ, блѣдныхъ и изнуренныхъ офицеровъ и команды. Казалось, что въ нихъ не оставалось болѣе силы, чтобы двигаться, когда они, отъ перваго до послѣдняго, еле выползали на верхнюю палубу. Я былъ пораженъ и въ высшей степени удивленъ ихъ убитымъ видомъ, что произвело на меня глубокое впечатлѣніе и навсегда врѣзалось въ памяти. Многіе изъ офицеровъ объявляли, что они ни за что не предпримутъ, по собственной волѣ, вторичнаго путешествія черезъ Атлантическій океанъ при подобной обстановкѣ. Мониторъ свой они сравнивали съ подводною темницею, наполняемою удушливою атмосферою посредствомъ паровой машины, гдѣ команда не знала куда дѣться въ дурную погоду, ибо всѣ отверстія закупоривались даже при легкомъ вѣтрѣ, а переднія вентиляторныя трубы, весьма высокія, чрезъ которыя вентиляторы вбирали свѣжій воздухъ, поворачивались

въ кормѣ, чтобы чрезъ нихъ не вливалась вода, такъ что команда въ палубѣ была принуждена жить въ отвратительной атмосферѣ. Когда обитатели монитора воскресли на англійскихъ мясныхъ празднествахъ и обѣдахъ, качества и достоинства *Miantonomah* измѣнились удивительнымъ образомъ, вмѣстѣ съ возвращеніемъ здоровья и бодрости духа его офицеровъ. Его стали называть хорошимъ морскимъ судномъ, онъ получилъ способность драться въ морѣ на большомъ волненіи (хотя орудія его не были ни разу раскрѣплены во время перехода). Онъ былъ образцомъ комфорта и безопасности, такъ какъ башни доставляли свѣжій воздухъ и вмѣстѣ съ тѣмъ служили для прогулки. Я отъ всей души уповаю, что мы не станемъ тратить денегъ на постройку дорогихъ башенныхъ судовъ прежде чѣмъ *Captain* и *Monarch* не будутъ испытаны въ полной подробности».

Вотъ хорошее доказательство того, насколько можно полагаться на переходы *Miantonomah* чрезъ Атлантическій океанъ и *Monadnock* около мыса Горна, въ смыслѣ доказательства, что низкобортныя башенныя суда способны для крейсерствъ въ открытомъ морѣ. Съ другой стороны, что случилось съ нашимъ собственнымъ *Wyvern*? Онъ былъ построенъ, чтобы перейти черезъ Атлантику и, разумѣется, перешелъ ее, причемъ не обошлось безъ восторженныхъ реляцій объ его удивительныхъ качествахъ. Но что говорилъ про него начальникъ эскадры Британскаго канала адмиралъ Ельвертонъ? Говорилъ объ испытаніяхъ, произведенныхъ 26 сентября 1865 года, онъ писалъ:

«При этихъ обстоятельствахъ башенная система восторжествовала бы, ибо нѣтъ сомнѣнія, что мореходный башенный броненосецъ, возвышающійся надъ водою футъ на 12 или 14, дѣйствовалъ бы изъ своихъ орудій безъ малѣйшаго затрудненія. Я не говорю про *Wyvern*, потому что вода влилась въ амбразуры его башенъ и залила бы всю его внутренность... Этотъ броненосецъ никогда не можетъ быть крейсеромъ или мореходнымъ судномъ. Въ морѣ онъ задривается наглухо, кромѣ отверстій, доставляющихъ воздухъ въ его кочегарное и машинное отдѣленія. Когда онъ пустится черезъ Атлантиче-

скій океанъ, я посовѣтовалъ бы, чтобъ его сопровождалъ сильный пароходъ, подобно тому какъ это было съ *Miantonomah*. Капитанъ Бургойнъ донесъ мнѣ, что во время плаванія подъ парами въ каналѣ, у него двѣ топки были залиты волненіемъ, и что *Wuvern* положительно не годится для службы въ открытомъ морѣ.»

Первый лордъ адмиралтейства упомянулъ, что онъ опирается на авторитеты самыхъ уважаемыхъ офицеровъ нашего флота. Съ своей стороны, онъ (г. Корри) можетъ сказать, что обладаетъ также сочувствіемъ специалистовъ, составившихъ себѣ имя въ своей профессіи. Идя въ парламентъ, онъ встрѣтилъ заслуженнаго адмирала, который передалъ ему, что волненіе въ клубѣ соединенныхъ службъ по этому предмету было гораздо значительнѣе, чѣмъ возможно предполагать, и что если палата не откажется утвердить постройку новопроектированныхъ башенныхъ броненосцевъ, то придется просить королевское человѣколюбивое общество для спасенія погибающихъ, чтобы оно вступило съ протестомъ противъ подобнаго жестокаго рѣшенія. Въ прошломъ году, онъ (г. Корри) поручилъ своему частному секретарю написать письмо къ нѣкоторымъ изъ передовыхъ офицеровъ флота касательно замѣны бортовыхъ судовъ башенными, и получилъ на нихъ отвѣты. Спрошенные офицеры находились всѣ на дѣйствительной службѣ и имѣли какое нибудь командованіе; отвѣты же ихъ замѣчательно совпали и были противъ дальнѣйшей постройки башенныхъ броненосцевъ прежде чѣмъ *Captain* и *Monarch* не будутъ испытаны. Только капитаны Чамберленъ и Ванситартъ высказали противоположное мнѣніе, но и то съ оговорками. Капитанъ Чамберленъ, хотя и высказался за низкій бортъ, но прибавилъ: «придется употребить много лѣтъ и много денегъ прежде чѣмъ трудности будутъ побѣждены и суда эти сдѣлаются жилыми и здоровыми», а капитанъ Ванситартъ полагалъ, что какъ бы прочно ни былъ построенъ мостикъ надъ башнями, служащій для работъ по управленію парусами и мѣстомъ пребыванія команды во время волненія, но онъ недолго устоитъ противъ разрушающаго дѣйствія выстрѣловъ изъ башенныхъ орудій». Капитанъ Худъ, командиръ *Excellent*—одинъ изъ лучшихъ офице-

ровъ нашего флота—полагалъ, на основаніи многихъ приведенныхъ имъ доводовъ, что бортовыя мореходныя суда имѣютъ рѣшительное преимущество надъ башенными. Капитанъ Фолей, командиръ артиллерійскаго корабля въ Девонпортѣ, сказалъ: «будетъ чрезвычайно неблагоразумно строить еще другія башенныя суда прежде чѣмъ *Captain* и *Monarch* не будутъ испытаны въ морѣ». Капитанъ Уильзъ былъ того же мнѣнія и полагалъ, что мореходное башенное судно должно имѣть возвышенные бакъ и ютъ, треногія мачты и одинъ, но никакъ не два винта. Капитанъ (нынѣ адмиралъ) Холль надѣялся, что «нигакое давленіе безответственнаго мнѣнія не заставитъ адмиралтейство приступить къ постройкѣ новыхъ башенныхъ судовъ прежде чѣмъ *Captain* и *Monarch* не будутъ тщательно и добросовѣстно испытаны, и прибавилъ, что находится на прославленномъ *Miantonomah* во время перехода отъ Ширнесса до Нора, когда, не смотря на очень умѣренный вѣтръ, американскій мониторъ былъ принужденъ задраитьса наглухо. Адмиралъ Ельвертонъ думалъ, что *Captain* и *Monarch* должны быть основательно испытаны въ морѣ, прежде чѣмъ мы рѣшимся на дальнѣйшую постройку судовъ подобнаго же типа. Адмиралъ *Уорденъ* былъ рѣшительно въ пользу башенной системы, но принималъ, что «до сихъ поръ не было еще построено ни одного башеннаго судна, которое годилось бы для крейсера и было бы неопровержимо удобно для жизни». Онъ полагалъ, что эти трудности преодолимы, но прибавилъ: «можетъ быть, не вполне благоразумно приступать въ настоящее время къ постройкѣ другихъ башенныхъ броненосцевъ, когда у насъ есть уже два почти готовые» (*). Статся можетъ, что взгляды нѣкоторыхъ судостроителей были бы отличны отъ вышеизложенныхъ, но разбираемый вопросъ не есть судостроительный, а чисто морской, формулированный слѣдующимъ образомъ: имѣетъ ли башенное судно возможность дѣйствовать своими орудіями и доставить вполне удобное помѣщеніе для команды во время плаванія въ открытомъ морѣ,—и мнѣніе моряковъ высказалось такимъ образомъ, что донныѣ

(*) Подробная переписка по вопросу о башенныхъ судахъ помѣщена ниже.

еще не построено ни одного башеннаго броненосца, который могъ бы назваться мореходнымъ военнымъ кораблемъ. Онъ (г. Корри) полагаетъ, что неблагоприятно посылать въ море для крейсерства и долгихъ переходовъ судно безъ мачтъ и парусовъ, и увѣренъ, что большинство морскихъ офицеровъ того же мнѣнія, ибо онъ не встрѣчалъ ни одного моряка, который не разсуждалъ бы подобнымъ же образомъ. Новопроектированныя суда дурно применимы для прибрежной обороны, благодаря большому углубленію въ водѣ и, съ другой стороны, совершенно негодны для крейсерства, имѣя единственно паръ какъ средство для передвиженія. Онъ намѣренъ привести одно мѣсто изъ рапорта адмирала Уордена о послѣднемъ испытаніи эскадры Британскаго канала. Этотъ уважаемый офицеръ твердо стоитъ за башенныя суда, но, защищая ихъ, приводитъ условія, которымъ они должны удовлетворять, и говорить:

«Для выполненія этихъ условій, башенное судно должно быть построено, само собою разумѣется, такимъ образомъ, чтобы доставлять комфортъ и удобство офицерамъ и командѣ, и имѣть достаточную парусность для исполненія различныхъ требованій службы, встрѣчаемыхъ обыкновенно британскими военными судами.»

Въ заключеніе г. Корри выразилъ мнѣніе, что палатѣ не слѣдуетъ разрѣшать постройку новыхъ башенныхъ броненосцевъ, пока *Captain* и *Monarch* не будутъ тщательно испытаны. Онъ надѣется, что эти суда дадутъ благоприятные результаты, и тогда никто не превзойдетъ его въ готовности поддерживать дальнѣйшую постройку мореходныхъ башенныхъ броненосцевъ.

Когда вопросъ былъ поставленъ такимъ образомъ, то адмиралъ *Эрскайнъ* сказалъ, что, выслушавъ доводы нынѣшняго и прошедшаго первыхъ лордовъ адмиралтейства, онъ не можетъ согласиться съ г. Чайлдерсомъ, предлагающимъ вести далѣе постройку судовъ такой системы, надъ которой еще не окончилась испытанія, и въ такое время, когда другія націи производятъ подобныя испытанія на свой счетъ на частныхъ верфяхъ Англіи. Онъ полагаетъ, что имѣетъ право назвать эту систему экспериментальною, ибо предшествовавшія пренія доказали, что такимъ же образомъ смотреть на нее большое

число заслуживающихъ довѣріе практиковъ. Суда, предлагаемыя для постройки, присоединять къ числу нерѣшенныхъ вопросовъ еще два новые. Они будутъ вовсе безъ рангоута и станутъ носить 25-тонную артиллерію, которая, по его мнѣнію, еще не на столько заслуживаетъ довѣрія, чтобы ее можно было ставить на суда. Слухи ходятъ, что 25-тонныя орудія не выдерживаютъ заряда, для котораго они предназначены. Новопроектированныя броненосцы предположено построить въ продолженіе двухъ или трехъ лѣтъ для разложенія издержекъ на болѣе продолжительное время, но подобная мѣра не можетъ назваться удовлетворительною, ибо въ этотъ промежутокъ времени или самыя суда, или же ихъ артиллерія сдѣлаются устарѣлыми. Напримѣръ, что касается до орудія, то онъ можетъ сказать, что теперь дѣлаются пробы надъ примѣненіемъ станка Монкрифа къ морскимъ пушкамъ, и если это удастся, то нѣтъ сомнѣнія, что вращающаяся башня будетъ оставлена. Что же касается до самихъ судовъ, то онъ можетъ сказать, что нѣсколько мѣсяцевъ тому назадъ видѣлъ въ заведеніи извѣстныхъ судостроителей, гг. Рандольфа и Эльдера, модель судна, которое должно замѣнить собою суда существующаго типа. Оно совершенно кругообразное, рассчитано на скорость 15 узловъ въ часъ и въ состояніи двигаться по всѣмъ направленіямъ. Оно должно имѣть громадное помѣщеніе для угля и провизіи и можетъ получить многочисленную команду. Наконецъ, оно должно быть вооружено въ центрѣ тѣмъ то въ родѣ броненоснаго форта, который можетъ быть сдѣланъ почти, если не совершенно, неприступнымъ. Мы можемъ извлечь большую пользу изъ опытовъ, которые производятъ иностранцы надъ судами, построенными на нашихъ частныхъ верфяхъ. Хотя правительство никогда не обращало вниманія на эти суда, а торговый совѣтъ ограничивался лишь тѣмъ, что сообщалъ число ихъ тоннъ и имя порта, куда они отправлялись изъ Англии.

Г. Лэрдъ сказалъ, что, какъ всѣмъ извѣстно, онъ постоянно защищалъ башенную систему и совѣтовалъ прекратить постройку бортовыхъ броненосцевъ, оказавшихся сравнительно слабыми. *Royal Sovereign* былъ передѣланъ изъ линейнаго корабля въ башенное судно, чтобы успокоить общественное мнѣніе и

показать ему, что правительство слѣдуетъ за развитіемъ вопроса о башняхъ, но впослѣдствіи, этотъ броненосецъ, не смотря на удовлетворительные результаты, былъ забытъ и оставленъ безъ вниманія. Г. Корри упомянулъ объ испытаніяхъ *Wyvern* и его брата *Scorpion*, въ 1865 году, во время плаванія съ эскадрою Британскаго канала, но слѣдуетъ замѣтить, что опыты эти производились не при должныхъ условіяхъ. Требования и совѣты относительно нужныхъ передѣлокъ, представленныя отличнѣйшими офицерами, которые командовали этими судами, не были приняты во вниманіе, и оба судна, а въ особенности *Wyvern*, какъ было извѣстно и адмиралтейству, не находились въ надлежащей готовности, чтобы подвергнуться подобному испытанію при столь бурной погодѣ. Слѣдующая за тѣмъ мѣра относительно башенныхъ судовъ была принята самимъ г. Корри. Бывшій первый лордъ адмиралтейства избралъ шесть или семь фирмъ и пригласилъ ихъ составить чертежи башеннаго или бортоваго судна, съ яснымъ обѣщаніемъ, что тотъ изъ частныхъ судостроителей, чей планъ будетъ одобренъ, получитъ постройку избраннаго судна, если только смѣта его не будетъ чрезмѣрно велика. Одинъ изъ чертежей заслужилъ одобреніе, но было рѣшено построить бортовое судно. Съ этой поры вопросъ о башенныхъ броненосцахъ постепенно затягивался, и потому онъ (г. Лордъ) искренно обрадовался, что нынѣшній первый лордъ адмиралтейства предложилъ къ сооруженію башенныя суда и, въ добавокъ, превосходной системы. Основываясь на тѣхъ данныхъ, которыя ему извѣстны, онъ полагаетъ, что броненосцы эти будутъ стоять въ ряду самыхъ сильныхъ изъ существующихъ судовъ, и что броня ихъ будетъ толще употребляемой въ другихъ странахъ, за исключеніемъ Россіи, не говоря уже о хорошихъ мореходныхъ качествахъ. Они въ состояніи брать столь большой запасъ угля, что могутъ быть посланы на мѣсяцъ въ Каналъ или въ Атлантическій океанъ, безъ того, чтобы имъ потребовалось возобновить запасъ топлива, и наврядъ ли существуетъ судно, которое будетъ въ состояніи нанести имъ какой нибудь значительный вредъ. Русскіе броненосцы получаютъ высоту борта надъ водою въ 2 фута 3 дюйма, между тѣмъ какъ новопроектированныя англійскія

суда будутъ имѣть надводный бортъ въ 4 фута 6 дюймовъ; точно также и высота башенъ надъ ватерлинію у русскихъ судовъ будетъ меньше, чѣмъ у новыхъ англійскихъ. *Captain* и *Monarch* башенные броненосцы совершенно другой системы, ибо назначены какъ для паруснаго, такъ и пароваго плаванія, и могутъ брать лишь треть того количества угля, которое составятъ запасъ нашихъ новыхъ судовъ. Предположивъ, что одинъ изъ названныхъ броненосцевъ получить какое нибудь спѣшное назначеніе, ему придется заходить въ порта за углемъ, въ то время какъ новопроектированное судно пройдетъ вдвое большее разстояніе, не заходя нигуда. Двойной винтъ, подобный тому какой устроивается на русскихъ броненосцахъ, составляетъ весьма важный боевой элементъ. Голландскія башенныя суда доказываютъ, что, благодаря двойному винту, броненосецъ можетъ поворачиваться на пяткѣ и управляться безъ руля. Въ отвѣтъ на возраженіе, что двухвинтовое судно не будетъ въ состояніи управлять собою, если одинъ изъ его винтовъ испортится, можно замѣтить на основаніи опыта, что въ подобномъ случаѣ судно, употребляя лишь одинъ винтъ, теряетъ только $2\frac{1}{2}$ узла ходу. По его мнѣнію, адмиралтейство поступаетъ совершенно разумно, прибѣгая къ двойному винту для новыхъ огромныхъ судовъ, и что оно заслуживаетъ благодарность всей страны за предлагаемую постройку башенныхъ броненосцевъ.

Адмиралъ *Сеймуръ* счелъ своею обязанностью, какъ морской офицеръ, выразить полнѣйшее неодобреніе относительно предложенной постройки новыхъ башенныхъ броненосцевъ. Онъ не вѣритъ въ мореходное башенное судно, имѣющее высоту борта лишь въ четыре съ половиною фута. Ему приходилось видѣть много разъ волненіе, съ которымъ не въ состояніи ужиться суда съ такою тяжелою броней и столь глубоко загруженныя. Онъ не вѣритъ въ мореходное башенное судно, веимѣющее мачтъ. Онъ нерасположенъ къ двойному винту. Два винта никогда не имѣютъ того углубленія, которымъ обладаетъ одинъ винтъ, и слѣдствіемъ этого бываетъ, что при килевой качкѣ судна они часто обнажаются отъ воды и не выполняютъ всей своей работы. Такъ какъ *Monarch* и *Captain* очень близки къ окончанію, то

почему же не подождать еще немного и не убѣдиться на дѣлѣ что лучше — бортъ высотой въ 14 футъ, или въ 8 футъ, и если окажется, что 8 футовый лучше, то можно будетъ пойти еще немного ниже; но дѣлать это теперь, безъ указанія опыта, неблагоприятно.

Г. Самьюда сказалъ, что если спросить отдѣльно каждаго члена палаты, то окажется, что мы не можемъ въ настоящее время вѣдѣть относительно увеличенія нашего флота, а напротивъ того, должны стремиться всѣми путями къ этой цѣли. Уважаемый адмиралъ Эрскайнъ совѣтовалъ избѣгать того, что онъ называетъ «экспериментальнымъ судостроеніемъ», но при этомъ нельзя не замѣтить, что въ продолженіе послѣднихъ восьми лѣтъ все военное судостроеніе было ничѣмъ инымъ какъ экспериментальнымъ. Во время парламентскихъ преній въ прошломъ году, онъ (г. Самьюда) доказалъ, что съ момента, когда Англія приступила къ преобразованію своего флота, она испытывала не менѣе восьми типовъ броненосныхъ судовъ, въ продолженіе такого же числа лѣтъ. Такимъ образомъ, въ настоящемъ случаѣ вопросъ принимаетъ тотъ видъ, что достигнемъ ли мы новопроектированными судами самыхъ лучшихъ результатовъ? Съ тѣхъ поръ какъ онъ имѣетъ честь засѣдать въ палатѣ, онъ убѣдился, что достоинства башенной системы до такой степени значительны, что рано или поздно Англія будетъ принуждена принять ее и оставить постройку бортовыхъ броненосцевъ. Въ этихъ видахъ онъ былъ до сихъ поръ въ оппозиціи противъ адмиралтейства, но теперь видитъ съ удовольствіемъ, что правительство становится въ этомъ отношеніи на должный путь, тѣмъ болѣе, что прошлогоднія пренія въ парламентѣ ясно показали, что оно сдѣлаетъ ошибку, продолжая строить бортовые суда. Итакъ, онъ (г. Самьюда) подаетъ голосъ за постройку проектированныхъ башенныхъ броненосцевъ, и полагаетъ, что если бы даже въ нихъ оказались какіе нибудь недостатки, то сама система новыхъ судовъ не представляетъ затрудненій къ устраненію оныхъ. Два или три года тому назадъ онъ позволилъ себѣ утверждать, что Англія, благодаря своему политическому положенію, не можетъ считать себя безопасною, если флотъ ея не будетъ сильнѣе соединен-

ныхъ флотовъ двухъ первоклассныхъ государствъ, если даже не всей Европы. Въ то время число орудій въ англійскомъ флотѣ было 522, между тѣмъ какъ французскій флотъ имѣлъ 770. Нынѣ же, это отношеніе значительно измѣнилось, ибо англійскій флотъ обладаетъ въ настоящій моментъ 582 пушками, а французскій только 311. Если бы орудія имѣли прежнюю степень дѣйствительности, то можно было бы говорить, что Англія имѣетъ право считать себя на нѣкоторое время спокойною, но дѣло въ томъ, что французы замѣнили большое число прежнихъ слабыхъ орудій меньшимъ числомъ новыхъ сильныхъ, и слѣдовательно, дѣйствительность ихъ артиллерійскаго вооруженія не только не уменьшилась, но скорѣе возрасла. Поэтому рѣшеніе адмиралтейства строить башенныя суда весьма важно, ибо оно дастъ возможность англійскому флоту быть сильнѣе его соперниковъ относительно могущества артиллеріи.

Капитанъ *Эджертоны* замѣтилъ, что, идя въ парламентъ, онъ зашелъ въ адмиралтейство и, разсмотрѣвъ модели новопроектированныхъ судовъ, убѣдился, что броненосцы эти будутъ самыми сильными военными кораблями, когда-либо спущенными на воду.

Послѣ этого началось голосованіе и постройка башенныхъ броненосцевъ была утверждена большинствомъ 76 голосовъ.

Переписка по вопросу о башенныхъ броненосцахъ.

Въ № 8 Морскаго Сборника за прошлый годъ, въ отдѣлѣ о броненосныхъ судахъ, была помѣщена статья о преніяхъ въ англійскомъ парламентѣ, по поводу бюджета адмиралтейства, гдѣ, между прочимъ, было видно, что одна изъ темъ преній состояла въ спорѣ о сравнительныхъ достоинствахъ и недостаткахъ мореходныхъ броненосцевъ, башенныхъ и бортовыхъ; при чемъ, какъ читатели нашего журнала вѣроятно помнятъ, оппозиція упрекала высшую морскую администрацію своей страны, въ упорствѣ, съ какимъ она не желаетъ строить башенныя мореходныя суда, и однимъ изъ членовъ парламента, г. Самьюда, тогда же сдѣлано было предложеніе палатѣ, отмѣнить предполагавшуюся постройку двухъ бортовыхъ броненос-

цевъ, и вмѣсто нихъ, назначить строить два башенныя мореходныя судна, противъ которыхъ,—говорила оппозиція,—адмиралтейство имѣетъ только предубѣжденіе, судя по сказанному однажды первымъ лордомъ, что—башенная система была осуждена и признана негодною практическими и опытными людьми,—но кто эти практическіе люди, палатѣ не было сказано,—а между тѣмъ общій голосъ громко говорить о преимуществахъ башенныхъ судовъ передъ бортовыми.

Секретарь адмиралтейства г. Леноксъ, говорившій въ парламентѣ за болѣзнію перваго лорда, сказалъ, что желаніе удовлетворить общественному мнѣнію страны, побудило перваго лорда написать къ адмираламъ, командующимъ эскадрокъ канала, а также къ нѣкоторымъ капитанамъ, съ просьбою высказать свое мнѣніе относительно башенныхъ броненосцевъ; вслѣдъ за тѣмъ, защищаясь отъ сдѣланныхъ на адмиралтейство нападокъ и въ оправданіе положенія, принятаго англійскою высшею морскою администраціей относительно постройки башенныхъ судовъ, г. Леноксъ прочелъ отрывки изъ нѣкоторыхъ писемъ адмираловъ и капитановъ, полученныхъ въ отвѣтъ на сдѣланное имъ предложеніе, высказать свое мнѣніе. Отрывки эти, въ связи съ рѣчью секретаря, были приведены въ упомянутой выше статьѣ Морскаго Сборника.

Сужденія англійскаго парламента о броненосныхъ судахъ весьма интересны, но несомнѣнно, что оригинальныя мнѣнія, въ видѣ подлинныхъ писемъ специалистовъ предмета, должны имѣть еще большее значеніе въ глазахъ каждаго морскаго офицера дѣйствительной службы. Перемѣнившееся, вмѣстѣ съ общею переменою министерства, англійское адмиралтейство, въ недавнемъ времени, нашло возможнымъ напечатать цѣликомъ переписку между бывшимъ первымъ лордомъ г. Корри, и офицерами флота, на которую г. Леноксъ, въ засѣданіи парламента 13 іюня, только ссылаясь, выбирая изъ нея мѣста для защиты учрежденія, къ которому принадлежалъ.

Вся опубликованная корреспонденція состоитъ изъ одиннадцати писемъ; а именно: одного, отъ лица капитана Брандерета, — частнаго секретаря перваго лорда, къ нѣкоторымъ

капитанамъ флота, съ приглашеніемъ высказать свои мнѣнія по вопросу, и десяти отвѣтовъ на этотъ вызовъ отъ различныхъ лицъ.

Копія съ писемъ капитана Брэндерета къ нѣкоторымъ капитанамъ судовъ.

М. Г. Вамъ извѣстно, что въ настоящее время въ палатѣ готовятся къ преніямъ по вопросу о башняхъ, вслѣдствіе предложенія г. Самьюда, о замѣнѣ двухъ строющихся бортовыхъ броненосцевъ башенными, не дожидая испытаній *Captain* или *Monarch* въ морѣ.

Г. Корри желалъ бы имѣть всѣ свѣдѣнія, какія только можно собрать по этому предмету, и будетъ весьма признателенъ, если вы изложите письменно мнѣнія ваши за или противъ башенныхъ судовъ, какъ мореходныхъ.

Такъ какъ это не составляетъ вопроса партій, но имѣетъ единственною цѣлю получить описаніе наилучшаго для страны судна, не давая восторжествовать какому либо предвзятому ошибочному мнѣнію, то г. Корри желалъ бы, въ случаѣ нужды, сослаться на ваше мнѣніе, если вы не будете ничего имѣть противъ этого. Остаюсь и проч. Брэндеретъ.

Капитанъ Чамберленъ, къ капитану Брэндерету.

М. Г. Я одинъ изъ тѣхъ, которые уже нѣсколько лѣтъ сряду ждуть дѣйствительно искренней попытки построить годное для моря башенное судно, такъ какъ я думаю, что успѣхъ въ этомъ отношеніи совершенно возможенъ, а также, что такое судно, по крайней мѣрѣ при одинаковыхъ обстоятельствахъ боя, было бы значительно сильнѣе всякаго бортоваго, равнаго съ нимъ водоизмѣщенія.

Присутствуя лично на *Bellerophon* въ то время, когда онъ примѣрно сражался съ *Royal Sovereign*, я былъ чрезвычайно пораженъ тѣмъ фактомъ, что *Bellerophon* весьма часто не могъ нанести ни одного своего орудія, въ какую бы то ни было часть

Royal Sovereign, тогда какъ для послѣдняго, сколько я могъ замѣтить, не было ни одного момента (за исключеніемъ только случаевъ, когда *Bellerophon* былъ прямо по носу или на корму), гдѣ онъ не могъ бы навести всѣхъ своихъ орудій въ любую видимую точку на *Bellerophon*. Мнѣ показалось тогда, и потомъ это перешло въ убѣжденіе, что изъ этихъ судовъ, *Royal-Sovereign* значительно болѣе грозная машина для разрушенія, и я думаю, что еслибы дѣйствительно искреннее желаніе было приложено къ постройкѣ мореходнаго башеннаго судна, то въ результатъ вышелъ бы такой броненосецъ, съ которымъ ничто изъ нынѣ плавающего не осмѣлилось бы помѣряться силами.

Совершенно справедливо, что, можетъ быть, много денегъ и много лѣтъ понадобилось бы потратить прежде, чѣмъ на башенныхъ судахъ мы получили тотъ же комфортъ, какъ и на бортовыхъ; но, гдѣ есть желаніе, найдутся и средства, и я думаю, что изобрѣтательность весьма скоро побѣдила бы трудности и сдѣлала бы эти новыя суда и помѣстительными и здоровыми.

Такимъ образомъ, вы видите, что я вообще склоняюсь на сторону башенныхъ судовъ, хотя, можетъ быть, вовсе не приверженецъ предлагаемыхъ г. Самьюда, по его мнѣнію обладающихъ всѣми совершенствами, которыхъ, напротивъ, я считаю, можно достигъ только однимъ опытомъ.

Я могу прибавить еще, что если бы мой взглядъ относительно постройки башенныхъ судовъ, вполне годныхъ для моря, и оказался ошибочнымъ, то все же, такія суда были бы весьма цѣнны для прибрежной защиты, и уже по одному этому ихъ постройкой не слѣдуетъ медлить.

Вполнѣ предоставляя располагать моимъ мнѣніемъ г. Корри, остаюсь и проч.

Капитанъ Ванситартъ, капитану Брэндерету.

М. Г. Я защитникъ башни и такъ какъ полагаю, что все-таки орудіе одержитъ окончательный верхъ надъ броней, то строилъ бы ихъ по той причинѣ, чтобы впослѣдствіи имѣть возможность поставить въ нихъ такую артиллерію, о которой

*

мы теперь и не думаемъ; 12 и 18-ти тонныя орудія могутъ быть замѣнены еще болѣе чудовищными пушками будущихъ дней. Я бы немедленно приступилъ къ постройкѣ башенныхъ судовъ, и если бы даже первыя изъ нихъ и неудовлетворили исполнѣ всѣмъ условіямъ, требующимся отъ судна, назначеніе котораго: продолжительныя крейсерства, стоянка на дальнихъ станціяхъ и пригодность для большихъ переходовъ,—то все-таки капиталъ, затраченный на нихъ, не былъ бы потерянъ, такъ какъ они, представляя собою силу, способную дать отпоръ всякой неспокойной морской державѣ, или же, всѣмъ иностраннымъ флотамъ, взятымъ вмѣстѣ, дали бы народу и правительству увѣренность, и Джонъ Буль сдѣлался бы способнымъ презирать всѣхъ своихъ враговъ.

Я не думаю, чтобы вы требовали отъ меня описанія мелкихъ подробностей, или же заявленія такихъ мнѣній, которыя не основывались бы на практическомъ опытѣ, но тѣмъ не менѣе, я коснусь одного архитектурнаго факта, а именно: мнѣ кажется, что какъ бы не былъ прочно выстроены мостики надъ башнями, служащій мѣстомъ для вахтенныхъ или для управленія снастями, онъ, все-таки, не выдержитъ разрушительнаго дѣйствія выстрѣловъ. Я вывелъ это заключеніе изъ наблюдений стрѣльбы на *Prince Albert*, гдѣ вдоль всего судна надъ башнями идетъ весьма узкая площадка. Еслибы найдено было возможнымъ, или удобнымъ, установить этотъ мостикъ какъ можно выше надъ башнями, то я полагаю, что сотрясеніе сдѣлалось бы менѣе ощутительнымъ. Остаюсь и проч.

Отъ командира корабля Excellent, кап. Худда.

• По моему мнѣнію, броненосныя океанскія суда (чтобы быть дѣйствительными на службѣ) должны обладать слѣдующими качествами;

1) Владѣть совершеннѣйшей способностію держаться въ океанѣ эскадрою, или сдѣлать переходъ въ любую часть свѣта подъ парусами, только въ рѣдкихъ случаяхъ употребляя пары; имѣть довольно возвышенную надводную часть, и достаточной высоты и прочности, постоянный фалшбортъ, для за-

щиты команды отъ волнъ въ свѣжую погоду; а также удобное помѣщеніе для офицеровъ и нижнихъ чиновъ и просторъ на верхней палубѣ для того, чтобы дать способъ управляться должнымъ образомъ съ снастями, парусностію и проч., а равно установить шлюпки и запасный рангоутъ.

2) Они должны обладать вполне остойчивой батареей, или, говоря иначе, не должны качаться въ умѣренную погоду на столько, чтобы помѣшать дѣйствию орудіями или же повліять на точность огня; они должны быть въ состояніи направлять огонь изъ тяжелыхъ орудій по носу и на корму, на оба крамбола и на обѣ раковины, и наконецъ, изготовляться къ бою съ возможной быстротою во всякое время. Теперь, имѣя въ виду вышеупомянутыя требованія, я проведу параллель между бортовымъ броненосцемъ и башеннымъ.

«Для того, чтобы быть дѣйствительнымъ океанскимъ крейсеромъ, или сдѣлать переходъ въ любую часть свѣта, употребляя какъ можно рѣже пары, очевидно, судно должно имѣть большую парусность, а слѣдовательно большія мачты и реи. Бортовой броненосецъ имѣетъ просторную верхнюю палубу, съ бѣлымъ мѣстомъ, гдѣ команда можетъ свободно управляться съ снастями, парусами и проч. и эта палуба по своей высотѣ отъ воды и прочности фалшборта, въ дурную погоду представляетъ для команды хорошо защищенное отъ волненія пространство.

Настоящее башенное судно имѣетъ низкую надводную часть и не можетъ, по видимому, обладать прочнымъ постояннымъ фалшбортомъ, такъ какъ на время боя онъ долженъ непременно опускаться, чтобы не мѣшать выстрѣламъ изъ башень. Вслѣдствіе такой низкой надводной части, верхнюю палубу, даже въ умѣренную погоду, постоянно обдастъ волной, въ свѣжую же, командѣ вовсе не представится возможности производить на такой палубѣ, каковую бы то ни было работу; кромѣ того, я полагаю, что даже умѣренно большое волненіе смостъ откидные фалшборты и за тѣмъ, верхняя палуба останется безъ малѣйшей защиты отъ воды, за исключеніемъ только носа и кормы, такъ что, слѣдовательно, на башенныхъ судахъ, установка особой палубы выше башень, на которой люди могли бы

управляться съ снастями, парусами и проч., становится совершенной необходимостію.

Эта особая палуба необходимо должна быть меньшей ширины, чѣмъ діаметръ башенъ, иначе, она не въ состояніи была бы выдержать сотрясенія отъ выстрѣловъ громадными зарядами; поэтому, пространство на такой запасной палубѣ, на башенномъ суднѣ, будетъ значительно меньше, чѣмъ на гораздо меньшемъ, но одѣтомъ по бортамъ броней, блиндированномъ суднѣ; а по моему мнѣнію, широкая, свободная верхняя палуба, на которой команда могла бы удобно управляться съ снастями, парусностію и проч., въ дурную погоду хорошо защищенная отъ волненія, имѣетъ громадное значеніе въ океанскомъ броненосцѣ.

Вслѣдствіе большаго пространства, занимаемаго башнями, для команды и офицеровъ требуется устраивать особая помѣщенія; на башенныхъ судахъ это дѣлается, обыкновенно, посредствомъ надстройки на верхней палубѣ юта и бака; послѣдній много также способствуетъ недопущенію волнъ постоянно вѣятьваться на палубу, что непремѣнно случалось бы, при ходѣ подъ парами противъ вѣтра, даже въ умѣренную погоду, и мѣшало бы уборкѣ якорей, канатовъ и проч.; безъ такого прикрытія, людямъ почти не было бы никакой возможности стоять и работать на бакѣ, при какомъ бы то ни было волненіи.

Эти добавочныя надстройки бака и юта, хотя и весьма полезны, по упомянутымъ мною причинамъ, за всѣмъ тѣмъ, положительно мѣшаютъ дѣйствию орудіями прямо по килю впередъ или назадъ, а это есть серьезный недостатокъ, такъ какъ въ случаѣ погони за бортовымъ броненосцемъ или отступленія отъ него, башенное судно не будетъ въ состояніи стрѣлять по непріятелю, не рискуя для этого изъ стороны въ сторону.

Судно, настоящимъ образомъ прикрытое броней съ бортовъ, кромѣ того, что можетъ производить тяжелый батальный или сосредоточенный огонь изъ своихъ бортовыхъ орудій, способно дать направленіе своимъ громаднымъ снарядамъ и прямо по діаметральной плоскости, а равно на любой кранболъ или раковину. Такъ, напримѣръ, судно класса *Audacious*, въ добавокъ къ своему сильному огню закрытой батареи, имѣетъ возмож-

ность въ то же время стрѣлять изъ двухъ 12 т. орудій впередъ, и двухъ, тоже 12 т., на корму, съ своей верхней палубы, что весьма важно во время боя. Вслѣдствіе большаго возвышенія этихъ орудій верхней палубы надъ водою, въ болѣе или менѣе близкомъ бою, онѣ могли бы дѣйствовать по незащищенной палубѣ башеннаго судна, а также картечью по крышѣ башень, а это, по моему мнѣнію, должно имѣть громадное вліяніе на прекращеніе непріятельскаго огня.

Дѣйствительность огня изъ башень находится въ прямой зависимости отъ точности прицѣливанія башеннаго комендора, который, наводя, принужденъ держать свои плечи и голову надъ башней; конечно, голова его, до нѣкоторой степени, прикрыта желѣзной рубкой, находящейся надъ башеннымъ люкомъ, но я не нахожу, чтобы онъ былъ достаточно защищенъ отъ штуцернаго огня съ марсовъ непріятельскаго судна, и тѣмъ менѣе отъ картечнаго, съ верхней палубы броненосца, подобнаго *Audacious*. Въ самомъ дѣлѣ, еслибы башенный комендоръ былъ совершенно защищенъ во время наведенія, то поле зрѣнія для него значительно сѣзилось бы, а вслѣдствіе того и быстрота прицѣливанія уменьшилась, доколѣ оно производится настоящимъ способомъ, т. е. черезъ верхъ башень. Я твердо убѣжденъ, что въ болѣе или менѣе близкомъ бою картечный огонь изъ орудій открытой батареи, судовъ класса *Audacious*, а также штуцерный съ марсовъ, по верху башень, будетъ имѣть большое вліяніе на трудность поддержки башеннаго огня.

Весьма вѣроятно, что башенное судно, вслѣдствіе своего небольшого возвышенія надъ водою, а также расположенія грузовъ въ діаметральной плоскости, въ свѣжую погоду, качается меньше, чѣмъ бортовое, а черезъ это для дѣйствія орудіями представляется болѣе остойчивая площадь, но зато, малое возвышеніе отъ воды палубы, и совершенное отсутствіе фалшбортовъ, часто можетъ быть причиною, что черезъ портъ вода вкатится въ самую башню, и такимъ образомъ помѣшаетъ заряжанію.

Быстрота изготовленія къ бою составляетъ важное условіе мореходнаго броненосца. Я вполне увѣренъ, что бортовой броненосецъ, въ особенности казематированный (гдѣ батарея

совершенно свободна и отдѣлена отъ матросской жилой палубы), ночью, напримѣръ, будетъ скорѣе готовъ къ бою, чѣмъ мореходное башенное судно. Первому придется только раскрѣпить орудія и зарядить ихъ, а за тѣмъ судно вполне готово, тогда какъ башенное, прежде чѣмъ открыть огонь должно опустить фалшборты и убрать съ палубы все, что можетъ помѣшать дѣйствию башенными орудіями. Если мореходное башенное судно не имѣетъ треножныхъ мачтъ (надъ которыми, въ настоящее время, еще производятся испытанія), то его такелажъ значительно будетъ затруднять дѣвствіе его артиллеріи, и еслибы даже треножныя мачты были окончательно признаны удобными, то все же и онѣ мѣшали бы пальбѣ, хотя, конечно, не въ такой степени какъ обыкновенный стоячій такелажъ. Кроме того, въ замѣпательствѣ и торопливости, напримѣръ, ночнаго боя, на близкомъ разстояніи, можетъ случиться, что два башенныхъ судна того же флага будутъ стрѣлять другъ въ друга и даже могутъ сбить выстрѣлами свою собственную треножную мачту. Въ предупрежденіе этого, до сихъ поръ ничего еще не сдѣлапо, между тѣмъ какъ подобныя случайности легко могутъ произойти и по своимъ послѣдствіямъ были бы весьма серьезны.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что башенное судно можетъ носить орудія большаго калибра, чѣмъ бортовое, а также, что прислуга въ башнѣ, за исключеніемъ, впрочемъ, самаго главнаго, т. е. башеннаго комендора, болѣе защищена отъ дѣвствія непріятельскихъ ядеръ и бомбъ, чѣмъ на обыкновенномъ броненосцѣ съ прямыми бортами, но, по моему мнѣнію, во время погоды умѣренной свѣжести,—т. е. когда сраженіе только и можетъ быть вѣроятнымъ,—съ 12 и 14 тонными орудіями можно отлично управляться, быстро дѣвствуя ими, и на судахъ бортоваго типа, но даже эти орудія я считаю довольно тяжелыми для какого бы то ни было мореходнаго судна. Что же касается до защиты орудійной прислуги, то 6-ти дюймовую броню, вмѣстѣ съ приличной подкладкой, я считаю для этого вполне достаточною, хотя, какъ я уже сказалъ то прежде, она не можетъ сравниться съ той, которую представляетъ башня, какъ вслѣдствіе большей толщины блиндажной

одежды, такъ и вслѣдствіе ея формы, которая значительно уменьшаетъ шансы нормальнаго удара ядромъ или бомбой.

«Такимъ образомъ, на основаніи всѣхъ вышеизложенныхъ причинъ я того мнѣнія, что должнымъ образомъ вооруженному бортовому броненосцу, какъ мореходному судну, слѣдуетъ отдать предпочтеніе передъ башеннымъ; для береговой же обороны, гдѣ выгоды башенной системы—, вслѣдствіе низкой надводной части, отсутствія мачтъ и всего, что могло бы помѣшать дѣйствию орудіями по всѣмъ направленіямъ,—могутъ быть въ совершенствѣ достигнуты, башенныя суда я считаю самымъ грознымъ классомъ броненосцевъ. Остаюсь и проч.

Капитанъ Уильсъ, капитану Брэндерету.

М. Г. Я сильно предубѣжденъ противъ мореходныхъ башенныхъ судовъ, и ничего не имѣю сказать, если г. Корри, въ этомъ смыслѣ, воспользуется моимъ именемъ.

Я думаю, что адмиралтейство дѣйствуетъ совершенно правильно, не замѣняя, назначенныхъ къ постройкѣ въ нынѣшнемъ году, двухъ бортовыхъ судовъ башенными, такъ какъ *Captain* и *Monarch* не были еще испытаны какъ слѣдуетъ въ морѣ. Каждый день указываетъ намъ, какъ неблагоприятно отдаваться сразу какому либо одному новоизобрѣтенію. Въ настоящее время, общественное мнѣніе заставило насъ ко многимъ судамъ одновременно примѣнить систему двойнаго винта, но объ этомъ мы будемъ весьма сожалѣть впоследствии. Я потому высказываюсь противъ башеннаго крейсера, что введеніе его тотчасъ же заставитъ утратить выгоду круговаго обстрѣла; сверхъ того, я вообще не одобряю судна, назначеннаго для посылокъ въ море, съ такимъ небольшимъ числомъ орудій.

Недавно посѣтилъ насъ голландскій башенный броненосецъ, и я въ подробности осматривалъ его. Чтобы сдѣлать его возможнымъ для жизни, на немъ необходимо было устроить возвышенный бакъ и ютъ, а отъ этихъ пристрооекъ, прибавивъ еще къ нимъ треногія мачты, поле его обстрѣла, въ дѣйствительности, сдѣлалось чрезвычайно малымъ.

Голландскій командиръ, на мое замѣчаніе по этому предмету, отвѣчалъ мнѣ, что «съ помощью двухъ винтовъ онъ можетъ прицѣливаться самимъ судномъ». Но ясно, что это только слова, такъ какъ испытанія на *Penelope*, длина котораго 260 ф., показали, что два винта заставляютъ вращаться на пяткѣ не иначе, какъ только развѣ въ самый легкій вѣтеръ, но и то весьма неравномѣрно.

Когда башенная система только еще вводилась, на нее смотрѣли какъ на единственное средство дѣйствія тяжелыми орудіями, но въ настоящее время 12 тонными пушками, на бортовых судахъ, управляютъ также легко, какъ прежде 32-хъ фунтовыми, и я положительно не вижу предѣла увеличенію бортового орудія, точно также, какъ его, конечно, не существуетъ, для прочности судна и для числа помѣщаемыхъ на немъ орудій.

Слѣдовательно, на броненосцѣ типа *Lord Warden* мы могли бы имѣть артиллерію какой угодно величины, и численности, сколько пожелаемъ, съ полною возможностью, притомъ, стрѣлять прямо по носу и на корму, какъ навѣснымъ, такъ и настильнымъ огнемъ.

Всѣ мы, по видимому, упускаемъ послѣднее изъ виду; но слѣдуетъ представить себѣ залпъ изъ пятнадцати 9 дюймовыхъ орудій, хорошо прицѣленныхъ, напримѣръ, по *Royal Sovereign*. Въ Абукирскомъ сраженіи корабль сэра Джемса Сомареца однимъ залпомъ по французскому фрегату пустилъ его ко дну.

Суда типа *Lord Warden* представляютъ собою образцы отличныхъ, съ чистымъ воздухомъ, просторныхъ и удобныхъ для жизни судовъ, прекрасно вентилированныхъ и достаточно свѣтлыхъ,—все это весьма важно, потому что мы должны позаботиться и о животныхъ потребностяхъ, если хотимъ не уронить достоинствъ красивой породы, къ которой, я надѣюсь, англичане всегда будутъ принадлежать.

Эти условія необходимая принадлежность вашихъ бортовыхъ судовъ, и черезъ нихъ вы обеспечиваете себѣ силы, которыя на башенныхъ судахъ, въ той же степени, сохранить будетъ

нелзя; для нашихъ отдаленныхъ станцій условия эти въ особенности многозначительны. Высказавъ все противъ мореходныхъ башенныхъ судовъ, я попрошу однакоже, обратить особенное вниманіе на то, что по моему мнѣнію, хорошее башенное судно, какъ напримѣръ *Royal Sovereign*, обладаетъ всѣми необходимыми данными для прибрежной или портовой обороны.

Надо надѣяться, что по крайней мѣрѣ теперь настало время сознать всю крайнюю нелѣпость сооруженія этихъ смѣшанныхъ и глухихъ фортовъ, вслѣдствіе этого затратить, — хотя часть тѣхъ денегъ, которыя пошли бы на вооруженіе ихъ, — на передѣлку въ *Royal Sovereign*, всѣхъ годныхъ для службы лигійныхъ кораблей, еще донинѣ празднующихъ въ нашихъ гаваняхъ; тогда, въ случаѣ надобности, пославъ на нихъ по нѣсколько матросъ, кочегаровъ и морскихъ солдатъ, мы имѣли бы возможность выставить вторую оборонительную линію, которая изумила бы Европу.

Я не обратилъ вниманія на одинъ пунктъ, выставляемый, какъ преимущество башеннаго судна передъ бортовымъ, а именно: большую остойчивость его батареи, потому что *Achilles* качается уже менѣе чѣмъ другія суда, а *Bellerophon* замѣчательно остойчивъ; что же касается до качки *Lord Warden* и друг., то, повидимому, она происходитъ отъ формы подводной части, или же отъ неправильнаго распредѣленія грузовъ, собственно же съ системою бортовыхъ судовъ не имѣетъ ничего общаго. Остакось и проч....

Капитанъ Кингъ Холь, капитану Брэндерету.

Башенную систему я считаю за наилучшую для рейдовой и береговой защиты, какъ нашихъ береговъ, такъ и колоніальныхъ и заграничныхъ владѣній; важность содержанія одного или двухъ подобнаго рода судовъ, которыя удовлетворяли бы условіямъ умѣренности въ размѣрахъ, небольшого углубленія и наконецъ, — вслѣдствіе возможности обойтись безъ большаго хода, — относительной дешевизны, по моему мнѣнію, не

подлежитъ никакому возраженію; собранныя въ значительномъ числѣ, въ какомъ либо мѣстѣ, на которое сдѣлано нападеніе, они составили бы весьма грозную вооруженную силу; комплектация такихъ судовъ людьми могла бы производиться на мѣстѣ, и подробности снабженія ихъ командою, а равно и содержанія въ извѣстной степени готовности, должны быть самыя простыя.

Низкая надводная часть и, говоря вообще, остойчивая площадь для дѣйствія орудіями, вслѣдствіе мѣстныхъ условій плаванія, не помѣшаетъ въ нихъ ничему и можетъ быть достигнута; но морскихъ качествъ въ ихъ обширномъ значеніи (а именно: способности къ продолжительному крейсерству и большимъ переходамъ), при ихъ, едва поднимающемся отъ воды бортѣ, непремѣнномъ условіи остойчивости батареи, составляющемъ одну изъ главныхъ цѣлей введенія башенной системы,—отъ нихъ не слѣдуетъ ожидать, и я думаю, что эти качества даже никогда не будутъ достигнуты. Я беру смѣлость такъ откровенно писать вамъ потому, что считаю это своею общественною обязанностію, и искренно надѣюсь, что какое давленіе неотвѣтственного мнѣнія не повліяетъ на адмиралтейство и не заставитъ его приняться за постройку другихъ башенныхъ судовъ, прежде чѣмъ *Monarch* и *Captain* не будутъ настоящимъ образомъ и добросовѣстно испытаны, ихъ недостатки раскрыты и усовершенствованія предложены.

Я требую отъ башеннаго мореходнаго судна, чтобы оно было способно одно идти, на примѣръ, съ депешами, въ любую часть свѣта, во всякое время года, и чтобы при этомъ, оно отвѣчало бы всѣмъ условіямъ военнаго судна, между прочимъ представляя комфортъ и должное помѣщеніе командѣ; что *Miantonomah*, *Monadnock* и др.—подъ конвоемъ, сдѣлали переходы въ различныя части свѣта, это указываетъ только, что для нихъ возможны такіе переходы, подобно тому какъ это оказалось возможнымъ для *Raft*, переплывшаго Атлантическій океанъ въ прошломъ году, для *Red, White and Blue* или же челна *Rob-Roy*, совершающихъ этотъ переходъ каждое лѣто.

Башенное судно съ низкимъ бортомъ, или же почти вовсе безъ онаго хорошо по прибрежью, гдѣ оно постоянно остается въ прямомъ положеніи. Но то же самое условіе въ морѣ составитъ его слабость, потому что въ свѣжій вѣтръ, портовъ его пельзя будетъ открытъ иначе какъ съ большимъ рискомъ. Если бы противникъ, обладающій превосходствомъ хода, помѣстился у такого башеннаго судна на вѣтрѣ, то покушаться дѣйствовать орудіями, при возможности черпнуть портами, было бы крайне опасно.

Правда, что качка его вообще не велика, но и при углѣ крена въ пять или шесть градусовъ палуба его вполне открывается, при этомъ въ особенности кожухъ дымовой трубы будетъ служить отличною мишенью; въ него, а никакъ не въ башню, покрытую 12-ти дюймовой броней, я непременно бы старался направить свой огонь, такъ какъ одно или два ядра или осколка, попавшіе въ трубу, могли бы очень повредить способности его двигаться подѣ парами. Я долженъ замѣтить также, что возможность, во время качки, ядру или бомбѣ влетѣть въ башню черезъ верхъ и разорваться тамъ, никогда еще не принималась въ должному соображенію, напротивъ, всегда предполагалось, что только боковыя поверхности башни будутъ подвержены дѣйствию непріятельскаго огня. Чтобы объяснить примѣромъ, что я разумѣю здѣсь, представьте себѣ, что ваша шляпа—башня, и что вы позволили кому либо бросать въ нее шарики, то конечно удары большею частію будутъ получаться боковою поверхностію, но заставьте ее качаться не болѣе какъ на пять, на шесть градусовъ, тогда шарикъ, прицѣленный въ верхнюю часть, вѣроятнѣе всего попадетъ въ дно, а если это случится, то разрушительное дѣйствіе такого удара легко можетъ быть понято.

Пониженіе надводной части какого либо судна непременно ведетъ за собою уменьшеніе помѣщенія внутри, и я рѣшительно не могу понять, какимъ образомъ, въ такомъ случаѣ, можно будетъ запастись достаточнымъ, для большихъ переходовъ, количествомъ угля, а лѣдовательно, башенный мореходный броненосецъ долженъ быть способенъ ходить и подѣ парусами.

Контръ-адмиралъ Ильвертонъ, въ ноябрѣ 1866 г., между прочимъ доносилъ, что: «*Wyvern* (имѣющій низкій бортъ), дойдя до мѣста крейсера, имѣлъ угля уже весьма мало, такъ что я вынужденъ былъ послать его въ Бэнтри, для пополненія его угольныхъ запасовъ; но испытанія, которыя до того времени я дѣлалъ надъ нимъ, убѣдили меня въ совершенной его неспособности держаться въ морѣ. *Wyvern* подъ парусами ходитъ очень плохо и положительно негоденъ для обязанностей мореходнаго судна, но онъ отлично приспособленъ для береговой защиты.

Такия вещи непременно должны рѣшаться и оцѣниваться практикой, и что на чертежахъ кажется отличнымъ и заявляетъ объ остроумнѣйшемъ соображеніи, должно быть доказано въ дѣйствительности несомнѣннымъ образомъ, и тогда только можно выводить объ изобрѣтеніи окончательное заключеніе.

Когда *Miantonomoh* уходилъ изъ Ширнеса, дулъ умѣренный вѣтръ отъ О, и я, провожая его до Нора, видѣлъ, что бакъ его былъ герметически закупоренъ, а на палубѣ, вплоть до задней башни, ходила вода.

«Конечно, днемъ команда можетъ пользоваться свѣжимъ воздухомъ подъ открытымъ небомъ; на мостикѣ, между башнями, точно также какъ внизу, можно добиться его съ помощью нѣсколькихъ воздуходушныхъ машинъ, въ совершеннѣйшей темнотѣ, работающихъ паромъ; но я не могу назвать это удобствомъ или даже сноснымъ условіемъ совершенія большихъ переходовъ.

Отъ контръ-адмирала Райдера къ г. Корри.

Фрегатъ *E. V. Bellerophon*. Атлантическій океанъ 14 іюня 1868 г.

Сэръ! Свѣдѣнія, сообщаемыя въ газетахъ и повторяемыя въ нижнемъ парламентѣ, касательно *Bellerophon*, во время его плаванія, были такого свойства, что заставляли дурно думать объ немъ cadaго.

Я, слѣдовательно, былъ весьма пріятно удивленъ, найдя, что фрегатъ этотъ не только сохранилъ, на послѣдней шести часовой пробѣ, все время, отличный ходъ, въ 13,8 узла, но и

оказался замѣчательно спокойнымъ судномъ, какъ это можно видѣть изъ приложенной таблицы размаховъ всѣхъ судовъ эскадры. Кромѣ того, онъ отлично слушается руля, идя подъ одними парами, а по причинѣ, сравнительно, небольшой его парусности, то же самое можно сказать и про качество его поворотливости подъ одними парусами.

Такую поворотливость, сравнительно лучшую, чѣмъ у длинныхъ судовъ (какъ *Minotaur* 400 ф., *Achilles* 380 ф.), конечно, слѣдуетъ приписать, частію относительно меньшей его длинѣ, (*Bellerophon* имѣетъ только 300 футъ длины), частію же балансирующему рулю съ большою площадью. Великолѣпная батарея этого фрегата, состоящая изъ десяти 12-тонныхъ орудій и защищенная на протяженіи $\frac{3}{4}$ длины всей ватерлиніи, 6-ти дюймовой броней (при чемъ только одна четверть пояса имѣетъ толстоту меньшую), дѣлаетъ изъ него,—по моему мнѣнію, и на сколько я могу судить о предметѣ въ настоящее время,—самое удачное броненосное судно, которое я когда либо видѣлъ, способное для крейсерствъ и для дѣйствія въ линіи, и мнѣ кажется, что даже, принимая во вниманіе всѣ недостатки и неудовлетворительные объ немъ отзывы, онъ все-таки, останется обладающимъ большими, какъ по числу, такъ и по степени развитія, многочисленными хорошими качествами, чѣмъ какое либо другое, состоящее теперь на дѣйствительной службѣ, судно, для образованія изъ него полезнаго военнаго фрегата; единственнымъ же недостаткомъ, достаточно важнымъ, слѣдуетъ признать только малый запасъ угля, помѣщаемый въ его ящикахъ, а именно 600 тоннъ, которые, въ настоящее время, по приказанію адмиралтейства еще уменьшены до 500. При этомъ я долженъ замѣтить, что изъ такого ограниченнаго количества топлива извлекаютъ всю возможную пользу съ помощію поверхностныхъ холодильниковъ и пароперегрѣвателей, которые, въ настоящее время, дѣйствуютъ на столько удовлетворительно, что по мнѣнію старшаго механика способствуютъ сохраненію 8% топлива, т. е. 600 тоннами дѣлается то, на что слѣдовало бы употребить 650 тоннъ.

Не находя возможнымъ высказывать свое мнѣніе о сравнительныхъ достоинствахъ мореходныхъ башенныхъ крейсеровъ,

до тѣхъ поръ, пока мы не будемъ имѣть хотя одного въ плаваніи (а объ ихъ продолжительномъ отсутствіи изъ эскадръ слѣдуетъ весьма пожалѣть, такъ какъ этотъ типъ, повидимому, обладаетъ многими спеціальными преимуществами), и имѣя въ виду только суда, состоящія на лицо въ эскадрѣ тепорь, т. е. *Minotaur*, *Achilles*, *Warrior*, *Prince Consort*, *Defence* и *Bellerophon*, я постараюсь изложить, какому типу, по моему мнѣнію, слѣдуетъ придерживаться, составляя чертежи судна, закладка котораго должна быть произведена въ скоромъ времени, при желаніи удовлетворить слѣдующимъ условіямъ: 1) чтобы въ закрытой батарее помѣщалось, по крайней мѣрѣ, десять 12-тонныхъ орудій; 2) чтобы эти орудія, со всѣхъ сторонъ, были защищены 6-ти дюймовой броней, по способу: или какъ на *Minotaur*, который представляетъ типъ судовъ, сплошь покрытыхъ плитами, или же, какъ на *Bellerophon*, представляющемъ собою такъ называемый «казематный» типъ; 3) чтобы броневый поясъ, простирающійся на трехъ-четвертяхъ длины всего судна, былъ бы достаточно широкъ и, наконецъ, 4) чтобы палубы, устроенныя изъ соединенія стали и дерева, были на столько прочны, чтобы отражать отъ себя тяжелые снаряды (*).

Входя во всѣ подробности этого вопроса, я непреодолимо прихожу къ тому заключенію, что *Bellerophon*, изъ всѣхъ находящихся здѣсь судовъ, представляется единственнымъ типомъ, которому слѣдуетъ держаться; говоря такимъ образомъ, я преднамѣренно оставляю въ сторонѣ, какое бы то ни было разсужденіе объ его относительно-меньшей начальной стоимости, такъ какъ это такой вопросъ, съ которымъ, плавающему морскому офицеру, при заявленіи своего мнѣнія касательно достоинства различныхъ судовыхъ типовъ, рѣшительно нечего дѣлать, и который, если разсматривать вообще, по всей вѣроятности, войдя въ мнѣніе, отнял бы отъ него какъ спеціально-морскаго всю его цѣнность.

(*) Мнѣ неизвѣстно, было ли достаточно испытано дѣйствіе тяжелыхъ снарядовъ, на горизонтально расположенный щитъ, который представлялъ бы собою палубу; если нѣтъ, то такіе опыты должны бы быть произведены.

Я очень сожалѣю, что *Bellerophon* не можетъ брать топлива до 700 тоннъ, т. е. столько же, сколько берется болѣе длинными судами, что, при его поверхностныхъ холодильникахъ и другихъ имѣющихся на немъ устройствахъ, равнялось бы 760 тоннамъ. Еслибы какимъ либо инымъ устройствомъ внутри, или небольшимъ увеличеніемъ размѣровъ, которое не повліяло бы значительно на его превосходныя качества, можно было, на будущемъ суднѣ, найти мѣсто для этихъ 700 тоннъ угля, то тогда въ этомъ отношеніи не оставалось бы ничего желать лучшаго.

Центральныя оси 12-тонныхъ орудій на *Bellerophon*, по длинѣ судна, отстоятъ другъ отъ друга только на 16 футъ. При постройкѣ другаго судна того же класса необходимо увеличить это разстояніе по крайней мѣрѣ до 18 футъ, что распространить батарею въ обѣ стороны и повлечетъ за собою прибавку въ вѣсѣ ея, отъ увеличившейся поверхности брони.

Переднее и заднее батарейное орудія каждаго борта должны быть способны, какъ на *Pallas*, стрѣлять подъ угломъ къ килю на сколько возможно меньшимъ, если только этотъ способъ получения почти продольнаго огня, т. е. какъ на *Pallas*, будетъ найденъ удовлетворительнымъ.

На бакѣ верхней палубы, должно быть два или по крайней мѣрѣ одно орудіе. Единственныя орудія, которыя могутъ быть употреблены какъ погонныя, въ настоящее время находятся въ закрытой батарее, позади поперечной носовой переборки; производя погоню полнымъ ходомъ, т. е. при 13,8 узлахъ, пользованіе ими можетъ оказаться затруднительнымъ, по причинѣ поднимающейся передъ носомъ, отъ хода, волны, которая будетъ мѣшать прицѣливаться изъ орудій, даже, если бы они и могли быть установлены почти прямо по направленію киля, какъ это дѣлается наприм. на *Pallas*.

Что же касается до парусности, то я думаю, что для судовъ типа *Bellerophon*, она съ выгодною можетъ быть увеличена.

Мнѣ, конечно, не безызвѣстно, что *Hercules*, въ настоящее время почти оконченный, долженъ носить болѣе тяжелыя орудія, и броню толще чѣмъ на *Bellerophon*, но согласно сказанному мною выше, я нарочно не принявъ въ соображеніе существованіе какихъ бы то ни было другихъ типовъ, какъ относительно

самыхъ судовъ, такъ и въ отношеніи ихъ артиллеріи, отличныхъ отъ тѣхъ, которыя имѣются на лицо, и только на основаніи данныхъ, находящихся такъ сказать передъ глазами старался составить слѣдующія свои заключенія.

1) Можетъ ли которое либо одно, или же нѣсколько изъ этихъ судовъ, представить изъ себя хорошій типъ, удовлетворяющій, высказаннымъ выше четыремъ условіямъ годности; если да, то 2) не замѣтно ли въ которомъ либо изъ этихъ, имѣющихся на лицо, судовъ, рѣшительное превосходство надъ другими, въ отношеніи тѣхъ же четырехъ требованій; если да, то 3) если это судно представляетъ образецъ, то потребны-ли въ немъ какія либо улучшенія и въ такомъ случаѣ какія именно, или же, оно является, какъ относительно, такъ и абсолютно совершеннымъ.

Bellerophon, по моему мнѣнію, выказываетъ рѣшительное превосходство надъ каждымъ присутствующимъ здѣсь судномъ, въ отношеніи заявленныхъ мною четырехъ требованій, и я уже показалъ направленіе, которымъ, я думаю, могутъ быть достигнуты нѣкоторыя въ немъ улучшенія.

Согласно инструкціямъ, полученнымъ мною передъ выходомъ съ эскадрою изъ Портланда, отъ адмирала Уордена, о томъ, чего коснулся выше слегка, я готовлю болѣе подробный рапортъ, но, мнѣ кажется, что вы можете пожелать прежде узнать мое мнѣніе о *Bellerophon*, насколько я могъ познаться съ нимъ. Мнѣ хорошо извѣстно, какъ скоро морской офицеръ привыкаетъ и становится пристрастнымъ къ судну, на которомъ служить, а потому я, по возможности, старался обезпечить себя отъ такого чувства, снѣша высказаться, такъ какъ, можетъ быть, мнѣніе, составленное ранѣе, будетъ менѣе неправильно, чѣмъ полученное впоследствии.

Мнѣ еще не приходилось попробовать *Bellerophon* въ свѣжую погоду и на большомъ волненіи, но мы уже испытали длинную атлантическую зыбь, вѣчно сопровождаемую громадными размахами, и на которой, по всей вѣроятности, наши будущія морскія сраженія будутъ происходить весьма нерѣдко.

Впоследствии я представляю вамъ таблицу размаховъ въ градусахъ и число ихъ въ продолженіе одной минуты, что

должно считать дѣйствительною мѣрою остойчивости. Первые четыре судна можно считать слишкомъ остойчивыми для сраженій; извѣстная склонность къ движенію всегда будетъ предпочитаться хорошими артиллеристами. Для морскаго сраженія, какъ совершенно отличающагося отъ дѣйствія съ фортовъ, качка *Bellerophon* предпочтительнѣе непоколебимости *Minotaur*.

До сихъ поръ, я еще не имѣлъ удобнаго случая, да впрочемъ, и не особенно искалъ его, чтобы испытать *Bellerophon* на полномъ ходу, и потому, слѣдовательно, еще и не ознакомился съ его знаменитой носовой волной, но до возвращенія въ Англію, я надѣюсь еще сдѣлать это. По мнѣнію капитана Макдональда, при ходѣ противъ вѣтра, эта волна, все время идущая впереди, со скоростью совершенно равною скорости судна, будетъ приносить даже пользу, потому что не позволитъ обыкновенному волненію вкатываться на бакъ и преодолѣетъ ея сопротивленіе. Но это еще пока только умозаключеніе; при единственномъ же случаѣ, когда ему пришлось идти прямо противъ волненія, а именно, однажды, въ предъидущемъ крейсерствѣ, по наблюденію капитана Макдональда, сравнительно съ другими судами, онъ выказалъ замѣчательно большее сбереженіе топлива.

Мнѣ доносили, что носовая волна появляется только при ходѣ болшемъ 9 узловъ, и постепенно возрастая съ увеличеніемъ скорости, при максимумѣ ея, т. е. около 14 узловъ, достигаетъ высоты 8 футъ. На спокойной водѣ такая волна должна, неминуемо, быть причиной лишняго расхода топлива; но мнѣ кажется: 1) что, когда *Bellerophon* будетъ намѣреваться таранить непріятельское судно, и если при этомъ, можно считать безопаснымъ доводить его ходъ до 10 узловъ, поддерживая его такимъ до или почти до самаго момента удара, то волна, идущая непосредственно передъ носомъ, можетъ играть роль щита и отразить вверхъ многія ядра, которыя иначе ударились бы въ него; 2) что волна, достигши перваго непріятельскаго судна, накренитъ его въ противоположную сторону, и такимъ образомъ приподнявъ нижнюю кромку брони, дастъ возможность шпирону, вонзиться ниже блиндированной части непріятельскаго борта, а потому проникнуть дальше, чѣмъ,

еслибы онъ ударился въ броню, подкладку и т. д. и съ меньшимъ вредомъ для самага *Bellerophon*.

Если это замѣчаніе окажется справедливымъ, то оно поведетъ за собою потребность особаге крѣпленія для верхней части шпирона, потому что, когда волна опустится, что должно весьма быстро послѣдовать за ударомъ, то тяжесть, давящая на шпиронъ, окажется громадною. Мнѣ не приходилось видѣть, чтобы печать когда либо упоминала о возможности полученія такихъ выгодъ изъ особой формы носовыхъ обводовъ *Bellerophon*, а потому я и привожу свой взглядъ для вашего благоусмотрѣнія.

Выдающаяся далеко впередъ часть форштевня весьма затрудняетъ быструю уборку якорей и канатовъ, и потому потребность паровыхъ шпилей, подобныхъ тѣмъ, какими снабжены *Minotaur* и *Achilles*, весьма сильно чувствуется, и они должны быть устроены на всѣхъ судахъ съ выдающимися штевнями, типа *Audacious*. Высота нижняго косяка портовъ батареи надъ водою, у *Bellerophon* 8 ф. 9 д. при запасѣ угля въ 400 тоннъ, а разстояніе между палубами въ батареѣ слишкомъ велико, а именно 7 ф. 6 д. Цѣль помѣщенія по два тяжелыхъ орудія, на обѣ стороны открытой батареи, только частію защищенныхъ броней, на судахъ типа *Audacious*, сколько мнѣ извѣстно, состояла въ обезпеченіи возможности дѣйствія этими орудіями въ свѣжую погоду, когда предполагается, что высота портовъ на *Bellerophon*, 8 ф. 9 д., не будетъ достаточна, чтобы дозволить дѣйствовать орудіями закрытой батареи.

Я полагалъ бы, однакоже, что при составленіи чертежей будущихъ судовъ этого класса, палуба закрытой батареи весьма удобно могла бы быть поднята, по крайней мѣрѣ на 9 дюймовъ, и высота батареи въ 6 ф. 9 д. осталась бы, все-таки, еще достаточною; кромѣ того, такъ какъ въ морѣ, изъ орудій почти всегда стрѣляютъ параллельно палубѣ, то 12 дюймовъ нижней части портовъ можно было бы закрывать опускаемымъ полупортикомъ, отъ чего весьма практично увеличится на эту высоту, отстояніе отъ воды нижней грани портовъ.

Это приспособленіе, вмѣстѣ съ 9 дюймами, на которые поднята палуба батареи, возвыситъ косякъ порта противъ настоя-

щаго на 1 футъ 9 дюймовъ, т. е. до высоты 10 ф. 6 д. Типъ, къ которому принадлежит *Bellerophon*, такъ хорошъ на волненіи, какъ въ отношеніи быстроты размаховъ, такъ и относительно наибольшей величины угла крена, что еслибы вышеупомянутыя измѣненія были сдѣланы, то можетъ быть, необходимость особенныхъ, и въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ не вполне удовлетворительныхъ устройствъ (именно двухъ орудій на верхней палубѣ) на вновь вводимыхъ судахъ, типа *Audacious*, могла бы и вовсе устраниться.

Поворотливость *Bellerophon* подъ парами, происходящая, какъ сказано выше, отъ сравнительно меньшей его длины и большей площади его балансирнаго руля, составляетъ такое неосцѣнимое достоинство, что я совѣтовалъ бы ни въ какомъ случаѣ не давать новымъ судамъ длину значительно большую, хотя громадная важность 700 тоннъ угля также вполне мною сознается.

Передъ самымъ выходомъ моимъ въ море, я получилъ, недавно изданную въ Парижѣ брошюру, о тактикѣ, качкѣ и проч. и на меня произвело весьма глубокое впечатлѣніе, явное намѣреніе французскаго флота, въ слѣдующей морской войнѣ съ нами, довѣрить свою судьбу почти исключительно «тараненію»; имѣя это въ виду, съ своей стороны, мы должны быть готовы встрѣтить такой способъ атаки, къ которому ихъ новыя эволюціи взводами, главнѣйшимъ образомъ, принаровнены.

Чтобы таранить съ наибольшимъ успѣхомъ, возможно лучшая поворотливость составляетъ все. Обеспечивая возможно-достижимую поворотливость, слѣдуетъ избѣгать давать корпусу чрезмѣрную длину. Въ короткомъ суднѣ, мы обладаемъ условіемъ большей легкости отвернуться отъ врага, покусившагося насъ таранить, тогда какъ длинное, не только съ большею трудностью ворочается, для избѣжанія удара или для уменьшенія его силы, но и представляетъ собою болѣе значительную площадь, въ которую не промахнуться ударомъ, для непріятельскаго судна легче.

Всѣ хорошія качества *Bellerophon*, вполне развиты капитаномъ Магдональдомъ, который до тонкостей знаетъ свое

судно, и совершенно по морскому управляется съ нимъ, такъ что въ этомъ отношеніи ничего нельзя желать лучшаго. Въ заключеніе, я считаю нужнымъ, однакоже, предупредить васъ, что нѣкоторыя изъ составленныхъ мною мнѣній, весьма понятно почему, могутъ въ концу плаванія нѣсколько перемѣниться. Остаюсь и проч. к.-а. *Альфредъ Райдеръ*.

Контръ-адмиралъ Эльвертонъ, къ г. Корри.

Лондонъ, 20 мая 1868 г.

М. Г. Отвѣчая на ваше письмо, я прошу васъ считать меня вполне независимымъ отъ вліяній изобрѣтателей или строителей; все, что я рѣшаюсь высказать, основано на практическомъ взглядѣ техники морскаго дѣла, и есть результатъ ближайшаго знакомства и живѣйшаго участія въ судьбамъ развитія нашего броненоснаго флота.

Говорятъ, и весьма справедливо, что башенная система не встрѣтила сочувствія, которое должно бы ей принадлежать; я же, съ своей стороны, только сожалѣю; что мы не имѣемъ большее или меньшее число этихъ судовъ для береговой защиты, потому что до сихъ поръ башенныя суда въ океанѣ не были еще испытаны. Взвѣсивъ всѣ эти обстоятельства, я положительно думаю, что мы не можемъ закладывать другихъ судовъ этого типа прежде, чѣмъ не увидимъ результатовъ морскихъ испытаній *Captain* и *Monarch*. Если по результатамъ этихъ достоинства, представляемыя во множествѣ башенной системой, совмѣстятся со многими и разнообразными условіями, требующимися отъ мореходнаго судна для всякой погоды, то мы всегда будемъ имѣть время сдѣлать то, что вы намѣреваетесь теперь. Примите увѣреніе и проч. К.-а. *Эльвертонъ*.

Капитанъ Реджинальдъ Макдональдъ къ г. Корри.

Фрегатъ Е. В. *Bellerophon*, 21 февраля 1868 г.

М. Г. Я слышу много толковъ о моемъ суднѣ, что оно сильно качается въ морѣ, и могу съ величайшей увѣренностью оспаривать это мнѣніе. Я нахожу, что *Bellerophon* замѣчательно

спокойное на волненіи судно, на столько, что это даже удивило меня, когда я сравнилъ его съ фрегатомъ *Arethusa* и другими, на которыхъ мнѣ приходилось служить.

Качаясь, напримѣръ, на атлантической зыби, движенія его такъ плавны, что даже мебель и друг. вещи въ каютахъ рѣдко падаютъ и принайтовливать что либо изъ убранства не представляется никакой надобности.

На переходѣ изъ Лиссабона, въ декабрѣ мѣсяцѣ, при громадной западной зыби, качка его, безъ сомнѣнія, была очень велика и размахи такъ сильны, какъ мнѣ ни разу не случилось видѣть на немъ, но мы были въ то время совершенно порожними, безъ угля, безъ провизіи и безъ воды.

Achilles, конечно остойчивѣе чѣмъ *Bellerophon*, но за то *Warrior*, *Lord Clyde* и *Lord Warden* качаются несравненно хуже.

Не такъ давно я говорилъ объ этомъ съ г. Ридомъ, и онъ сказалъ мнѣ, что вамъ, по всей вѣроятности, пріятнѣе было бы получить эти свѣдѣнія прямо отъ меня». Остаюсь и проч.
Капитанъ *Макдональдъ*.

Контръ-адмиралъ Фредерикъ Уорденъ къ г. Корри.

Портландъ, 20 мая 1868 г.

М. Г. Что касается моего мнѣнія о башенныхъ судахъ, то, хотя для нашего флота, до сихъ поръ, еще и не было выстроено судно этого рода, которое годилось бы для крейсерства, и въ то же время признавалось удобнымъ для жизни, но я не имѣю ни малѣйшаго сомнѣнія въ возможности постройки его такъ, чтобы оно отвѣчало заразъ обоимъ условіямъ.

Въ настоящее время, когда на стапеляхъ у насъ уже имѣются два башенныхъ судна, весьма близкихъ къ спуску, испытанія которыхъ должны послѣдовать въ скоромъ времени, я не считалъ бы благоразумнымъ начинать еще новую постройку того же типа судовъ; но еслибы они были признаны хорошими и ввелись бы въ общую нашу систему броненоснаго флота, какъ часть его, то я думаю, что одна треть башенныхъ судовъ изъ всего числа броненосцевъ, предназначенныхъ къ постройкѣ въ

будущемъ, не была бы для насъ пропорціей слишкомъ болы-
шою. Примите и проч. К.-а. *Фредерикъ Уорденъ*.

Капитанъ Фолэй капитану Брендерету.

М. Г. Поставляю себѣ въ большое удовольствіе, что могу сообщить вамъ мое мнѣніе, для передачи г. Корри, относительно башенныхъ судовъ, а также и о томъ, будетъ ли благоразумно, въ теченіе нынѣшняго года, вмѣсто двухъ бортовыхъ судовъ приступить къ постройкѣ двухъ башенныхъ.

Я полагаю, что такъ поступить было бы совершенно безразсудно, пока строящіеся *Captain* и *Monarch* не будутъ испытаны въ морѣ и ихъ мореходныя качества испробованы. Производя въ прошедшемъ году испытанія *Prince Albert*, я пришелъ къ тому убѣжденію, что суда съ башнями и низкимъ бортомъ полезны въ англійскомъ флотѣ только для береговой защиты, и никакъ не могутъ считаться настоящими океанскими судами, потому что каждая волна, попадая на палубу, будетъ заставлять закрывать порты башень, безъ чего она будетъ заливать судно. Я не говорю здѣсь еще и о другихъ причинахъ, которыя увидитъ каждый капитанъ, которому придется выйти на такомъ суднѣ на волненіе. Для защиты же гаваней суда эти незамѣнимы и гораздо лучше фортовъ. Остаюсь и проч.

Капитанъ *Фолэй*.

Англійская печать съ большимъ сочувствіемъ отнеслась къ этой публикаціи отзывовъ специалистовъ по дѣлу башенной и бортовой системы мореходныхъ судовъ. *United Service Gazette* выразилась по этому поводу, что, хотя изъ обнародованныхъ такимъ образомъ свѣдѣній и можно вывести заключеніе въ пользу выжиданія результатовъ пробы *Captain* и *Monarch*, но, по ея мнѣнію, было бы болѣе законнымъ, продолжать строить и башенныя и бортовые суда въ одинаковомъ числѣ до тѣхъ поръ, пока испытанія двухъ вышеозначенныхъ броненосцевъ не рѣшили бы окончательно вопроса.

Спускъ турецкаго броненосца *Авни-Иллахъ*.

21. апрѣля н. с., на верфи темзенской компаніи благополучно спущенъ на воду броненосцевъ *Авни-Иллахъ*, построенный ею по заказу турецкаго правительства. Главныя размѣренія этого судна слѣдующія:

Длина	225 футъ
Ширина	35 — 6 дюйм.
Глубина интрюма	20 —
Вмѣстительность	1400 тоннъ.
Сила машины	400 лош. силъ.
Вооруженіе	4-ре 300 фун. нар. орудія.
Толщина брони	6 дюймовъ.
Толщина тиковоѣ подкладки	10 —
Гребной винтъ ординарный	

Особенность этого судна заключается въ оригинальномъ устройствѣ батареи, которая проектирована г. Мэккроу и имѣетъ видъ скрипки. Цѣль, къ которой стремились строители, сооружая подобнаго рода казематъ на палубѣ новаго судна, заключалась въ доставленіи каждому орудію наибольшей дуги обстрѣла.

Всѣ четыре орудія могутъ дѣйствовать на одинъ бортъ и сосредоточивать свой огонь на разстояніе 55 сажень отъ судна; три орудія сосредоточиваются на разстояніе 8 сажень отъ борта, а два—на ширину самого судна.

Читатели наши помнятъ, безъ сомнѣнія, что нѣсколько сходный съ этимъ казематъ устроенъ на греческой канонерской лодкѣ *Король-Георгій*, вооруженной 300 фун. орудіями. (Мор. Сб. 1868 г. № 2, брон. суда, стр. 12; и № 7, брон. суда, стр. 1), такъ что батарея *Авни-Иллаха* можетъ считаться дальнѣйшимъ развитіемъ того же принципа, но примѣнительно къ 4 орудіямъ. Уголь обстрѣла всѣхъ орудій новаго броненосца, разумѣется, менѣе, чѣмъ у двухбашенныхъ судовъ, но за то броненосецъ этотъ имѣетъ преимущество относительно удобнаго помѣщенія и простора для команды, и вполне обезпеченъ отъ всякаго заглиненія башенъ, что составляетъ слабую сторону судовъ башенной системы.

Турецкое правительство строить еще другое судно по такому же чертежу и тѣхъ же размѣреній на верфи г. Самбюда, которое будетъ спущено въ скоромъ времени. Сила машины его та же самая, но винтъ двойной.

Спускъ японскаго корвета Игошомару.

27 апрѣля н. с. на верфи г. Холля спущенъ броненосный корветъ *Игошомару*, построенный по заказу японскаго тайкуна. Главныя размѣренія этого судна слѣдующія:

Длина	209 футъ. 7 дюйм.
Ширина	37 — 11 —
Глубина интрюма	20 — 10 —
Водоизмѣшеніе	1500 тонъ.
Сила машины	250 лош. силъ.
Вооруженіе	10 орудій большаго калибра.

Корветъ деревянный, построенъ изъ англійскаго дуба съ примѣсью тика. Броня, толщиною въ 4,2 дюйм., будетъ положена на 6-дюймовую тиковую подкладку, поясомъ по ватерлини, который будетъ возвышаться надъ водою на 4 фута 5 д. и опускаться ниже грузовой на столько же. Рангоутъ, который предполагается поставить на *Игошомару*, полный корветскій, съ реями на всѣхъ мачтахъ. Стоимость новаго броненосца равняется 65 000 фунтовъ стерлинговъ.

Судовая броня съ двойнымъ уклономъ.

Въ засѣданіи 15 февраля нынѣшняго года англійскаго королевскаго общества соединенныхъ службъ, г. Хайдъ прочиталъ сообщеніе объ изобрѣтенной имъ системѣ судовой брони, которая состоитъ въ блиндированіи корабельныхъ бортовъ броней съ двойнымъ уклономъ. Для этого судно должно быть нѣсколько расширено около ватерлини, немного ниже и до извѣстнаго предѣла выше ея, послѣ чего борта должны значительно вдаться

внутри, оставляя въ то же время достаточную высоту между палубами.

Такимъ образомъ, борта судна, носъ и корма, которымъ слѣдуетъ быть закругленными, должны встрѣчать непріятельскіе снаряды постоянно подъ острымъ угломъ. Судно покрывается броневыми плитами умѣренной толщины, измѣняющейя отъ 3 до 4 дюймовъ, сверхъ которыхъ владется въ вертикальномъ направленіи деревянная обшивка, толщиною въ 12 дюймовъ. Г. Хайдъ полагаетъ, что устройство борта подобной системы сдѣлаетъ судно неуязвимымъ отъ снарядовъ наиболѣе сильныхъ изъ нынѣшнихъ орудій, и доказываетъ справедливость своего мнѣнія, сообщая результаты цѣлаго ряда исполненныхъ имъ весьма остроумныхъ опытовъ.

Такъ какъ испытывать эту систему брони въ Шебуринессѣ стоило бы весьма дорого, то г. Хайдъ произвелъ свои опыты въ масштабѣ, если можно такъ выразиться, одного дюйма на футъ. Онъ заказалъ модель 600-фунтоваго орудія Армстронга, калибромъ въ 1 дюймъ вмѣсто 12 дюймовъ, и употреблялъ эту пушку противъ броневыхъ плитъ различной формы и толщины, но постоянно уменьшенныхъ въ той же пропорціи.

Для доказательства, что результаты, добытые такимъ путемъ, однозначущи съ опытными данными, получаемыми въ Шебуринессѣ, г. Хайдъ показалъ присутствовавшимъ большое число плитъ размѣреній, уменьшенныхъ до $\frac{1}{12}$ настоящей величины, въ которыя стрѣляли при вертикальномъ положеніи, и доказалъ, что во всѣхъ случаяхъ поврежденія, произведенныя снарядами, были точнымъ изображеніемъ въ маломъ видѣ результатовъ, которые получались при опытахъ въ большомъ масштабѣ. Справедливость этого факта была признана многими лицами изъ присутствовавшихъ, весьма компетентными по этому предмету.

Г. Хайдъ стрѣлялъ по такимъ же плитамъ, покрытымъ деревомъ, при уклонѣ въ 30°, и получилъ, что снаряды не вполне пробиваютъ деревянную обшивку, но уклоняются въ сторону, параллельно фибрамъ дерева, не производя поврежденія въ броневыхъ плитахъ.

Намъ кажется, что опыты, произведенные г. Хайдомъ, настолько важны, что стоить повторенія въ большомъ масштабѣ. Что же касается до системы испытаній, уменьшенныхъ до $\frac{1}{12}$ настоящей величины, то идея ея весьма остроумна и заслуживаетъ болѣе широкой практической разработки.

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Извѣстія о плаваніи нашихъ военныхъ судовъ за границу. — Современное состояніе сѣверо-германскаго военнаго флота. — Вопросъ о направленіи торговаго пути въ Среднюю Азію. — Замѣненіе газеты *Nansa* о необходимости плавающего маяка на южной оконечности отмели у острова Эзеля. — Фрегатъ *Constant* и американскіе неброненосные крейсера. — Посѣщеніе Кронштадта Государемъ Императоромъ 24 мая сего года.

ИЗВѢСТІЯ О ПЛАВАНІИ НАШИХЪ СУДОВЪ ЗАГРАНИЦЕЮ.

Извлеченія изъ рапортовъ командировъ:

Извлеченіе изъ донесенія начальника эскадры въ греческихъ водахъ, контръ-адмирала Бутакова.

Корфу, 22 апрѣля 1869 г.

8 апрѣля, на англійскомъ фрегатѣ *Ariadna*, прибыли въ Пирей Ихъ Королевскія Высочества принцъ и принцесса Валлійскіе. Когда фрегатъ подходилъ къ рейду, то всѣ суда разцвѣтились флагами, салютовали 21 выстрѣломъ и, пославъ людей по реямъ, привѣтствовали высокихъ путешественниковъ криками «ура». Какъ только фрегатъ сталъ на якорь, я съ командиромъ корвета «Аскольдъ» отправились на него и удостоились чести быть представленными Его Высочеству принцу Валлійскому. Вскорѣ затѣмъ Его Величество Король Эллиновъ изволилъ отправиться на фрегатъ *Ariadna*, сопровождаемый салютомъ и криками «ура» со всѣхъ судовъ, стоящихъ на рейдѣ. Третій салютъ былъ произведенъ при отъѣздѣ Его Величества

съ августѣйшими путешественниками на дебаркадеръ желѣзной дороги для слѣдованія въ Аѳины.

Сопровождаютъ высокихъ путешественниковъ колесные пароходы *Psychée* и *Caradock*; на послѣднемъ находился великобританскій посолъ сэръ-Букананъ.

Съ разсвѣтомъ, 9 апрѣля, фрегатъ *Ariadna* оставилъ рейдъ и отправился кругомъ Морей въ Коринфъ, чтобы ожидать тамъ прибытія черезъ перешеекъ августѣйшихъ путешественниковъ для слѣдованія въ Корфу.

Фрегатъ не имѣетъ ни одной пушки. Всѣ орудія его были оставлены въ Мальтѣ передъ отправленіемъ въ Константинополь. Въ этотъ же день, послѣ officialнаго обѣда, даннаго Его Величествомъ Королемъ, я и командиръ корвета «Аскольдъ» имѣли счастье быть представленными Ея Высочеству принцессѣ Валлійской.

10 числа съ корветомъ я оставилъ Пирей для слѣдованія въ Корфу съ нашимъ посланникомъ при греческомъ дворѣ, дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ Новиковымъ и его семействомъ.

12 апрѣля, на разсвѣтѣ, проходя между островомъ Занте и материкомъ, почти на горизонтѣ видѣли дымъ двухъ судовъ, которыя оказались въ послѣдствіи фрегатъ *Ariadna* и aviso *Psychée*, прибывшіе въ Корфу съ августѣйшими путешественниками вскорѣ послѣ полдня. Мы бросили якорь на корфуотскомъ рейдѣ послѣ заката солнца.

13 апрѣля, день святаго угодника Спиридонія, покровителя острова Корфу, мощи котораго хранятся въ монастырѣ въ городѣ; день этотъ составляетъ церковный праздникъ для жителей, стекающихся въ городъ со всѣхъ концовъ острова. Послѣ молебствія въ монастырѣ, мощи святаго угодника съ крестнымъ ходомъ обнесли по городу.

Въ торжественномъ шествіи принимали участіе половина офицеровъ и одна вахта нижнихъ чиновъ команды корвета «Аскольдъ». Ихъ Величества Король и Королева со своими гостями находились на балконѣ дворца, мимо котораго тянулось торжественное шествіе.

17 апрѣля, по случаю высокотожественнаго дня рожденія Государя Императора, всѣ военныя суда на рейдѣ были иллюминованы флагами и въ полдень былъ совершенъ салютъ.

Во время молебствія на корветѣ, при которомъ присутствовали нашъ посланникъ, дѣйствительный статскій совѣтникъ Новиковъ, и генеральный консулъ въ Корфу, статскій совѣтникъ Карцевъ, прибыла на рейдъ французская императорская яхта *Prince Jerome Napoléon*. По принятому обычаю, съ корвета былъ посланъ офицеръ съ обыкновенными привѣтствіями и предложениемъ услугъ, а также пригласить командира яхты принять участіе въ празднованіи дня рожденія Государя Императора. Яхта немедленно разцвѣтилась флагами. На ней находился принцъ Наполеонъ, путешествующій совершенно инognito, и на пути изъ Мессины въ Венецію зашедшій въ Корфу только для пополненія запаса угля и оставившій рейдъ съ разсвѣтомъ слѣдующаго дня.

Послѣ полдня Ихъ Величества Король и Королева Эллиновъ, вмѣстѣ съ Ихъ Высочествами принцомъ и принцессою Валлійскими, посѣтили англійскіе фрегаты *Ariadna* и броненосный *Royal Oak* и корветъ «Аскольдъ». Войдя на палубу корвета, Его Величество извинялся, что пріѣхалъ не въ формѣ своего полка. Августѣйшіе гости, сойдя въ мою каюту, удостоили выпить по бокалу шампанскаго, причемъ Его Величество Король Георгъ I выразилъ: «что воспользовавшись посѣщеніемъ судовъ на рейдѣ, нарочно пріѣхалъ на корветъ, чтобы на немъ имѣть удовольствіе предложить тостъ за здоровье Государя Императора».

При пріѣздѣ и отъѣздѣ высокіе посѣтители были привѣтствуемы салютомъ и криками «ура», стоящими на реяхъ экипажами всѣхъ судовъ, находящихся на рейдѣ.

19 апрѣля, въ 12 часу ночи, фрегатъ *Ariadna* ушелъ въ Бриндизи. Ихъ Величества Король и Королева Эллиновъ провожали на фрегатъ своихъ гостей. По этому случаю всѣми судами и крѣпостью былъ произведенъ національный салютъ, послѣ котораго рейдъ освѣтился бенгальскими огнями и ракетами, въ большомъ изобиліи, пущенными со всѣхъ судовъ.

*

Извлеченіе изъ рапортовъ командира фрегата «Дмитрій Донской».

Плпмуть 4 апрѣля 1869 года.

Погрузивъ запасы провизіи и угля, 15 февраля около 6 часовъ по полудни съ вѣтреннымъ мнѣ фрегатомъ снялся съ якоря изъ Рио-Жанейро подъ парами для слѣдованія въ Россію. Маловѣтріе отъ SO и S, встрѣченное фрегатомъ по выходѣ изъ рио-жанейрской бухты, позволяло вступить подъ паруса и лечь съ выгодою по параллели къ O, но общало мало ходу, такъ что я рѣшился продолжать плаваніе подъ парами, пока настоящій вѣтръ усядился бы или измѣнился въ новый. На слѣдующій день, въ 11 часовъ утра, машину должно было остановить по случаю сломавшагося штока отъ стопорнаго клапана забортной трубы, а потому пары были совсѣмъ прекращены и фрегатъ вступилъ подъ паруса въ бйдевиндъ на правый галсъ, такъ какъ вѣтръ дулъ все отъ того же румба.

Сущестующія лоціи предлагаютъ на этомъ пути судну, выходящему изъ Рио-Жанейро, особенно во время сезона NO бразильскаго муссона, ложиться въ бйдевиндъ на лѣвый галсъ и удалиться къ юго-востоку, для того, чтобы потомъ, повернувъ на правый галсъ и лежа къ сѣверу, но быть прикатымъ къ бразильскому берегу. Стараясь не отступать отъ этого благоразумнаго правила, и руководствуясь уже имъ однажды въ плаваніи фрегата «Свѣтлана», я и въ настоящемъ случаѣ для предстоящаго плаванія намѣревался выполнить то же самое, но по прекращеніи паровъ, продолжавшій дуть южный вѣтеръ позволялъ съ выгодою лежать на правомъ галсѣ; а въ полдень 17 числа этотъ вѣтръ задулъ отъ SO, и такъ какъ фрегатъ находился тогда отъ ближайшаго берега въ разстояніи 160 миль, то я и счелъ лучшимъ остаться на правомъ галсѣ. Мои дѣйствія въ этомъ случаѣ, совершенныя почти вопреки предъидущему правилу, привели, однако, къ весьма хорошимъ результатамъ; вѣтръ отъ SO, сверхъ ожиданія, устоялся и позволилъ съ каждымъ днемъ значительно уменьшать долготу, такъ что въ полдень 22 февраля фрегатъ находился уже къ N отъ острова

Тринидада въ 85 миляхъ, пройда его съ подвѣтра. Слѣдовательно, отъ Рио-Жанейро фрегатъ прибылъ на параллель Тринидада на 7 сутки; тогда какъ фрегатъ «Свѣтлана» въ 1867 году, встрѣтивъ по выходѣ изъ Рио-Жанейро противный муссонъ и удаляясь въ южныя широты, прошелъ ту же параллель съ навѣтра острова только на 17 сутки. Дальнѣйшее плаваніе фрегата въ экватору совершалось также при весьма благоприятныхъ условіяхъ. Идя все время на границѣ муссоновъ и SO пассата, не было ни продолжительныхъ штилей, ни шкваловъ, которые здѣсь нерѣдки, особенно во время смѣны муссоновъ.

Островъ Фернандо-Норонья прошли на вѣтрѣ 2 марта въ разстояніи отъ него 90 миль, а черезъ сутки, находясь въ широтѣ 2° S и долготѣ $30\frac{3}{4}^{\circ}$ W, уже получили мертвый штиль со всѣми признаками экваторіальной штилевой полосы. Здѣсь я долженъ замѣтить, что мнѣ уже не въ первый разъ приходится встрѣчать штилевую полосу въ южномъ полушаріи, а большая часть лодій и физическихъ географій описываютъ границы атлантической экваторіальной штилевой полосы всегда въ сѣверномъ полушаріи. Проштилевавъ здѣсь цѣлыя сутки, фрегатъ вступилъ подъ пары въ 9 часовъ утра 4 числа, а въ полночь пересѣкъ экваторъ въ долготѣ 31° W отъ Гринича, на 18 сутки по выходѣ изъ Рио-Жанейро.

Пройдя подъ парами 240 миль и находясь въ широтѣ 2° W и долготѣ 31° W, 5 марта въ 5 час. по полудни задулъ NO пассатъ, почему пары были прекращены. Пассатъ дулъ все время свѣжо и ровно и плаваніе въ немъ было такъ успѣшно, что на 13 сутки по пересѣченіи экватора, фрегатъ находился на 30° параллели въ долготѣ 43° W; а затѣмъ съ этого пункта условія спѣшнаго плаванія уже измѣнились. Въ продолженіе слѣдующихъ 10 сутокъ дули все время переменные вѣтры, мѣнявшіеся какъ въ направленіи, такъ и въ силѣ отъ штиля до порывовъ штормовыхъ, однако, не угнавшіе фрегатъ къ западу. Такъ, 21 марта, находясь въ широтѣ 37° N и долготѣ 42° W, въ 10 часовъ утра задулъ легкій SSO, а между полднемъ и 2 часами дулъ онъ уже съ такою силою, что фрегатъ имѣлъ марсели въ 3 рифа и ходу 12 узловъ; съ трехъ часовъ SSO, стихая, перешелъ къ SW и барометръ показывая 29,75, сталъ падать

постепенно; ночью шелъ проливной дождь и атмосфера была обильна электрическими явленіями разнаго рода; на нокахъ рей и другихъ оконечностяхъ видны сѣнь-эльмскіе огни. Съ 27 марта съ широты 46° N и долготы 34° W, почти вплоть до самаго канала, имѣли плаваніе при постоянномъ S вѣтрѣ съ пасмурностію, большою зыбью отъ W и SW и замѣчательно низкомъ стояніи барометра; такъ, 29 числа онъ показывалъ 29,18, здѣсь же обсерваціи давали, въ продолженіе всего перехода до канала, мѣсто всегда сѣвернѣе счислимаго на 30 и даже 35 миль. Послѣдній день, передъ входомъ въ каналъ, обсерваціи не имѣли и, основываясь на предшествующемъ сильномъ теченіи къ сѣверу, долженъ былъ считать себя сѣвернѣе входной параллели въ каналъ и, слѣдовательно, приближаясь, остерегался подводныхъ камней, окружающихъ острова Сцилли. На основаніи этихъ соображеній, находясь 1 апрѣля въ 7 часовъ вечера въ 130 миляхъ отъ Сцилли, я вступилъ подъ пары, дабы обойти, при наступающемъ тогда штилѣ, острова Сцилли съ юга. Дѣйствительно, вѣтръ бы не благопріятствовалъ дальнѣйшему парусному плаванію, ибо задулъ отъ N, какъ только вступили подъ пары; 2 апрѣля въ 11½ часовъ ночи фрегатъ сталъ на якорь на плимутскомъ рейдѣ. Весь переходъ сюда изъ Рио-Жанейро въ 6300 миль сдѣлалъ въ 46 сутокъ, изъ коихъ подъ парами 580 миль въ 74 часа, на что издержано: угля 17450 пуд., на сумму 4700 руб. 80 коп., масла 19 пуд. 7 ф. на сумму 210 р. 89 к., сала 15 п. 13 ф. на сумму 96 р. 72 к., всего на ходъ подъ парами издержано на сумму 5008 р. 41 к. На опрѣсненіе воды израсходовано угля 9537 п. 20 ф. на сумму 2575 р. 72 к.; ведро прѣсной воды, по количеству опрѣсненной воды, обходилось въ 10 коп.

На второй недѣлѣ великаго поста, офицеры, гардемарины и нижніе чины команды фрегата выполнили христіанскій долгъ говѣнія, и обстоятельства плаванія такъ этому благопріятствовали, что въ продолженіе всей недѣли почти не приходилось тревожить вызовами навѣрхъ говѣющую половину команды; съ выходомъ же изъ сѣвернаго тропика приступили къ обычнымъ экзаменамъ гардемариновъ и приготавлиаемыхъ къ выпуску въ вице-унтеръ-офицеры молодыхъ матросовъ. Экзамены эти продолжа-

лись двѣ недѣли и были производимы комиссіею изъ всѣхъ офицеровъ фрегата, подъ моимъ предсѣдательствомъ; всего экзаменовалось 51 гардемаринъ и 71 матросъ. Гардемарины старшаго выпуска сдали свой экзаменъ столь удовлетворительно, что лучшаго и желать нѣтъ надобности; за то гардемарины младшаго выпуска поразили всѣхъ насъ своими крайне-слабыми познаніями и изъ 33 человекъ я 23 далъ срокъ до послѣдняго перехода фрегата въ Кронштадтъ подготовиться къ вторичному экзамену, результаты котораго и будутъ мною приняты въ руководство при аттестаціяхъ, даваемыхъ при отсылкахъ по окончаніи кампаніи. Изъ 71 матроса, представленныхъ начальниками отдѣленій, 51 могутъ быть произведены въ вице-квартирмейстеры, какъ вполне обладающіе тѣми свѣдѣніями, которыя требуются отъ унтеръ-офицера; остальные 20 челов. значительно слабѣе, но, будучи бравыми матросами и хорошаго поведенія, обладаютъ во всякомъ случаѣ большими свѣдѣніями, чѣмъ многіе изъ дѣйствительныхъ квартирмейстеровъ.

Здоровье команды во весь переходъ было, благодаря Бога, столь удовлетворительно, что лучшаго и въ этомъ нечего желать; даже простудныя лихорадки, не замедляющія появляться вслѣдъ за выступленіемъ изъ тропиковъ въ болѣе холодный поясъ, нынѣ были весьма рѣдки, не смотря на болѣе раннее вступленіе въ этотъ поясъ, чѣмъ въ предшествовавшія плаванія. Въ настоящее время больныхъ по рапорту: гардемариновъ 6, нижнихъ чиновъ 7 чел., изъ послѣднихъ одинъ чахоточный, переданный на фрегатъ со «Всадника».

Здѣсь предполагалъ простоять не болѣе трехъ дней—времени, потребнаго для погрузки 400 тоннъ угля; но по всей вѣроятности пребываніе наше продолжится долѣе; уголь уже погруженъ въ шаланды и готовъ къ выгрузкѣ, но по причинѣ волненія и свѣжаго WSW, начавшагося со вчерашняго полдня, шаландамъ нельзя подойти къ борту; сегодня вѣтръ дуетъ порывами съ дождемъ, а низкій барометръ 29,33 не даетъ надежды на возможность приступить къ этой погрузкѣ и сегодня.

Считая необходимымъ по времени года вступать въ Нѣмецкое море и Бельты съ вполне исправною машиною, я забавалъ на берегу новый штокъ къ стопорному клапану, который и обѣ-

щали изготавить къ вечеру 5 числа. Немедленно по принятіи угля я снимаюсь отсюда для слѣдованія въ Киль, если только состояніе погоды и барометра не заставятъ выждать болѣе благоприятныхъ условій для слѣдованія каналомъ въ настоящую пору тумановъ и свѣжихъ W и сопровождающей ихъ пасмурности.

Отъ 10 апрѣля 1869 года, изъ Плимута.

Задувшій въ первый же день прихода сюда свѣжій WSW продолжался до вечера 5 апрѣля и все время дулъ очень свѣжо, особенно по ночамъ, отходя въ то же время постепенно къ W и NW и стихъ на NNW. Ни къ какимъ приемкамъ нельзя было приступить до утра 6-го числа, и какъ заказанный уголь былъ уже большею частію погруженъ въ шаланды, то поставщикъ угля, во избѣжаніе дальнѣйшей платы за наемъ этихъ шаландъ доставилъ ихъ къ борту фрегата 6-го утромъ, несмотря на столь свято чтимое въ Англіи воскресенье. Будучи прерваны въ погрузкѣ этого угля 7-го числа задувшимъ опять довольно свѣжо SW, стихнувшимъ однакожь къ утру 8-го, мы покончили приемку угля только вчерашняго числа.

На пути сюда, почти передъ самымъ входомъ на рейдъ и имѣя на фрегатѣ уже лопмана, мы прошли чрезъ рыбацкую сѣть и какъ, по темнотѣ ночи, увидали фосфорическій блескъ воды вдоль этой сѣти, тогда только, когда фрегатъ перерѣзалъ эту блестящую подводную полосу, то и не успѣли во время остановить машины. Догадавшись сейчасъ же какого рода препону мы прошли, я не усомнился, что винтъ не преминулъ намотать на себя порядочное количество этой сѣти, и поэтому не безпокоился особенно, когда, пытаясь 3-го числа поднять винтъ онъ не шель къ верху. Свѣжая погода и большое волненіе не позволили до 5 числа послать водолаза очистить винтъ; когда же представилась возможность, то судовой водолазъ, осмотрѣвъ винтъ, сообщилъ, что весь его валъ дѣйствительно обмотанъ плотно обтянутыми шлагами сѣти, и очистить винтъ можно только разрѣзаніемъ и выдолбленіемъ этой сѣти, затакнутой въ промежутки винта и рамы. Сейчасъ же приступивъ къ этой

работѣ, водолазъ не успѣлъ окончить ее 5-го и работалъ 6-го, пока не разорвалъ своей рубашки. Имѣвшаяся другая въ запасѣ, въ употребленію также была негодна и пришлось остановить работу до утра 7-го, когда она была кончена портовымъ водолазомъ, о присылкѣ котораго я принужденъ былъ просить портовое начальство по неимѣнію въ Плимутѣ въ продажѣ водолазныхъ рубашекъ. Идя въ каналъ и въ Нѣмецкое море въ пору ловли сельдей, т. е. имѣя возможность опять перерѣзаться, я считалъ необходимымъ приобрести новую исправную рубашку водолазу и поэтому выписалъ таковую изъ Лондона отъ того же мастера, аппараты котораго имѣются на нашихъ судахъ.

Пользуясь разрѣшеніемъ главнаго командира порта, гардемарины, по выпускамъ, были свозимы въ адмиралтейство для его осмотра, каковой осмотръ предпринять мнѣ самому въ этотъ разъ не удалось. Впрочемъ, особенно новаго и доступнаго нашему осмотру въ адмиралтействѣ нынѣ ничего нѣтъ и по-видимому вся дѣятельность сосредоточена на снаряженіи эскадры, долженствующей выйти отсюда въ концѣ мая подъ флагомъ контръ-адмирала Райдера и предназначенной въ возможно кратчайшее время обойти кругомъ свѣта съ заходомъ въ Китай и Японію. Полагаютъ, что плаваніе продолжится не болѣе 1 $\frac{1}{2}$ года. Эскадра эта названа летучею (flying) и будетъ состоять изъ винтовыхъ деревянныхъ судовъ: фрегатомъ *Liverpool* и *Bristol*, шлюповъ или корветовъ съ закрытою батареею *Liffey* и другаго ему подобнаго и двухъ меньшаго ранга. *Bristol*, это нынѣшній учебный фрегатъ, вышедшій въ началѣ нынѣшняго года въ океанъ, въ Вестъ-Индію, въ первый разъ съ англійскими мичманами или, какъ этихъ юношей нынѣ называютъ, *naval cadetts*. Посылать на особо предназначенномъ для учебнаго плаванія фрегатѣ этихъ юношей, англичане рѣшились только въ прошломъ году и тогда еще не было рѣшено будутъ ли они плавать внѣ европейскихъ водъ Англии. Послѣ сдѣланнаго опыта въ близкомъ плаваніи, послали ихъ нынѣ въ Вестъ-Индію и за тѣмъ фрегату предназначено поступить въ составъ летучей эскадры, подчиняя его всѣмъ условіямъ плаванія въ эскадрѣ. Дѣло это еще столь ново, что всѣ мои

старанія собрать болѣе подробныя свѣдѣнія объ этомъ фрегатѣ не увѣнчались особенныхъ успѣхомъ: по краткости времени и рѣдко выдавшимся съѣздамъ съ фрегата, не удалось сойтись ни съ кѣмъ, кто бы лично видѣлъ фрегатъ и могъ бы сообщить объ его устройствѣ и принятой на немъ системѣ.

По совѣту консула я взялъ здѣсь лоцмана на все плаваніе каналомъ.

Приобрѣтенные припасы и матеріалы обошлись по нижеслѣдующимъ цѣнамъ:

Хлѣбъ бѣлый, за пудъ	2 р. 69 к.
Мясо свѣжее, за пудъ	7 — 74 —
Зелень, за порцію	* — 4 ³ / ₄ —
Быкъ живой	135 — 45 —
Ромъ, за ведро.	3 — 72 —
Уголь каменный, за пудъ	* — 12 ³ / ₄ —

Киль, 18 апрѣля 1869.

10 апрѣля, въ 4 часа пополудни, фрегатъ оставилъ плимутскій рейдъ, снявшись съ якоря подъ парами при противномъ маловѣтріи, превратившемся по выходѣ въ каналъ въ мертвый штиль. Благоприятствуемые прекрасною погодою, луннымъ свѣтомъ и полнымъ затишьемъ, мы 11 числа, въ началѣ 8 часа вечера, были уже у Дувра, гдѣ и ссадили взятаго изъ Плимута для плаванія каналомъ лоцмана. Въ 10 часовъ, обогнувъ Гувинсандскую мель, взяли курсъ въ 6 миляхъ восточнѣе Галопера и, находясь въ 2 часа ночи 12 апрѣля на траверзѣ этого маяка, не видали однакоже его огня за пасмурностью на горизонтѣ и плаваніе продолжали по лоту. Обсерваціи въ полдень показали, что счисленіе наше было вѣрно. Все еще продолжавшійся штиль былъ изрѣдка прерываемъ маловѣтріемъ отъ N и совершенно безоблачное небо, а также высокій барометръ не предвѣщали вѣтра, почему продолжали плаваніе подъ парами. 13 апрѣля, съ 1-го часа ночи, сталъ находить туманъ; въ 3 часа утра по счисленію и глубинѣ достигли SO части Догеръ-банка. Къ утру туманъ сгустился и уже не позволялъ имѣть полного хода машины, почему я, не смотря на все еще продолжавшій-

ся штиль съ полосами маловѣтрія отъ N, рѣшился, во избѣжаніе непроезводительной траты угля, вступить подъ паруса и въ 7 часовъ пары были прекращены. Паруса дали фрегату 1 узелъ ходу. Въ 10 часовъ туманъ прочистился и какъ вѣтеръ нѣсколько установился, то я и остался подъ парусами. Въ полдень по обсерваціямъ пунктъ оказался совпадающимъ съ счислимымъ и никакого теченія не замѣтили. Плаваніе подъ парусами продолжалось до 6 часовъ вечера 14 числа. Сдѣлавъ въ эти 35 часовъ лавировкою всего лишь 100 миль и находясь въ полдень означеннаго числа въ 70 миляхъ отъ Ногн-рифа, на его параллели, при чемъ оказалось, что теченіемъ подало насъ къ SO на 9 миль, я рѣшился опять прибѣгнуть къ парамъ. Жечь уголь побудили меня какъ всѣ признаки вновь наступающаго штиля, такъ и необыкновенно высокое стояніе барометра (30, 42), заставившее предполагать наступленіе или продолжительнаго штиля или свѣжаго NO, по времени года могущаго простоять весьма долго и не пустить насъ въ Каттегатъ. Маловѣтріе перешло вскорѣ въ совершенный штиль, и съ этого времени мы плыли подъ парами при такой зеркальной поверхности моря, какой мнѣ еще никогда не случалось видѣть въ Нѣмецкомъ морѣ. При этомъ совершенно ясное и безоблачное небо, и сравнительно съ проплытыми южными широтами, холодная температура $+ 5$, $+ 8^{\circ}$ R. Скагенъ обогнули въ 7 часовъ вечера 15 апрѣля, увидавъ въ $\frac{1}{2}$ 3-го часа пополудни Гиртсгалскій маякъ. Теченіе по обсерваціямъ въ полдень оказалось къ N и подало насъ за сутки на 12 миль. Принявъ у Фридрихсавна лодмана, мы продолжали плаваніе Каттегатомъ и Бельтомъ при тѣхъ же обстоятельствахъ погоды, и только у Ниборга, по принятіи лодмана, почувствовали NO, задувшій съ такою силою, что прикинутые паруса стояли. Подходя къ Ниборгу, я по обыкновенію приготовился салютовать датскому флагу; пріѣхавшій, однакоже, ниборгскій лодманъ предупредилъ меня, что намъ отвѣта не будетъ, такъ какъ крѣпость съ 1 апрѣля (нов. ст.) этого года упразднена и орудія съ крѣпостныхъ валовъ сняты. При таковыхъ свѣдѣніяхъ, я считалъ себя вправѣ не выполнить предписаннаго салюта. Къ маяку предъ входомъ въ вильскую бухту мы подошли въ 11 часовъ и какъ лодманъ,

выѣзжающій съ этого маяка для ввода судовъ въ бухту и на рейдъ города Киля, не выѣхалъ, не смотря на всѣ наши требованія, то я принялъ предложеніе нибургскаго лоцмана ввести фрегатъ и на рейдъ Киля, имѣя возможность вполне ориентироваться и провѣрять проводку лоцмана прекрасно видимыми огнями маяковъ и свѣтло освѣщающею всю бухту и ея берега взошедшею полною луною. За 10 минутъ до полночи на 17 число фрегатъ благополучно бросилъ якорь на своемъ прежнемъ мѣстѣ на здѣшнемъ рейдѣ, при уже довольно свѣжемъ NN0, поднесшимъ фрегатъ послѣднія 1½ мили подъ однимъ рангоутомъ съ остановленною машиною. Такимъ образомъ переходъ изъ Плимута, продолжавшійся 6 сутокъ и 8 часовъ, почти весь сдѣланъ подъ парами и изъ пройденныхъ 1045 миль 945 миль проплыты въ 117 часовъ и только остальные 100 миль шли подъ парусами и какъ я уже доносилъ употребили на это 35 часовъ. Угля издержано 24 625 пудовъ на сумму 3078 руб. 12 коп., масла 31 пудъ 10 фунт. на сумму 339 руб. 98 коп., сала 25 пудовъ на сумму 157 руб. 50 коп., всего на сумму 3575 руб. 60 коп.

На рейдѣ при насъ стояли военныя суда сѣверо-германскаго союза, вооруженныя, парусныя: адмиральской фрегатъ подъ флагомъ контръ-адмирала Хельдта *Gefion* и фрегатъ *Thetis*; винтовья: шлюпъ или батарейный корветъ *Arkona*, предназначенный въ Индѣйскій океанъ, и канонерская лодка *Cameleon*. Невооруженныя и ошвартовленныя подъ берегомъ: броненосныя фрегаты *Kronprinz* и *Friedrich Carl*; деревянные винтовые батарейныя корветы *Hertha* и *Vinetta* и 3 канонерскія лодки. Затѣмъ два парусныхъ брига и блокшифъ стараго парохода, служащіе для помѣщенія неросписанныхъ по судамъ морскія нижнихъ чиновъ, пополняютъ морскія силы сѣверогерманцевъ, въ здѣшнемъ портѣ собранныя.

Здѣсь простою до полученія извѣстій объ очищеніи Финскаго залива отъ льда и если въ это время погода опять установится таковою же теплою, каковою она была здѣсь до нашего прихода, то воспользуюсь ею для перетяги тавелама и его тировки, въ чемъ онъ очень нуждается, не будучи тированъ въ эту кампанію ни разу по выходѣ изъ Кронштадта. Здоровье всѣхъ

чиновъ на фрегатѣ, вполне удовлетворительно. Число простудныхъ нѣсколько увеличилось, но простуды эти столь легки, что заболѣвающіе требуютъ немногое число дней для полного восстановления силъ и вступленія въ исполненіе служебныхъ обязанностей.

—Фрегатъ «Дмитрій Донской» 6 мая прибылъ благополучно въ Кронштадтъ.

Современное состояніе сѣверо-германскаго военнаго флота.

1848 годъ можно считать началомъ основанія прусскаго флота, что нынѣ флотъ Сѣверной Германіи.

Война съ Данією въ 1848 г. показала Пруссіи и Германіи всѣ невыгоды отсутствія военнаго флота и вмѣстѣ съ тѣмъ доказала необходимость обладанія этою отраслюю военной силы. Данія, страна столь незначительная пространствомъ въ сравненія съ Пруссіей и со всей Германіей, причинила такъ много вреда этимъ двумъ государствамъ, что они не въ состояніи были защищаться. Блокада, въ которой Данія, держала берега Балтійскаго моря въ особенности вызывала Пруссію на созданіе военнаго флота. Недостатокъ согласія между различными государствами Сѣверной Германіи вполне былъ чувствителенъ при созданіи и устройствѣ военнаго флота. Вмѣсто того, чтобы сосредоточить всѣ средства, которыми можно было располагать для созданія одного обще-германскаго флота, который естественно былъ бы прусскимъ, при тогдашнемъ положеніи дѣлъ, раздѣлили ихъ на два флота, одинъ германскій въ Нѣмецкомъ морѣ, другой прусскій въ Балтійскомъ. Хотя первый скоро и былъ доведенъ до ничтожества, но на него была потрачена большая часть бюджета всей Германіи, одной же Пруссіи не доставало средствъ на усиленную постройку и вооруженіе судовъ. Однако, не смотря на всѣ эти неблагоприятныя обстоятельства, прусскій флотъ сдѣлалъ значительные успѣхи въ теченіе 20 лѣтъ, и изъ ничтожной флотиліи канонерскихъ лодокъ, возвысился своими собственными средствами до того состоянія, въ которомъ мы теперь его находимъ.

По важности интересовъ, которые флотъ Сѣверной Германіи теперь долженъ охранять и по средствамъ, которыя ему теперь даны, можно надѣяться, что онъ вскорѣ будетъ въ состояніи занять между флотами всей Европы мѣсто, соответствующее ему какъ представителю морскихъ силъ и защитнику береговъ и внѣшней торговли сѣверо-германскихъ земель.

Разсмотримъ составныя части германскаго флота:

1) Личный составъ; 2) суда съ вооруженіемъ; 3) учрежденія для постройки и сбереженія судовъ и всего матеріальнаго имущества.

1) Личный составъ.

Лица, служація во флотѣ, подраздѣляются на собственно военныхъ и чиновниковъ. Военно-служащіе во флотѣ могутъ быть раздѣлены на два разряда, смотря по предназначеннымъ имъ обязанностямъ; къ первому разряду причисляются собственно моряки, а ко второму специалисты по ремеслу, какъ-то: мастеровые, машинисты, кочегары, а также и солдаты морской пѣхоты и морской артиллеріи. Линійные моряки состоятъ изъ офицеровъ, кадетъ, канонеровъ, рулевыхъ, гребцовъ и матросовъ,—они составляютъ большую часть всей судовой команды и имъ поручается управленіе судномъ и дѣйствіе орудіями. Каждый морякъ, начиная съ матроса до самаго высшаго офицерскаго чина, долженъ соединять въ себѣ качества хорошаго артиллериста, а также знать пѣхотную службу, чтобы имѣть возможность удачно дѣйствовать при высадкахъ и десантахъ. Плотники, парусники, оружейники, кузнецы, столяры, портные, сапожники, и т. п. причисляются къ специалистамъ и обучаются пѣхотной службѣ. Относительно сроковъ службы личный составъ подраздѣляется на два класса: постоянный составъ флота и резервъ. Лица, состоящая на дѣйствительной службѣ, должны прослужить въ постоянномъ составѣ семь лѣтъ, послѣ чего могутъ и не вестить дѣйствительной службы и переходятъ въ резервъ, въ которомъ состоятъ до 31 лѣтняго возраста. (Приказъ по флоту отъ 9 ноября 1867 года).

Офицеры. Корпусъ морскихъ офицеровъ состоитъ изъ офицеровъ дѣйствительной службы и изъ резервныхъ (Seewehr).

Дѣйствительная служба: морскіе чины соотвѣтствуютъ слѣдующимъ пѣхотнымъ: адмиралъ—генералу пѣхоты или кавалеріи, вице-адмиралъ—генералъ-лейтенанту; контръ-адмиралъ—генералъ-маіору; капитанъ перваго ранга—полковнику; капитанъ втораго ранга—подполковнику; капитанъ корвета—маіору; капитанъ-лейтенантъ—капитану; лейтенантъ—старшему поручику; унтеръ-лейтенантъ—младшему поручику.

Резервъ состоитъ: изъ офицеровъ, которые еще по лѣтамъ и могли бы служить, но оставили дѣйствительную службу; изъ капитановъ коммерческаго флота, способныхъ къ морской службѣ; изъ волонтеровъ одного года, моряковъ по ремеслу и молодыхъ людей, выдержавшихъ экзаменъ на шкиперское званіе. Эти послѣдніе должны прослужить по крайней мѣрѣ годъ въ военномъ флотѣ и по истеченіи этого срока они получаютъ званіе резервныхъ офицеровъ. Къ резерву принадлежатъ еще офицеры вспомогательнаго войска и помощники унтеръ-лейтенантовъ, произведенные въ 1849 и 1864 гг., тѣ и другіе въ чинѣ младшаго поручика. Резервные офицеры могутъ быть произведены въ лейтенанты флота и въ капитанъ-лейтенанты резерва.

Офицеры пѣхотнаго морскаго батальона несутъ ту же службу и имѣютъ такія же обязанности, какъ и офицеры арміи. Корпусъ резервныхъ офицеровъ морскаго батальона состоитъ собственно изъ волонтеровъ одного года, которые обладаютъ познаніями, требуемыми отъ армейскихъ офицеровъ.

Офицеры морской артиллеріи несутъ ту же службу, какъ и офицеры сухопутной артиллеріи.

Унтеръ-офицеры. Унтеръ-офицеры дѣлятся на портупейныхъ унтеръ-офицеровъ и на унтеръ-офицеровъ безъ портупей.

Палубные портупейные унтеръ-офицеры 1-го и 2-го класса производятся раньше другихъ въ слѣдующій чинъ и получаютъ жалованье, которое даетъ право на пенсію; они назначаются старшинами на гребныхъ судахъ, старшинами мастеровыхъ и т. д.; за ними слѣдуютъ сержанты, кадеты и унтеръ-офицеры безъ портупей, вице-унтеръ-офицеры 1-го и 2-го класса; они называются, смотря по обязанностямъ: старшими рулевыми, старшими комендорами и т. д.

Унтеръ-офицеры морской пѣхоты и морской артиллеріи имѣютъ тѣ же разряды, что и въ арміи.

Судовая команда. Экипажъ состоитъ изъ кадетъ, матросовъ 1-го (съ чѣномъ ефрейтора), 2-го, 3-го и 4-го классовъ. Раздѣленіе матросовъ по классамъ зависитъ отъ времени службы, познаній и жалованья (*), которое они получаютъ. Матросу для полученія званія: 1-го класса—необходимо пробыть въ плаваніи 5 лѣтъ (изъ нихъ одинъ годъ въ званіи матроса 2-го класса); сверхъ того, они должны быть комендорами орудій; матросу 2-го класса—4-хъ лѣтнее плаваніе и полное техническое знаніе; матросу 3-го класса—двухъ-лѣтнее плаваніе на большихъ судахъ и трехъ-лѣтнее на малыхъ и, наконецъ, всѣ остальные матросы состоятъ въ 4-мъ классѣ. Въ составъ экипажа входятъ еще юнги, мастеровые, кочегары 4-хъ классовъ (раздѣленіе по классамъ опредѣляется по жалованью, по времени службы и по техническимъ познаніямъ), машинисты, солдаты морской пѣхоты и морской артиллеріи и больничные служителя 2-го и 4-го классовъ.

Устройство, назначеніе и комплектованіе разныхъ корпусовъ морской службы.

Флотъ можетъ комплектоваться или вербовкою команды во время вооруженія судовъ, или же правильнымъ наборомъ изъ всѣхъ людей, подлежащихъ повинности служить во флотѣ. Въ странахъ, гдѣ существуетъ этотъ послѣдній способъ, необходимо учрежденіе отдѣльныхъ кадръ, куда бы можно было принимать, содержать и образовывать набранныхъ рекрутовъ, чтобы такимъ образомъ они могли быть посылаемы на вооруженіе судовъ и принимаемы при ихъ разрушеніи. Съ такою цѣлью и учреждены въ сѣверо-германскомъ флотѣ слѣдующіе кадры:

1. Управление кадръ балтійскаго флота (моряки);
2. Управление верфей или кораблестроительное управленіе (мастеровые, машинисты и кочегары);

(*) Матросы и мастеровые получаютъ ежемѣсячное жалованье: перваго класса 12 таллеровъ; втораго класса 10; третьяго класса 8; четвертаго 6; у всѣхъ вычитается по три таллера въ мѣсяцъ на одежду.

3. Батальонъ морской пѣхоты съ унтеръ-офицерами, которые въ немъ числятся;

4. Морское артиллерійское управление.

1) Управление кадръ балтійскаго флота состоитъ изъ всѣхъ моряковъ, т. е. офицеровъ, кадетъ, унтеръ-офицеровъ, матросовъ и юнговъ; весь личный составъ раздѣленъ на 4 роты матросовъ и 2 роты юнговъ; но это дѣленіе только административное.

Въ это управление поступаютъ, содержатся и образуются вновь-опредѣляющіеся на службу люди по набору, а также и волонтеры; управление кадръ приготовляетъ ихъ къ вооруженію судовъ, и при началѣ вооруженія доставляетъ готовые экипажи, которые беретъ обратно при окончаніи разрушенія. Изъ этого же кадра люди могутъ быть увольняемы въ отпускъ, съ тѣмъ, однако же, что въ случаѣ нужды, они обязуются немедленно возвратиться на дѣйствительную службу. Офицеры этого управленія избираются изъ кандидатовъ на офицеровъ; эти послѣдніе могутъ поступить послѣ экзамена въ дѣйствительную службу съ королевскимъ уполномоченіемъ, если они не имѣютъ 24-хъ лѣтъ.

Кандидаты на офицеровъ состоятъ изъ кадетъ или изъ матросовъ. Время для производства считается для кадетъ съ 17-ти лѣтняго возраста, для матросовъ съ условіемъ, если они прослужили 4 года до 22-хъ лѣтъ. Кандидаты могутъ тогда поступить въ морскую школу, держать офицерскій экзамень и, прослуживши извѣстное время, получить званіе унтеръ-лейтенанта.

Унтеръ-офицеры выбираются изъ матросовъ 1-го класса а матросы изъ юнговъ, волонтеровъ и рекрутовъ, если они моряки по профессіи. Юнги также изъ волонтеровъ; эти послѣдніе, поступая на службу отъ 14 до 17 лѣтъ, должны имѣть нѣкоторые элементарныя познанія и обязаны прослужить 12-лѣтній срокъ, окончательно же они принимаются не иначе какъ послѣ плаванія на коммерческихъ судахъ.

2) Управление верфей или кораблестроительное управленіе, состоитъ изъ мастеровыхъ, машинистовъ и кочегаровъ; оно не исключительно административное, какъ предъидущее; но въ него поступаютъ, содержатся и образуются мастеровые

для вооруженныхъ судовъ. Унтеръ-офицеры (мастера, старшіе машинисты и младшіе машинисты 1-го и 2-го класса) избираются изъ помощниковъ машинистовъ и мастеровыхъ 1-го класса съ чиномъ квартермейстера (остальные же машинные ученики, кочегары и мастеровые 2-го, 3-го и 4-го классовъ комплектуются посредствомъ набора и изъ вольноопредѣляющихся). Лица, вступающія машинными учениками, должны знать уходъ за паровой машиной, или представить патентъ изъ областной школы и въ послѣднемъ случаѣ послѣ двухъ-годичной практики при постройкѣ машинъ.

3) Батальонъ морской пѣхоты состоитъ изъ четырехъ ротъ, которыхъ личный составъ равняется пѣхотной ротѣ; цѣль учрежденія состоитъ въ образованіи рекрутовъ и волонтеровъ. На берегу батальонъ отправляетъ гарнизонную службу въ морскихъ заведеніяхъ, при вооруженіи же судовъ изъ батальона отдѣляется нѣкоторая часть собственно для караульной службы, возвращаемая обратно при разрушеніи; число солдатъ, назначаемыхъ на каждое судно, зависитъ отъ величины его. Этою частью командуетъ иногда офицеръ, а иногда и унтеръ-офицеръ.

На судахъ главное ихъ занятіе состоитъ въ караульной службѣ и они составляютъ дополнительную прислугу у орудій и помогаютъ матросамъ въ работахъ, не требующихъ техническихъ познаній. Въ необходимыхъ случаяхъ они составляютъ часть десантнаго отряда. Личный составъ офицеровъ комплектуется съ 1866 года, по королевскому повелѣнію, армейскими офицерами; унтеръ-офицеры избираются изъ патентованныхъ унтеръ-офицеровъ; солдаты по рекрутскому набору или изъ волонтеровъ, которые принимаются на тѣхъ же условіяхъ, какъ и въ арміи. Люди, поступающіе въ морской батальонъ, должны знать какое нибудь ремесло, имѣющее отношеніе къ водѣ, должны быть крѣпкаго тѣлосложенія и ростомъ по крайней мѣрѣ 5 футъ и 2 дюйма. Впрочемъ, эти условія не всегда строго исполняются.

4) Морская артиллерія состоитъ въ настоящее время изъ трехъ ротъ; во время войны она исправляетъ службу на береговыхъ батареяхъ; въ мирное же время она заготовляетъ

всѣ артиллерійскія принадлежности для судовъ. Офицеры и артиллеристы не обязаны службою на судахъ. Офицеры морской артиллеріи комплектуются подобно офицерамъ морской пѣхоты, но, конечно, изъ артиллерійскихъ офицеровъ; артиллеристы набираются изъ способныхъ рекрутовъ, выполняющихъ условія, требуемыя для осадной артиллеріи. Наборъ людей, необходимыхъ для всѣхъ корпусовъ морской службы, производится на всемъ пространствѣ государствъ Сѣверной Германіи.

Начальствованіе флотомъ. Его Величество Прусскій Король есть главный начальникъ сѣверо-германскаго флота. Высшее управленіе флота сосредоточивается въ рукахъ военнаго и морскаго министра. Для завѣдыванія всѣми техническими и спеціальными работами, относящимися собственно къ флоту, назначается особый директоръ. Главнокомандующій морскими силами, сравненный въ правахъ съ главнокомандующимъ арміею, подчиняется морскому министру.

Его вѣдѣнію подлежатъ:

1) Начальствованіе морскою станціею въ Балтійскомъ морѣ въ Килѣ, къ которой приписаны всѣ суда, находящіяся на службѣ въ Балтійскомъ морѣ, управленіе кадръ и личнаго состава, морскія постройки, батальонъ пѣхоты и морской артиллеріи.

2) Всѣ суда, находящіяся на службѣ внѣ Балтійскаго моря.

3) Морское управленіе въ Берлинѣ.

4) Морская школа въ Килѣ.

Верфи Данцига, морскія заведенія Стральзунда, Киля и Гее-стемюнде, адмиралтейскій комиссаріатъ въ Ольденбургѣ и, наконецъ, комитетъ постройки порта Яде зависятъ отъ министерства.

Управленіе главнокомандующаго флотомъ находится въ Берлинѣ (нынѣ принцъ Адальбертъ прусскій); начальникомъ морской станціи въ Балтійскомъ морѣ въ Килѣ, назначается адмиралъ или капитанъ. Командирами кадръ флота могутъ быть морскіе штабъ-офицеры, также какъ и директорами верфей и морскихъ складовъ. Командиръ юнговъ, матросовъ, мастеровыхъ и машинистовъ, пользуется одинаковыми правами съ полковыми командирами. Ротами баталіоновъ морской пѣхоты и артилле-

*

рѣи командуютъ капитаны. Вооруженными судами командуютъ, смотря по ихъ величинѣ, флотскіе штабъ или оберъ-офицеры.

Вооруженіе личнаго состава флота. Матросы не имѣютъ лично никакого оружія, но обучаются владѣть огнестрѣльнымъ и холоднымъ оружіемъ. Ручное оружіе, какъ-то: винтовки, револьверы, пики, топоры и др. абордажное оружіе выдается людямъ только на ученья или при извѣстныхъ случаяхъ; у мастеровыхъ также нѣтъ оружія, которое бы имъ лично принадлежало. Солдаты пѣхоты вооружены винтовкой, образца 1860 г. и палашомъ; артиллеристы—пѣхотнымъ ружьемъ образца 1849 г. и артиллерійскимъ тесакомъ, употребляемымъ въ арміи.

Гражданскіе чины морскаго вѣдомства подраздѣляются на два класса, высшихъ и низшихъ. Къ первому классу принадлежатъ: морскіе аудиторы, портовые содержатели и смотрители, секретари, священники, медики, механики и казначеи; ко второму классу причисляются фельдшера, писаря и рабочіе.

2) *Суда военнаго флота.*

Подобно всѣмъ военнымъ флотамъ настоящаго времени, сѣверо-германскій флотъ состоитъ изъ четырехъ категорій судовъ, служащихъ представителями четырехъ послѣднихъ періодовъ развитія морскаго военнаго флота.

Къ первой изъ этихъ категорій принадлежатъ парусныя суда, изъ которыхъ 30 лѣтъ тому назадъ исключительно состоялъ военный флотъ; ко второй принадлежатъ паровыя суда, приводимыя въ движеніе колесами; къ третьей винтовыя деревянныя суда и къ четвертой броненосцы.

1) *Парусныя суда.* 26-ти пушечный фрегатъ *Gefion*. Онъ прежде въ разное время былъ вооруженъ 42, 46 или 44 пушками и взятъ въ военное время у датчанъ.

Этотъ фрегатъ вмѣстительностью въ 1360 тоннъ, длиною въ 170 ф., шириною 42 ф., при среднемъ углубленіи въ 19 ф.

Второй парусный фрегатъ *Thetis*, вооруженъ 31 пушкой. Это судно вмѣстительностью въ 1524 тоннъ, длиною 165 ф., шириною 45 ф. съ углубленіемъ въ 20 ф. и было вымѣнено за два восьмипушечныхъ пакетъ-бота, *Rix* и *Salamander*.

Фрегатъ этотъ служитъ артиллерійскимъ учебнымъ судномъ, а *Gefion* содержитъ станцію въ Килѣ. *Gefion* и *Thetis* употребляются спеціально для образованія командъ и плаваютъ подъ юнымъ флагомъ германскаго флота; до настоящаго времени эти фрегаты нѣсколько разъ совершали плаваніе по океану и Средиземному морю; такъ, недавно *Thetis* вмѣстѣ съ *Elbe* и *Arcona* принимали участіе въ послѣдней экспедиціи въ Японію.

Третій парусный фрегатъ *Niobe* былъ купленъ въ Англіи 6 лѣтъ тому назадъ. Онъ менѣе предъидущихъ и употребляется для практическихъ плаваній кадетъ въ Остъ-Индію. На немъ 28 пушечныхъ портовъ, но орудія ставятся обыкновенно только въ 26. *Niobe* вмѣстительностію 1052 тонна, 140 ф. длиною, 42 ф. шириною и 17 ф. средняго углубленія. Въ 1864 году, во время войны съ Даніей, *Niobe* служилъ магазиномъ для флота.

Два военныхъ 16 п. брига *Rover* и *Mosquito* также какъ *Niobe* были куплены въ Англіи. Они служатъ учебными судами для юнговъ. Эти суда зимою отправляются въ Атлантическій океанъ, вдоль береговъ Испаніи и въ Средиземное море.

Англичане употребляютъ для практики своихъ юнговъ подобные же бриги (training brigs) съ легкою оснасткою, сообразною съ силами молодыхъ людей, достаточною однако для того, чтобы бриги эти могли держаться въ морѣ. Они построены изъ дерева; каждый вмѣстительностію въ 551 тоннъ, длиною въ 108 ф., шириною въ 34 ф. и при среднемъ углубленіи въ 15 ф.

Третій 6 пуш. бригъ *Hela* вмѣстительностію въ 274 тонна; онъ былъ прежде 3-хъ пуш. шкуною, типа *Frauenlob*, но нѣсколько времени тому назадъ его преобразовали въ бригъ. Онъ имѣетъ 90 ф. длины, 27 ф. ширины и 12 ф. средняго углубленія. Нужно прибавить еще седьмое парусное судно, старинный, колесный корветъ *Barbadossa*, у котораго сняты машина и колеса и данъ такелажъ брига. Онъ прежде былъ на станціи у Данцига, теперь онъ въ Килѣ и служитъ базармами для матросовъ, которые не служатъ на вооруженныхъ судахъ.

Это судно построено изъ дерева, вмѣстительностію въ 1313 тоннъ и вооружено 9 пушками.

Теперь строятъ въ Данцигѣ новый парусный бригъ, третье судно для обученія юнговъ.

Экипажа на всѣхъ парусныхъ судахъ состоитъ (въ томъ числѣ и офицеровъ) на *Gefion* 420 чел.; на *Thetis* 392 чел.; на *Niobe* 240 чел.; на каждомъ бригѣ 160 чел.

2) *Колесные пароходы*. Такихъ судовъ въ сѣверо-германскомъ флотѣ два; они употребляются для посылокъ во время войны, и по скорому ходу будутъ еще долго предпочитаться винтовымъ судамъ.

Первый изъ нихъ *Preussischer Adler*, вооруженъ четырьмя пушками, имѣетъ машину въ 300 силъ и вмѣстительность въ 830 тоннъ. Длина его 185 футъ, а ширина 33 ф. при среднемъ углубленіи 11 ф. Это желѣзное судно, принадлежавшее почтовому вѣдомству въ Штеттинѣ, взято для военно-морской службы.

Незадолго до послѣдней войны съ Даніей, *Preussischer Adler* отправился въ Константинополь, въ сопровожденіи двухъ канонерскихъ лодокъ; онъ вернулся оттуда послѣ открытія непріязненныхъ дѣйствій и соединился съ австрійской эскадрой Нѣмецкаго моря.

Другой колесный пароходъ *Loreley*, построенъ изъ дерева, въ 330 тоннъ, вооруженъ двумя пушками и снабженъ машиною въ 120 силъ. Онъ имѣетъ 144 ф. длины, 21 ф. ширины при среднемъ углубленіи въ 8 ф.

Въ 1864 году онъ принималъ участіе въ морскомъ сраженіи около острова Рюгена. Его экипажъ состоитъ изъ 51 человѣка въ томъ числѣ три офицера.

Еще нужно упомянуть о 32 канонерскихъ гребныхъ лодкахъ, вооруженныхъ каждая двумя пушками, и о 4-хъ іолахъ, каждая вооруженная одною пушкою, которыя подобно колеснымъ судамъ имѣютъ особый двигатель. Ихъ можно употреблять для мѣстной службы у береговъ, на малой глубинѣ, гдѣ они могутъ служить плавучими батареями (*).

Третья категория сѣверо-германскаго флота, самая многочисленная, принимающая наибольшее участіе въ покровительствѣ нѣмецкой торговли, состоитъ изъ винтовыхъ судовъ.

(*) Здѣсь не перечисляются небольшія суда, состоящія на службѣ при портахъ.

Самыя сильныя винтовыя суда германскаго флота—корветы съ закрытой батареей (*Gedeckten Corvetten*), т. е. легкіе фрегаты, которые на верхней палубѣ имѣютъ только два орудія на поворотныхъ платформахъ, для погони и ретирады.

Военный флотъ Сѣверной Германіи теперь считаетъ 5 такихъ судовъ, вооруженныхъ 28 орудіями каждое.

Arcona и *Gazelle* вмѣстительностію по 1715 тоннъ и въ 375 силъ, имѣютъ 202 ф. длины и 42 ф. ширины при среднемъ углубленіи въ 18 ф.

Arcona первое винтовое судно, принадлежавшее Пруссіи. Оно сдѣлало первую экспедицію въ восточную Азію, а позже въ 1864 г. участвовало въ морской битвѣ на высотѣ острова Рюгена.

По возвращеніи *Arcona*, на востокъ былъ посланъ *Gazelle*, гдѣ будетъ впредь учреждена постоянная станція германскихъ военныхъ судовъ; по этому случаю этотъ корветъ не могъ участвовать въ войнѣ съ Даніей.

Vineta и *Herta*, вмѣстительностію въ 1829 тоннъ каждый, и съ машинами въ 400 лошадей. Они длиною 211 ф., шириною 42 ф. при среднемъ углубленіи въ 18 ф., такъ что они немногимъ отличаются отъ первыхъ двухъ судовъ этого класса.

Во время войны съ Даніей, *Vineta* былъ на станціи въ Данцигѣ (1864); позже его послали въ восточныя моря, какъ третій корветъ съ закрытой батареей; тамъ онъ оказалъ большія услуги при крушеніи одного пароваго судна и самъ потерпѣлъ сильныя поврежденія въ Японскомъ морѣ; не смотря на то, корветъ сдѣлалъ впоследствии путешествіе вокругъ свѣта и счастливо окончилъ его по истеченіи трехъ лѣтъ.

Herta, во время своего плаванія въ 1867 г., оказалъ помощь французскому паровому корвету *Roland*, разбившемуся у береговъ малой Азіи; впоследствии онъ получилъ значительныя поврежденія, вслѣдствіе пожара, такъ что его нельзя было, какъ предполагали, послать въ китайскія воды.

Между тѣмъ *Medusa* по вооруженіи получилъ это порученіе, но, вѣроятно, въ началѣ 1869 года онъ будетъ смѣненъ корветомъ съ закрытой батареей. Пятый корветъ съ закрытой батареей *Elisabeth*, спущенный на воду 18 октября 1868 г.; это

самый большой изъ всѣхъ. Онъ имѣеть 28 пушечныхъ портовъ, но орудій поставлено будетъ только 22 или 24, но исключительно пушки 9 дюймовыя, наръзные съ 68 ф. снарядами.

Вмѣстительность этого корвета 2026 тоннъ, сила его машины 400 лошадей, онъ имѣеть 230 ф. длины и 42 ф. ширины при среднемъ углубленіи въ 19 ф.

Экипажъ корветовъ съ закрытой батареей состоитъ изъ 390 человекъ, въ томъ числѣ и офицеры.

Слѣдующій классъ винтовыхъ судовъ состоитъ изъ корветовъ съ открытой батареей.

Первые два корвета этой категоріи, *Nymphe* и *Medusa*, имѣють по 17 пушечныхъ портовъ, но въ послѣднее время вооружены 13 орудіями болѣе сильнаго калибра, чѣмъ прежде предполагалось.

Эти суда въ 956 тоннъ, снабжены машиною въ 200 лошадиныхъ силъ, длиною 185 ф., шириною 33 ф., съ углубленіемъ въ 14 ф.

Nymphe принималъ въ 1864 г. большое участіе въ морскомъ сраженіи при островѣ Рюгенѣ. Что же касается *Medusa*, то онъ въ 1867 г. крейсеровалъ въ Средиземномъ морѣ, а теперь находится у береговъ Китая.

Есть еще два другихъ корвета съ открытой батареей, одного и того же типа; они были построены по одному чертежу, одинаковыхъ размѣреній, оба изъ дерева и особенно замѣчательны по быстротѣ хода.

Они были построены во время американской войны, на верфяхъ Армана, въ Бордо, для иностраннаго правительства, но во время войны съ Даніей были куплены прусскимъ правительствомъ и переименованы изъ *Ieddo* и *Osaka* въ *Augusta* и *Victoria*.

Каждый корветъ въ 1543 тонна, съ машиною въ 400 силъ, вооруженъ 14 орудіями, длиною 244 ф., шириною 36 ф. и среднимъ углубленіемъ въ 16½ футъ. По своей конструкціи и оснасткѣ эти корветы очень похожи на извѣстный американскій крейсеръ *Alabama*. Во время войны въ 1864 г. *Augusta* при-

соединился къ австрійской эскадрѣ Нѣмецкаго моря, но не имѣлъ случая сражаться.

Въ послѣднее время онъ былъ въ Вестъ-Индіи, гдѣ его потомъ замѣнили *Victoria*.

Пятый корветъ съ открытой батареей, *Ariadna*, постройка котораго производится въ данцигскомъ портѣ, гдѣ построены и всѣ остальные корветы, исключая *Augusta* и *Victoria*. *Ariadna* будетъ имѣть машину въ 350 силъ и 6 орудій, изъ которыхъ два нарѣзныхъ.

Для корветовъ съ открытой батареей, какъ напр. *Medusa*, нормальное число экипажа назначено въ 190 чел., въ томъ числѣ 7 офицеровъ. Для передачи депешъ на морѣ, будетъ употреблена, при случаѣ, королевская винтовая яхта *Grille*, деревянное судно отличной постройки, спущенное съ верфи Нормана въ Гаврѣ, замѣчательное по быстротѣ хода. Яхта въ 445 тоннъ, длиною въ 120 ф., шириною 23 ф., съ углубленіемъ въ 9 ф. и съ машиною въ 160 силъ.

Въ 1864 году, во время войны, это судно оказало большія услуги своимъ быстрымъ ходомъ; оно вооружено всего двумя нарѣзными пушками, 12 фунтоваго калибра.

Къ этой же категоріи слѣдуетъ причислить транспортъ *Rhin*, винтовое, желѣзное судно, построенное нѣсколько времени тому назадъ на верфи общества Vulcan въ Штетинѣ.

Это судно имѣетъ 50 сильную машину при 280 тоннахъ водоизмѣщенія, длиною 144 ф., шириною 19 ф. и 8 ф. углубленія.

Для защиты береговъ флотъ Сѣверной Германіи имѣетъ 22 деревянные, винтовыя, канонерскія лодки, изъ которыхъ 8 перваго и 14 втораго класса. Первые восемь лодокъ того же типа имѣютъ оснастку трехъ-мачтовыхъ шкунъ и способны къ переходу въ Средиземное море.

Каждая вооружена 3 орудіями, водоизмѣщеніе 300 тоннъ, машина 80 силъ, длиною 124 ф., шириною 23 ф., съ углубленіемъ въ 7 ф.

Они были построены на верфяхъ Данцига въ слѣдующемъ порядкѣ: *Cameleon*, *Comete*, *Cyclope*, *Delphin*, *Blitz*, *Basilisk*, *Drache*, *Meteor*.

Delphin, *Blitz* и *Basilisk* нѣкоторое время были на станціи при устьѣ Дуная.

Эти послѣднія суда принимали дѣятельное участіе въ морской битвѣ при Гельголандѣ.

Нормальный экипажъ этихъ судовъ состоитъ изъ 62 человекъ, въ томъ числѣ двухъ офицеровъ.

14 канонерскихъ лодокъ втораго класса, съ тою же оснасткой, предназначены для защиты побережья, а въ мирное время находятся въ распоряженіи большихъ судовъ, арсеналовъ, складовъ и т. д. для сообщенія съ берегомъ, для перевозки и для исполненія другихъ порученій.

Каждая изъ этихъ лодокъ вооружена двумя пушками, имѣетъ машину въ 60 силъ, водоизмѣщеніе въ 247 тоннъ, длиною 22 ф., при среднемъ углубленіи въ 6½ ф.

Они носятъ слѣдующія имена:

Fuchs; *Hai*, *Habicht*, *Hyene*, *Jager*, *Ratter*, *Pfeil*, *Salamander*, *Schwalbe*, *Scorpion*, *Sperber*, *Tiger*, *Wespe*, *Wolf*; ихъ экипажъ состоитъ изъ 44 человекъ, въ томъ числѣ двухъ офицеровъ.

Четвертая и послѣдняя категорія судовъ германскаго флота, которая должна имѣть рѣшительное вліяніе во время сраженія на морѣ, состоитъ изъ броненосныхъ судовъ.

Три броненосныхъ фрегата этой категоріи построены изъ желѣза и своею внѣшнею формою (за исключеніемъ можетъ быть шпирона и круглой кормы), не отличаются рѣзко отъ обыкновенныхъ винтовыхъ судовъ, но борта этихъ судовъ, во всю высоту ихъ, съ нѣсколькихъ футъ ниже ватерлиніи до верхней палубы, покрыты толстою бронею. Фрегаты имѣютъ трехмачтовую оснастку, подобную корабельной.

Для улучшенія мореходныхъ качествъ и для сохраненія быстроты хода, носъ и корма этихъ фрегатъ облегчены тѣмъ, что оконечности не покрыты бронею, которая положена только посрединѣ для защиты пушечныхъ портовъ, имѣющихся только въ центральной части, занимающей треть длины всего судна.

Что же касается до силы противодѣйствія, которую можетъ оказать броня противъ дѣйствія самыхъ тяжелыхъ снарядовъ, — объ этомъ здѣсь говорить не мѣсто; во всякомъ случаѣ, броня оказываетъ нѣкоторую защиту на большомъ разстояніи и когда

снарядъ попадаетъ въ судно подь косвеннымъ угломъ, она препятствуетъ невзорвавшимся еще бомбамъ, проникнуть во внутренность, гдѣ взрывъ ихъ произвелъ бы страшное опустошеніе, такъ какъ бомбы, употребляемыя теперь для снарядовъ большаго калибра, имѣютъ разрывные разряды въ 20 и 30 фунтовъ. На значительномъ разстояніи 5 дюймовая броня еще дѣйствительна противъ большихъ снарядовъ, на болѣе близкомъ разстояніи необходима броня отъ 7 до 8 дюймовъ, которою и покрытъ *König Wilhelm I*, и такъ какъ немногія броненосныя суда всѣхъ флотовъ покрыты столь же толстою бронюю, то *König Wilhelm I*, принадлежитъ къ классу самыхъ сильныхъ военныхъ судовъ. Онъ вооруженъ 23 наръзными 350 фунт. пушками. Наричательная сила его машины 1150 лошадей, а вмѣстительность 5 939 тоннъ. Слѣдовательно, это самый сильный изъ броненосныхъ судовъ всего свѣта. Силою же артиллеріи онъ превосходитъ самыя сильныя англійскія суда. Длина его 354 ф., ширина 59 ф., углубленіе 26 ф., скорость хода 14 узловъ.

König Wilhelm I построенъ былъ для Турціи, на частной верфи въ Англии, но турецкій флотъ, за недостаткомъ средствъ, долженъ былъ его оставить и онъ сдѣлался собственностью флота сѣверной Германіи.

Онъ стоитъ 3 750 000 талеровъ и имѣетъ 700 человекъ команды.

Kronprinz, также фрегатъ, весь изъ желѣза, построенъ въ Англии, имѣетъ очень легкую оснастку, сходную съ оснасткою трех-мачтоваго барка, вооруженъ 16 орудіями. Броня его въ 5 дюймовъ толщины по ватерлиніи и въ 4,35 дюймовъ на высотѣ батареи. *Kronprinz* имѣетъ машину въ 800 силъ; вмѣстительность его 3 404 тонна, длина 318 ф., ширина 49 ф., среднее углубленіе 23 ф., скорость хода 14 узловъ.

Prinz Friedrich Karl былъ построенъ во Франціи (на Сейнѣ близъ Тулона). Это судно больше предъидущаго, но имѣетъ тотъ же такелажъ и вооруженіе. Его машина въ 950 лошадиныхъ силъ. Толщина брони, расположеніе плитъ брони по-ясомъ и центральная батарея, во всемъ сходны съ *Kron-*

prinz. Вмѣстительность его 4044 тонна, длина 323 ф., ширина 53 ф. и углубленіе 23 ф.

Переходъ судна изъ Тулона въ Англію и оттуда въ Киль, былъ сопряженъ съ большими трудностями, при чемъ въ рангоутѣ онъ получилъ нѣкоторыя поврежденія, теперъ вполне исправленныя.

Какъ на *Kronprinz*, такъ и на *Friedrich Karl*, экипажъ состоитъ изъ 500 чел., считая въ томъ числѣ и офицеровъ.

Описанные три броненосные фрегата предназначены для битвы въ открытомъ морѣ, а два прежде построенныхъ броненосца назначены для защиты береговъ, и ихъ дѣйствительность ограничена прибрежной службой.

Эти суда невелики, мало сидятъ въ водѣ и мало возвышаются надъ водою. Они покрыты броней до верхней палубы, на которой находятся башни, съ двумя пушками въ каждой.

Arminius, построенъ въ Англіи, весь изъ желѣза, сила его машинъ въ 300 лошадей, вмѣстительность 1230 тоннъ, толщина брони $4\frac{3}{4}$ дюйма, длина 200 футъ, ширина 36 ф., среднее углубленіе 14 ф. Вращающаяся башня имѣетъ основаніе нѣсколькими футами ниже верхней палубы, такъ что пушечные порты находятся немного выше этой палубы.

Главное преимущество этого судна передъ американскими и голландскими башенными судами, заключается въ быстротѣ его хода, который позволяетъ, по желанію, держать непріятеля въ извѣстномъ разстояніи, для того, чтобы достичь непроницаемости своей брони.

Это судно было еще на верфи во время войны съ Даніей; въ 1866 году оно завладѣло, вмѣстѣ съ *Loreley*, ганноверскими укрѣпленіями.

Prince Adalbert построенъ въ Бордо, на верфи Армана. Это судно деревянное и носило прежде названіе *Cheops*; оно вооружено тремя пушками, имѣетъ машину въ 300 силъ, вмѣстительность его 681 тоннъ, длина 158 ф., ширина 33 ф., углубленіе 14 ф. Двѣ башни неподвижны, но орудія могутъ стрѣлять по всѣмъ направленіямъ. Экипажъ состоитъ изъ 135 чел., въ томъ числѣ 7 офицеровъ.

Предполагается къ постройкѣ на верфи въ Данцигѣ шестое броненосное судно—корветъ *Hansa*.

Оно будетъ вооружено 8 пушками, нарѣзными, большаго калибра и будетъ снабжено машиною въ 450 силъ. Это будетъ первое броненосное судно, построенное въ Германіи; но послѣ окончанія *Kiel* и *Jahde* опытъ мѣстнаго, броненоснаго судостроенія вѣроятно повторится.

Вопросъ о направленіи торговаго пути въ Среднюю Азію.

Вопросъ о направленіи пути для нашихъ торговыхъ сношеній съ Среднею Азіею въ послѣднее время получилъ особенное развитіе вслѣдствіе обсужденія его специалистами. Биржевыя Вѣдомости посвятили ему цѣлый рядъ статей и мы извлекаемъ изъ нихъ нѣсколько свѣдѣній, имѣющихъ отношеніе къ Каспійскому морю.

Въ 4 отдѣленіи комитета для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, 5 мая было второе засѣданіе для самаго подробнаго разсмотрѣнія аму-дарьинскаго пути. Въ числѣ присутствующихъ находились: генераль-лейтенантъ Бларамбергъ (производившій прежде рекогносцировки Усть-Урта и восточнаго берега Каспійскаго моря), контръ-адмиралъ Ивашинцовъ (начальникъ гидрографическихъ работъ на Каспійскомъ морѣ), генераль-маіоръ Иванинъ (авторъ статей Хива и Аму-Дарья и полуостровъ Мангиплагъ, помѣщенныхъ въ Морскомъ Сборникѣ), генераль-маіоръ Колпаковскій (губернаторъ Семирѣченской области), генераль-маіоръ Краевскій (старожилъ вновь покореннаго Туркестанскаго края, гдѣ онъ находился съ 1865 года, а въ 1868 г. былъ начальникомъ нарынскій экспедиціи), полковникъ Назаровъ (находящійся также въ Туркестанскомъ краѣ съ 1865 г. и особенно отличившійся при достославной оборонѣ Самарканда, осажденнаго бухарцами и шахрисябцами) и подполковникъ Глуховской (старожилъ новаго Туркестанскаго края, бывший посланникъ въ Бухарѣ, принимавшій по освобожденіи изъ плѣна участіе въ кампаніяхъ 1866 г. и 1868 г. и извѣстный своими статьями о Средней Азіи).

Засѣданіе было открыто рѣчью г. вице-предсѣдателя Бѣляева, который обратилъ вниманіе присутствовавшихъ на разсмотрѣніе аму-дарьинскаго пути. Первый началъ говорить знатокъ и русскій ученый изслѣдователь Каспійскаго моря, контръ-адмиралъ Ивашиновъ. Онъ указалъ, что на восточномъ берегу Каспійскаго моря находятся только три бухты, удобныя для стоянки судовъ, а именно: 1) на Мангишлагѣ Тюгъ-Караганскій заливъ, гдѣ фортъ Александровскій, и недалеко отъ него еще заливъ Сарлытамъ; 2) Киндерлинскій заливъ и 3) Красноводскій заливъ. Что же касается до Мертваго Култука съ его заливами, откуда есть предположеніе открыты сообщеніе съ Аральскимъ моремъ, то берега Култука мелки, и удобной стоянки для судовъ тамъ нельзя найти. Въ настоящемъ году будетъ производиться подробная опись Мертваго Култука, и если окажется въ нѣкоторыхъ мѣстахъ глубина, повидимому, сносная для стоянки небольшихъ судовъ, то это будетъ только временное явленіе. Извѣстно, что уровень Каспійскаго моря периодически то поднимается, то понижается. 10 лѣтъ тому назадъ уровень его былъ ниже, а теперь онъ поднялся на 2 фута выше. Черезъ нѣсколько времени уровень Каспійскаго моря опять понизится. Кромѣ этого, есть еще одинъ фактъ, который никакъ уже нельзя предотвратить. Берега Каспійскаго моря постепенно мелѣютъ, и такъ какъ Мертвый Култукъ съ заливами и теперь не глубокъ, то вскорѣ онъ сдѣлается совсѣмъ уже мелкимъ. Между тѣмъ въ Киндерлинскомъ и Красноводскомъ заливахъ не только мы, но даже и потомки наши не скоро дождутся подобнаго явленія. Во время замѣчательной рѣчи контръ-адмирала Ивашинова были предложены еще вопросы: нельзя ли устроить сообщеніе съ Среднею Азіею черезъ Аральское море и черезъ устья рѣкъ Аму-Дарьи и Сыръ-Дарья? Было упомянуто, что въ обществѣ «Кавказъ и Меркурій» есть предположеніе объ этомъ. Высказались различныя мнѣнія за и противъ этого проекта. Всякій понималъ важность разрѣшаемаго вопроса, и пренія были самыя оживленныя. Говорили гг. Бларамбергъ, Ивашиновъ, Краевскій, Глуховской, Иванянъ, Носковъ, Бѣляевъ и другіе. Послѣ горячихъ словпреній всѣ единогласно пришли къ заключенію,

что устраивать сообщеніе съ Среднею Азіею черезъ Аральское море и устья рѣкъ Аму-Дарьи и Сыръ-Дарьи не представляетъ никакихъ выгодъ для нашей средне-азіятской торговли. Когда рѣшенъ былъ вопросъ, что самое удобное сообщеніе изъ Россіи въ Среднюю Азіею пролегаетъ отъ восточнаго берега Каспійскаго моря прямо къ р. Аму-Дарьѣ, то приступлено было къ разбору слѣдующихъ направленій: 1) отъ форга Александровскаго въ Хиву, 2) отъ Киндерлинскаго залива въ Хиву и 3) отъ Красноводскаго залива въ Хиву. Послѣ оживленныхъ преній по этому поводу, было рѣшено: *что самый выгодный путь для нашей торговли пролегаетъ отъ Красноводскаго залива въ Хиву, но такъ какъ этотъ путь находится недалеко отъ кочевокъ туркменовъ, то на первое время необходимо хотя открыть путь отъ Киндерлинскаго залива въ Хиву, какъ болѣе обезпеченный отъ нападений туркменовъ.* По открытіи же этого пути, можно вскорѣ приступитъ къ изслѣдованію и обезпеченію и красноводскаго пути, какъ наилучшаго и выгоднѣйшаго для торговли Россіи съ Среднею Азіею.

7 мая въ комитетѣ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ разсматривался докладъ IV отдѣленія о путяхъ сообщенія, ведущихъ изъ Россіи въ Среднюю Азію чрезъ Каспійское море. Комитетъ вполне одобрилъ заключеніе IV отдѣленія о безотлагательной необходимости открыть, какъ можно скорѣе, наилучшій и наивыгоднѣйшій торговый путь изъ Россіи въ Среднюю Азію, пролегающій отъ Красноводскаго залива къ Аму-Дарьѣ; но если бы по какимъ либо обстоятельствамъ оказалось неудобнымъ приступитъ немедленно къ проложенію этого пути, то IV отдѣленіе нашло во всякомъ случаѣ крайне необходимымъ и безотлагательнымъ открыть на первое время хотя путь отъ Киндерлинскаго залива къ Аму-Дарьѣ. По открытіи же этого пути можно вскорѣ приступитъ къ изслѣдованію и обезпеченію и красноводско-аму-дарьинскаго пути. Комитетъ, по выслушаніи и одобреніи доклада IV отдѣленія, постановилъ: 1) всѣ собранныя по вопросу о путяхъ сообщенія записки, свѣдѣнія и матеріалы отпечатать въ особой брошюрѣ въ 1000 экземпляровъ и разослать всѣмъ членамъ общества 2) ходатайствовать предъ правительствомъ о крайней необходимости безот-

лагательнаго открытія торговаго пути отъ восточнаго берега Каспійскаго моря къ Аму-Дарьѣ и далѣе въ Среднюю Азію. Въ виду особенной важности вопроса о средне-азиатскихъ путяхъ, комитетъ внесъ его на разсмотрѣніе общаго собранія членовъ общества, которое и состоялось 14 мая. Общее собраніе членовъ, послѣ непродолжительныхъ преній, признавъ необходимымъ ходатайствовать, на основаніи доклада IV отдѣленія комитета, передъ правительствомъ объ открытіи торговаго пути отъ восточнаго берега Каспійскаго моря къ Аму-Дарьѣ и далѣе въ Среднюю Азію, положило: 1) приведеніе въ исполненіе этого постановленія общаго собранія гг. членовъ возложить на комитетъ; 2) для лучшаго изложенія доклада о средне-азиатскихъ путяхъ назначить особую редакціонную комиссію, которой поручается, на основаніи всѣхъ собранныхъ свѣдѣній и матеріаловъ, выработать проектъ ходатайства передъ правительствомъ и представить его въ комитетъ; 3) комитету же, по разсмотрѣніи утвержденія выработаннаго проекта комиссіею, немедленно приступить къ ходатайству передъ правительствомъ объ открытіи аму-дарьинскаго пути.

Заявленіе газеты Hansa о необходимости плавучаго маяка на южной оконечности отмели у острова Эзеля.

Нѣкоторые германскіе шкипера, часто посѣщающіе рижскую гавань, подали, чрезъ газету Hansa (№ 134) германскому морскому обществу (Deutscher Nautischer Verein) записку слѣдующаго содержанія:

Изъ приморскихъ городовъ Балтійскаго моря, Рига занимаетъ одно изъ самыхъ важныхъ мѣстъ, куда, равно какъ и въ Перновъ, отправляется ежегодно значительное число германскихъ судовъ. Для достиженія этихъ двухъ портовъ, суда, чтобы попасть въ заливъ, должны пройти проливъ, отдѣляющій курляндскій берегъ отъ острова Эзеля. Идя отъ W, входъ въ проливъ обозначается маяками: Люзерортскимъ, находящимся на материкѣ и Свалферортскимъ находящимся на южной оконечности острова Эзеля. Но подобно тому, какъ у Домеснеса рифъ

выдается на $1\frac{1}{2}$ нѣм. мили въ море (на оконечности рифа находится плавучій маякъ), такъ и на южной оконечности острова Эзеля, выдается отъ Свалферортскаго маяка въ море на протяженіи около 2 нѣм. миль рифъ, на оконечности котораго только около 7 ф. глубины. Оконечность этого рифа обозначена лишь весьма недостаточно двумя голиками, которые часто сносятъ, а въ бурное время зачастую и совсѣмъ уносятъ. Если днемъ при туманѣ и пасмурности, господствующихъ въ этихъ мѣстахъ, трудно отыскать эти ненадежные знаки, то подавно ночью не представляется ничего моряку для отысканія оконечности рифа, громъ слабого свѣта вертящагося огня маяка. Ему не помогаетъ и лотъ, такъ какъ рифъ состоитъ изъ разбросанныхъ камней, около которыхъ глубина не отличается отъ обыкновенной глубины.

Морякъ принужденъ изъ предосторожности держаться какъ можно ближе къ материву, но этимъ, при свѣжемъ вѣтрѣ, рискуетъ быть выброшеннымъ на берегъ, что и подтверждается частыми крушеніями между Люзерортомъ и Домеснесомъ.

Итакъ, въ интересахъ не только германскихъ судовъ, но и въ интересахъ судовъ всѣхъ націй, проходящихъ проливъ ежегодно числомъ до 6000, была бы желательна постановка плавучаго маяка на оконечности означеннаго рифа (*). Было бы похвальнымъ дѣломъ со стороны германскаго морскаго общества исходатайствовать у русскаго правительства исполненіе этой потребности. Нѣтъ сомнѣнія, что и Англія и Данія, суда коихъ еще въ большемъ числѣ чѣмъ германскія, посѣщаютъ Рижскій заливъ, присоединятся къ этому ходатайству въ Петербургѣ.

(*) Для обезпеченія мореплавателей отъ Свалферортскаго рифа, есть предположеніе устроить на горѣ Блаубергенъ (курляндскій матерой берегъ) угловой огонь, который бы отбивалъ опасный свалферортскій рифъ; если это осуществится, то такой огонь не только замѣнитъ плавучій маякъ, но представитъ обезпеченіе мореплавателямъ во всякое время года, чего плавучій маякъ, по причинѣ нашихъ климатическихъ условій, доставить не въ состояніи.

Пр. Ред.

Фрегатъ *Inconstant* и американскіе неброненосныя крейсера.

13 мая н. с., новый англійскій неброненосный фрегатъ *Inconstant* вышелъ въ первый разъ на пробу въ Стоксъ-бай. Читателямъ Морскаго Сборника извѣстно, что это судно построено специально для океанскихъ крейсерствъ и что главною задачею при составленіи его чертежа было достиженіе возможно большей скорости хода. *Inconstant* имѣетъ 5550 тоннъ водоизмѣщенія, машину въ 1000 нарицательныхъ силъ, работы г. Пенна, и 16 орудій, изъ которыхъ 10-ть 300-фунтовыхъ поставлены въ батареѣ, а 6-ть 150-фунтовыхъ на верхней палубѣ. Новый фрегатъ въ день пробы стоялъ на спитгедскомъ рейдѣ и черезъ полчаса по снятіи съ якоря имѣлъ уже 70 оборотовъ машины въ минуту. Первый переходъ по вымѣренной милѣ къ W былъ совершенъ въ 3 мин. 37 сек., что даетъ скорость хода въ 16,52 узловъ въ часъ, а второй, къ O, былъ сдѣланъ въ 3 мин. 53 сек., что составляетъ скорость хода въ 15,451 узловъ въ часъ. Среднее изъ обоихъ переходовъ есть 16,02 узловъ въ часъ, что превосходитъ болѣе чѣмъ на узелъ контрактную скорость. Нѣтъ сомнѣнія, что на пробѣ въ полномъ грузу *Inconstant* пойдетъ нѣсколько тише, но съ другой стороны можно надѣяться, что тогда машина его будетъ въ лучшемъ состояніи, ибо на пробѣ 13 мая она не дѣлала болѣе 73 оборотовъ въ минуту.

По поводу этого испытанія, газета *Times* напечатала большую и весьма интересную статью о неброненосныхъ фрегатахъ, переводъ которой мы представляемъ нашимъ читателямъ въ видахъ чрезвычайной важности вопроса о лучшемъ типѣ океанскаго крейсера, который занимаетъ теперь морскихъ офицеровъ во всѣхъ флотахъ Стараго и Новаго свѣта.

Фрегатъ *Inconstant*, говоритъ *Times*, находится въ настоящее время въ Портсмутѣ. Это стройное, красивое судно, съ прекрасною и острою носовою частію, напоминающею линіи яхты, построенной специально для гонокъ. Корма его менѣе красива при нынѣшнемъ дифферентѣ, но когда фрегатъ будетъ въ пол-

номъ грузу, то нѣтъ сомнѣнiя, что кормовыя его линiи придуть въ гармонiю съ остальными частями корпуса. Рангоутъ полный фрегатскiй и стоитъ прекрасно.

Необходимость имѣть быстрыхъ океанскихъ крейсеровъ, испытанная флотомъ Соединенныхъ Штатовъ во время войны Сѣвера съ Югомъ, повела къ постройкѣ цѣлаго ряда неброненосныхъ судовъ, изъ которыхъ извѣстный *Wampanoag* можетъ служить типомъ крейсера съ американской точки зрѣнiя, точно также какъ *Inconstant* олицетворяетъ собою англiйскiй взглядъ на этотъ же предметъ. Отличительныя особенности какъ американскихъ, такъ и англiйскихъ судовъ, заключаются въ остротѣ линiй, большомъ отношенiи длины къ ширинѣ, сильной машинѣ, ради достиженiя большой скорости подъ парами, и значительной парусности, чтобы доставить крейсерамъ возможность дѣлать переходы подъ парусами и такимъ образомъ сберегать уголь. Американцы первые выработали принципъ быстроходныхъ неброненосныхъ крейсеровъ и нисколько не скрывали, строя ихъ, что суда эти предназначаются для раззоренiя британской морской торговли въ случаѣ войны Соединенныхъ Штатовъ съ Англiею. Способность этихъ судовъ наносить вредъ, въ настоящее время, когда скорость хода составляетъ одинъ изъ важнѣйшихъ элементовъ силы военнаго корабля, была до такой степени очевидна, что наши морскiя власти немедленно признали всю важность новаго американскаго принципа и рѣшились присоединить къ англiйскому флоту суда, которыя могли бы съ успѣхомъ состязаться съ *Wampanoag* и его братьями. При составленiи чертежей *Inconstant*, основные пункты были по необходимости тѣ же, что и у американцевъ, т. е. большая скорость хода подъ парами, значительный запасъ угля и обширная парусность для продолжительныхъ переходовъ и успѣшнаго управленiя подъ парусами. Сверхъ того, было предложено вооружить *Inconstant* болѣе сильною артиллерiею, чѣмъ та, которая поставлена на американскiя суда. Составители чертежа понимали также, что, назначая новый фрегатъ для долгихъ крейсерствъ, было необходимо обезпечить его отъ обростанiя въ подводной части травкою и ракушками, и, слѣдовательно, обшить его мѣдью, а также, принимая въ сообра-

*

женіе большую длину судна, остроту его линій и огромную силу машины—сдѣлать его безусловно крѣпкимъ, т. е. построить изъ желѣза. Вслѣдствіе всего этого, *Inconstant* есть желѣзный фрегатъ, покрытый снаружи деревомъ и обшитый мѣдью, съ устраненіемъ вреднаго дѣйствія гальваническаго тока. Главныя размѣренія его суть: длина между перпендикулярами 337 футъ 4 дюйма; ширина 51 ф. 11½ д.; среднее углубленіе 23 ф. 3 д.; вмѣстительность 4066 тоннъ; водоизмѣщеніе 5550 тоннъ. Онъ почти на два фута длиннѣе, на столько же шире и на 300 тоннъ вмѣстительнѣе, чѣмъ *Wampanoag*, самое большое изъ американскихъ судовъ типа *Wampanoag*. *Inconstant* выше надъ водою, чѣмъ американскіе крейсера, ибо отстояніе его батарейныхъ орудій отъ ватерлиніи равно 11 и 12 футамъ, а у *Wampanoag* и его братьевъ оно не превышаетъ 7 и 8 ф. что дастъ англійскому фрегату значительное преимущество во время боя на волненіи. Обращаясь къ образованію подводной части *Inconstant* въ совокупности со скоростью его хода, можно замѣтить, что онъ не столь остеръ какъ *Wampanoag*, но тѣмъ не менѣе острота его линій весьма велика для военнаго судна и что, въ то время какъ у *Warrior* отношеніе длины къ ширинѣ не превышаетъ 6½, у *Inconstant* оно равняется почти 6¾. Такимъ образомъ, что касается до формы и пропорцій, всѣ условія, повидимому, благоприятствуютъ *Inconstant* относительно достиженія весьма большой скорости хода, а машина его въ 1000 нарицательныхъ силъ, работы г. Пенна, обѣщаетъ дать самыя лучшіе результаты. Она совершенно сходна съ машиною фрегата *Bellerophon*, но имѣетъ болѣе обширныя котлы, и такъ какъ этотъ броненосецъ, будучи на 40 футъ короче, на 6 футъ шире и имѣя на 1500 тоннъ болѣе водоизмѣщенія, чѣмъ *Inconstant*, шелъ тѣмъ не менѣе во время шести-часовой пробы въ открытомъ морѣ по 14 узловъ, то нѣтъ сомнѣнія, что новый фрегатъ-крейсеръ будетъ обладать скоростью, не меньшею той, которая предположена строителями, т. е. 15 узловъ въ часъ.

Суда типа *Wampanoag* были рассчитаны на подобную же скорость, но во всѣхъ случаяхъ, кромѣ самого *Wampanoag*, не достигли болѣе 13 узловъ хода. *Madawaska*, близнецъ съ *Wam-*

rapoag, и съ совершенно такими же котлами, пошелъ только по 12,7 узловъ въ часъ, а *Chattonooga*, судно меньшихъ размѣреній, но съ весьма сильною машиною, добился лишь до 13 узловъ. Г. Ишервудъ, главный механикъ американскаго флота, въ отвѣтъ секретарю флота на рапортъ коммодора Аллена, доносившаго объ испытаніяхъ *Wampanoag*, указалъ на недостатокъ скорости у *Madawaska* и *Chattonooga* сравнительно съ 16,7 узлами, добытыми вышесказаннымъ судномъ, и утверждалъ, что столь значительная потеря произошла вслѣдствіе того, что машины послѣднихъ двухъ судовъ прямого дѣйствія, между тѣмъ какъ машина *Wampanoag* обратнаго.

Офицеры нашего флота, которымъ случилось видѣть *Guerriere*, принадлежащій также къ разряду неброненосныхъ летучихъ судовъ и снабженный машиною прямого дѣйствія, говорятъ, что онъ не ходитъ болѣе 11 узловъ въ часъ, и утверждаютъ, что его обгоняли нѣкоторые изъ почтовыхъ пароходовъ той мѣстности, во время переходовъ изъ порта въ портъ при благоприятныхъ обстоятельствахъ. Поразительную противоположность всѣмъ другимъ отчетамъ объ испытаніяхъ представляетъ донесеніе о *Wampanoag*, подписанное штабъ-офицеромъ, руководившимъ опытами и цѣлою комиссіею механиковъ, и адресованное официально секретарю флота Соединенныхъ Штатовъ, гдѣ говорится, что въ морѣ, при *наибольшемъ* ходѣ машины, въ продолженіе 37½ часовъ сряду, средняя скорость судна равнялась 16,71 узламъ! Это утвержденіе кажется почти невѣроятнымъ и съ нимъ соединяется подозрительный недостатокъ подробностей, которыя дали бы возможность повѣрить вообще все донесеніе, но тѣмъ не менѣе рапортъ этотъ официальный, составленный американскими морскими офицерами для секретаря флота Соединенныхъ Штатовъ, и слѣдовательно, заслуживаетъ такой же вѣры и вниманія какъ и всякій документъ подобнаго рода, представленный нашему собственному адмиралтейству.

Г. Ишервудъ, осуждая вообще машины прямого дѣйствія въ тѣмъ случаяхъ, когда имъ приходится работать исключительно большимъ ходомъ, въ своемъ донесеніи объ испытаніяхъ *Wampanoag*, касается одного пункта, который относится весьма близко до насъ самихъ. Онъ говоритъ: «сомнительно, чтобы

большія машины прамаго дѣйствія (подразумѣвая *Minotaur* и другія суда англійскаго флота) могли дѣйствовать въ продолженіе 24 часовъ съ тою же скоростью, которую онѣ развили во время перехода по вымѣренной милѣ, продолжавшагося не болѣе нѣсколькихъ минутъ». Г. Ишервудъ въ этомъ случаѣ напрасно сомнѣвается, ибо предметъ самъ по себѣ совершенно ясенъ. Ни одно судно въ британскомъ флотѣ не въ состояніи идти подъ парами въ продолженіи 24 часовъ сряду, или даже меньшее время, съ тѣмъ, чтобы машина его дѣлала постоянно то же число оборотовъ, что и на пробной милѣ. Наши самыя большія машины развиваютъ теперь силу по индикатору въ 7000 лошадей, но пространство, пробѣгаемое поршнями ихъ 100 дюймовыхъ цилиндровъ, равное почти 600 футамъ въ минуту, не можетъ оставаться неизмѣняемымъ въ продолженіе долгаго времени. Съ другой стороны, одинъ изъ американскихъ ученыхъ, или вѣрнѣе, спеціальныхъ журналовъ приписываетъ недостатокъ скорости у братьевъ *Wampanoag*, сравнительно съ самимъ *Wampanoag*, дурному чертежу ихъ машинъ, а не превосходству въ устройствѣ механизма у послѣдняго, что можетъ быть отчасти и правда, ибо, на сколько ходкость судна зависитъ отъ отличнаго образованія подводной части, американскія суда не оставляютъ желать ничего лучшаго. Какія бы ошибки ни были сдѣланы въ этомъ отношеніи, но онѣ непростительны, потому что вѣсь машинъ на американскихъ судахъ и пространство, занимаемое ими, чрезвычайно велики сравнительно съ тѣмъ же самымъ на судахъ британскаго флота. Машина *Wampanoag* можетъ быть самая тяжелая изъ всѣхъ, но, хотя она и достигла блестящихъ успѣховъ, мы примемъ ее за единицу для сравненія съ нашимъ собственнымъ *Inconstant*. У *Wampanoag*, по имѣемымъ свѣдѣніямъ, машина и котлы занимаютъ пространство по длинѣ судна, не меньшее 165 футъ, а вѣсь этой машины, индикаторная сила которой не превышаетъ 5000 лош., равняется 1250 тоннамъ. У *Inconstant* машины и котлы занимаютъ въ длину только 122 фута и вѣсятъ 1020 тоннъ, хотя индикаторная сила ихъ будетъ превосходить 6000 лош., или болѣе чѣмъ въ шесть разъ превыситъ нарицательную. Американскія суда должны были также брать необыкновенно большой

запасъ угля, но, повидимому, вслѣдствіе различныхъ причинъ, они не въ состояніи носить столь большаго количества топлива, какъ предполагалось сначала. Напримѣръ, *Wampanoag*, при общемъ водоизмѣщеніи въ 4100 тоннъ, беретъ только около 875 тоннъ угля, провизіи и запасовъ; между тѣмъ какъ *Inconstant*, при водоизмѣщеніи въ 5550 тоннъ, принимаетъ 1670 тоннъ того же самаго. Такимъ образомъ, у американскаго судна общій вѣсъ возимаго груза, исключая машины и котловъ, составляетъ немногимъ болѣе одной пятой водоизмѣщенія, въ то время какъ у англійскаго онъ заключается между четвертью и третью водоизмѣщенія. Эти цифры обнаруживаютъ, что запасъ угля у американскихъ крейсеровъ несравненно меньше того, который предполагался для нихъ сначала. *Inconstant* беретъ 600 тоннъ угля, и такъ какъ машины его тратятъ менѣе топлива, чѣмъ у его соперниковъ, то онъ можетъ держаться въ морѣ долѣе американскихъ судовъ. Слѣдуетъ обратить вниманіе еще на одинъ фактъ относительно размѣщенія угля на *Wampanoag* и его братьяхъ, и сравнить ихъ въ этомъ отношеніи съ англійскими фрегатами типа *Inconstant*. По недостатку мѣста въ трюмѣ, угольные ящики выходятъ у нихъ на кубрикъ, что мѣшаетъ помѣщенію команды, до такой степени даже, что напр. на *Guerriere* ни одинъ человѣкъ изъ экипажа не живетъ на кубрикѣ. У *Inconstant* угольные ящики также на кубрикѣ и команда его живетъ тоже въ батарейной палубѣ, но такъ какъ орудія въ батареѣ сосредоточены около середины судна, то носовая часть ея представляетъ обширное, ничѣмъ не заставленное помѣщеніе для экипажа.

Что касается до парусности, то *Inconstant* имѣетъ рангоутъ такихъ размѣреній, который обезпечиваетъ ему возможность управляться подъ одними парусами. Большая часть нашихъ броненосцевъ можетъ «слѣдовать» подъ парусами, но по мнѣнію адмираловъ, командовавшихъ эскадрами Британскаго канала, не имѣетъ достаточной площади парусности, чтобы управляться безъ помощи пара; словомъ, на нашихъ броненосныхъ судахъ паруса служатъ только вспомогательною силою для машины. Нѣкоторую идею о вѣроятномъ ходѣ *Inconstant* подъ парусами можно составить себѣ изъ того, что площадь его

прямыхъ парусовъ равняется 26 500 кв. фут., а поверхность всей парусности составляетъ отъ 35 000 до 40 000 кв. футъ; и что отношеніе площади его парусности къ водоизмѣщенію и миделевому сѣченію весьма близко подходитъ къ тому же на нашихъ первоклассныхъ неброненосныхъ фрегатахъ, напр. на *Mersey*, который ходитъ замѣчательно хорошо подъ одними парусами при всевозможныхъ обстоятельствахъ вѣтра и волненія. Поставивъ паруса и поднявъ винтъ, *Inconstant* можетъ идти во всѣ концы свѣта, гдѣ потребуются его услуги, а когда понадобится спѣшить, то подъ парами онъ въ состояніи догнать, или уйти почти отъ всѣхъ судовъ, доннѣ спущенныхъ на воду. Американскіе крейсера также предназначались быть ходоками подъ одними парусами, но повидимому это желаніе не исполнилось, ибо офицеры флота Соединенныхъ Штатовъ въ рапортѣ о типѣ *Wampanoag* упомянули, что весьма сомнительно, чтобы которое либо изъ этихъ судовъ было въ состояніи поворотить оверштагъ безъ помощи пара. Гребной винтъ у американскихъ крейсеровъ неподъемный и къ тому же четырехлопастной, такъ что при слѣдованіи судна подъ парусами онъ сильно буровитъ и отнимаетъ много хода. Эти факты касательно ходкости подъ парусами летучихъ фрегативъ обоихъ государствъ даютъ преимущество англійскому *Inconstant*, которое увеличивается болѣе чѣмъ вдвое, если принять во вниманіе, что машина нашего крейсера чрезвычайно экономична относительно траты топлива при умѣренномъ ходѣ машины.

Перейдемъ теперь къ вопросу о вооруженіи. Артиллерія *Inconstant*, какъ извѣстно, была проектирована специально для борьбы съ судами типа *Wampanoag*. Поэтому, когда американцы объявили, что вооружаютъ своихъ крейсеровъ 9-дюймовыми орудіями, то у насъ было рѣшено, что *Inconstant* получить артиллерию такого же калибра, но болѣе сильную по численности пушекъ. Нашъ фрегатъ носитъ десять 9-дюймовыхъ наръзныхъ орудій въ батареѣ, по пяти на сторонѣ, и шесть 7-дюймовыхъ наръзныхъ на верхней палубѣ, изъ которыхъ четыре поставлены по бортамъ, а два стоятъ на поворотныхъ платформахъ на бакѣ и на ютѣ. Такимъ образомъ, *Inconstant* имѣетъ однимъ орудіемъ болѣе, чѣмъ *Bellerophon* и, слѣдова-

тельно, носить болѣе сильную артиллерію, чѣмъ всѣ наши броненосцы, за исключеніемъ *Hercules*. При подобномъ вооруженіи, нашъ крейсеръ способенъ сразиться съ любымъ изъ существующихъ неброненосныхъ судовъ, между тѣмъ какъ большая ходкость даетъ ему возможность обогнать всякаго броненосца и занять положеніе для дальняго боя, который можетъ сдѣлаться чрезвычайно непріятнымъ для его противника. Впрочемъ, будучи неброненоснымъ фрегатомъ, *Inconstant* и не предназначается для битвъ съ броненосцами.

Что же касается постройки *Inconstant*, то про него можно сказать, что онъ вполне сооруженное изъ желѣза судно, обшитое снаружи деревомъ и снабженное внутри всѣми современными приспособленіями, т. е. поперечными переборками, непроницаемыми для воды отдѣленіями и проч. Въ подводной части, сверхъ желѣзныхъ листовъ, лежащихъ на шпангоутахъ, положены два слоя деревянной обшивки, которые расположены и скрѣплены такимъ образомъ, чтобы совершенно устранить всякое дѣйствіе гальваническаго тока. Къ этому дереву принята обыкновеннымъ способомъ мѣдная обшивка, изолированная, слѣдовательно, отъ судового желѣза и обезпеченная отъ вреднаго вліянія гальванизма. Подводная мѣдь, какъ извѣстно, предохраняетъ дно судна отъ обростанія въ продолженіе, сравнительно, долгаго промежутка времени, между тѣмъ какъ днища обыкновенныхъ желѣзныхъ судовъ обрастаютъ весьма быстро, особенно въ тропическихъ водахъ, не смотря ни на какія предохранительныя краски и противодѣйствующіе составы. Уменьшеніе скорости хода на одинъ или два узла въ часъ, вслѣдствіе нечистоты подводной части, есть явленіе очень обыкновенное для желѣзныхъ судовъ, совершающихъ дальнія плаванія. Поэтому, относительно *Inconstant*, при сооруженіи котораго были сдѣланы значительныя пожертвованія ради обезпеченія ему большой скорости хода, было необходимо принять всѣ мѣры противъ всякаго уменьшенія этой скорости вслѣдствіе обростанія подводной части. Сверхъ того, въ постройкѣ американскихъ крейсеровъ и *Inconstant* есть еще другая важная разница, а именно—первые сооружены вполне изъ дерева, а второй изъ желѣза. Можетъ быть, кто нибудь спроситъ, почему

Inconstant не построены изъ дерева, когда было признано необходимымъ обшить его въ подводной части мѣдью? И тогда на этотъ вопросъ нельзя дать лучшаго отвѣта, какъ указавъ на донесенія департаменту флота въ Вашингтонѣ объ американскихъ неброненосныхъ деревянныхъ крейсерахъ. Всѣ, или почти всѣ эти суда выказали признаки слабости, причины которой находятся единственно въ огромномъ напряженіи, производимомъ очень сильною машиною на деревянное судно непомерной длины и малой ширины. По достовѣрнымъ свѣдѣніямъ, *Guerriere* оказался столь слабымъ послѣ перехода въ 3000 миль, что потребовалъ повсемѣстной конопатки. Подобное судно не въ состояніи нести долго дѣйствительную службу, а для мореходнаго крейсера, назначеннаго для долгаго пребыванія внѣ порта, такого рода постоянно повторяющіеся случаи должны быть серьезною помѣхою при исполненіи порученій. По всей вѣроятности, эта слабость, неизбѣжная въ деревянномъ суднѣ, и была причиною, что *Guerriere*, какъ сказано выше, въ Южно-Атлантическомъ океанѣ не давалъ полного хода машинѣ, и тѣмъ заслужилъ извѣстность посредственнаго ходока подъ парами. Благодаря большой крѣпости своего желѣзнаго корпуса, *Inconstant* будетъ въ состояніи давать *maximum* хода машинѣ, столь часто, какъ это будетъ нужно, безъ всякаго опасенія относительно расслабляющаго дѣйствія на крѣпленіе судна.

Итакъ, скажемъ въ заключеніе, что *Inconstant* можно считать, руководясь современною точкою зрѣнія, очень близкимъ приближеніемъ къ идеалу неброненоснаго военнаго фрегата. Онъ, безъ всякаго сомнѣнія, покажетъ себя отличнымъ судномъ во всѣхъ отношеніяхъ, какъ для самыхъ дальнихъ плаваній, такъ и для быстрой погони или отступленія, или конвоированія купеческихъ судовъ, и весьма жаль, что другіе наши крейсера, *Active* и *Volage*, не имѣютъ тѣхъ же размѣреній и слѣдовательно той же способности къ исполненію самыхъ разнообразныхъ и важныхъ порученій.

Посѣщеніе Кронштадта Государемъ Императоромъ 24 мая сего года.

23 мая въ Кронштадтъ прибылъ Его Императорское Высочество Великій Князь Генераль-Адмиралъ Константинъ Николаевичъ. Его Высочество отправился изъ Петербурга, въ началѣ перваго часа, на паровой яхтѣ «Стрѣльна» и прибылъ въ Кронштадтъ въ половинѣ втораго. На пристани Великій Князь былъ встрѣченъ г. исправляющимъ должность главнаго командира генераль-адъютантомъ Лесовскимъ, первымъ комендантомъ адмираломъ Шулепниковымъ, начальникомъ броненосной эскадры вице-адмираломъ Бутаковымъ, начальникомъ штаба, капитаномъ надъ портомъ, начальниками отдѣльныхъ частей портоваго управленія и всѣми экипажными командирами. Принявъ рапортъ отъ г. исправляющаго должность главнаго командира и военнаго губернатора, Его Высочество сѣлъ въ экипажъ и вмѣстѣ со всею свитою направился въ городъ.

Проѣхавъ по Большой Екатерининской и Соборной улицамъ, Великій Князь направился въ доковое адмиралтейство черезъ южныя ворота. Осмотрѣвъ батопортъ, Его Высочество посѣтилъ казематированный броненосный фрегатъ «Князь Пожарскій» и двухъ-башенный броненосный фрегатъ «Адмиралъ-Спиридовъ». Оба эти судна были осмотрѣны весьма подробно. Во время осмотра казематированнаго фрегата «Князь Пожарскій», Великому Князю, между прочимъ, показаны были подвѣшивающіеся столы и скамейки для нижнихъ чиновъ, устроенныя по чертежу старшаго офицера фрегата, капитанъ-лейтенанта Григораша. Эти столы заслужили полное одобреніе Его Высочества и Онъ милостиво благодарилъ изобрѣтателя за это удачное приспособленіе, дѣйствительно удобное для военныхъ судовъ. Осмотрѣвъ снаружи слѣдующій затѣмъ двухъ-башенный броненосный фрегатъ «Адмиралъ-Чичаговъ» и распросивъ нѣкоторыя подробности о ходѣ работъ по обшивкѣ фрегатомъ броню, Великій Князь направился въ бронеприготовительную мастерскую, гдѣ оставался довольно долго, осматривая плиты, изготовляющіяся для обшивки.

Изъ мастерской Великій Князь прошелъ къ сѣверному доку гдѣ подробно разсматривалъ разбирающійся для осмотра и тимбировки 71 пушечный винтовый фрегатъ «Генераль-Адмиралъ», и затѣмъ посѣтилъ магазинъ, гдѣ хранятся вещи съ разобраннаго фрегата, и нѣкоторые изъ экипажескихъ магазиновъ. Послѣ этого осмотра, Великій Князь и вся свита опять сѣли въ экипажи и отправились на петровскую пристань, гдѣ ожидали катера и баржи.

Отваливъ отъ пристани, катеръ Его Высочества направился черезъ среднюю гавань, мимо гидравлическаго дока, въ купеческую гавань къ внутренней брантвахтѣ. Затѣмъ, поворотивъ назадъ, катеръ пошелъ вдоль стѣнки средней гавани въ военную гавань. На пути Великій Князь останавливался у монитора «Лава» и выходилъ на желѣзную часть гидравлическаго дока, для осмотра воздушныхъ подъемныхъ мѣшковъ. Пробѣжавъ вдоль всей военной гавани, Великій Князь посѣтилъ вооружающуюся броненосную батарею «Петръ-Меня».

Возвратившись въ среднюю гавань, Его Высочество подробно осматривалъ двухъ-башенную броненосную лодку «Чародѣйка» и паровой клиперъ «Яхонтъ», отправляющійся въ Средиземное море. На лодкѣ «Чародѣйка» вниманіе Великаго Князя было въ особенности обращено на устройство приводовъ для отдѣльныхъ механизмовъ: башенъ, вентиляци, брашпиля и проч. Онъ осматривалъ также приспособленія для уборки и отдачи якорей, особенное устройство шлюпъ-балокъ и блиндированную капитанскую рубку. На клиперѣ «Яхонтъ» Его Высочество занимался вопросомъ объ его вооруженіи артиллерією и обратилъ особенное вниманіе на нѣкоторыя улучшенія, сдѣланныя командиромъ клипера въ помѣщеніи для нижнихъ чиновъ. Передъ посѣщеніемъ Великаго Князя на клиперѣ «Яхонтъ» произведена была проба механизма на швартовахъ. Вооруженіе клипера будетъ окончено въ первыхъ числахъ іюня мѣсяца.

Послѣ осмотра клипера, катеръ Великаго Князя направился къ пристани пароходнаго завода. Осмотрѣвъ сборную и товарную, Его Высочество прошелъ черезъ литейную мастерскую въ котельное отдѣленіе, гдѣ осматривалъ желѣзныя мачты для двухъ-башенной броненосной лодки «Русалка» и для газемати-

рованнаго броненоснаго фрегата «Князь-Пожарскій». Въ 6 часовъ осмотръ пароходнаго завода былъ оконченъ и Великій Князь возвратился въ свое обычное помѣщеніе въ домѣ главнаго командира. Къ обѣду къ Великому Князю были приглашены многія изъ начальствующихъ лицъ въ Кронштадтѣ и пріѣхавшая съ Нимъ свита.

На паровой яхтѣ «Стрѣльна» съ Великимъ Княземъ прибыли: лейбъ-медикъ тайный совѣтникъ Гауровицъ, директоръ инспекторскаго департамента морскаго министерства контръ-адмиралъ баронъ Таубе, предсѣдатель кораблестроительнаго отдѣленія технического комитета генералъ-лейтенантъ Дмитріевъ, предсѣдатель артиллерійскаго отдѣленія контръ-адмиралъ Шварцъ, свиты Е. И. В. контръ-адмиралъ Поповъ и адъютанты Его Высочества капитанъ 2-го ранга князь Ухтомскій и ротмистръ князь Орбелиани.

24-го, утромъ, осмотръ судовъ въ гавани начался съ 9¹/₂ часовъ. Выйдя изъ дому, Великій Князь отправился пѣшкомъ на петровскую пристань и оттуда на катеръ направился въ среднюю гавань, гдѣ посѣтилъ мониторъ «Лава»; на которомъ только-что поставили одно 15-ти дюймовое гладкостѣнное орудіе и другую 9-ти дюймовую стальную наръзную пушку. Осмотрѣвъ эти орудія, Великій Князь посѣтилъ паровой клиперъ «Алмазъ», находящійся въ военной гавани, паровой клиперъ «Гайдамакъ», находящійся на гидравлическомъ докѣ, и винтовой корветъ «Бояринъ», находящійся въ усть-каналѣ. Всѣ эти суда, какъ извѣстно, отправляются въ дальнее плаваніе въ Тихій Океанъ, и Великій Князь подробно осмотрѣлъ ихъ. Въ 12 часовъ Его Императорское Высочество возвратился въ свое помѣщеніе къ завтраку, а въ 1 часъ отправился на винтовой 51 пушечный фрегатъ «Дмитрій Донской» для встрѣчи Его Величества.

Государь Императоръ прибылъ въ Кронштадтъ на Императорской паровой яхтѣ «Александрія» въ началѣ третьяго часа. На «Александріи» поднятъ былъ брейтъ-вымпелъ Его Величества и кромѣ Государя Императора находились еще: Государь Наслѣдникъ Цесаревичъ и Ихъ Императорскія Высочества Великіе Князья Владиміръ и Алексій Александровичи, г. Управ-

ляющій морскимъ министерствомъ генераль-адъютантъ Краббе, генераль-адъютанты: графъ Путятинъ, графъ Гейденъ, Новосильскій и Посыетъ, всѣ находящіеся въ С.-Петербургѣ свиты Е. И. В. контръ-адмиралы и морскіе флигель-адъютанты, дежурный флигель-адъютантъ капитанъ 1-го ранга Федоровскій и адъютантъ Государя Наслѣдника Цесаревича ротмистръ Козловъ. Сзади «Александринъ» слѣдовали колесные пароходы «Онега» и «Нева».

У военного угла Императорскую яхту встрѣтилъ катеръ съ г. исправляющимъ должность главнаго командира генераль-адъютантомъ Лесовскимъ, начальникомъ штаба и адъютантомъ. Императорская яхта остановилась и находившіеся на катерѣ были приняты.

Затѣмъ яхта направилась далѣе на большой рейдъ, гдѣ и остановилась у 51 пушечнаго винтоваго фрегата «Дмитрій Донской». Подали катеръ и Его Величество съ Ихъ Высочествами съѣхали на фрегатъ; на катерѣ правилъ рулемъ исправляющій должность эскадръ-маіора флигель-адъютантъ капитанъ 1-го ранга Кремеръ. Принявъ рапортъ отъ командира, капитана 2-го ранга Дрешера, Государь Императоръ поздоровался съ офицерами, гардемаринами и командой и обошелъ всѣ палубы въ сопровожденіи Ихъ Высочествъ, Великаго Князя Генераль-Адмирала Константина Николаевича и Управляющаго морскимъ министерствомъ. Послѣ осмотра фрегата, Его Величество приказалъ ударить тревогу съ одною дробью. Батареи фрегата были готовы черезъ 3½ минуты. Во время артиллерійскаго ученія гардемаринами былъ переměненъ станокъ. Маневръ этотъ былъ сдѣланъ въ 3 минуты. За переměну станка Государь Императоръ благодарилъ гардемаринъ. Послѣ отбоя, привязано было поставить всѣ паруса. Марсели, фокъ, гротъ, брамсели и бомъ-брамсели поставлены были въ 4½ минуты. Затѣмъ Его Величеству угодно было приказать закрѣпить всѣ паруса; маневръ этотъ исполненъ былъ въ 3¾ минуты. Во все время производства паруснаго ученія Государь Императоръ смотрѣлъ на ученіе съ задняго мостика. По окончаніи ученія, Его Величество изволилъ благодарить команду, приказалъ вызвать впередъ гардемаринъ, окончившихъ срокъ службы,

и поздравилъ ихъ съ производствомъ въ офицеры, при чемъ удостоилъ ихъ нѣсколькими словами, въ которыхъ выразилъ надежду, что они будутъ также усердно и вѣрно продолжать свою службу, какъ служили до сихъ поръ. При прощаніи съ офицерами Его Величества еще разъ поблагодарилъ ихъ за службу и оставилъ фрегатъ.

Съ фрегата Государь Императоръ и Ихъ Императорскія Высочества опять отправились на паровую яхту «Александрія», которая на этотъ разъ остановилась у купеческихъ воротъ. Здѣсь Его Величество и Ихъ Высочества опять изволили сѣсть на катеръ и направились черезъ купеческую и среднюю гавани къ пристани вновь строящагося дока. На пристани Его Величество былъ встрѣченъ строителемъ дока инженеръ-генералъ-лейтенантомъ барономъ Тизенгаузенемъ. Далѣе, на площадкѣ, стояли всѣ адмиралы, генералы штабъ и оберъ-офицеры флота и арміи, незанятые по службѣ. Внизу, въ воротахъ новаго дока, устроена была палатка, украшенная флагами, подъ которою приготовлено было все необходимое для совершенія молебствія и стоялъ въ полномъ облаченіи благочинный морскихъ церквей въ Кронштадтѣ протоіерей П. И. Строкинъ. Около палатки стояли офицеры, участвующіе въ постройкѣ новаго дока, и подрядчики почетные граждане Русановъ и Ибонниковъ.

Влѣво отъ палатки приготовленъ былъ угловой камень, предназначенный для закладки. Какъ только Государь Императоръ спустился внизъ, за нимъ послѣдовала свита Его Величества и офицеры, находившіеся на площадкѣ, и тотчасъ началась служба. По окончаніи молебствія и провозглашенія многолѣтія приступлено было къ закладкѣ. Въ нижнемъ угловомъ камнѣ лѣвой стѣны воротъ приготовлено было небольшое четырехугольное отверстіе. Въ это отверстіе Государь Императоръ, Ихъ Высочества и почетнѣйшіе изъ присутствующихъ положили сначала монеты, поданныя на серебряномъ блюдѣ строителемъ дока, потомъ точно такимъ же образомъ опущена была закладная бронзовая вызолоченная доска, поданная Государю Императору строителемъ.

На этой доскѣ написано было: «Доку сей заложенъ 16 мая 1869 года въ благополучное царствованіе Государя Импера-

тора Александра II, при Генераль-Адмиралѣ Великомъ Князѣ Константиѣ Николаевичѣ, Управляющемъ морскимъ министерствомъ генераль-адъютантъ Краббе, исправляющемъ должность главнаго командира кронштадтскаго порта генераль-адъютантъ Лесовскомъ и председателѣ строительнаго отдѣленія морскаго технического комитета инженеръ-генераль-лейтенантъ Роде. При постройкѣ дока находились: инспектирующимъ работы — инженеръ-генер.-лейтен. Заржецкій, строителемъ инженеръ-генераль-лейтенантъ баронъ Тизенгаузенъ; помощниками строителя: инженеръ-подполковникъ Кузьминъ, инженеръ-капитанъ Мазуровъ и инженеръ-штабсъ-капитанъ Сарафановъ».

Доску окропили святою водою и заложили сначала небольшою деревянною рамой, потомъ плитою, укрѣпленной нагелями. Государь Императоръ, Ихъ Высочества, г. Управляющій морскимъ министерствомъ и строитель ударили по нѣскольку разъ серебрянымъ молоткомъ по этимъ нагелямъ. Потомъ принесли кадочку съ растворомъ цемента, и серебряной лопаточкой. Государь Императоръ и Ихъ Высочества собственно-ручно положили сверхъ плиты первый слой заготовленнаго цемента. За тѣмъ присутствующіе и участвующіе въ постройкѣ окончили это дѣло. Послѣ чего приказано было задвигать большой гранитный камень, долженствующій закрыть мѣсто закладки. Камень былъ почти уже на мѣстѣ, когда Его Величество вышелъ изъ воротъ дока и сталъ подыматься наверхъ. Наверху у воротъ, на дамбѣ, Государя Императора и Ихъ Высочества ожидали приготовленные для нихъ экипажи. Въ этихъ экипажахъ Августѣйшіе посѣтители Кронштадта отправились вдоль дамбы на пароходную пристань, гдѣ ожидали Ихъ Императорская паровая яхта «Александрія», паровая яхта «Стрѣльна» и другіе пароходы. Въ 20 минутъ 5 часа, паровая яхта «Александрія» отвалила отъ пристани подъ брейтъ-вымпеломъ Его Величества и направилась въ С.-Петербургъ.

Кр. Востн.

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФІЯ.

Руководство къ кораблевожденію. Ч. I. Навигация.
По программѣ Морскаго Училища составилъ *Н. Зыбинъ*.

Всѣмъ извѣстно то довольно распространенное мнѣніе, что составить хорошій учебникъ бываетъ очень часто дѣломъ болѣе труднымъ, чѣмъ написать трактатъ о томъ же предметѣ. Для труда этого рода мало одной учености со стороны составителя: здѣсь необходима нѣкоторая особенная способность, которую надѣлены далеко не всѣ составители учебниковъ; оттого у насъ ихъ мало удовлетворительныхъ, а хорошихъ еще меньше, вообще, и учебниковъ спеціально морскихъ почти совсѣмъ нѣтъ. Учебники не такъ давно минувшаго времени, когда въ нашемъ дѣлѣ болѣе процвѣтала сторона научная, отчасти перевелись, отчасти стали не соответствовать современному преподаванію.

Я не буду здѣсь пересчитывать какіе учебники по нашей спеціальности перевелись, какіе устарѣли и по какимъ предметамъ (а такихъ не мало) ихъ совсѣмъ не было и теперь нѣтъ, это не относится до дѣли настоящей статьи, которая исключительно посвящается разсмотрѣнію недавно вышедшаго учебника по навигации, названнаго въ заглавіи.

Прежде по этому предмету всѣ учащіеся пользовались единственнымъ учебникомъ П. Я. Гамалѣя, составленнымъ и написаннымъ прекрасно и который какъ нельзя болѣе соответствовалъ своему назначенію въ то время; хотя за неимѣніемъ другихъ учебниковъ имъ еще можно было бы пользоваться и въ настоящее время, однако, по многимъ причинамъ исправить его становилось необходимымъ. Слогъ его, въ то время очень хо-

рошій, теперь уже устарѣлъ и не совсѣмъ удобенъ для чтенія; нѣкоторые навигаціонные инструменты, употреблявшіеся во время П. Я. Гамалѣя, теперь почти вышли изъ употребленія или подверглись значительному измѣненію; обращено вниманіе на плаваніе по дугѣ большаго круга и, наконецъ, многіе приемы употребленія навигаціонныхъ инструментовъ признаны чисто дѣломъ практики, поэтому ихъ болѣе не относятъ къ преподаванію навигаціи (*).

Это краткое перечисленіе перемѣнъ въ наукѣ мореплаванія достаточно поясняетъ необходимость пересмотра стараго учебника и составленія новаго. При всемъ томъ, такъ какъ навигаціи какъ наука занимается разсмотрѣніемъ вещей элементарныхъ и, слѣдовательно, мало способныхъ измѣняться, то очевидно, что программа новаго учебника не можетъ много уклоняться отъ программы стараго, что мы натурально и находимъ въ учебникѣ г. Зыбина. Казалось бы, однако, что этимъ сходствомъ программъ составитель новаго учебника и долженъ былъ бы ограничиться въ подражаніи П. Я. Гамалѣю, но на самомъ дѣлѣ г. Зыбинъ перешелъ этотъ предѣлъ и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ вдается въ подробности, говоря строго, лишнія. Такъ напримѣръ, рассказывая про употребленіе лага, онъ говоритъ какъ при этомъ должно держать вьюшку, какъ селянку, какъ кому должно становиться; очевидно, что, излагая всѣ эти чисто практическія подробности, онъ находился подъ вліяніемъ стараго учебника Гамалѣя, у котораго желаніе быть подробнымъ замѣчается во всѣхъ его сочиненіяхъ и иногда доходитъ до слабости. Онъ, напримѣръ, рассказываетъ, что для повѣрки 30 с. склянки нужно зажать въ кусокъ дерева нить длиною въ девять дюймовъ; къ концу этой нити привѣсить *мушкетную* пулю; отклонивъ потомъ этотъ импровизированный маятникъ въ сторону на девять градусовъ и оставивъ его качаться, онъ будетъ совершать колебанія въ одну сторону въ промежутокъ времени близкій къ $\frac{1}{2}$ сек. Въ другомъ мѣстѣ онъ говоритъ, что голландцы для узнанія скорости хода, бросаютъ съ носа щепку и когда она

(*) Кроме того, со времени введенія въ службу желѣзныхъ судовъ девиацію компаса стали разсматривать съ большою подробностію.

всплыветъ воды, произносятся нѣкоторое голландское слово до тѣхъ поръ, пока щепка не доплыветъ до кормы; число разъ произнесенія этого слова будетъ число секундъ, такъ какъ они выговариваютъ его въ теченіе одной секунды. Ясно, что всѣ приемы суть вполне дѣло практики и не могутъ имѣть мѣста въ преподаваніи навигаціи, тѣмъ болѣе, что всѣ эти подробности никогда не происходятъ согласно описанію въ книгахъ. Поэтому, весь 144 параграфъ не долженъ былъ бы войти въ учебникъ г. Зыбина, что послужило бы даже къ его украшенію. Впрочемъ этотъ параграфъ есть единственная слабая сторона разсматриваемаго учебника, при томъ такая маловажная, что не можетъ произвести никакого ущерба учебнику въ его цѣломъ, потому что во всемъ остальномъ онъ прекрасенъ. Что въ немъ особенно хорошо, это простота разказа, весьма рѣдкая въ учебникахъ по морской спеціальности.

Въ этомъ учебникѣ нѣкоторые отдѣлы заслуживаютъ особеннаго вниманія по сравнительной новизнѣ тѣхъ предметовъ, которые въ нихъ изложены. Во-первыхъ отдѣлъ о компасахъ отъ парагр. 83 до 92 включительно составляетъ весьма хорошую его часть. Въ немъ описаны, при отличныхъ политипажяхъ, всѣ компасы съ тѣми улучшеніями, какъ они употребляются въ нашемъ флотѣ въ настоящее время. Этотъ отдѣлъ важенъ потому, что со времени П. Я. Гамалѣи компасы значительно усовершенствованы и введены различныя приспособленія каждому особенному ихъ назначенію. Введены штормъ-компасы и шлюпочные, съ жидкостію въ котелѣ; приспособлены особенныя нактоузы на броненосныхъ судахъ и въ особенности на мониторахъ; даже путевые компасы подверглись нѣкоторымъ измѣненіямъ и до сихъ поръ не было ни одной книги, сколько мнѣ извѣстно, въ которой были бы собраны приличнымъ образомъ описанія всѣхъ этихъ компасовъ. Этотъ пробѣлъ теперь поправленъ учебникомъ г. Зыбина. Описанія компасовъ отживающаго образца у г. Зыбина нѣтъ совсѣмъ; но какъ они мало пригодны для плаванія и остатки ихъ отпускаются на очень немногія суда, и даже очень близко то время, когда они совсѣмъ исчезнутъ изъ нашихъ инструментальныхъ камеръ, то

это даже полезно, что составитель новаго учебника не обременилъ его старыми разсказами.

Послѣ компасовъ въ этомъ учебникѣ замѣчательнѣе отдѣлъ о плаваніи по дугѣ большаго круга. Въ немъ очень хорошо изложены всѣ подробности этого плаванія, встрѣчающіяся въ практикѣ; нѣсколько примѣровъ, въ которыхъ весьма тщательно пояснено приложеніе относящихся до этого предмета формулъ, дѣлають эту часть учебника довольно полною.

Но самая значительная часть разсматриваемаго учебника посвящена отдѣлу о девиации компаса, которая изложена въ немъ весьма подробно; даже до излишества, что произошло, конечно отъ того, что предметъ этотъ вполне новый и ни поясненія относящихся до него опытовъ, ни доказательства законовъ, не разработаны для преподаванія, почему г. Зыбину оставалось только помѣстить ихъ въ своемъ учебникѣ, за небольшимъ исключеніемъ, въ томъ видѣ, какъ они изложены въ трактатахъ. Но должно надѣяться, что дальнѣйшій опытъ научить вѣроятно, упроститъ это изложеніе до степени, требуемой въ преподаваніи.

Что касается до самаго изданія, то оно, конечно, изъ числа лучшихъ и такое роскошное, какого по нашей специальности еще не было. Въ заключеніе я повторю, что учебникъ г. Зыбина прекрасный въ цѣломъ и нельзя не благодарить его за ту пользу, которую онъ принесъ этимъ трудомъ коношеству, приготавлиющемуся для службы на морѣ.

АДМИРАЛЪ ИВАНЪ ФЕДОРОВИЧЪ КРУЗЕНШТЕРНЪ.

(БИОГРАФИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ).

По ходатайству нѣкоторыхъ питомцевъ бывшаго Морскаго Кадетскаго Корпуса, 19-го мая сего года Высочайше разрѣшено открыть подписку на сооруженіе памятника первому нашему кругосвѣтному плавателю, адмиралу Ивану Федоровичу Крузенштерну. Шестнадцать лѣтъ сряду адмиралъ былъ директоромъ Морскаго Кадетскаго Корпуса и въ теченіи этого времени подъ его надзоромъ окончили образованіе и поступили на флотъ офицерами до тысячи воспитанниковъ, но изъ нихъ едва одна-пятая часть осталась теперь на службѣ, а потому мы считаемъ въ настоящее время необходимымъ напомнить нашимъ читателямъ главнѣйшія черты жизни и полезной дѣятельности знаменитаго моряка.

Предлагаемый очеркъ заимствованъ изъ нѣмецкой статьи, напечатанной въ 1846 году въ Дерптскомъ журналѣ, и дополненъ нѣкоторыми свѣдѣніями, которыя мы могли отыскать: въ англійскомъ переводѣ того же очерка изданномъ въ Лондонѣ контръ-адмираломъ сэромъ Джономъ Россомъ, въ Военно-Энциклопедическомъ Лексиконѣ, въ Очеркѣ исторіи Морскаго Кадетскаго Корпуса Ф. Ф. Веселаго и въ формулярномъ спискѣ покойнаго адмирала.

Окончившееся поприще человѣка всегда вызываетъ насъ на размышленія, о значеніи жизни и дѣятельности отшедшей личности, участіе къ которой тѣмъ сильнѣе, чѣмъ дѣйствительнѣе значеніе дѣятеля въ общемъ развитіи человѣчества и науки. Если къ этому присоединяется еще другой элементъ; если въ

протекшей жизни мы видимъ благороднѣйшій и чистѣйшій характеръ, который, развившись рано, былъ вѣренъ себѣ въ теченіе долгой жизни; который въ многостороннихъ столкновеніяхъ съ міромъ, подѣ влияніемъ разнообразнаго житейскаго опыта, только созрѣвалъ и укрѣплялся, никогда не омрачаясь, который оставался неизмѣннымъ, какъ въ исполненной достоинства кротости старца, такъ и въ богатомъ надеждами стремленіи юноши,—тогда мы съ особеннымъ удовольствіемъ останавливаемся на такомъ лицѣ. Поэтому мы считаемъ обязанностію не столько передъ самимъ покойнымъ, сколько передъ живущимъ поколѣніемъ, изобразить въ немногихъ словахъ главные черты жизни и дѣятельности покойнаго и ихъ значеніе.

Адамъ Іоаннъ фонъ-Крузенштернъ, младшій изъ шести братьевъ и сестеръ, родился 8 ноября 1770 года въ отцовскомъ имѣніи Гаггудъ, въ Эстляндіи, и получилъ первоначальное образованіе частію въ родительскомъ домѣ, частію въ дворянской соборной школѣ въ Ревелѣ, которую посѣщалъ съ своимъ старшимъ братомъ въ теченіе трехъ лѣтъ, съ 1782 по 1785 годъ. Его карьера опредѣлилась почти случайно, такъ какъ при назначеніи его для морской службы руководились только совѣтомъ одного друга семейства, до этого же времени о морской службѣ не думали ни самъ онъ, ни родственники его. Такимъ образомъ молодой Крузенштернъ поступилъ въ январѣ 1785 г. въ морской гадетскій корпусъ, который, находясь тогда еще въ Кронштадтѣ, доставлялъ воспитанникамъ во многихъ отношеніяхъ меньшія средства къ образованію, чѣмъ въ позднѣйшее время. Впрочемъ, здѣсь Крузенштернъ оставался менѣе обычнаго срока; обстоятельства не дозволили ему окончить вполне установленный курсъ и вызвали его вскорѣ на плодотворную почву дѣятельной жизни, полную замѣчательныхъ историческихъ событій.

Какъ извѣстно, въ 1787 году была снаряжена эскадра, которой предстояло, подѣ начальствомъ адмирала Грейга, отплыть въ Средиземное море, съ тѣмъ, чтобы и съ этой стороны угрожать туркамъ; три стопушечныхъ корабля, которые не могли вооруженные и въ полномъ грузу пройти черезъ Зундъ, были уже отправлены въ Копенгагенъ, чтобы выжидать

благоприятнаго времени для прохода чрезъ проливъ; однако, шведскій король Густавъ III, быстрымъ и, какъ вскорѣ okaza-лось, преждевременнымъ нападеніемъ на Россію, вынудилъ русское правительство измѣнить назначеніе своихъ морскихъ силъ. Имъ предстояло состязаться съ близкимъ, сосѣднимъ не-пріятелемъ, противъ котораго былъ снаряженъ въ 1788 г. весь балтійскій флотъ. По недостатку въ офицерахъ, послѣдовало повелѣніе выпустить изъ морскаго кадетскаго корпуса всѣхъ гардемаринъ офицерами, даже и тѣхъ, которые, не окончивъ полнаго курса, были хотъ одинъ разъ въ морѣ. Крузенштернъ принадлежалъ къ числу послѣднихъ; произведенный въ маѣ 1787 года въ гардемарины, онъ въ этомъ же году познако-мился съ моремъ во время перваго для него плаванія по Бал-тійскому морю, совершеннаго вмѣстѣ съ другими двадцатью-девятью воспитанниками корпуса, подъ командою капитана фонъ-Штейнгейля, на 36 пушечномъ фрегатѣ «Мстиславъ». Такимъ образомъ молодой человекъ былъ выпущенъ изъ ка-детскаго корпуса за мичмана 27 мая 1788 года, годомъ ранѣе, чѣмъ при обыкновенныхъ обстоятельствахъ; произве-денъ же въ мичманы 1 января 1789 г. Случай доставилъ ему мѣсто на линійномъ 74-пушечномъ кораблѣ «Мстиславъ», состоявшемъ подъ командой многосторонне-образованнаго и отличнаго моряка. — Даже въ случайномъ стеченіи обстоя-тельствъ, которыя привели молодаго офицера именно на этотъ корабль, можно видѣть предзнаменованіе его будущаго назначенія. Императрица Екатерина II, дѣятельный умъ которой обнималъ столь многое, сознавала значеніе науч-ныхъ предпріятій въ образованіи могущественной мор-ской силы. Уже въ первые года царствованія Императрицы, Чичаговъ былъ дважды посылаемъ на дальній сѣверъ, для от-крытія прохода черезъ Ледовитый океанъ, мимо Шпицбергена, къ Берингову проливу. Если подобныя попытки не повторя-лись, то причина лежала въ томъ, что русскій флотъ самъ считалъ себя неспособнымъ на такія предпріятія; такъ и выше упомянутыя двѣ экспедиціи были признаны, конечно неспра-ведливо, ошибочными. Еще не такъ далеко было то время, когда считали невозможнымъ проплыть на русскомъ суднѣ въ

*

теченіе одного лѣта изъ Архангельска въ Кронштадтъ. Но, несмотря на существовавшія тогда мнѣнія, командиръ «Мстислава», капитанъ Муловскій, предназначался съ эскадрою изъ 5 кораблей совершить кругосвѣтное плаваніе, и показать впервые русскій флагъ на отдаленнѣйшихъ берегахъ и моряхъ. Но не капитану, а младшему изъ офицеровъ, состоявшихъ подъ его командой, досталась эта слава. Начавшаяся война помѣшала тогда исполненію предназначенной экспедиціи.

Въ 1788 году «Мстиславъ» принималъ очень дѣятельное участіе въ битвѣ при Гогландѣ, неизвѣстной рѣшительнаго исхода; за тѣмъ онъ крейсеровалъ съ остальнымъ флотомъ передъ Карлскроной, въ тщетной надеждѣ вызвать на новый бой отступившій въ эту гавань шведскій флотъ. Русскій флотъ, зимовавшій въ Ревелѣ, потерялъ здѣсь своего начальника, адмирала Грейга; мѣсто его заступилъ Чичаговъ. Подъ командою новаго начальника, флотъ, въ слѣдующемъ году, рано вышелъ въ море, чтобы соединиться съ эскадрою, зашедшей въ Копенгагенъ на пути изъ Архангельска. Напрасно шведскій флотъ пытался воспрепятствовать соединенію русскаго флота; оно послѣдовало, когда послѣ сраженія флотъ короля Густава долженъ былъ искать защиты въ карлскронской гавани. Въ этомъ сраженіи капитанъ Муловскій былъ убитъ выстрѣломъ изъ орудія. Насколько можно заключить изъ дневниковъ и писемъ, Муловскій имѣлъ на молодого Крузенштерна самое благотворное вліяніе. Командованіе «Мстиславомъ» перешло къ капитану Эсену, который въ 1834 году умеръ губернаторомъ Эстляндіи; конецъ лѣта прошелъ безъ дѣйствій, такъ какъ шведскій флотъ не рѣшался вступить въ бой съ русскимъ, состоявшимъ теперь изъ 50 кораблей, въ числѣ которыхъ было 33 линійныхъ.

Слѣдующій годъ былъ богаче событіями. Воспользовавшись тѣмъ, что шведскіе берега раньше очищаются отъ льда, чѣмъ Финскій заливъ, герцогъ Зюдерманландскій съ своимъ флотомъ первый вышелъ въ море, съ цѣлюю напасть на разединенный русскій флотъ, зимовавшій частію въ Ревелѣ, частію въ Кронштадтѣ; такимъ образомъ Крузенштернъ сталъ свидѣтелемъ одного изъ достопамятнѣйшихъ сраженій. Шведскій флотъ, въ числѣ 30 кораблей, напалъ на 10 русскихъ линійныхъ, стояв-

щихъ на якорѣ, на ревелскомъ рейдѣ подѣ командою Чичагова. Позиція русскаго флота походила на расположеніе французскаго при Абукирѣ, и Нельсонъ могъ бы сдѣлаться для него очень опаснымъ, но герцогъ Зюдерманландскій былъ вскорѣ вынужденъ отступить съ потерей двухъ кораблей. Упомянемъ здѣсь мимоходомъ, что онъ, какъ извѣстно, сдѣлалъ еще неудачное нападеніе у Красной горки на русскую эскадру, идущую изъ Кронштадта, и за тѣмъ долженъ былъ отступить передъ соединеннымъ русскимъ флотомъ въ выборгскую бухту, гдѣ увидалъ себя вскорѣ запертымъ и поставленнымъ въ самое затруднительное положеніе. Однако, королю Густаву, принявшему тогда начальство надъ своимъ флотомъ удалось наконецъ выйти изъ тѣсной блокады съ относительно незначительною потерей двухъ линейныхъ кораблей. Этой неожиданной удачей онъ преимущественно обязанъ медлительности нѣкоторыхъ судовъ русскаго флота, которые, получивъ приказаніе быстро преслѣдовать бѣжавшаго непріятели, упустили время, снимаясь съ якоря въ обычномъ порядкѣ. Только одинъ изъ капитановъ, Билоу (датчанинъ), командиръ «Мстислава», суровый, но храбрый и рѣшительный морякъ, обрубилъ канатъ и погнался за бѣжавшими шведами. Здѣсь Крузенштернъ принялъ опять участіе въ битвѣ и оживленной дѣятельности. Билоу хотѣлъ предоставить первый достигнутый имъ 74-хъ пушечный корабль *Sophia-Magdalena*, слѣдовавшей за нимъ эскадрѣ, самъ же нагнать другой корабль; но шведы отвѣтили на его залпъ и ядромъ перебили гротъ-марса-рею проходившаго «Мстислава», вслѣдствіе чего гротъ-марсель упалъ на палубу, прикрывъ пушки и экипажъ. Остановленный въ своемъ быстромъ преслѣдованіи и поставленный такимъ образомъ въ невозможность искать другаго противника, Билоу принужденъ былъ продолжать разъ начатую борьбу. Спустя три четверти часа *Sophia-Magdalena* спустила флагъ. Доказательствомъ, что Крузенштернъ тогда уже былъ въ состояніи отличиться и былъ замѣченъ, служитъ то, что ему дали почетное порученіе взять флагъ побѣжденнаго корабля, а также флагъ контръ-адмирала Лиленфельда и доставить на «Мстиславъ» какъ самого адмирала, такъ и капитана шведскаго корабля. За

участіе въ этомъ сраженіи Крузенштернъ былъ произведенъ въ лейтенанты (1790).

Вскорѣ былъ заключенъ миръ; за тревожнымъ военнымъ временемъ послѣдовали дни однообразной тишины, тяготившей Крузенштерна, жившаго въ Ревелѣ, тѣмъ болѣе, что кораблю, на которомъ онъ служилъ, не предстояло въ слѣдующіе годы идти въ море даже для практики. Вообще обстоятельства, среди которыхъ жилъ до этого времени Крузенштернъ, нельзя признать особенно благоприятными для развитія. По крайней мѣрѣ, въ пережитомъ не встрѣчалось ничего такого, что могло бы побудить умъ его къ высшему стремленію. Но къ счастью, онъ былъ щедро надѣленъ отъ природы тѣмъ, что преимущественно возвышаетъ человѣка, отличаетъ высокія дарованія отъ обыкновенныхъ, именно пылкимъ умомъ, непрерывно, въ силу собственнаго побужденія, стремящимся расширить кругъ своихъ знаній и постоянно увеличивать сферу своей дѣятельности. Англія, съ ея богатою опытностію, манила къ себѣ Крузенштерна. Другой молодой офицеръ, Берингъ, внукъ знаменитаго путешественника, дѣлился съ нашимъ героемъ своими страстными желаніями, стремившимися къ той же цѣли; въ то время, когда оба молодые офицера, изъ которыхъ одинъ уже носилъ извѣстное имя, а другому суждено было приобрѣсти его, были заняты предположеніями: какъ бы отправиться въ страну, гдѣ можно ознакомиться съ могущественнѣйшимъ въ мірѣ военнымъ флотомъ, счастье шло имъ на встрѣчу.

Русское правительство признало нужнымъ командировать за границу двѣнадцать морскихъ офицеровъ, которые должны были прослужить нѣсколько лѣтъ въ англійскомъ флотѣ; Крузенштернъ и его другъ были въ числѣ избранныхъ; въ 1793 году они въ Гулѣ впервые вступили на англійскую почву. То было знаменательное время; взорамъ Крузенштерна представилось величественное зрѣлище проявленія всей энергіи народа, дѣятельность и интересы котораго обнимали земной шаръ, въ борьбѣ съ равносильнымъ противникомъ. Зрѣлище это сильно подѣйствовало на чужеземца; картина патріотическихъ подвиговъ возбуждала молодое сердце русскаго моряка и воспоминаніе объ Англіи, гдѣ умъ его впервые развился съ полною силою, было ему

дорого до конца жизни. Замѣчательно, что достоинства скромнаго Крузенштерна были оцѣнены и здѣсь, въ этомъ потоцѣ мировыхъ событій.

Весьма естественно, если позже почти всякій замѣчательный человекъ, познакомаясь съ Крузенштерномъ, чувствовалъ влеченіе къ нему и вскорѣ вступалъ съ нимъ въ дружбу. Слова его, вмѣстѣ съ простотою и скромностію обхожденія, и незапятнанная чистота характера обращали на себя вниманіе каждаго развитаго человека и внушали къ себѣ уваженіе. Но гораздо болѣе замѣчательно во многихъ отношеніяхъ то, что Крузенштернъ, будучи еще молодымъ и чужимъ въ странѣ, никому особенно не представленный, лишенный даже тѣхъ внѣшнихъ выгодъ, которыя можетъ доставить значительное состояніе, сумѣлъ привлечь къ себѣ вниманіе отличныхъ и пользовавшихся уваженіемъ людей. Съ той ранней поры, въ чужой странѣ, онъ приобрѣлъ дружбу знаменитыхъ моряковъ, значительныхъ историческихъ дѣятелей, уважаемыхъ ученыхъ, также какъ и многихъ другихъ честныхъ и дѣльныхъ людей, и всѣ они оставались его друзьями до конца его жизни.

Многіе изъ товарищей Крузенштерна отправились въ Средиземное море, гдѣ нѣкоторые умерли отъ желтой горячки. Самъ онъ домогался назначенія въ отдаленныя страны. Подъ командою капитана Кокрена и адмирала Муррея онъ долго плавалъ на фрегатѣ *Thetis* у береговъ Сѣверной Америки во время войны, противъ французовъ. Такъ какъ въ то время Англія была въ мирѣ съ Соединенными Штатами, то часто представлялся случай съѣзжать на берегъ и осматривать значительные города, особенно Нью-Йоркъ и Филадельфію. До глубокой старости Крузенштернъ съ удовольствіемъ вспоминалъ о Вашингтонѣ, съ которымъ онъ имѣлъ здѣсь случай познакомиться лично. Фрегатъ сталъ на мель и долженъ былъ отправиться для починки въ Норфолькъ. Вслѣдствіе этого, плаваніе было прервано на продолжительное время, и въ этотъ промежутокъ времени Крузенштернъ отправился на небольшомъ суднѣ въ Вестъ-Индію, гдѣ посѣтилъ Барбадосъ, Суринамъ и Бермудскіе острова. Умѣренность въ образѣ жизни предохранила его отъ свирѣпствовавшей здѣсь желтой горячки. Наконецъ, въ 1796 году, онъ

возвратился въ Англію на фрегатъ *Cleopatra* подъ командой капитана Пенроза. Онъ уже принималъ участіе въ отдѣльныхъ сраженіяхъ съ французскими кораблями, но здѣсь онъ едва избѣжалъ опасности попасть въ плѣнъ къ французамъ. Какъ извѣстно, французское правительство въ то время снарядило экспедицію, съ цѣлью высадить на берегахъ недовольной Ирландіи значительное войско подъ начальствомъ генерала Гоше. Но вѣтръ и погода не благопріятствовали этому предпріятію. Бури разсѣяли флотъ, и разъединенные корабли, не достигнувъ берега, блуждали по-одиночкѣ въ открытомъ морѣ и вдоль береговъ. *Cleopatra*, командиръ котораго не зналъ ничего объ этихъ обстоятельствахъ, подъ малыми парусами, шелъ въ густомъ туманѣ, вдоль береговъ Ирландіи. Вдругъ туманъ прочистился и глазамъ экипажа предсталъ французскій линейный 84-хъ пушечный корабль *Castor*. Разстояніе лишь въ нѣсколько футовъ раздѣляло оба судна; ясно были видны лица французскихъ моряковъ, и слышны были голоса. На *Cleopatra* поспѣшно начали готовиться къ сопротивленію, которое, очевидно, должно было имѣть неблагоприятный исходъ, и къ бѣгству, на которое также была плохая надежда, такъ какъ вскорѣ оказалось, что французскій корабль былъ быстрѣе на ходу, чѣмъ англійскій фрегатъ. Однако и французы не были готовы воспользоваться благопріятными обстоятельствами, притомъ и они считали исходъ сраженія въ этихъ водахъ сомнительнымъ; поэтому корабль вскорѣ перемѣнилъ курсъ и направился къ берегамъ Франціи. Эта сцена, способная произвести неизгладимое впечатлѣніе, принадлежала къ тѣмъ, о которыхъ Крузенштернъ часто вспоминалъ даже въ старости. Упомянемъ здѣсь кстати объ отличительной чертѣ характера Крузенштерна, выказавшейся въ томъ, что по возвращеніи въ Англію онъ роздалъ матросамъ судовъ на которыхъ служилъ всѣ призовые деньги, въ значительной суммѣ доставшіяся на его долю.

Занятый мыслию открыть русскому торговому флоту путь въ Остъ-Индію, Крузенштернъ хотѣлъ побывать прежде всего въ индѣйскихъ моряхъ; но англійское правительство не слишкомъ благопріятствовало этому стремленію и ему пришлось преодолѣть не мало затрудненій для достиженія своей цѣли.

На англійскомъ линійномъ кораблѣ *Raisable* отправился онъ, съ двумя своими товарищами, Баскаковымъ и Лисянскимъ, на мьсь Доброй-Надежды; здѣсь находился фрегатъ *Oiseau*, назначенный для отплытія въ Остъ-Индію; Крузенштерну удалось получить позволеніе отъ своего командира продолжать путешествіе на этомъ фрегатѣ, но только особенному случаю онъ былъ обязанъ достиженіемъ цѣли своихъ желаній. Упомянутый фрегатъ, подъ командою капитана Линдсея, былъ въ самомъ дурномъ состояніи, ибо незадолго предъ тѣмъ, сталъ на подводный рифъ и получилъ при этомъ такую сильную течь, что даже въ гавани помпы, работая день и ночь, едва удерживали его на водѣ. Общее мнѣніе было таково, что фрегатъ не дойдетъ до Калькутты и англійскіе моряки постоянно отговаривали русскихъ офицеровъ отъ рискованнаго плаванія. Идѣйствительно, товарищи порѣшили взять съ фрегата свои вещи, уже перевезенныя на него, и отложить на время исполненіе своихъ желаній. Къ счастью, Баскаковъ и Лисянскій исполнили свое намѣреніе въ такой день, когда Крузенштернъ, занятый другими дѣлами, не могъ къ нимъ присоединиться. Когда на слѣдующее утро онъ прибылъ на фрегатъ, чтобы взять свои вещи, то, прежде чѣмъ онъ успѣлъ сказать слово, капитанъ встрѣтилъ его словами: «мнѣ очень пріятно, что хоть вы не боитесь отправиться со мной въ Остъ-Индію», и крѣпко пожалъ ему руку. Слова эти побудили Крузенштерна остаться на фрегатѣ. Плаваніе въ Мадрасъ, а отсюда въ Калькутту было совершено удачно; при плаваніи фрегата оказалось, что у самого кила въ наборѣ засѣлъ большой каменный обломокъ, удивительнымъ образомъ удерживавшійся въ этомъ шаткомъ положеніи. Удара вѣтра или волны было бы достаточно, чтобы отдѣлить камень и потопить фрегатъ; течь черезъ огромную пробойну была бы такъ сильна, что фрегатъ черезъ нѣсколько мгновеній долженъ былъ пойти ко дну. Казалось невѣроятнымъ, чтобы фрегатъ могъ переплыть въ такомъ состояніи Индѣйскій океанъ, и все населеніе Калькутты стремилось къ докамъ, чтобы подивиться этому чуду.

Пока фрегатъ *Oiseau* былъ въ починкѣ, Крузенштернъ плавалъ на другомъ, въ теченіе трехъ мѣсяцевъ, въ Бенгалъ-

скомъ заливѣ. По возвращеніи въ Калькутту, онъ познакомился съ лифляндцемъ Торелеръ, который, какъ очевидецъ, хорошо зналъ сѣверозападный берегъ Америки; благодаря этому знакомству, Крузенштернъ обратилъ вниманіе на выгоды, какия Россія могла бы извлечь изъ непосредственнаго сбыта произведеній своихъ колоній въ Кантонѣ. У него пробудилось желаніе побывать въ Китаѣ и на мѣстѣ ближе ознакомиться съ его торговыми сношеніями; но осуществленіе этой мысли стоило ему большихъ трудовъ, такъ какъ собственныя средства, находившіяся въ его распоряженіи, были ограничены, а капитанъ Линдсей, человекъ суровый, извѣстный своимъ невниманіемъ къ офицерамъ и безчеловѣчнымъ обращеніемъ съ подчиненными, нисколько не благопріятствовалъ начинаніямъ Крузенштерна. Къ счастью послѣдняго, фрегатъ, на которомъ онъ плавалъ, былъ вынужденъ зайти въ Пуло-Пенангъ, вслѣдствіе значительныхъ поврежденій, полученныхъ въ морѣ. Здѣсь Крузенштернъ разстался съ капитаномъ Линдсеемъ, и поѣхалъ въ Малакку, гдѣ перенесъ тяжкую болѣзнь, которая была облегчена ему теплымъ участіемъ его друзей; поддерживаемый тѣми же друзьями въ своихъ предположеніяхъ, онъ отправился на небольшомъ суднѣ въ Кантонъ. Въ этомъ городѣ, единственномъ, гдѣ замкнутая и неподвижная жизнь китайцевъ соприкасалась съ жизнью остальныхъ народовъ, Крузенштернъ имѣлъ возможность (съ 1798 по 1799 г.) изучить ходъ торговли съ сѣверо-западными берегами Америки, и оцѣнить выгоды, получаемыя отъ этой торговли европейцами. Особенно привлекло его вниманіе небольшое судно, не болѣе 100 тоннъ вмѣстимости, которое, будучи снаряжено въ Макао, успѣло въ теченіе 5 мѣсяцевъ совершить плаваніе къ сѣверо-западнымъ берегамъ Америки и возвратиться съ пушнымъ товаромъ въ Кантонъ, гдѣ товаръ былъ распроданъ въ нѣсколько дней, съ огромною выгодною, за 6000 піастровъ.

Крузенштернъ возвратился въ Европу на одномъ изъ большихъ кораблей, снаряжавшихся для торговли съ Остъ-Индіей и во многихъ отношеніяхъ походившихъ на военные суда; командиръ его, капитанъ Гамильтонъ, который по дружбѣ пригласилъ нашего моряка съ собою, сумѣлъ сдѣлать это

плаваніе интересной и почти увеселительной прогулкой. Кру-зенштерпъ еще разъ побывалъ на мысѣ Доброй-Надежды и на скалистомъ островѣ Св. Елены, которому предстояло получить впоследствии историческое значеніе. Прибывъ въ Англію, онъ еще въ томъ же 1799 г. поспѣшилъ на родину, гдѣ вскорѣ представилъ въ морское министерство подробный проектъ кругосвѣтнаго плаванія, которое обнимало разностороннія и высшія цѣли.

При этомъ имѣлось въ виду не только обойти впервые земной шаръ и тѣмъ доставить русскому флоту значеніе, одинаковое съ флотами другихъ морскихъ державъ, что само по себѣ было славнымъ предпріятіемъ, но предстояло достигнуть еще гораздо большаго. Торговля дорогими пушными товарами сѣверо-западныхъ береговъ Америки, Алеутскихъ и Курильскихъ острововъ, сосредоточенная съ 1798 года въ рукахъ вновь-учрежденной русской американской компаніи, сдѣлалась очень значительною и важною для Россіи; но по незнанію первыхъ учредителей она была поставлена въ очень невыгодныя условія. Въ Сибири Иркутскъ былъ центральнымъ пунктомъ торговыхъ предпріятій этой компаніи; Охотскъ, лежащій на пустынномъ берегу, былъ единственною гаванью, чрезъ которую происходили сношенія съ Америкою и островами. Въ Охотскѣ строились необходимыя суда, но мѣстность не представляла никакихъ средствъ для ихъ оснастки и вооруженія. Все, что было необходимо для этого, все, въ чемъ нуждались колоніи, даже хлѣбъ, платье и снаряды для звѣриной ловли и охоты, съ чрезвычайнымъ трудомъ и несоразмѣрными издержками, доставлялось изъ Иркутска и большею частью даже изъ Европы сухимъ путемъ, черезъ дикія пустыни и огромныя пространства въ Охотскъ, и только оттуда уже отправлялись моремъ. Большіе и тяжелые предметы, какъ напримѣръ якоря и канаты, которые должно было навьючивать на лошадей, представляли при этомъ чрезвычайныя затрудненія; не оставалось другаго средства, какъ раздѣлять ихъ на части и затѣмъ снова собирать въ Охотскѣ, что не всегда хорошо удавалось, и потому корабли, снабженные на бурныхъ моряхъ такими несовершенными якорями, подвергались часто большой опасно-

сти. Другіе же припасы доставлялись къ мѣсту ихъ назначенія нерѣдко въ испорченномъ видѣ. Точно также и пушные товары перевозились моремъ только до Охотска, а оттуда тѣмъ же труднымъ путемъ черезъ Якутскъ и Иркутскъ въ Кяхту, на границѣ Китая, или въ Европу. Крузенштернъ предложилъ доставлять на будущее время колоніямъ все необходимое морскимъ путемъ, вокругъ мыса Горна; а пушные товары и въ особенности очень цѣнные въ Китаѣ мѣха Камчатскаго бобра посылать также моремъ въ Кантонъ, откуда суда американской компаніи, съ грузомъ китайскихъ товаровъ, могли бы доставлять ихъ вокругъ мыса Доброй-Надежды въ Европу. Такимъ образомъ представлялась возможность устранить всѣ неудобства и предохранить колоніи отъ недостатка въ продовольствіи, который онѣ часто терпѣли; при этомъ можно было бы дѣлать большія сбереженія,—а затруднительныя и ничтожныя сношенія между Охотскомъ и сѣверозападными берегами Америки могли бы развиться до степени всемірной торговли. Не меньшее значеніе, чѣмъ для торговли, предпріятіе это имѣло бы также и для русскаго флота. Не однажды только и не мимоходомъ долженъ былъ русскій флагъ показаться при этомъ на водахъ земнаго шара: флотъ долженъ былъ быть выведеннымъ изъ прежняго замкнутаго круга дѣятельности въ возможно широкій: изъ Балтійскаго моря, въ океанъ, съ которымъ онъ долженъ былъ познакомиться и чувствовать себя на немъ, какъ дома; не ради открытій только предпринималось путешествіе, напротивъ, кругосвѣтныя плаванія, какъ слѣдствіе этого плана, сдѣлались бы обычными для русскаго флота и продолжались бы до тѣхъ поръ, пока было бы нужно посылать въ колоніи провіантъ. Такимъ образомъ чрезвычайно усиливались для общей пользы требованія, какъ относительно цѣлаго флота, такъ и относительно каждаго отдѣльнаго офицера. И Крузенштернъ самъ взялся доказать, что русскій флотъ въ состояніи выполнить эту обширную программу, что онъ можетъ полагаться на свои силы и доросъ до такихъ задачъ. Какъ важно было возбудить въ русскомъ флотѣ сознаніе того, къ чему онъ способенъ,—это становится вполне яснымъ только тогда, когда вспомнимъ, что самые

значительные люди, старѣйшіе мореходцы, какъ напримѣръ престарѣлый адмиралъ Ханьковъ, голосъ котораго имѣлъ большое значеніе, до самаго конца постоянно совѣтовали набрать по крайней мѣрѣ исключительно англійскихъ матросовъ на суда, назначенныя для отдаленнаго плаванія; съ русскими же матросами, говорили они, предпріятіе ни въ какомъ случаѣ не удастся. Крузенштернъ, напротивъ, держался убѣжденія, которое онъ часто выражалъ, что русскіе матросы относительно понятливости, терпѣнія и усердія стоятъ выше, а не ниже англійскихъ матросовъ.

Однако, среди смутныхъ обстоятельствъ того времени, планъ Крузенштерна былъ оставленъ безъ вниманія въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, и только Императоръ Александръ I принялъ въ немъ живѣйшее участіе послѣ того, какъ значеніе его было объяснено Государю канцлеромъ, графомъ Румянцовымъ и адмираломъ Мордвиновымъ, которые горячо сочувствовали предложенію Крузенштерна. Немедленно приступили къ его выполненію, что и было возложено на составителя плана. Это неожиданное предложеніе не мало поразило Крузенштерна, который женился только за годъ передъ тѣмъ и готовъ былъ избрать себѣ болѣе тихую сферу дѣятельности; но ни семейное счастье, ни мысль о предстоящихъ трудахъ и лишеніяхъ не могли остановить его,—желаніе принести пользу цѣлому краю и прославить Россію превозмогло и онъ согласился принять начальство надъ отправляемою экспедиціею.

26 іюля 1803 года снялись съ кронштадтскаго рейда два судна, «Надежда» и «Нега», подъ командой Крузенштерна (*). Экспедиція получила еще новое, невошедшее въ первоначальный планъ, назначеніе, — доставить въ Японію русскаго посланника. Было бы бесполезно излагать здѣсь подробности пу-

(*) Въ капитанъ-лейтенанты И. О. былъ произведенъ въ 1798 году и, будучи начальникомъ всей экспедиціи, командовалъ «Надеждою», а командиромъ «Невы» былъ к.-л. Делявскій.

тешествія—описание его известно во всей Европѣ (*). Достаточно напомнить, что это кругосвѣтное плаваніе, помимо того важнаго значенія, которое оно имѣло для Россіи, способствовало развитію науки многосторонними добытыми свѣдѣніями. Гидрографія Южнаго океана была во многихъ отношеніяхъ исправлена, въ особенности доказано несуществованіе многихъ острововъ, показанныхъ на прежнихъ картахъ. Точная съемка береговъ Японіи, Іессо и Сахалина, на большомъ протяженіи, также съемка сѣверныхъ Курильскихъ острововъ, опредѣленіе неизвѣстной до того времени географической долготы Нагасаки, лингвистическія свѣдѣнія, описаніе японскихъ обычаевъ, и туземцевъ Нукагивы и Аиновъ; работы ученыхъ Горнера, Лангсдорфа и Тилезіуса представляютъ вмѣстѣ такой трудъ, которымъ можно гордиться. Крузенштернъ заботился съ особеннымъ вниманіемъ о благосостояніи своихъ подчиненныхъ, и что эта усердная заботливость увѣнчалась прекраснѣйшимъ успѣхомъ, доказываетъ то, что когда по истеченіи трехъ лѣтъ «Надежда» опять бросила якорь на кронштадтскомъ рейдѣ, на ней оказались на лицо всѣ, оставившіе родной берегъ, кромѣ чахоточнаго повара посланника. Можно также упомянуть здѣсь о томъ, что въ теченіе всего плаванія пришлось одинъ только разъ прибѣгнуть къ дисциплинарному наказанію и то въ первые дни путешествія, когда экипажъ не успѣлъ еще освоиться съ тѣмъ направленіемъ, которое укрѣпилъ въ немъ начальникъ отряда. Слѣдствіемъ гуманнаго направленія Крузенштерна было, между прочимъ, болѣе снисходительное обращеніе съ обитателями мало извѣстныхъ земель, съ такъ называемыми дикарями, сравнительно съ тѣмъ, которое они испытывали отъ многихъ другихъ мореплавателей.

Извѣстно, какъ щедро Императоръ Александръ наградилъ всѣхъ участниковъ экспедиціи, офицеровъ, ученыхъ и матросовъ, орденами, повышеніями и пенсіями; также извѣстно, что по Его приказанію была вычеканена медаль въ память

(*) Описание это издано на русскомъ языкѣ подъ заглавіемъ: Путешествіе вокругъ свѣта въ 1803, 1804, 1805 и 1806 гг. на корабляхъ «Надежда» и «Нева». Краткое извлеченіе изъ него находится во 2-мъ изданіи Военно-Энциклопедическаго Лексикона, въ биографіи Крузенштерна.

перваго кругосвѣтнаго плаванія, совершеннаго русскимъ флотомъ (*).

Насколько можно было уже заключить изъ общаго, а еще болѣе изъ частныхъ результаты этого путешествія, оно принесло богатые прямыя и косвенныя плоды. Отчеты Крузенштерна подали поводъ къ существеннымъ улучшениямъ въ управленіи Камчаткой; правительство стало чаще снаряжать новыя научныя экспедиціи и цѣлый рядъ отличныхъ мореплавателей приобрѣлъ славу себѣ и русскому флоту. Но въ особенности была достигнута вполне цѣль путешествія въ одномъ главномъ отношеніи. Русскія владѣнія на сѣверозападѣ Америки и на сѣверо-востокѣ Азіи выиграли чрезвычайно много, вслѣдствіе непрерывавшихся уже послѣ этого сношеній ихъ морскимъ путемъ съ столицей; они правильно снабжаются всѣмъ необходимымъ посредствомъ судовъ, идущихъ вокругъ мыса Горна, и это обширное поле дѣятельности и морской практики сдѣлалось для русскаго флота обыкновеннымъ.

Крузенштернъ, произведенный въ чинъ капитана втораго ранга, для составленія описанія своего путешествія получилъ вскорѣ двухъ-годовой отпускъ, позволившій ему заниматься этимъ дѣломъ и обработать изданіе въ своемъ имѣніи, въ Эстляндіи. Описаніе кругосвѣтнаго путешествія кап. Крузенштерна появилось на нѣмецкомъ языкѣ въ С.-Петербургѣ въ 1810—1812 годахъ и здѣсь же на русскомъ языкѣ въ 1809—1813 годахъ; вскорѣ оно было переведено почти на всѣ европейскія языки, и въ этомъ обстоятельстве обнаружилось очевиднымъ образомъ, какимъ всеобщимъ уваженіемъ пользовалось это сочиненіе. На англійскій языкъ оно было переведено Гопнеромъ въ 1813 году; на французскій Эйріе въ 1821 году; еще нѣсколько раньше былъ сдѣланъ переводъ на голландскій языкъ въ 1811—1815 годахъ; за тѣмъ оно переведено на шведскій, датскій и италіанскій языки; на послѣднемъ оно появилось въ «Миланскомъ собраніи путешествій»; въ этомъ перечнѣ не упомянуты берлинское изданіе нѣмецкаго текста, изданіе, обработанное для юношества, и многія извлеченія.

(*) И. О. Крузенштерну пожалованъ орденъ Св. Владиміра 3 ст., чинъ капитана 2 ранга и пенсія въ 3000 р. ассигн. Въ 1809 г. И. О. былъ произведенъ въ капитана 1-го ранга, а въ 1819 г. въ капитанъ-командора.

Назначенный въ 1811 году инспекторомъ классовъ морскаго кадетскаго корпуса, Крузенштернъ продолжалъ свою многостороннюю дѣятельность, какъ въ службѣ, такъ и въ наукѣ. Благодаря большею частію его влиянію, канцлеръ графъ Румянцовъ рѣшился снарядить на собственный счетъ экспедицію, начальство надъ которой было ввѣрено лейтенанту Коцебу. Самъ Крузенштернъ, начертавъ планъ путешествія и инструкцію для командира, отправился весною 1814 года на одинъ годъ въ Англію, чтобы заказать необходимые астрономическіе и другіе инструменты и слѣдить за ихъ приготовленіемъ; на обратномъ же пути онъ заказалъ въ Финляндіи судно. Кромѣ того, онъ воспользовался своимъ пребываніемъ въ Англіи, чтобы снова посѣтить значительнѣйшіе порты этого государства, Портсмуть, Плимуть, Вуличъ и Чатамъ и, въ интересахъ русскаго флота, ознакомиться со всѣми успѣхами англійскаго морскаго дѣла.

По возвращеніи черезъ Ревель въ Петербургъ, онъ руководилъ, при покровительствѣ канцлера Румянцова, снаряженіемъ «Рюрика», которому предстояло въ концѣ лѣта отправиться въ путешествіе къ Берингову проливу; затѣмъ, вслѣдствіе неудовлетворительнаго состоянія своего здоровья, И. О. долженъ былъ отказаться на нѣсколько лѣтъ отъ государственной службы. Императоръ Александръ, который не желалъ, чтобы русскій флотъ лишился такого офицера, далъ ему отпускъ на нѣсколько лѣтъ.

Полученный такимъ образомъ отпускъ Крузенштернъ провелъ въ деревнѣ, дѣятельно трудясь надъ рѣшеніемъ обширной задачи, которую онъ самъ взялъ на себя. Мы обязаны этому времени появленіемъ втораго изъ главныхъ твореній Крузенштерна, въ равной степени важнаго для мореплаванія и землѣдѣнія,—атласа Южнаго океана съ обширными гидрографическими записками. Достоинства этого важнаго труда давно уже признаны людьми, употребившими его на практикѣ, и свѣдущими специалистами; но чтобы составить себѣ понятіе о трудностяхъ, съ которыми долженъ былъ бороться составитель, необходимо бросить взглядъ на бывшіе въ его распоряженіи матеріалы и дать себѣ отчетъ о томъ, въ какой

степени каждый шагъ усложнялся недостаткомъ данныхъ или избыткомъ противорѣчащихъ свѣдѣній. Послѣ того, какъ кругосвѣтное плаваніе Ансона возбудило стремленіе къ открытіямъ, а еще болѣе вслѣдствіе возраставшаго стремленія европейскихъ народовъ къ болѣе живой научной дѣятельности, появилась потребность ознакомиться со всѣми уголками нашей планеты,—многіе мореплаватели избороздили Великій океанъ; но, несмотря на то, тогда встрѣчались, а можетъ быть и теперь еще встрѣчаются совершенно неизслѣдованныя мѣстности той обширной морской поверхности, о которыхъ сохранились только свѣдѣнія старинныхъ мореплавателей. Такія свѣдѣнія, конечно, недостаточны и особенно неточны въ географическомъ отношеніи, потому что опредѣленія положенія мѣстъ въ прежнія времена производились очень несовершенно. О другихъ частяхъ этого океана можно было, по многимъ разнорѣчивымъ свѣдѣніямъ легко составить себѣ невѣрную картину. Во многихъ случаяхъ возникало подозрѣніе въ тождественности того или другаго острова, посѣщеннаго новѣйшими мореплавателями, опредѣлившими его положеніе, съ островами, которые видѣли въ тѣхъ же моряхъ знаменитые путешественники прежнихъ столѣтій, подъ нѣсколькими различными, по ихъ показанію, широтами и долготами. Большую запутанность внесли кромѣ того командиры недостаточно снаряженныхъ судовъ, особенно торговыхъ; они слишкомъ легко льстили себя новыми открытіями, основанными на невѣрномъ опредѣленіи долготы и широты давно извѣстныхъ, но неизвѣстныхъ ими, острововъ. Многіе гидрографы считали обязанностью наносить всѣ эти мнимыя открытія на свои карты, чтобы придать имъ возможную полноту,—вслѣдствіе этого карты Восточнаго океана, частію очень извѣстныя, пестрѣли цѣлыми тысячами острововъ и камней, которые въ дѣйствительности вовсе не существовали. Этихъ указаній будетъ достаточно, чтобы понять, что для выполненія вышеупомянутаго труда самая строгая критика должна была соединиться съ неутомимымъ и добросовѣстнымъ собираніемъ матеріаловъ; и кто просмотритъ съ нѣкоторымъ вниманіемъ записки, которыми Крузенштернъ объясняетъ отдѣльныя части своей карты, тотъ вполне убѣдится

въ сказанномъ. Кромѣ того, здѣсь многое впервые сдѣлалось извѣстнымъ, потому что Крузенштернъ пользовался письменными сокровищами адмиралтейства, и вслѣдствіе этого вывелъ на свѣтъ множество трудныхъ и точныхъ работъ русскихъ моряковъ, которыя, быть можетъ, еще долго оставались бы неизвѣстными. Конечно, никогда нельзя было считать законченною такую работу, особенно въ то время, когда флоты значительнѣйшихъ морскихъ державъ посвящали свою мирную дѣятельность въ столь большихъ размѣрахъ и съ такимъ значительнымъ успѣхомъ изслѣдованію отдаленнѣйшихъ морей. И Крузенштернъ при всей своей многосторонней дѣятельности, трудился неутомимо до послѣднихъ мѣсяцевъ жизни надъ усовершенствованіемъ и исправленіемъ своихъ картъ. Не было экспедиціи въ Южный океанъ, результаты которой ускользнули бы отъ его вниманія, и можно прибавить, что заслуженная слава его не мало облегчала ему собираніе этихъ свѣдѣній. Начальники многихъ экспедицій, назначенныхъ для съемки отдаленныхъ береговъ, спѣшили сообщать ему выводы своихъ изслѣдованій, даже раньше обнародованія ихъ въ печати; также офицеры, въ особенности англійскаго флота, отправлявшіеся съ какими либо порученіями въ Южный океанъ, считали своею обязанностью присылать къ нему составленные ими при этомъ случаѣ точныя карты отдѣльныхъ береговыхъ полосъ и острововъ.

Такимъ образомъ, достигнувъ средняго возраста своей жизни, Крузенштернъ оказалъ уже важныя заслуги, какъ въ дѣятельной морской службѣ, такъ и въ наукѣ; теперь ему открылось еще третье поприще, на которомъ ему суждено было дѣйствовать съ большою пользою въ настоящемъ и плодотворно для будущаго. Уже въ то время, когда онъ жилъ въ деревнѣ, его часто вызывали въ Петербургъ, гдѣ онъ долженъ былъ участвовать въ засѣданіяхъ многихъ комиссій и высказывать свое мнѣніе о многихъ предложенныхъ измѣненіяхъ и улучшеніяхъ въ морскомъ дѣлѣ, а равно и о проектированныхъ ученыхъ экспедиціяхъ. Съ 1822 года онъ снова поселился въ столицѣ и въ 1823 г. назначенъ непрременнымъ членомъ адмиралтейскаго департамента, а въ 1824 г. членомъ главнаго правленія училищъ.

и комитета для устройства гражданскихъ учебныхъ заведеній. Въ 1826 г., чрезъ нѣсколько мѣсяцевъ по восшествіи на престолъ Императора Николая I, Крузенштернъ былъ назначенъ помощникомъ директора морскаго кадетскаго корпуса, въ 1827 г. непрѣннымъ членомъ Ученаго Комитета Морскаго Штаба Е. И. В. и членомъ Адмиралтействъ-Совѣта, а 14 октября 1827 г. директоромъ морскаго корпуса (*). Въ этой должности онъ оставался до 1842 года, почти въ теченіе 17 лѣтъ, управляя учебнымъ заведеніемъ, въ которомъ, за немногими исключеніями, получаютъ образованіе всѣ офицеры русскаго флота. Добросовѣстное исполненіе этой важной обязанности имѣло обширное вліяніе на будущность русскаго военнаго флота; честное и простое исполненіе долга, заключающееся въ поддержаніи существующаго порядка и установленныхъ правилъ, было вполнѣ достойно уваженія; но Крузенштернъ считалъ своею задачею поднять корпусъ на такую степень, чтобы онъ могъ удовлетворять болѣе строгимъ требованіямъ, которыя онъ самъ налагалъ. Нравственное и умственное развитіе воспитанниковъ, равно какъ благосостояніе подчиненныхъ, были ему одинаково близки къ сердцу.

Распределеніе занятій кадетъ онъ улучшилъ, заботился о точномъ исполненіи обязанностей учителями и подвергалъ все строгому своему контролю, какового до этого времени не было въ корпусѣ. По представленію Крузенштерна, Высочайше повелѣно учредить при корпусѣ офицерскій классъ, куда способнѣйшіе изъ гардемаринъ, по окончаніи курса, поступали съ чиномъ мичмана, съ тѣмъ, чтобы въ теченіе трехъ лѣтъ занимать въ лѣтнее время практическими упражненіями въ морѣ, а зимнее время посвящать изученію высшей математики, подробнаго курса морской тактики, астрономіи, физики и вообще всѣхъ наукъ, относящихся къ морскому дѣлу. Мичмана, оказавшіе удовлетворительные успѣхи, переходили изъ этого класса на дѣйствительную службу съ чиномъ лейтенанта. Къ личному составу морскаго кадетскаго корпуса принадлежали,

(*) Въ 1826 г. И. Ф. произведенъ въ контръ-адмиралы, въ 1829 г. въ вице-адмиралы и въ 1841 г. въ адмиралы.

громѣ офицеровъ, профессоровъ, учителей и воспитанниковъ и служители матросы, большею частью женатые, которые съ своими семьями, женами и дѣтьми жили въ подвальномъ этажѣ главнаго зданія. Разумная бережливость доставила Крузенштерну средства купить вблизи морскаго кадетскаго корпуса нѣсколько обширныхъ домовъ, перестроить ихъ и обратить въ здоровыя жилища помѣщенія; причѣмъ было обращено особенное вниманіе на сухость ихъ, равномерность температуры и достаточную вентиляцію. Сюда была переведена большая часть женатыхъ служителей. При кадетскомъ корпусѣ былъ также устроенъ лазаретъ, но исключительно для воспитанниковъ; заболѣвавшіе изъ служительской команды посылались для излеченія въ общіе госпитали для нижнихъ чиновъ. Слѣдствіемъ этого было то, что служители часто скрывали даже очень опасныя болѣзни, чтобы не разставаться съ женою и дѣтьми, отчасти также потому, что они относились къ этимъ лечебнымъ заведеніямъ, гдѣ они должны были подчиниться незнакомымъ начальникамъ, съ тѣмъ недовѣріемъ, которое часто замѣчается между людьми низшихъ сословій. Поэтому, во многихъ важныхъ случаяхъ заболѣванія, служители отправлялись въ госпитали уже тогда, когда ихъ состояніе дѣлалось безнадежнымъ, и конечно, относительно, очень многіе не возвращались оттуда. Крузенштернъ сдѣлалъ новую пристройку въ лазарету для служителей, и слѣдствіемъ его попеченій о благосостояніи подчиненныхъ, было уменьшеніе смертности между ними въ паразитическомъ размѣрѣ. Упомянемъ здѣсь также о томъ, что Крузенштернъ устроилъ въ самомъ кадетскомъ корпусѣ начальную школу для служительскихъ дѣтей, и что всѣ издержки, какъ на учрежденіе, такъ и на содержаніе новыхъ заведеній и на всѣ новыя постройки покрывались сбереженіемъ отъ штатныхъ суммъ, назначенныхъ на содержаніе корпуса, безъ всякихъ сверхштатныхъ расходовъ.

Но напрасно мы захотѣли бы изложить управленіе Крузенштерна корпусомъ, во всѣхъ подробностяхъ; это менѣе всего выполнимо въ краткомъ обзорѣ. На большія преобразованія, какъ упомянутыя, можно было указать въ немногихъ словахъ: тихая, неустанная и благотворная работа каждаго дня, и влияніе,

второе имѣли на воспитанниковъ и на всѣхъ окружающихъ почтенная и истинно-благородная личность, — вотъ важные, обильные послѣдствіями элементы его дѣятельности, ускользающіе отъ анализа и недоступные отдѣльному разбору (*). Значеніе Крузенштерна относительно его подчиненныхъ высказывается всего яснѣе въ празднованіи пятидесятилѣтія его службы, которое было устроено офицерами морскаго кадетскаго корпуса; въ немъ успѣшили принять участіе большая часть представителей русскаго флота, академія наукъ, представители россійско-американской компаніи и многіе знаменитые друзья юбиляра; самъ Государь Императоръ почтилъ его Своимъ вниманіемъ (**).

(*) Въ числѣ улучшеній, сдѣланныхъ во время управленія корпусомъ И. О. Крузенштерномъ, сверхъ вышеупомянутыхъ, слѣдуетъ упомянуть: 1) устройство музея, 2) библиотеки, 3) обсерваторіи, 4) разборной модели фрегата «Президентъ»; 5) фрегатомъ для лѣтнаго практическаго плаванія кадетъ; 6) брига въ столовомъ залѣ.

Въ Исторіи Морскаго Кадетскаго Корпуса, составленной О. О. Веселаго, мы находимъ слѣдующую характеристику И. О., заключающую описаніе всего, что сдѣлано было въ его управленіе: «Иванъ Федоровичъ службою своею въ корпусѣ достойно оправдалъ выборъ и довѣренность Государя Императора. Вся жизнь его была посвящена воспитанію порученныхъ ему дѣтей. Усердно и съ пользою занимался онъ всѣми частями корпуснаго управленія, и обращалъ особенное вниманіе на учебную часть, въ которой дѣятельнымъ его помощникомъ былъ инспекторъ классовъ М. Ф. Горковенко. Въ продолженіе трехъ или четырехъ мѣсяцевъ въ году, Иванъ Федоровичъ по пяти и по шести часовъ въ день просиживалъ на экзаменахъ. Почти ежедневно посѣщалъ классы, роты и лазаретъ; однимъ словомъ, днемъ и ночью онъ былъ между воспитанниками.

«Въ хозяйственныхъ распоряженіяхъ Иванъ Федоровичъ былъ акуратенъ до педантизма и хотя со щедростію отпускалъ деньги на все не только необходимое, но и полезное, однакоже, строго повѣрялъ отчеты и самъ входилъ во всѣ мелочныя подробности.

«Не смотря на свои собственные ученые занятія, онъ просматривалъ самъ все, что печаталось для корпуса, и зналъ поведеніе и степенъ успѣховъ въ наукахъ почти каждаго воспитанника.

«Воспитанники, дѣти или юноши не въ состояніи анализировать умомъ душевныя качества и дѣйствія своихъ воспитателей; но сердце указываетъ имъ безошибочно на тѣхъ, кто имъ жаждетъ истинной пользы. Если нельзя сильнѣе выразить того чувства, которое имѣли питомцы морскаго корпуса въ Ивану Федоровичу, то мы назовемъ его *любимымъ уваженіемъ*. И всего важнѣе то, что съ лѣтами, когда опытъ и умъ нерѣдко уничтожаютъ дѣтскія впечатлѣнія сердца, въ каждомъ безпристрастномъ и добросовѣстномъ воспитанникѣ, уваженіе къ Крузенштерну возъаистаетъ болѣе и болѣе».

(**) 21 янв. 1839 г. Всемилостивѣйше пожалованы алмазные знаки ордена Св. Александра Невскаго.

Мы пройдемъ здѣсь молчаніемъ подробности этого праздника, описанныя въ свое время въ газетахъ; оно сдѣлалось извѣстнымъ во всей Европѣ. Напомнимъ здѣсь только объ одной чертѣ праздника, трогательной и для участниковъ его, и для отсутствующихъ. Она знаменательна. За нѣсколько недѣль до годовщины, когда еще происходили только первыя совѣщанія по этому поводу, прибылъ въ Петербургъ, вѣкъмъ не ожидаемый, изъ дальней мѣстности средней Россіи, прежній матросъ «Надежды», Климъ Григорьевъ,—сѣдой старикъ. Онъ совершилъ это путешествіе среди зимы, большею частію пѣшкомъ, потому что, какъ онъ говорилъ, не могъ умереть, не повидавшись еще разъ съ своимъ капитаномъ. Распорядители праздника припрятали стараго матроса. Было извѣстно, что еще другой изъ матросовъ «Надежды», Тарасъ Глядяновъ, посвятившій съ рѣдкою преданностью всю свою жизнь службѣ у Крузенштерна, жилъ бесплатно въ небольшой усадьбѣ на землѣ своего бывшего начальника; его выписали въ Петербургъ и, когда распространилась вѣсть о предстоящемъ празднествѣ, явился еще третій ветеранъ «Надежды». Эти три матроса привѣтствовали юбиляра въ день торжества и преклонили передъ нимъ свои убѣленные сѣдинами головы и флаги, подъ которыми они нѣкогда обошли земной шаръ. Достоинно замѣчанія, что изъ всѣхъ отличій, доставшихся адмиралу Крузенштерну, ни одно его такъ не радовало, какъ эта преданность бывшихъ подчиненныхъ, высказавшаяся въ такой простой формѣ. Во время послѣдней болѣзни, незадолго передъ кончиной, онъ выразилъ желаніе, что если его памяти будутъ посвящены нѣсколько строкъ, то чтобы не былъ забытъ и Климъ Григорьевъ.

Неутомиме дѣятельный и на поприщѣ науки, Крузенштернъ въ годы приближавшейся старости считалъ въ числѣ своихъ друзей почти каждаго человѣка въ Петербургѣ, отличавшагося дарованіями и характеромъ, будь это иностранецъ или русскій.

Какое уваженіе внушалъ онъ своимъ скромнымъ обхожденіемъ и подвигами даже иностранцамъ, видѣвшимъ его мимохо-

домъ, — объ этомъ достаточно свидѣтельствуютъ автобіографіи и путевыя записки извѣстныхъ и достойныхъ людей

Петербургская академія наукъ удостоила его званія почетнаго члена, дерптскій университетъ — степеніи почетнаго доктора философіи, парижскій институтъ избралъ его членомъ корреспондентомъ; лондонское королевское общество, королевское общество наукъ въ Геттингенѣ и многія другія ученые общества русскія и заграничныя избрали его своимъ сочленомъ. Онъ былъ пожалованъ также кавалеромъ прусскаго ордена за заслуги.

Только въ 1842 году Крузенштернъ сталъ чувствовать потребность въ относительномъ отдыхѣ и просилъ уволить его отъ управленія морскимъ кадетскимъ корпусомъ. Его Величество изъявилъ согласіе на то благосклоннымъ рескриптомъ (*) и предложилъ заслуженному адмиралу почетнѣйшее мѣсто непосредственно при Своей особѣ. Но недолго пришлось благородному старцу прожить въ этихъ новыхъ условіяхъ. Онъ умеръ в 1846 г. послѣ продолжительныхъ страданій и погребенъ 12 августа того же года. Родные его очень хорошо выразили его отличительныя качества, написавъ на его могилѣ: «блаженни чистіи сердцемъ, яко тѣи Бога узрять».

(*) Рескриптъ Императора Николая I адмиралу Крузенштерну.

Послѣ долговременной, неутомимой и полезной дѣятельности по управленію морскимъ кадетскимъ корпусомъ, которому Вы постоянно посвящали всѣ Ваши просвѣщенныя заботы и попеченія съ цѣлю доведенія его до совершеннаго устройства, какъ въ нравственномъ, такъ и въ научномъ отношеніяхъ, въ которомъ Мнѣ столь отрадно его видѣть, Вы изъявили желаніе оставить корпусъ и отдохнуть отъ трудовъ, разстроившихъ Ваше здоровье.

Согласясь, хотя и съ искреннимъ сожалѣніемъ, на увольненіе Ваше отъ управленія корпусомъ, Я съ особеннымъ удовольствіемъ изъявляю по сему случаю Моею благодарность, столь справедливо заслуженную Вашимъ шестнадцатилѣтнимъ начальствованіемъ сего заведенія, находившагося постоянно въ примѣрномъ и цвѣтущемъ состояніи подъ Вашимъ управленіемъ, и въ ознаменованіе полнаго Моего къ Вамѣ благоволенія, Я назначаю Васъ состоять при Моей особѣ, повѣряя Вамъ носить вензельное изображеніе имени Моего на эпюлетахъ.

Подписано: НИКОЛАЙ.

Царское Село,
14 октября 1842 г.

Въ видѣ приложенія помѣщаемъ здѣсь перечень извѣстныхъ въ печати сочиненій Крузенштерна (*) и сверхъ того, особую записку И. Ф-ча, представленную имъ Государю Императору въ 1843 году. Мы уже упоминали объ описаніи его кругосвѣтнаго плаванія съ атласомъ изъ 104 листовъ, также объ атласѣ Южнаго океана, котораго подробное названіе мы приводимъ въ своемъ мѣстѣ.

Wörterammlung aus den Sprachen einiger Völker des östlichen Asiens und der Nordwestküste von Amerika. St. Petersburg 1813. 4°.

Mémoire sur une carte du détroit de la Sonde et de la rade de Batavia. St. Pétersbourg 1813. 4°.

Rechtfertigung des Lord Cochrane. Berlin 1817. 8°.

Beiträge zur Hydrographie der Grösseren Oceane, als Erläuterungen zu einer Karte des ganzen Erdkreises nach Merkator's Projection. Leipzig 1819. 4°. Mit einer grossen Karte.

Atlas de l'Océan pacifique. Publié par ordre de Sa Maj. Imp. T. I—II. 1824—27. въ больш. форм. (34 листа). На русскомъ языкѣ подъ заглавіемъ: Атласъ Южнаго моря, С. Пб. 1823—26.

Recueil des Mémoires hydrographiques, pour servir d'analyse et d'explication à l'Atlas de l'Océan Pacifique. T. I et II. St. Pétersbourg 1824—27. 4°. На русскомъ языкѣ: Собраніе сочиненій, служащихъ разборомъ и изъясненіемъ атласа Южнаго моря. С. Пб. 1823—26. 4°.

Suppléments au Recueil des mémoires hydrographiques, publiés en 1826 et 1827 pour servir d'analyse et d'explications à l'Atlas de l'Océan Pacifique. St. Pétersbourg 1835. 4°. На русскомъ языкѣ: Дополненіе къ изданнымъ въ 1826 и 1827 годахъ объясненіямъ основаній, послужившихъ для составленія атласа южнаго моря. С.-Пб. 1835. 4°.

Къ этимъ большимъ и самостоятельнымъ изъ его сочиненій присоединяются въ большомъ количествѣ отдѣльныя статьи, помѣщенные въ журналахъ, сборникахъ и пр. Такимъ образомъ въ «Otto v. Kotzebue's Reise in die Südsee» находится подробная статья:

(*) Этотъ перечень взятъ изъ статьи академика Бера.

Uebersicht der Polarreisen zur Entdeckung einer nordwestlichen Durchfahrt aus dem Atlantischen Ocean in das Südmeer;

darf:

Analyse der auf dem «Rurik» im Grossen Ocean entdeckten Inseln; имъ же написано ввѣденіе въ это сочиненіе. Въ Mémoires de l'Acad. des Sc. de St. Pétersbourg vol. II.

Observations et Réflexions sur les marées dans le port de Nangasaki.

Въ «Bulletin de l'Acad. des Sc. de St. Pétersbourg»:

Mehrere kritische Würdigungen angeblich neuer Entdeckungen in der Südsee.

Въ «Storch's Zeitschrift»: Russland unter Alexander dem Ersten: Briefauszüge. Также Ueber die Handelsverbindungen der russischen Colonien.

Въ «Naturwissenschaftliche Mittheilungen aus Dorpat»:

Beobachtungen ueber die Wirkung des Eisens auf die Magnet-Nadel.

Въ «Gilbert's Annalen der Physik»:

Nutzen des Verkohlens der Wassertonnen auf Seereisen.

Der Hafenbau in Plymouth.

Въ запискахъ, изд. государ. адмиралтѣйскимъ департаментомъ:

О собственномъ путешествіи на фрегатѣ «Оазо». О путешествіи Головинна. О путешествіяхъ Мальдонадо и Малеспино. О Каролинскихъ островахъ.

Въ «Allgemeine geographische Ephemeriden»:

Ueber das Dasein von Davis-Land.

Ueber Maldonado's vorgebliche Entdeckung einer nordwestlichen Durchfahrt 1588.

Verschiedene Briefauszüge.

Въ «Berghaus Hertha und dessen Analen der Völker und Länderkunde»:

Mehrere Berichte über neue russische Reisen. Kritiken neuer Entdeckungen in der Südsee.

Въ «Oldekop's St. Petersburgische Zeitschrift»:

Ueber Grönland und die neueren Versuche die Nordwestpassage zu finden. Instructionen für den Lieutenant v. Kotzebue.

Въ запискахъ ученаго комитета морскаго министерства:

О сохраненіи здоровья матросовъ на судахъ.

Также была помѣщена статья еще прежняго времени объ открытіяхъ Тасмана въ одномъ журналѣ, названіе котораго мы въ настоящее время не припомнимъ; легко могло случиться, что еще многія статьи ускользнули отъ нашего вниманія.

ПОСОЛЬСТВО ВЪ ЯПОНИЮ (*).

(Изъ бумагъ покойнаго адмирала Ивана Федоровича Крузенштерна).

1) *Необходимость посольства въ политическомъ отношеніи*

Попытки установить торговыя сношенія съ нашими сосѣдями, японцами, не имѣли до сихъ поръ желаемаго успѣха, но кажется, что эта неудача, вмѣсто того, чтобъ насъ остановить, должна заставить упорствовать въ мысли, осуществленіе которой такъ желательно.

Неуспѣхъ посольства, отправленнаго въ Японию въ 1804 году, должно приписать не столько недружелюбному расположенію правительства этого государства, сколько другимъ причинамъ, о которыхъ считаю умѣстнымъ умолчать въ сей запискѣ.

Несчастіе, приключившееся съ капитаномъ Головиннымъ, имѣло послѣдствія, которыя въ нѣкоторомъ отношеніи можно назвать благопріятными, такъ какъ предпринятыя переговоры адмирала Рикорда съ цѣлью освобожденія капитана Головина и исполненныя съ искусствомъ, не только повели къ предвзтому результату, но и помирили японское правительство съ Россією. Этотъ успѣхъ былъ достигнутъ болышою частію бла-

(*) Подъ этимъ заглавіемъ представлена была настоящая записка И. О. Крузенштерномъ высшему начальству, 9 мая 1843 года.

годари прямоѣ, съ которою адмиралъ Рикордъ счумѣлъ повести дѣло и которая вполне была оцѣнена нашими сосѣдами.

Нѣвѣроятно впрочемъ, чтобы японское правительство не понимало какъ для него важно жить въ хорошихъ отношеніяхъ съ Россіею, если оно желаетъ сохранить въ отношеніи къ своимъ подданнымъ тотъ призракъ непогрѣбительности, этого базиса всей соціальной организаціи въ этомъ государствѣ, и который подвергся бы неминуемо опасности отъ случайностей войны.

Исходъ борьбы между Китаемъ и Англіею, гибельный для первой изъ этихъ державъ, безъ сомнѣнія, указалъ японскому правительству опасности войны. Будучи свидѣтелемъ униженія Китая, Японія побойтса подвергнуться подобному униженію со стороны европейской державы и которое она можетъ предвидѣть въ случаѣ разрыва; къ тому же Японія въ правѣ думать, что могучій сосѣдъ, располагающій многочисленнымъ флотомъ, можетъ быть ей опаснѣе чѣмъ для Китая королевство, столь отдаленное какъ Англія.

Вѣроятно, впрочемъ, что англичане, коль скоро они устроятъ свои торговыя дѣла съ Китаемъ на прочномъ основаніи, не замедлятъ вслѣдъ за тѣмъ попытаться завязать подобныя сношенія и съ Японіею, столь близкой отъ Китая. Въ виду этихъ обстоятельствъ, кажется, настало время для Россіи, также предпринять, съ тою же цѣлью новую попытку. Обстоятельства кажутся по разнымъ причинамъ благоприятными и мы видимъ, къ счастью, въ адмиралѣ Рикордѣ, имѣвшемъ случай изучить духъ жителей и начала правительства, мужа, опытности и искусство котораго могутъ быть чрезвычайно полезными въ этомъ дѣлѣ.

II) Въ торговомъ отношеніи:

На вопросъ о выгодахъ постоянныхъ сношеній и правильной торговли съ Японіею для Россіи должно признаться, что наши области, ближайшія къ этому государству въ состояніи лишь вывозить въ Японію одни цѣнные мѣха. Но должно припомнить, что сѣверныя провинціи этого государства уже

закупают нашу рухлядь въ значительномъ количествѣ и что потребность въ мѣхахъ непременно будетъ возрастать, не говоря уже о европейскихъ товарахъ, привозимыхъ по сіе время въ Японское государство исключительно голландцами, и которые можно будетъ доставлять русскими судами. Но несравненно важнѣе вывозъ изъ Японіи продуктовъ не только для Камчатки, но и для сѣверо-востока Сибири (*), а именно соли и риса. Японія изобилуетъ этими двумя предметами. Камчатка не производитъ соли, за которую и платятъ тамъ баснословную цѣну отъ 10 до 11 рублей за пудъ. Рисъ же, привезенный изъ Японіи, обошелся бы жителямъ этихъ странъ (**) дешевле муки, которую доставляютъ туда въ кожаныхъ тюкахъ и большая часть которой всегда портится въ дорогѣ (***). Можно прибавить, что найдется, безъ сомнѣнія, коль скоро правильныя сношенія установятся съ обѣихъ сторонъ, постоянно возрастающее число предметовъ, въ которыхъ будутъ нуждаться при размѣнѣ какъ японцы, такъ и жители восточной Сибири.

III) Въ ученомъ отношеніи:

Даже въ случаѣ наименѣе благопріятномъ—еслибы посольству не удалось выполнить главную цѣль экспедиціи, т. е. созданіе правильной торговли съ Японією, это предпріятіе безъ сомнѣнія, принесло бы весьма важные результаты въ отношеніи ученыхъ изысканій, которыя представляются непременно въ плаваніи изъ Балтійскаго моря въ Японію. Это—вто-

(*) Часть съѣстныхъ припасовъ, привезенныхъ на «Надеждѣ» и назначенныхъ первоначально для Камчатки, была отправлена чрезъ Охотскъ въ Восточную Сибирь.

(**) Въ описаніи моего путешествія, въ которомъ говорится о Камчаткѣ въ подробности, можно видѣть съ какою живою признательностію жители этой страны приняли количество соли, подаренной имъ великодушно экипажемъ «Надежды». Эта соль была дана командѣ японскимъ правительствомъ въ день нашего отплытія изъ Нагасаки. Команда передала соль камчатскому губернатору съ просьбою раздать ее безвозмездно жителямъ. Соли было свыше 1000 пудовъ.

(***) На вѣсѣхъ изъ Якутска въ Охотскъ.

ростепенная цѣль, которая во всякомъ случаѣ исполнима и Европѣ извѣстно, съ какою щедростію изысканія этого рода всегда поощрялись русскимъ правительствомъ. Достаточно здѣсь указать на то, что еще остается сдѣлать въ отношеніи гидрографіи на отдаленныхъ нашихъ берегахъ въ Охотскомъ морѣ и преимущественно по совершенно намъ неизвѣстнымъ берегамъ между Шантарскими островами и Амурскимъ лиманомъ.

IV) *Стоимость экспедиціи:*

Расходы на подобную экспедицію не могутъ быть чрезмѣрны. Расходъ на вооруженіе двухъ корветовъ или малыхъ фрегатовъ 18 или 24 пушечныхъ, вѣроятно, не очень чувствительно превзойдетъ цифру, въ которую обошлось бы вооруженіе такого же числа и того же ранга судовъ для всякаго другаго назначенія; то же самое относится до офицеровъ и нижнихъ чиновъ, которые на лицо и которымъ и безъ того должно отпустить жалованье и продовольствіе. Къ тому же, вѣроятно не сочтутъ за потерю излишекъ расхода, который бы могъ произойти отъ этого, такъ какъ офицеры, безъ всякаго сомнѣнія приобрѣтутъ въ продолженіе этого плаванія, срокъ котораго не будетъ менѣе двухъ лѣтъ, опытность, благодаря которой они сдѣлаются превосходными моряками.

ИЗВЛЕЧЕНІЕ ИЗЪ ПРАВИЛЪ ОБЪ ИЗДАНІИ

МОРСКАГО СБОРНИКА.

Статьи для напечатанія въ М. Сб. препровождаются въ Редацію чрезъ Контору журнала.

За исключеніемъ статей, присланныхъ отъ высшаго морскаго начальства, съ резолюціею — напечатать въ такой-то книжкѣ М. Сб., прочія статьи распределяются по №№ журнала по усмотрѣнію Редакціи.

Вознагражденіе за статьи, помѣщаемыя въ М. Сб., полагается: за оригинальныя отъ 25 до 50 р. и въ нѣкоторыхъ случаяхъ болѣе, за извлеченія и компиляціи отъ 25 до 30 р.; за переводы отъ 12 до 20 р. за листъ.

Авторъ имѣетъ право на полученіе 25 отдѣльныхъ оттисковъ своей статьи безвозмездно; если онъ желаетъ воспользоваться этимъ правомъ, то приглашается написать о томъ на самой статьѣ. По особымъ уваженіямъ разрѣшается печатаніе и большаго числа отдѣльныхъ оттисковъ, но съ платою за бумагу. Желающіе на этомъ основаніи получить болѣе 25 отдѣльныхъ оттисковъ своей статьи, — означаютъ на рукописи сколько именно.

Оригинальныя сочиненія должны быть прислаемы за подписью автора, а переводныя — съ указаніемъ, сверхъ того, той книги, откуда взяты. Если автору неудобно, чтобъ его имя было извѣстно публикѣ, онъ приглашается предварить о томъ Редацію.

Редація покорнѣе проситъ доставлять статьи четко написанными, въ особенности же означать разборчиво имена собственныя и цифры, и непременно съ переводомъ иностранныхъ словъ и вѣсовъ на русскія.

ПОДПИСКА НА ПОЛУЧЕНІЕ МОРСКАГО СБОРНИКА ВЪ 1869 ГОДУ ПРИНИМАЕТСЯ.

Въ С. Петербургѣ, въ главной конторѣ Морскаго Сборника при книжномъ магазинѣ А. О. Базунова, на Невскомъ проспектѣ, домъ Ольхиной, противъ Милютинныхъ лавокъ и въ Газетной Экспедиціи Почтамта. Въ прочихъ мѣстахъ въ почтовыхъ конторахъ.

ЦѢНА ГОДОВАГО ИЗДАНІЯ ВЪ 1869 ГОДУ,

ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ СТОЛИЦЪ:

	Безъ доставк.	Съ доставкою.
Лицамъ морскаго вѣдомства	4 рубля	5 рублей.
Прочимъ подписчикамъ	5 —	6 —

ДЛЯ ИНОГОРОДНЫХЪ СЪ ДОСТАВКОЮ ПО ПОЧТЪ:

Лицамъ морскаго вѣдомства	5 рублей.
Прочимъ подписчикамъ	7 —

Перемѣны адресовъ, претензіи и проч. сообщенія подписчиковъ покорнѣйше просятъ адресовать въ тѣ мѣста, гдѣ подписчикъ внесъ деньги, и если будетъ признано нужнымъ, для свидѣнія— въ Редакцію журнала.

Въ первыхъ числахъ каждаго мѣсяца, книжки М. Сб. сдаются въ почтамтъ, а потому въ случаѣ поздняго полученія ихъ, просятъ доводить о томъ до свидѣнія почтоваго начальства.

Полные экземпляры М. Сб. за 1855—1868 годы можно получать на вышензложенныхъ условіяхъ. Каждая же книжка отдѣльно продается по 75 к. сер.

W CL

