



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 поданы 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 примечания, комментарии и другие записи, существующие в оригинальном издании, как наименование 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

(Cellar)

3507

XQB
(Union)

Y2 AUG 29

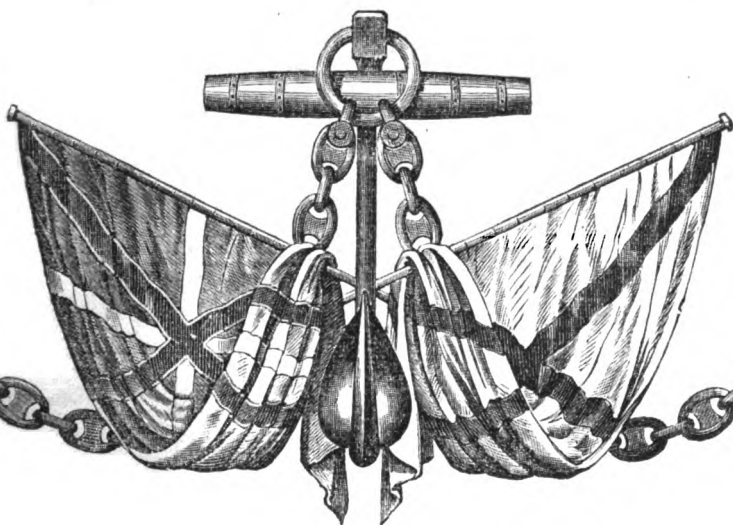
CI

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

№ 3

МАРТЪ

1869



МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ ПОДЪ НАБЛЮДЕНІЕМЪ
УЧЕБНАГО ОТДѢЛЕНІЯ МОРСКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.

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

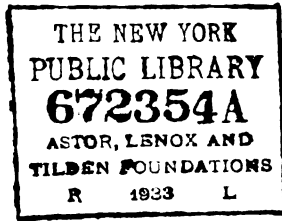
Томъ CI

№ 3

Мартъ

САНКТПЕТЕРБУРГЪ
ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,
въ Главномъ Адмиралтействѣ.

1869



Печатано по распоряженію Морского Министерства.
С.-Петербургъ, 28 февраля 1869 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ № 3 МОРСКАГО СБОРНИКА.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

	<i>Стран.</i>
Высочайшіе приказы по морскому вѣдомству	1
Высочайшія награды	5
Приказы Е. И. В. Генераль-Адмирала.	—
Приказы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.	36
Денежныя выдачи изъ особаго капитала 67 т. р.	41
Пенсіи и пособія изъ эмеритальной кассы, за январь 1869 г.	43
Отчетъ о состояніи эмеритальной кассы за январь 1869 г.	45
Вѣдомость денежнымъ документамъ, на капиталы эмеритальной кассы морскаго вѣдомства къ 1 февраля 1869 г.	49
Вѣдомость военнымъ судамъ, находящимся въ заграничномъ плаваніи	54
Списокъ книгамъ, поступившимъ въ бібліотеку Морскаго Министерства въ январѣ и февралѣ 1869 г.	—

Рѣшенія главнаго военно-морскаго суда, состоявшіяся въ теченіи 1868 г.	1—64
--	------

НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Новая теорія земнаго магнетизма, Паркера.	
Перев. лейтенантъ Линденъ	1
Нѣсколько словъ о кузнечномъ углѣ. К. III.	23
Очеркъ штурвальныхъ приводовъ. Лейтенантъ	
Е. Березинъ	27

II

Финскіе шхеры. Капитанъ А. Андреевъ	43
Статистика кораблекрушеній у береговъ Россіи.	78
Артиллерійскіе очерки. (Мнѣніе англичанъ объ орудіяхъ Крупна.—Минная оборона Швеціи.—Опыты въ фортѣ Делаваръ.— Приборъ для подъема снарядовъ.—Новый ракетный станокъ Нессмита).	
Поручикъ В. Свенторжецкій	81
Рулевой телеграфъ Грея. Лейтенантъ Е. Березинъ.	103
Приготовленіе 15-ти дюймовой броневой плиты.	117
Испытаніе стальныхъ броневыхъ плитъ. Аполонъ М...сь.	121
Промѣры посредствомъ электрическаго лота. Э. Шнейдеръ	125

БРОНЕНОСНЫЯ СУДА.

Испытанія фрегата <i>Hercules</i>.—Испытанія броневыхъ щитовъ въ Шебуринесѣ.—Спускъ греческаго корвета <i>Королева Ольга</i> .— Проба прусскаго фрегата <i>König Wilhelm I</i>	1—23
---	-------------

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Извѣстія о плаваніи фрегата «Дмитрій Донской» и клипера «Всадникъ».—Севастопольскій обѣдъ 11 февраля.	1—31
---	-------------

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФІЯ.

Военно-Статистическій Сборникъ на 1868 годъ. Выпуски II и III. С. К.	1
Handbuch des Unterrichts und Prüfungswesens in Oesterreich. A. B.	16

ОФИЦАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ ПРИКАЗЫ ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 781. С.-Петербургъ, 27 января 1869.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: состоящіе по резервному флоту: изъ капитанъ-лейтенантовъ въ капитаны 2-го ранга, **Петръ Исаевичъ 1-й**; изъ подпоручиковъ въ поручики, артиллерійскихъ ротъ **Николай Емельяновъ**,—оба съ увольненіемъ отъ службы, съ мундирами и пенсіонами по положенію. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, изъ кондукторовъ въ прапорщики, корпуса морской артиллеріи: **Николай Екимовъ** и **Афанасій Ивановъ**,—оба со старшинствомъ съ 24-го сего января.

НАЗНАЧАЮТСЯ: капитанъ-лейтенанты: **Кирилль Петриченко**, начальникомъ астрабадской морской станціи, вмѣсто капитана 2-го ранга князя **Леонида Ухтомскаго 2-го**; **Петръ Неѣловъ 1-й**, командиромъ корвета «Гиліякъ».

УВОЛНЯЮТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ: *по домашнимъ обстоятельствамъ:* лейтенантъ **Алексѣй Долговъ** и корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ **Николай Варташевскій**,—оба за границу, на двадцать восемь дней.

ИСКЛЮЧАЕТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ: умершій, командиръ шкуны «Полярная Звѣзда», капитанъ 2-го ранга **Николай Рудневъ 2-й**.

№ 782. С.-Петербургъ, 3 февраля 1869.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: *за выслугу лѣтъ* (на основаніи положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ), *со старшинствомъ:* изъ подпоручиковъ въ поручики, корпуса инженеръ-механиковъ: **Николай Липневскій**, съ 1-го января 1868 года; **Ксенофонтъ Селезневъ**, съ 1-го января сего года. Изъ прапорщиковъ въ подпоручики: **Андрей Коноваловъ**, съ 7-го января 1868 года; **Петръ Денисовъ**, съ 16-го сентября 1868 года.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ВЕЗСРОЧНЫЙ ОТПУСКЪ, корпуса морской артиллеріи подпоручикъ **Климентъ Товстопять**, съ зачисленіемъ по корпусу.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ, по домашнимъ обстоятельствамъ, корпуса инженеръ-механиковъ кондукторъ **Дмитрій Щелкуновъ**, съ производствомъ въ прапорщики портовыхъ экипажей.

ИСКЛЮЧАЮТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ: *умершіе:* членъ строительнаго отдѣленія морскаго техническаго комитета и техническаго комитета главнаго инженернаго управленія, инженеръ-генераль-лейтенантъ **Заржецкій** и состоявшій по адмиралтейству капитанъ **Иванъ Кошелевъ**.

№ 783. С.-Петербургъ, 10 февраля 1869.

НАЗНАЧАЮТСЯ: контръ-адмиралы: **Иванъ Рудневъ 1-й** и **Иванъ Панафидинъ**, —оба младшими флагманами, первый черноморской флотиліи, а послѣдній балтійскаго флота; капитанъ-лейтенантъ **Петръ Стронскій 2-й**, командиромъ шкуны «Полярная Звѣзда».

ЗАЧИСЛЯЕТСЯ ПО РЕЗЕРВНОМУ ФЛОТУ, капитанъ 1-го ранга **Вареоламей Соковнинъ 2-й**.

ПЕРЕВОДИТСЯ, состоящій по армейской пѣхотѣ штабсъ-капитанъ **Михаилъ Толбузинъ**, въ морское вѣдомство, съ зачисленіемъ по портовымъ экипажамъ.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ВЕЗСРОЧНЫЙ ОТПУСКЪ, корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ **Александръ Щенсновичъ**, съ зачисленіемъ по корпусу.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ, по *домашнимъ обстоятельствамъ*, мичманъ Сѣргѣй **Вердеревской**.

ИСКЛЮЧАЮТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ: умершіе: состоявшіе по резервному флоту прапорщики: корпуса флотскихъ штурмановъ Ѳеодоръ **Титовъ** и числившійся по адмиралтейству Константинъ **Сущевскій**.

№ 784. С.-Петербургъ, 17 февраля 1869.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: состоящіе по резервному флоту: изъ капитанъ-лейтенантовъ въ капитаны 2-го ранга, Иванъ **Гавришевъ 3-й**; изъ подпоручиковъ въ поручики, артиллерійскихъ ротъ Николай **Лапинъ 1-й**; изъ прапорщиковъ въ подпоручики, портовыхъ экипажей Яковъ **Вогатовъ 2-й**,—всѣ три съ увольненіемъ отъ службы, съ мундирами и пенсіонами по положенію.

НАЗНАЧАЕТСЯ, дѣлопроизводитель строительнаго отдѣленія морскаго техническаго комитета, корпуса инженеровъ морской строительной части подполковникъ Мартынъ **Вородатовъ**, членомъ помянутаго отдѣленія.

УВОЛЬНЯЮТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ: за *болѣзнію*, лейтенантъ Николай **Забудскій 3-й**, капитанъ-лейтенантомъ; по *домашнимъ обстоятельствамъ*, корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикъ Николай **Петровъ 13-й**, поручикомъ,—оба съ мундирами.

ИСКЛЮЧАЕТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ, умершій, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Василій **Ивановъ**.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 660. С.-Петербургъ, 3 февраля 1869.

ПРОИЗВОДИТСЯ, ЗА ВЫСЛУГУ ЛѢТЬ, со старшинствомъ, изъ коллежскихъ секретарей въ титулярные совѣтники, смотритель морскаго госпиталя въ Николаевскѣ на Амурѣ **Никифоровъ**, съ 27-го августа 1868 года.

ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ВЪ СЛУЖБУ, окончившій курсъ наукъ въ Императорскомъ дерптскомъ университетѣ, съ званіемъ дѣйствительнаго студента, графъ **Бужагенденъ**, въ военно-морской судъ въ Николаевѣ, кандидатомъ на судебныя должности, съ утвержденіемъ въ чинѣ губернскаго секретаря.

УВОЛНЯЮТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ: за *болѣзнію*, товарищъ главнаго военно-морскаго прокурора, дѣйствительный статскій совѣтникъ **Васильевъ**; бухгалтеръ канцеляріи Высочайше учрежденнаго комитета объ устройствѣ г. Кронштадта, коллежскій ассесоръ **Наумовъ** и содержатель при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ въ кронштадтскомъ портѣ, коллежскій секретарь **Ивановъ**,—*всѣ три* съ мундирами.

№ 661. С.-Петербургъ, 10 февраля 1869.

ПРОИЗВОДИТСЯ: за *выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*, изъ коллежскихъ въ статскіе совѣтники, уволенный отъ службы за *цѣломъ*, бывшій чиновникъ особыхъ порученій VI класса при Управляющемъ морскимъ министерствомъ **Святскій**, съ 26-го августа 1868 года; изъ титулярныхъ совѣтниковъ въ коллежскіе ассесоры, учитель третьяго рода штурманскаго училища **Вишопъ**, съ 1-го сентября 1866 года.

НАЗНАЧАЕТСЯ, дѣлопроизводитель канцеляріи главнаго военно-морскаго суднаго управленія, статскій совѣтникъ **Мѣдниковъ**, товарищемъ главнаго военно-морскаго прокурора.

УВОЛНЯЕТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ, за *болѣзнію*, бібліотекаръ при ученomъ отдѣленіи морскаго техническаго комитета, статскій совѣтникъ **Кухчинскій**, съ награжденіемъ чиномъ дѣйствительнаго статскаго совѣтника и съ мундиромъ.

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ.**Всемилоствѣйше пожалованъ***въ 27-й день декабря 1868 года.***Орденъ св. Станислава 2-й степени.**

Начальнику кронштадтскаго расходнаго отдѣленія, состоящему по флоту, капитану 2-го ранга **Протопопову**.

ПОЖАЛОВАНИЕ ИНОСТРАННЫМЪ ОРДЕНОМЪ.

Его Величество султанъ турецкой пожаловалъ командиру находившагося временно на станціи въ Константинополѣ парохода «Казбекъ», капитанъ-лейтенанту **Чайковскому 1-му**, орденъ Меджидіе 3-й степени.

На принятіе и ношеніе сего ордена, послѣдовало Высочайшее Его Величества Государя Императора разрѣшеніе въ 20-й день января 1869 года.

ПРИКАЗЫ**Е. И. В. ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛА****№ 8. С.-Петербургъ, 18 января 1869.**

Въ приказѣ Моемъ отъ 8 іюня прошлаго года № 69, объявлена Монаршая милость о назначеніи къ ежегодному отпуску изъ государственнаго казначейства суммы въ 22 857 р. для выдачи изъ оной пособій наиболѣе нуждающимся и отличными по усердію къ службѣ офицерамъ морскихъ командъ, съ тѣмъ, чтобы сумма эта распредѣлялась по экипажамъ и командамъ соответственно числу офицеровъ каждой части.

Утверждая, по Высочайше предоставленной Мнѣ власти, одобренныя адмиралтействъ-совѣтомъ и прилагаемыя при семъ

правила для выдачи означенныхъ пособій, предписываю правила эти принять по морскому вѣдомству къ исполненію и руководству при выдачѣ сихъ пособій, съ тѣмъ во 1-хъ, чтобы Всемиловѣйше дарованная сумма 22 857 р., а за исключеніемъ изъ оной 10% въ инвалидный капиталъ — 20571 р., распределѣна была по портамъ соотвѣтственно числу состоящихъ въ нихъ лицъ, имѣющихъ право пользоваться пособиемъ, какъ показано въ прилагаемомъ при семъ росписаніи, и во 2-хъ, чтобы суммы для пособій, причитающіяся портамъ за истекшій годъ, были розданы офицерамъ въ текущемъ году, независимо отъ суммъ, слѣдующихъ для пособій въ семъ году.

ПРАВИЛА

для выдачи чинамъ офицерскихъ званій пособій изъ суммы, Всемиловѣйше пожалованной 3 іюня 1868 года.

§ 1. Сумма, Всемиловѣйше назначенная въ 3 день іюня 1868 г. для выдачи пособій наиболѣе нуждающимся и отличнѣйшимъ по усердію къ службѣ офицерамъ морскихъ командъ, распределѣется по экипажамъ и командамъ соотвѣтственно числу офицеровъ въ нихъ находящихся, но предварительно сего сумма эта распределѣется по портамъ соотвѣтственно общему числу офицеровъ въ нихъ состоящихъ и имѣющихъ право на пособіе, слѣдовательно и размѣръ суммы для пособій, какъ основанный на личномъ составѣ офицеровъ, долженъ быть болѣе въ тѣхъ экипажахъ, командахъ и портахъ, въ которыхъ состоитъ болѣе офицеровъ.

§ 2. Суммы для пособій ассигнуются на каждый портъ отдѣльно, а главные командиры и командиры портовъ уже распределяютъ ихъ соотвѣтственно числу офицеровъ по экипажамъ и командамъ расположеннымъ въ портѣ.

§ 3. Главнымъ командирамъ портовъ поставляется въ обязанность, въ случаѣ значительнаго увеличенія или уменьшенія числа офицеровъ въ ввѣренныхъ имъ портахъ, входить съ представленіемъ о соотвѣтствующемъ измѣненіи суммы, назначаемой въ портъ для пособій.

§ 4. Дарованнымъ пособіемъ могутъ пользоваться всѣ наиболѣе нуждающіеся военно-морскіе, гражданскіе и медицинскіе штабъ и оберъ-офицеры морскаго вѣдомства, состоящіе при своихъ экипажахъ и командахъ и несущіе въ оныхъ съ отличнымъ усердіемъ служебныя обязанности.

§ 5. Пособія не выдаются:

а) Получающимъ береговья или морскія столовыя деньги, пенсіоны за разныя выслуги и добавочное жалованье или какое либо прибавочное содержаніе, находящимся въ продолжительныхъ заграничныхъ плаваніяхъ, чинамъ гвардейскаго экипажа и состоящей при немъ морской артиллеріи, получающимъ ежегодное пособие въ размѣрѣ полугодоваго оклада жалованья и всѣмъ не аттестуемымъ достойными полученія награды.

Примѣчаніе. Тѣ ротные командиры, получающіе береговья столовыя деньги, которые болѣе года не были въ морѣ съ своею командою, не исключаются изъ числа лицъ, имѣющихъ право на пособие, точно также не лишаются права на пособие и чины, получающіе пенсіоны на знаки отличія военнаго ордена, удостоеннаго въ нижнемъ званіи.

б) Чинамъ, занимающимъ административныя должности и получающимъ штатное по онымъ содержаніе, находящимся въ продолжительномъ отпуску, дальнихъ командировкахъ и подъ судомъ, уволеннымъ въ безсрочный отпускъ, состоящимъ по резервному флоту и при частныхъ компаніяхъ, служащимъ на коммерческихъ судахъ и на желѣзныхъ дорогахъ.

в) Экипажнымъ и судовымъ врачамъ, получающимъ прибавочное жалованье, офицерамъ корпуса инженеръ-механиковъ, состоящимъ въ разрядахъ и получающимъ по симъ разрядамъ прибавочное содержаніе, оберъ-аудиторамъ и учителямъ музыки.

г) Прослужившимъ въ части менѣе года послѣ перевода, или опредѣленія на службу изъ отставки, или же послѣ производства въ офицеры изъ нижнихъ чиновъ, если послѣдніе получили пособие отъ казны при самомъ производствѣ.

д) Получившимъ денежныя награды или пособія по особымъ Высочайшимъ или другимъ разрѣшеніямъ (кромѣ выдаваемыхъ настоящими правилами), если со дня полученія сихъ наградъ и пособій не истекъ годичный срокъ.

Примѣчаніе. Получившіе означенныя здѣсь награды или пособія въ чрезвычайныхъ случаяхъ, какъ наприм. въ вознагражденіе за сгорѣвшее имущество, во вспомоществованіе для излеченія болѣзней и проч. не теряютъ права на полученіе пособій изъ суммы, назначенной въ часть даже и въ такомъ случаѣ, если со дня полученія ими чрезвычайныхъ вспомоствованій не прошло года.

§ 6. Чины, вернувшіеся изъ заграничной кампаніи, теряютъ право на полученіе пособія въ слѣдующемъ порядкѣ: если плаваніе ихъ продолжалось одинъ годъ, то пособие можетъ быть выдано имъ не ранѣе одного года, а если плаваніе продолжалось два года, то пособие можетъ быть выдано не ранѣе какъ черезъ два года и т. д.

§ 7. Офицеры, неслужащіе при своихъ командахъ, а причисленные или прикомандированные на продолжительное время къ другимъ командамъ и частямъ, расположеннымъ какъ въ томъ же портѣ, такъ и въ другихъ портахъ, не пользуются за все это время правомъ на пособие въ тѣхъ командахъ, откуда они отчислены, но они могутъ получать пособие изъ тѣхъ командъ, къ которымъ они причислены или прикомандированы.

§ 8. При переводѣ пользующихся правомъ на пособие лицъ изъ одной команды въ другую или изъ одного порта въ другой, показывается въ аттестатахъ о довольствіи ихъ послѣднее полученное ими пособие для того, чтобы и при новой командѣ они подчинялись бы настоящимъ правиламъ.

§ 9. Такъ какъ пособие предназначено выдавать дѣйствительно нуждающимся и вмѣстѣ съ тѣмъ дѣйствительно достойнымъ чинамъ, приносящимъ пользу службѣ, то удостоеніе ихъ симъ пособиемъ должно быть обсуждаемо въ комисіи, составляемой въ экипажахъ подъ предсѣдательствомъ экипажнаго командира и двухъ или трехъ старшихъ командировъ судовъ, а въ прочихъ командахъ изъ командира команды и двухъ или трехъ старшихъ по чину офицеровъ. Чины, избираемые въ эти комисіи, утверждаются приказами по порту.

§ 10. Заявленія и просьбы о пособіи подаются каждымъ лицомъ отъ своего имени командиру того экипажа или команды, въ которыхъ они служатъ.

§ 11. Пособія производятся по третямъ, но въ особенно экстренныхъ случаяхъ они могутъ выдаваться и во всякое время, когда представится таковой случай, а потому и суммы, назначенныя для пособій, отпускаются въ каждый экипажъ и команду по третямъ, за каждую треть впередъ.

§ 12. Суммы для пособій отпускаются въ экипажи и команды за исключеніемъ 10% въ инвалидный капиталъ; за симъ, пособія изъ назначенныхъ суммъ выдаются офицерамъ уже безъ всякихъ вычетовъ.

§ 13. При опредѣленіи размѣра пособій соблюдаются слѣдующія правила: а) чтобы сумма пособій, назначаемыхъ въ выдачу офицерамъ, не превышала назначенной въ каждую часть, и б) чтобы выдача пособія была не свыше ста рублей и не менѣе двадцати руб. заразъ въ однѣ руки.

§ 14. Получившіе въ пособіе не менѣе семидесяти пяти руб. сер. заразъ или въ теченіе года, могутъ воспользоваться вновь пособіемъ не ранѣе, какъ по прошествіи года, считая время это со дня послѣдней выдачи имъ пособія.

§ 15. Выдача пособій производится на основаніи общихъ законоположеній о денежныхъ выдачахъ, а равно и отчетность по этимъ выдачамъ подчиняется обще установленному порядку. Шнуровая книга для веденія отчетности отпускается въ каждую команду изъ штаба или дежурства.

§ 16. Шнуровая книга свидѣтельствуется каждую треть и подписывается членами комисіи, а при инспекторскихъ смотрахъ представляется для освидѣтельствованія инспектирующему.

РОСПИСАНІЕ,

ПОКАЗЫВАЮЩЕЕ КАКАЯ СУММА, ЗА ВЫЧЕТОМЪ 10% ВЪ ИНВАЛИДНЫЙ КАПИТАЛЪ И ЗА ОКРУГЛЕНІЕМЪ, НАЗНАЧАЕТСЯ, СОГЛАСНО ПОСТАНОВЛЕНІЮ АДМИРАЛТЕЙСТВЪ-СОВѢТА, ОТЪ 21 ДЕКАБРЯ 1868 Г., ПО ЖУРНАЛУ СТ. 25 495, ВЪ КАЖДЫЙ ПОРТЪ ОТДѢЛЬНО, ДЛЯ ВЫДАЧИ ПОСОБІЙ НА ОСНОВАНІИ ОСОБО СОСТАВЛЕННЫХЪ ДЛЯ СЕГО ПРАВИЛЪ.

Наименованіе портовъ.

Сколько назначается.

Кронштадтскій. 9214 р.

Семь флотскихъ экипажей и одинъ портовый и двѣ артиллерійскія роты.

С.-Петербургскій 4500 р.
 8 Флотскій и портовый экипажи и артиллерійская
 рота.

Въ суммѣ 4500 р. заключаются 348 р. для выдачи
 пособій тѣмъ чинамъ, состоящимъ въ гвардейскомъ
 экипажѣ и нестроевой полуротѣ онаго, которые не
 пользуются правомъ, на полученіе особаго пособия
 въ размѣрѣ полугодоваго оклада жалованья.

Николаевскій (Черноморскаго вѣдомства) 3600—

Одинъ экипажъ.

Бакинскій 1093—

Одинъ экипажъ.

Николаевскій (на Амурѣ) 1071—

Одинъ экипажъ.

Ревельскій 536—

Флотскій полуэкипажъ и портовая рота.

Свеаборгскій 171—

Портовая рота.

Архангельскій 215—

Портовая команда.

Аральская флотилія 171—

Итого. 20571 р.

№ 10. С.-Петербургъ, 20 января 1869.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу главнаго
 военно-морскаго суда, въ 13 день сего января, Высочайше
 повелѣть соизволилъ: 370 статью I книги свода морскихъ уго-
 ловныхъ постановленій изложить въ слѣдующемъ видѣ:

«Гибель судна, происшедшая отъ небреженія или неосто-
 рожности, подвергаетъ виновнаго, смотря по обстоятельствамъ
 болѣе или менѣе увеличивающимъ или уменьшающимъ вину
 его:

замѣчанію или выговору въ приказѣ, или аресту на осно-
 ваніи положенія о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, или удале-

нію отъ командованія на время отъ 2-хъ до 3-хъ кампаній, или отрѣшенію отъ должности, или отставленію отъ службы, или исключенію изъ службы безъ лишенія чиновъ, или разжалованію въ рядовые.»

О такомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по морскому вѣдомству къ надлежащему свѣдѣнію и руководству.

№ 12. С.-Петербургъ, 23 января 1869.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу главнаго военно-морскаго суда, въ 20-й день сего января, Высочайше повелѣть соизвоилъ: 34 ст. воен. морск. сул. уст. дополнить слѣдующимъ примѣчаніемъ:

«По дѣламъ о крушеніи и поврежденіи судовъ, въ случаѣ означенномъ въ сей статьѣ, предсѣдателемъ, съ Высочайшаго соизволенія, можетъ быть назначенъ одинъ изъ флагмановъ, хотя бы онъ и не состоялъ членомъ главнаго военно-морскаго суда, съ соблюденіемъ лишь условія, выраженнаго въ примѣчаніи къ ст. 33.»

О такомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по морскому вѣдомству къ надлежащему свѣдѣнію и руководству.

№ 13. С.-Петербургъ, 25 января 1869.

Состоящіе за ветхостію при николаевскомъ портѣ корветы: «Волкъ», «Вепрь», «Зубръ», «Удавъ» и «Буйволъ», исключаются изъ списка судовъ черноморской флотилии.

№ 14. С.-Петербургъ, 25 января 1869.

производятся: за *выслугу лѣтъ и по экзамену*: юнкера 4-го флотскаго экипажа: Александръ **Заговорскій** и Александръ **Фричеро** и черноморскаго экипажа Георгій **Коландсъ**,— всѣ три въ гардемарины; корпуса инженеръ-механиковъ унтеръ-офицеръ Григорій **Мамонинъ**, въ кондукторы сего же корпуса.

назначаются: капитанъ-лейтенантъ Александръ **Игнатьевъ** 1-й, секретаремъ при военно-морскомъ прокурорѣ въ

Николаевъ, съ зачисленіемъ по флоту; корпуса инженеровъ морской строительной части капитаны: **Михаилъ Петровскій** и **Николай Валуевъ 2-й**,—оба строителями морскихъ казенныхъ зданій въ Кронштадтѣ,—первый старшимъ, а послѣдній младшимъ; корпуса флотскихъ штурмановъ: подпоручикъ **Яковъ Шостенко** и прапорщики **Григорій Ивановъ** и **Георгій Вао**,—всѣ три помощниками командировъ плавучихъ маяковъ на Черномъ морѣ; старшій врачъ 4-го флотскаго экипажа, надворный совѣтникъ **Евгеній Орловъ**, главнымъ докторомъ ижорскаго морскаго госпиталя.

перечисляются: корпуса инженеръ-механиковъ поручикъ **Михаилъ Абрашкевичъ** и подпоручикъ **Георгій Воронинъ**,—оба изъ третьяго во второй разрядъ механиковъ.

переводится, корпуса инженеръ-механиковъ кондукторъ **Константинъ Свинцицскій**, изъ балтійскаго флота въ черноморскую флотилію.

увольняются для службы на коммерческихъ судахъ: командиръ фрегата «Генераль-Адмиралъ», капитанъ 2-го ранга **Александръ Эльфсбергъ**, съ зачисленіемъ по флоту; корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ **Александръ Липневскій**, съ зачисленіемъ по корпусу.

№ 15. С.-Петербургъ, 25 января 1869.

Государь Императоръ, согласно положенію адмиралтействъ-совѣта, въ 20 день сего января, Высочайше повелѣть соизволилъ: предоставить помощникамъ командировъ плавучихъ маяковъ, не измѣняя ихъ содержанія, права и обязанности старшихъ судовыхъ офицеровъ, которыми сіи послѣдніе пользуются на основаніи морскаго устава.

О Монаршей волѣ этой объявляю по морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и должному руководству.

№ 16. С.-Петербургъ, 25 января 1869.

По всеподданнѣйшему докладу Моemu, что наблюденіе за порядкомъ и безопасностію на городскихъ водахъ въ С.-Петербургѣ принадлежитъ въ настоящее время двумъ независи-

мымъ одно отъ другаго учрежденіямъ: рѣчной полиціи и рѣчными брантвахтамъ, имѣющимъ почти одинаковыя обязанности, Государь Императоръ, въ 20 день сего января, Высочайше соизволилъ утвердить нижеслѣдующія мѣры:

1) Брантвахты средней и малой Невы упразднить, передавъ ихъ береговыя помѣщенія и по одному гребному судну при каждой въ вѣдѣніе с.-петербургской рѣчной полиціи.

2) Брантвахту большаго невскаго фарватера оставить за морскимъ вѣдомствомъ, уменьшивъ составъ ея команды до 29 человекъ нижнихъ чиновъ (вмѣсто 40).

3) Изъ смѣтныхъ суммъ морскаго министерства передавать ежегодно въ распоряженіе рѣчной полиціи на усиленіе средствъ ея до 3500 р.; имѣющіеся оставаться свободными, по случаю совершеннаго упраздненія двухъ брантвахтъ и уменьшенія команды третьей брантвахты, съ тѣмъ, чтобы означенные 3½ т. р., передаваемые въ распоряженіе рѣчной полиціи изъ нормальной смѣты морскаго министерства, отпускались въ эту полицію до тѣхъ поръ, пока она будетъ исполнять возлагаемыя на нее обязанности брантвахтъ.

4) Назначать ежегодно въ распоряженіе рѣчной полиціи на время навигаціи двухъ офицеровъ флота, съ сохраненіемъ имъ отъ морскаго вѣдомства одного только береговаго содержанія, съ предоставленіемъ рѣчной полиціи права производить имъ добавочное довольствіе по ближайшему ея усмотрѣнію.

5) Изъ обязанностей брантвахтъ, изложенныхъ въ утвержденной для нихъ въ 1862 году инструкціи, оставить на с.-петербургскомъ портѣ: постановку морскихъ знаковъ на разныхъ фарватерахъ и наблюденіе за исправностію ихъ, охраненіе отъ засоренія большаго невскаго фарватера, а также наблюденіе за свободностію его для прохода военныхъ судовъ, независимо отъ наблюденія за тѣмъ же со стороны рѣчной полиціи; оказаніе пособія приходящимъ къ порту и отходящимъ отъ онаго судамъ, въ случаѣ какихъ либо съ ними несчастій, также независимо отъ той помощи, которая можетъ быть оказана имъ въ такихъ случаяхъ со стороны рѣчной полиціи; своевременное принятіе мѣръ къ отысканію и подъему затонувшихъ судовъ и грузовъ. О розысканіи же съ частныхъ судовъ, причитаю-

щихся съ нихъ денегъ за поврежденіе знаковъ, с.-петербургскій портъ сообщаетъ начальнику рѣчной полиціи, который, съ своей стороны, сообщаетъ капитану надъ портомъ о военныхъ судахъ, замѣченныхъ въ поврежденіи знаковъ на фарватерахъ, столкновеніи съ частными судами и вообще въ не соблюденіи правилъ о плаваніи судовъ по фарватерамъ и ихъ охраненіи отъ засеренія.

6) Отмѣнить: а) ежегодное назначеніе отъ морскаго вѣдомства въ с.-петербургскую рѣчную полицію 150 матросовъ и б) уплату, производимую рѣчною полиціею морскому министерству за означенныхъ матросовъ. Но такъ какъ для совершенной замѣны показаннаго числа казенныхъ людей вольнонаемною прислугою, требуется еще расходъ въ 9 т. р., то сію послѣднюю сумму отпускать для усиленія средствъ рѣчной полиціи, изъ нормальной смѣты морскаго министерства, впредь пока сіе министерство вновь найдетъ возможнымъ назначать въ распоряженіе означенной полиціи флотскихъ нижнихъ чиновъ.

О таковой Монаршей волѣ объявляю по морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и должному исполненію.

№ 17. С.-Петербургъ, 25 января 1869.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу Моему, о необходимости учрежденія въ Николаевѣ (Херсонской губерніи) общества лоцмановъ, въ 23 день декабря 1868 года, Высочайше соизволилъ на учрежденіе этого общества, въ видѣ опыта, на три года, на основаніяхъ, изложенныхъ въ прилагаемомъ у сего уставѣ для помянутаго общества, съ тѣмъ, чтобы по истеченіи означеннаго времени, уставъ этотъ, по указанію опыта, былъ исправленъ или дополненъ и за тѣмъ представленъ на окончательное утвержденіе въ государственный совѣтъ, установленнымъ порядкомъ.

Высочайшее повелѣніе это объявляю по морскому вѣдомству.

УСТАВЪ ОБЩЕСТВА НИКОЛАЕВСКИХЪ ЛОЦМАНОВЪ.

I. Общія постановленія.

1) Лоцманское общество въ Николаевѣ учреждается съ цѣлью проводки парусныхъ и паровыхъ коммерческихъ судовъ всѣхъ націй, отъ меридіана Суворовскаго маяка, въ Очаковъ къ Глубокой пристани и въ Николаевъ, и для вывода судовъ отъ этихъ мѣстъ, за Суворовскій маякъ.

Примѣчаніе. Безъ крайней необходимости или разрѣшенія главнаго портового начальства, никто, кромѣ николаевскихъ лоцмановъ, не имѣетъ права проводить коммерческія суда въ означенной мѣстности.

2) Общество, по всѣмъ предметамъ, состоитъ въ вѣдѣніи главнаго командира николаевскаго порта, и подчиняется непосредственному управленію лоцъ-командира, которому, по отдаленности лоцманскихъ станцій, назначается два помощника; изъ нихъ, въ теченіе всей навигаціи, одинъ обязанъ жить въ Николаевѣ, а другой въ Очаковѣ.

Примѣчаніе. Неопредѣленность будущихъ средствъ николаевскаго лоцманскаго общества, не позволяетъ, на первый разъ, назначить особаго лоцъ-командира, съ личнымъ содержаніемъ, которое должно конечно отнестись на счетъ лоцманской кассы; но тѣмъ не менѣе, званіе это вводится въ уставъ и впредь до назначенія особаго лица, присвоивается тому, кто по распоряженію главнаго командира будетъ назначенъ завѣдывать лоцманами. На первый разъ, предполагается возложить эту обязанность на лоцмейстера (*), который и именуется лоцъ-командиромъ, пока будетъ исполнять эту обязанность.

3) Лоцъ-командиръ получаетъ приказанія, или прямо отъ главнаго командира, чрезъ дежурство его, или чрезъ директора черноморскихъ и азовскихъ маяковъ.

4) Командиръ внутренней брантвахты въ Николаевѣ и лоцъ-командиръ, находясь между собою въ непосредственныхъ слу-

(*) т. е. командиръ лоцъ-судна «Бугъ».

жебныхъ отношеніяхъ, содѣйствуютъ одинъ другому, зависящими отъ нихъ средствами, въ исполненіи своихъ обязанностей.

5) Лоцъ-командиръ, въ отношеніи разстановки судовъ на Николаевскомъ рейдѣ и проводки ихъ къ пристани, подчиняется требованіямъ командира внутренней брантвахты въ Николаевѣ. У Глубокой пристани, въ Очаковѣ, и вообще, по рѣкѣ и лиману, онъ наблюдаетъ, чтобы суда, стоящіе на якорѣ, не занимали створныхъ маячныхъ линій.

6) Директоръ черноморскихъ и азовскихъ маяковъ, давая надлежащіе наставленія обществу лоцмановъ, о непрерывномъ наблюденіи за цѣлостію предостерегательныхъ знаковъ, поставленныхъ для обозначенія мелей и фарватера, и сбереженіи этихъ знаковъ, при проводкѣ лоцманами судовъ, доводитъ до свѣдѣнія главнаго командира николаевского порта о замѣчаемыхъ имъ упущеніяхъ лоцмановъ.

7) Постановка и снятіе предостерегательныхъ морскихъ знаковъ, въ районѣ, опредѣленномъ для дѣйствія лоцманскаго общества, производится, по прежнему, отъ дирекціи маяковъ, подъ наблюденіемъ лоцмейстера и при возможномъ участіи въ этихъ работахъ лоцмановъ, для большаго ознакомленія ихъ съ тѣми мѣстностями, на которыхъ ставятся знаги.

8) Сообразно съ возрастающимъ ежегодно числомъ проходящихъ судовъ, число лоцмановъ и лоцманскихъ учениковъ не ограничивается, такъ какъ оно будетъ зависѣть отъ дѣйствительной въ нихъ надобности и денежныхъ средствъ общества.

9) Для безостановочнаго снабженія мореходныхъ судовъ лоцманами, одна часть ихъ должна находиться постоянно на станціи въ Николаевѣ, въ особо устроенномъ помѣщеніи, близъ коммерческой пристани, или же на внутренней брантвахтѣ, а другая въ Очаковѣ, близъ пристани, при которой, для выѣзда на встрѣчу судамъ, не ближе полумили отъ кинбурнскаго бакана, лоцмана должны имѣть свои боты. Для провода же судовъ, идущихъ изъ Очакова или Глубокой пристани, отдѣляется въ эти мѣста, отъ упомянутыхъ выше станцій, потребное число лоцмановъ.

10) Всѣмъ приходящимъ въ Очаковъ, къ Николаевскому порту и Глубокой пристани и отходящимъ отъ этихъ мѣстъ,

мореходнымъ коммерческимъ судамъ, вмѣняется въ обязанность, брать, для проводки ихъ, николаевскихъ лоцмановъ, и производить имъ за это установленную плату, которая взимается и въ такомъ случаѣ, если бы корабельщикъ обошелся безъ лоцмана.

Прибрежныя суда освобождаются отъ обязанности брать лоцмановъ; но если пожелаютъ, могутъ требовать ихъ по своему усмотрѣнію, за установленную плату; такія же суда съ казеннымъ грузомъ, въ обезпеченіе сего послѣдняго, обязуются брать лоцмановъ. Русскія военныя суда, а также суда русскихъ яхт-клубовъ, если пожелаютъ брать лоцмановъ, проводятся безплатно.

11) Плата, установленная 10 статьею, взимается съ судовъ за проводку ихъ отъ меридіана Суворовскаго маяка до Николаева, или Глубокой пристани, въ одинъ конецъ, по два рубля съ англійскаго фута углубленія. Пароходы же платятъ половину.

Примѣчаніе. При углубленіи судна на фоты съ дробью, дробь менѣе $\frac{1}{2}$ ф. отбрасывается, а болѣе $\frac{1}{2}$ ф. принимается за полный футъ.

12) Лоцъ-командиръ, съ разрѣшенія главнаго командира, имѣетъ право увольнять лоцмановъ въ продолженіе навигаціи на нѣкоторое время, отъ исполненія своей обязанности. Уволенный лоцманъ, во время своего отсутствія, не получаетъ содержанія отъ общества за навигаціонное время.

13) Общество лоцмановъ, въ случаѣ накопленія значительнаго капитала, обязано завести и содержать на своей станціи въ Очаковѣ спасительную лодку, со всѣми новѣйшими средствами для спасенія.

14) Обществу лоцмановъ предоставляется имѣть свою печать, съ гербомъ Россійской Имперіи и надписью вокругъ герба: «Общество николаевскихъ лоцмановъ».

II. Власть и обязанности лоцъ-командира и его помощниковъ.

15) Лоцъ-командиръ и помощники его избираются изъ флотскихъ или штурманскихъ офицеровъ, и назначаются гъ эти оф.

должности: лоцъ-командиръ приказомъ Генераль-Адмирала, а помощники его приказомъ главнаго командира николаевского порта. Всѣ они, во всѣхъ отношеніяхъ, подчиняются непосредственно главному командиру николаевского порта.

16) Опредѣленіе въ общество и увольненіе изъ него лоцмановъ и учениковъ, предоставляется усмотрѣнію лоцъ-командира.

17) Лоцъ-командиръ имѣетъ право подвергать лоцмановъ и учениковъ взысканіямъ, по статьѣ 63 настоящаго устава.

18) Лоцъ-командиръ, или, по приказанію его, помощники, распределяютъ лоцмановъ по станціямъ, такъ, чтобы не было задержки въ снабженіи ими судовъ, и наблюдаютъ за точнымъ исполненіемъ ими своихъ обязанностей.

19) Лоцъ-командиръ, наблюдая за поведеніемъ лоцмановъ, какъ при исполненіи ими обязанностей службы, такъ и внѣ ея, ведетъ штрафной журналъ, въ которомъ обозначаются проступки лоцмановъ и наложенныя за оныя взысканія. Штрафной журналъ выдается, на общемъ основаніи, отъ главнаго командира.

20) Лоцъ-командиръ, его помощники и лоцмана обязаны постоянно наблюдать за цѣлостію и нахожденіемъ на своихъ мѣстахъ, постановленныхъ на фарватерахъ предостерегательныхъ знаковъ, въ особенности, послѣ крѣпкихъ вѣтровъ или бури. Обо всѣхъ замѣченныхъ неисправностяхъ или поврежденіяхъ, слѣдуетъ немедленно увѣдомлять директора черноморскихъ и азовскихъ маяковъ, или прямо командира лоцъ-судна, принимая съ тѣмъ вмѣстѣ мѣры, къ обозначенію опасности инымъ способомъ, до постановки новыхъ знаковъ.

21) Въ случаѣ бѣдствія судовъ въ виду очаковской станціи, лоцъ-командиръ или помощники его, не смотря ни на какую опасность, обязаны оказать, со спасительной станціи, немедленную помощь, давая въ то же время знать на брантвахту и военнымъ судамъ, если таковыя случатся по близости.

Примѣчаніе. О всѣхъ подобныхъ случайностяхъ, лоцъ-командиръ обязанъ неотлагательно донести главному командиру.

22) Лоцъ-командиръ наблюдаетъ, чтобы его помощники, каждый особо, вели журналъ, въ который ежедневно вносили бы свѣдѣнія о пришедшихъ коммерческихъ судахъ и всѣ случающіяся на рейдахъ и фарватерахъ особыя обстоятельства, также жалобы корабельщиковъ на лоцмановъ и сихъ послѣднихъ на корабельщиковъ. Шнуровая книга, для веденія журнала, выдается отъ главнаго командира и по окончаніи навигаціи представляется на его разсмотрѣніе.

23) Лоцъ-командиръ или его помощники назначаютъ лоцмана для проводки отходящаго отъ порта судна, по предъявленіи имъ корабельщикомъ разрѣшенія командира внутренней брантвахты; въ противномъ случаѣ, они подвергаются взысканію всѣхъ неоплаченныхъ корабельщикомъ установленныхъ сборовъ и платежей.

24) Лоцъ-командиръ обязанъ имѣть надзоръ за содержаніемъ въ исправности ботовъ, лодокъ и всѣхъ прочихъ принадлежностей лоцманскаго общества. Подробныя описи по этому предмету должны быть составлены и ведены помощниками, подъ его надзоромъ.

25) Лоцъ-командиру предоставляется, съ разрѣшенія главнаго командира, производить покупку необходимыхъ для общества предметовъ и продажу съ торговъ, или хозяйственнымъ образомъ, ненужнаго для общества имущества. При продажахъ и покупкахъ, лоцъ-командиръ руководствуется ст. 95.

26) Лоцъ-командиръ обязанъ ежегодно, по окончаніи навигаціи, представлять главному командиру полный отчетъ, о дѣйствіяхъ по лоцманской части, о движимомъ и недвижимомъ имуществахъ и денежныхъ капиталахъ общества, а также доставлять отчеты директору черноморскихъ и азовскихъ маяковъ, о дѣйствіяхъ общества лоцмановъ, собственно въ морскомъ отношеніи.

27) На одного изъ помощниковъ лоцъ-командира, возлагаются обязанности приходорасходчика и веденіе всей денежной и матеріальной отчетности по обществу лоцмановъ. Также и во время отсутствія лоцъ-командира, помощникъ его въ Николаевѣ, по назначенію главнаго командира, исполняетъ обязан-

*

ности лоцъ-командира, дѣйствуя въ семь случаевъ по его указаніямъ.

III. Поступленіе въ лоцмана.

28) Въ общество лоцмановъ принимаются одни только русскіе подданные, всѣхъ вѣроисповѣданій, преимущественно, изъ мѣстныхъ жителей или служившіе во флотѣ, съ согласія членовъ общества и утвержденія лоцъ-командира.

29) Отъ желающихъ поступить въ общество, сверхъ не опороченного поведенія, требуется: а) быть не моложе 21 года, крѣпкого сложенія и не имѣть какой либо хронической болѣзни; б) имѣть узаконенный видъ отъ того общества, къ которому принадлежитъ,—и в) умѣть читать и писать по-русски.

30) Лоцъ-командиръ, удостовѣрившись, что поступающій въ лоцмана удовлетворяетъ всѣмъ упоминаемымъ въ 29-й статьѣ условіямъ, подвергаетъ его, въ присутствіи лоцмановъ, испытанію, въ знаніи-имъ лоцманскихъ обязанностей.

31) Кандидатъ, выбранный по большинству всѣхъ наличныхъ членовъ общества и выдержавшій экзаменъ по ст. 30-й, опредѣляется въ общество и утверждается лоцъ-командиромъ въ званіи лоцмана.

32) По зачисленіи въ общество лоцмановъ, поступившій приводится къ присягѣ, по установленной формѣ (свод. закон. том. XI устав. торг. приложение къ ст. 857) въ присутствіи лоцъ-командира или одного изъ помощниковъ его.

IV. Права и обязанности лоцмановъ.

33) Лоцманъ, во все время нахожденія въ этомъ званіи, освобождается отъ рекрутства.

34) Лоцманъ, сдѣлавшійся неспособнымъ къ исполненію своихъ обязанностей, вслѣдствіе полученнаго имъ на службѣ увѣчья, подвергается освидѣтельствванію особой комиссіи, назначаемой для этой цѣли главнымъ командиромъ, по доносенію лоцъ-командира объ увѣченномъ; на основаніи такого освидѣтельствванія, опредѣляется: имѣть-ли увѣченный право

воспользоваться полученіемъ пенсіи, изъ назначеннаго для этой цѣли, пенсіоннаго капитала общества.

35) Лоцманъ, достигшій 60-ти лѣтняго возраста и прослужившій не менѣе 10 лѣтъ въ обществѣ, въ случаѣ увольненія изъ общества, имѣетъ право на пенсію изъ пенсіоннаго капитала общества и на призрѣніе отъ николаевскаго городского общества.

36) Послѣ смерти лоцмановъ, получавшихъ пенсію или умершихъ по выслугѣ на оную положеннаго срока, или же умершихъ отъ увѣчья, полученнаго при исполненіи служебныхъ обязанностей, пенсіи семействамъ ихъ производятся: вдовамъ до выхода въ замужество или по смерти; сыновьямъ до вступленія въ общественное заведеніе на казенное содержаніе, вступленіе въ службу или до достиженія восемнадцатаго года, и дочерямъ до вступленія въ общественное заведеніе на казенное содержаніе, замужества или до достиженія двадцати одного года.

37) Размѣръ пенсій опредѣляется, соразмѣрно денежнымъ средствамъ общества, по рѣшенію всѣхъ членовъ его, большинствомъ голосовъ.

38) Общество лоцмановъ, большинствомъ голосовъ, имѣетъ право, свѣдома и согласія лоцъ-командира, исключить лоцмана изъ своей среды.

39) Какъ лоцманъ, такъ и ученикъ имѣютъ право, по собственному желанію, выйти изъ общества.

40) Всѣ жалобы лоцмановъ и другихъ лицъ, на лоцъ-командира и его помощниковъ, поступаютъ къ главному командиру.

41) Лоцмана и ученики пользуются отъ болѣзней безплатно въ николаевскомъ морскомъ госпиталѣ. Ежели во время болѣзни лоцмана окажется, что онъ или семейство его, по бѣдности или одиночеству, нуждаются въ призрѣніи и помощи, то лоцъ-командиръ долженъ озаботиться объ оказаніи ему надлежащаго попеченія и денежнаго пособія изъ общественной кассы, размѣръ котораго опредѣляется на основаніи ст. 37.

42) Во время болѣзни, лоцманъ не лишается положеннаго жалованья.

43) Права лоцмановъ, по внутреннему самоуправленію общества, содержатся въ статьяхъ: 34, 36, 37, 38, 39, 41, 46, 82, 95, 96 и 97.

44) За всѣ проступки, влечущіе за собою исправительныя наказанія, непревышающія предоставленной лоцъ-командиру власти (ст. 17), лоцмана подвергаются взысканіямъ, по усмотрѣнію лоцъ-командира; за остальные преступленія лоцмана судятся общимъ уголовнымъ судомъ, на основаніи дѣйствующихъ узаконеній.

45) Лоцмана раздѣляются на 2 разряда: всѣ вновь опредѣляющіеся поступаютъ во 2-й разрядъ, прослуживъ же въ этомъ разрядѣ 3 года, при хорошемъ поведеніи, знаніи своего дѣла и усердіи, переводятся въ 1-й разрядъ, который имѣетъ предъ 2-мъ разрядомъ преимущество въ жалованьи.

46) Лоцмана избираютъ изъ своей среды, по большинству голосовъ, на 3 года старосту, который утверждается въ этомъ званіи лоцъ-командиромъ. По прошествіи срока, тотъ же староста можетъ быть избранъ вновь.

47) Обязанность лоцманскаго старосты, вообще, состоитъ въ наблюденіи за порядкомъ и благочиніемъ между лоцманами и ихъ учениками, а также и за надлежащимъ исполненіемъ каждымъ изъ нихъ своихъ обязанностей. Онъ, по усмотрѣнію лоцъ-командира, назначается къ проводкѣ судовъ.

48) Лоцмана, исполняя въ точности всѣ постановленія настоящаго устава, обязываются безпрекословно исполнять приказанія лоцъ-командира и помощниковъ его.

49) Сверхъ умѣнья управлять судномъ, лоцманамъ вмѣняется въ непремѣнную обязанность, оберегать рѣку Бугъ и Днѣпровскій лиманъ отъ засоренія баластомъ и знать основательно, до малѣйшей подробности, всѣ фарватеры и рейды, въ районѣ, опредѣленномъ для дѣйствія общества лоцмановъ, такъ чтобы имѣть возможность проводить безопасно ввѣряемые имъ суда до якорной стоянки, какъ ночью, такъ и при пасмурной погодѣ, по створу маяковъ, а при противномъ вѣтрѣ лавировкою, гдѣ это возможно.

50) Во время навигаціи лоцмана ежедневно исполняютъ свои обязанности, отъ восхода до заката солнца; но лоцъ-команди-

ру, съ согласія командира внутренней брантвахты, предоставляется разрѣшать имъ проводку судовъ по рѣкѣ, если къ тому будетъ представляться возможность, и послѣ заката, во все продолженіе ночи. Если судно, на которомъ находится лощманъ, по случаю противнаго вѣтра, принуждено стать въ рѣкѣ на якорь, или, если суда, стоящія на якорѣ на рейдѣ, для окончательной погрузки или разгрузки, пожелаютъ имѣть лощмана, то за такую особую службу лощманъ, кромѣ указанной платы, получаетъ съ корабельщика по пяти руб. сер. въ день, сверхъ прокормленія.

51) По вступленіи лощмана на судно, для исполненія своей обязанности, онъ долженъ сдѣлать распоряженіе о спускѣ лощманскаго флага и о поднятіи въ то же время флага націи, къ которой принадлежитъ проводимое имъ судно. Одновременно съ этимъ, лощманъ обязанъ предъявить корабельщику печатный бланкетъ, въ которомъ, по окончаніи проводки, корабельщикъ, за своимъ подписомъ, съ вѣрностію и точностію долженъ означить прописью, имя корабля, націю, которой принадлежитъ, углубленіе судна въ англійскихъ футахъ, число ласть или тоннъ вмѣстительности, благополучно ли проведено судно и не было ли какихъ упущеній со стороны лощмана. На оборотной сторонѣ бланкета должна быть означена лощманская такса.

52) Лощманъ обязанъ имѣть при себѣ, напечатанное на русскомъ, итальянскомъ и англійскомъ языкахъ, краткое извлеченіе изъ правилъ этого устава, касающихся до обязанностей, какъ лощмановъ, такъ и корабельщиковъ.

53) Въ случаѣ, если корабельщикъ, спустя часъ по прибытіи лощмана на судно, безъ уважительной причины не снимется съ якоря, лощманъ обязанъ оставить судно и явиться для объясненія о причинѣ оставленія судна въ контору.

54) Лощманъ обязанъ поставить приведенное имъ судно, въ Николаевѣ на якорь, на мѣстѣ, указанномъ лощъ-командиромъ; въ случаѣ нежеланія корабельщика стать на указанное мѣсто, лощманъ оставляетъ судно и доноситъ о томъ лощъ-командиру.

55) Согласно статьѣ 1226 уст. торг., предъ отправленіемъ

судна въ море, или когда оно бросить якорь по входѣ на рейдѣ, лоцманъ повѣряетъ бланкеты съ корабельными марками и представляетъ ихъ въ лоцманскую контору.

56) Если лоцманъ увидитъ или узнаетъ, что корабельщикъ выбрасываетъ баластъ не въ назначенномъ для того мѣстѣ, дѣлаетъ промѣръ или повредилъ предостерегательный знакъ, то обязанъ немедленно довести о томъ до свѣдѣнія лоцъ-командира.

57) Во все продолженіе навигаціи всѣ лоцмана носятъ синее пальто, такого же цвѣта брюки и круглую шляпу, къ которой прикрѣплены спереди металлическія буквы: Н. Л., и кромѣ того, носятъ на воротникѣ пальто знаки, имѣющіе видъ якоря. Лоцъ-командиръ наблюдаетъ, чтобы лоцмана, во время исправленія ими служебныхъ обязанностей, были опрятно одѣты и всегда носили означенную форму. За нарушеніе сего правила, съ виновнаго взыскивается каждый разъ по одному руб. сер.

Примѣчаніе. Всѣ эти знаки заготавливаются отъ общества и выдаются каждому лоцману, по приведеніи его къ присягѣ.

58) Лоцмана не имѣютъ права удаляться отъ станціи безъ особаго на то дозволенія отъ лоцъ-командира или помощниковъ его. На зимнее же время, когда навигація прекращается, $\frac{2}{3}$ наличнаго числа лоцмановъ могутъ быть увольняемы въ отпускъ, но они обязаны явиться непременно въ назначенный срокъ, а въ случаѣ надобности и ранѣе, по первому призыву лоцъ-командира; при этомъ воспрещается имъ, даже и по закрытіи навигаціи, отлучаться изъ мѣста жительства, безъ разрѣшенія лоцъ-командира или помощниковъ его.

59) Лоцману воспрещается сообщать, кому либо, о знакахъ, примѣтахъ и особенностяхъ фарватера.

60) Если лоцманъ, при входѣ въ портъ, или выходѣ изъ онаго, посадить судно на мель или повредить онымъ пристань или же причинить другое какое либо несчастіе, то, по возвращеніи своемъ, онъ обязанъ самъ донести о томъ лоцъ-командиру, даже и въ такомъ случаѣ, когда не будетъ на то принесена жалоба и хотя бы корабельщикъ далъ ему одобренное свидѣтельство.

61) Лопманамъ воспрещается требовать себѣ отъ корабельщиковъ какую либо плату, закономъ не установленную.

62) Лопманамъ воспрещается перевозить кого либо, съ поднимаемаго судна, на берегъ и обратно; въ случаѣ надобности, сообщеніе допускается только чрезъ брантвахту.

V. Отвѣтственность лопмановъ.

63) За проступки по службѣ, невлекущіе за собою преданія суду, кромѣ особо поименованныхъ въ семъ уставѣ случаевъ, лоптъ-командиръ имѣетъ право налагать на лопмановъ слѣдующія взысканія:

а) денежный штрафъ до 3 руб.;

б) арестъ въ карцерѣ, съ содержаніемъ на хлѣбѣ и водѣ до 2-хъ дней;

в) смѣщеніе изъ 1 разряда во 2-й;

г) увольненіе изъ общества.

64) За неисправное исполненіе обязанностей по проводу судовъ, какъ то: за оставленіе провожаемаго судна прежде времени, грубость корабельщику и т. п., виновный въ томъ лопманъ подвергается наказанію, на основаніи общихъ уголовныхъ законовъ.

65) Лопманъ равнымъ образомъ подлежитъ суду и наказанію, на общемъ основаніи, за тайный провозъ товаровъ (контрабанду), за неоказаніе помощи судну, которому угрожаетъ опасность, за поставленіе провожаемаго судна на мель, на камень или на берегъ и вообще за всѣ противозаконныя дѣянія, особо относительно лопмановъ предусмотрѣнныя въ общихъ уголовныхъ законахъ.

66) Лопманъ отвѣтствуетъ за всякій послѣдовавшій проводимому имъ судну отъ его вины или неосторожности, ущербъ или убытокъ.

67) Общество лопмановъ отвѣчаетъ круговымъ ручательствомъ за всѣ вообще убытки, въ причиненіи которыхъ лопманъ, при проводѣ судна, будетъ признанъ виновнымъ по рѣшенію суда.

68) Пополненіе убытковъ по предъидущей статьѣ произво-

дится на слѣдующихъ основаніяхъ: если лоцманъ, по рѣшенію суда признанный виновнымъ, не въ состояніи уплатить, всѣмъ своимъ имуществомъ, понесенныхъ убытковъ, то общество, по мѣрѣ потребности, отчисляетъ на покрытіе убытковъ, до половины запаснаго капитала. Если и этого не будетъ достаточно, то убытокъ пополняется изъ остатковъ сбора, какъ определено въ статьѣ 91; въ случаѣ же недостатка и этой суммы вычитается съ каждаго лоцмана, изъ полнаго его жалованья, ежегодно до 20%, до тѣхъ поръ, пока всѣ убытки будутъ окончательно вознаграждены.

69) Въ случаѣ мелкихъ аварій, происшедшихъ во время проводки судна лоцманомъ, лоцъ-командиру предоставляется входить въ соглашеніе съ корабельщикомъ, объ удовлетвореніи его за такіа аваріи изъ запаснаго капитала общества, не свыше, одного, 100 руб. за каждую аварію.

VI. Правила для корабельщиковъ и ихъ ответственность.

70) Если корабельщикъ пожелаетъ отправиться въ море, несмотря на предупрежденіе лоцмана о предстоящей опасности, то рѣшенію спора предоставляется лоцъ-командиру.

71) Корабельщикъ долженъ способствовать всѣмъ зависящимъ отъ него мѣрами, къ принятію на судно и отбытію съ онаго лоцмана и охраненію его бота или лодки отъ поврежденія. Если лоцманскій ботъ или лодка, во время принятія лоцмана на судно, или схода его съ онаго, повредится или потонетъ, то виновный въ томъ корабельщикъ обязанъ вознаградить убытокъ, по соглашенію съ обществомъ лоцмановъ.

72) Корабельщикъ, желающій отплыть въ море, долженъ сообщить о томъ наканунѣ и просить о нарядѣ лоцмана. Лоцъ-командиръ или помощники его, съ своей стороны, распоряжаются нарядомъ лоцмана и даютъ ему приказаніе, явиться на судно въ указанный часъ. При семъ должно быть отмѣчено, въ подлежащемъ журналѣ, требованіе корабельщика и командированіе къ нему лоцмана.

73) Если при приѣмѣ на судно или сходѣ съ онаго, лоцманъ или ученикъ погибнетъ, и по слѣдствію окажется винов-

нымъ по своимъ неправильнымъ дѣйствіямъ корабельщикъ, то онъ подвергается отвѣтственности на основаніи общихъ уголовныхъ законовъ.

74) Корабельщикъ обязанъ непрекословно поставить свое судно на якорь, или опшвартовить его въ томъ мѣстѣ, которое ему для сего указано лопманомъ, по приказанію лопъ-командира или командира внутренней брантвахты; въ случаѣ же сопротивленія, корабельщикъ подлежитъ денежному взысканію въ двадцать р. сер., въ пользу общества.

75) Корабельщикъ, невѣрно объявившій углубленіе своего судна или число ластъ вмѣстительности, подлежитъ за то денежному взысканію, составляющему вдвое противъ причитающагося съ того судна, по установленной таксѣ лопманскаго сѣора.

76) Жалобы на оказанную лопманами злонамѣренность или нарушеніе ими лежащихъ на нихъ обязанностей, должны быть приносимы корабельщиками или ихъ корреспондентами лопъ-командиру, который, съ своей стороны, обязанъ немедленно озаботиться производствомъ предварительнаго изслѣдованія и довести объ оказавшемся главному командиру николаевского порта, на дальнѣйшее усмотрѣніе и опредѣленіе его въ тѣхъ случаяхъ, когда взысканіе съ виновнаго превышало бы власть лопъ-командира.

77) За причиненіе корабельщикомъ какого либо поврежденія предостерегательному знаку, онъ обязанъ заплатить стоимость его исправленія.

78) Денежные штрафы, означенные въ этой главѣ, налагаются на корабельщиковъ командиромъ внутренней брантвахты.

VII. Лопманскіе ученики.

79) Лопманскіе ученики опредѣляются въ общество на тѣхъ же главныхъ основаніяхъ, какъ и лопмана и преимущественно изъ дѣтей лопмановъ и николаевскихъ вольныхъ матросовъ. Они должны быть грамотные и немоложе 16 лѣтъ. Участвуя во всѣхъ лопманскихъ работахъ, наравнѣ съ лопманами, они

бываютъ у проводки судовъ на отвѣтственности взявшихъ ихъ лоцмановъ.

80) На открывающіяся вакансіи учениковъ, лоцмана сами избираютъ кандидатовъ, но опредѣленіе ихъ, исключеніе изъ общества и вознагражденіе денежнымъ жалованьемъ, зависитъ отъ лоцъ-командира.

81) Ученики предназначаются собственно для приготовленія въ лоцмана и участвуютъ въ проводкѣ судовъ подъ надзоромъ лоцмановъ; на учениковъ возлагаются также всѣ обязанности, относящіяся до управленія гребными судами и лоцманскими ботами.

82) Ученики, пока состоятъ при обществѣ лоцмановъ, пользуются всѣми правами сихъ послѣднихъ ст. 33, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44 и 48.

83) Ученики, оказывающіе успѣхъ по лоцманской части, имѣютъ преимущество на поступленіе въ лоцмана предъ всякими посторонними лицами.

VIII. Денежныя средства и хозяйственное управленіе общества.

84) По утвержденіи настоящаго устава, изъ суммъ города Николаева дѣлается заемъ, не болѣе какъ на 10 лѣтъ, 15 т. руб., для нижеслѣдующихъ расходовъ: а) на устройство или приспособленіе для помѣщенія лоцмановъ на станціяхъ въ Николаевѣ, Очаковѣ и Глубокой пристани; б) на устройство лоцманскихъ ботовъ; в) для заведенія гребныхъ судовъ и г) вообще для обзаведенія всѣхъ нужныхъ снарядовъ, по вооруженію судовъ и прочихъ предметовъ, необходимыхъ по лоцманской части. Изъ той же суммы должно быть отдѣлено 2 т. руб., въ запасный капиталъ, который долженъ быть неприкосновеннымъ, кромѣ случаевъ, указанныхъ въ ст. 67 и 68.

85) Изъ установленнаго за проводку судовъ сбора, образуется капиталъ, составляющій принадлежность общества лоцмановъ; капиталъ этотъ предназначается; 1) на жалованье лоцъ-командиру, помощникамъ его, лоцманамъ и ученикамъ; 2) на ежегодную уплату долга, съ слѣдующими процентами; 3) на отчисленіе въ запасный капиталъ; 4) на отчисленіе, для

образованія особой кассы для пенсій лощманамъ; 5) на ремонтъ подлежащихъ зданій, вещей и другой потребности по лощманской части, и 6) на постройку спасительной станціи.

Примѣчаніе: Лощъ-командиру и его помощникамъ, назначается жалованье, по усмотрѣнію главнаго командира, сообразно средствъ кассы; лощмана же получаютъ въ годъ отъ 400 до 300 руб., а ученики по 100 р. Независимо штатнаго жалованья, лощманамъ, для поощренія ихъ дѣятельности, производится добавочное жалованье, которое составляется отчисленіемъ въ ихъ пользу отъ 5 до 10% изъ ежегоднаго сбора съ судовъ, дѣйствительно проведенныхъ лощманами. Образующаяся посредствомъ такого отчисленія сумма, раздѣляется поровну между лощманами.

86) На уплату долга отдѣляется изъ общей суммы сбора, не менѣе 10% ежегодно, которые долженъ представлять лощъ-командиръ, по окончаніи навигаціи, къ главному командиру николаевскаго порта, для отсылки по принадлежности.

87) Въ запасный капиталъ, назначаемый собственно на предметъ удовлетворенія поврежденныхъ судовъ лощманами, при проводѣ ихъ, отдѣляется по 3% ежегодно.

88) На составленіе пенсіоннаго капитала отдѣляется по 5% со всего сбора ежегодно и всѣ штрафныя деньги. Назначеніе этого капитала опредѣляется статьями 34, 35, 36 и 82 сего устава.

89) На ремонтірованіе принадлежащихъ обществу лощмановъ, ботовъ, лодокъ и прочаго движимаго имущества, отчисляется ежегодно изъ лощманскаго сбора 3%; въ случаѣ же надобности, произвести капитальное ремонтірованіе, отдѣляется потребная на это сумма.

90) Для ремонтірованія и содержанія недвижимаго лощманскаго имущества, какъ то: гавани, жилищъ на берегу и прочихъ заведеній, отчисляется ежегодно по 1% со всего сбора.

91) Остатокъ отъ сбора, за покрытіемъ расходовъ, указанныхъ въ предъидущихъ статьяхъ, употребляется на устройство спасительныхъ станцій; въ случаѣ большой аваріи, когда поло-

вина запаснаго капитала не въ состояніи покрыть всѣхъ убытковъ, этотъ остатокъ или часть его отчисляется ежегодно на покрытіе расходовъ по аваріи.

92) Капиталы же запасный и пенсіонный, должны быть обращены въ процентныя бумаги, гарантированныя правительствомъ, съ тѣмъ, чтобы причитающіеся по нимъ проценты присоединялись къ капиталамъ.

93) Денежныя лоцманскія суммы и процентныя бумаги хранятся въ николаевскомъ расходномъ отдѣленіи, за замкомъ и печатами лоцъ-командира и его помощника. Количество наличныхъ денегъ въ сундукѣ не должно превышать 2000 р. На этихъ же лицъ возлагается обязанность наблюденія за сохраненіемъ и цѣлостію недвижимаго и движимаго имущества, принадлежащаго обществу.

94) Приходо-расходныя книги по денежной и матеріальной частямъ и книга для журнала лоцъ-командира, заготовляются на счетъ общества; для засвидѣтельствованія же, представляются главному командиру въ началѣ каждаго года.

95) Денежныя суммы, процентныя бумаги и матеріальное имущество общества, ежемѣсячно свидѣтельствуются лоцъ-командиромъ, однимъ изъ его помощниковъ и тремя лоцманами, по выбору общества, которые, по освидѣтельствованіи, должны каждый разъ означать о найденномъ ими въ шнуровыхъ книгахъ и составлять акты о принадлежностяхъ, пришедшихъ въ негодность.

96) Раскладка капитала, принадлежащаго обществу (ст. 85), должна производиться лоцъ-командиромъ и помощниками его, въ присутствіи старосты, не менѣе одной трети всѣхъ наличныхъ лоцмановъ, по выбору общества, и въ сроки, назначенные по усмотрѣнію лоцъ-командира.

97) Предварительно представленія лоцъ-командиромъ ежегодныхъ отчетовъ главному командиру (ст. 26) всѣ приходо-расходныя шнуровыя книги разсматриваются и подписываются одною-третью лоцмановъ, по выбору общества.

98) Ежегодная ревизія общества лоцмановъ по всѣмъ частямъ, производится посредствомъ особой комисіи, назначаемой въ началѣ года главнымъ командиромъ; въ обязанности ревизую-

щей комисіи, относится разсмотрѣніе журнала, веденнаго лоцъ-командиромъ, повѣрка, какъ матеріальной принадлежности общества, такъ и суммъ онаго, ревизія всѣхъ шнуровыхъ книгъ и приведеніе въ извѣстность, посредствомъ опроса, не имѣеть-ли кто либо изъ лоцмановъ или учениковъ претензій, а также осмотръ спасительной станціи и репетиція дневныхъ и ночныхъ спусковъ.

99) Ежегодный отчетъ по хозяйственной части представляется главному командиру, которому, какъ главному начальнику надъ лоцманскою частію, предоставляется право, если признается нужнымъ, дополнять изложенныя въ настоящемъ уставѣ правила, соображаясь съ обстоятельствами, но не измѣняя основныхъ его началъ.

№ 19. С.-Петербургъ, 1 февраля 1869.

производится, за выслугу *тѣхъ и по экзамену*, корпуса инженеръ-механиковъ унтеръ-офицеръ Фирсъ **Князевъ**, въ кондукторы сего же корпуса.

назначаются: старшими офицерами лейтенанты: Карлъ **Деливронъ 1-й**, на мониторъ «Броненосецъ» и Владиміръ **Развозовъ**, на клиперъ «Алмазъ».

зачисляется, корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Иванъ **Александровъ**, въ третій разрядъ механиковъ.

переводится, капитанъ 2-го ранга князь Леонидъ **Ухтомскій 2-й**, изъ каспійской флотиліи въ балтійскій флотъ, съ причисленіемъ къ 8-му флотскому экипажу.

увольняется въ отпускъ, лейтенантъ Федоръ **Каринъ**, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи, на *четыре мѣсяца*.

№ 20. С.-Петербургъ, 3 февраля 1869.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу главнаго военно-морскаго суда, въ 3 день сего февраля, Высочайше повелѣтъ соизволилъ: 32, 35, 42 и 44 ст. воен. морск. судеб. устава изложить въ слѣдующемъ видѣ.

Ст. 32 Временные члены въ составъ военно-морскаго суда назначаются изъ состоящихъ на службѣ въ командахъ порта офицеровъ, на шестимѣсячный срокъ, въ числѣ двухъ капитановъ 1 ранга или полковниковъ и четырехъ командировъ судовъ въ штабъ-офицерскомъ чинѣ, а за недостаткомъ судовыхъ командировъ могутъ быть, вмѣсто ихъ, назначаемы старшіе офицеры изъ штабъ-офицеровъ же, или, когда нѣтъ и старшихъ офицеровъ, прочіе штабъ-офицеры. При совершенной же невозможности, по наличному числу штабъ-офицеровъ въ портѣ, образовать составъ временныхъ членовъ на означенномъ основаніи, въ число временныхъ членовъ допускаются четыре оберъ-офицера.

Ст. 35. Временными членами военно-морскаго суда могутъ быть только офицеры, прослужившіе не менѣе восьми лѣтъ и въ томъ числѣ бывшіе въ строевой службѣ не менѣе четырехъ лѣтъ, или по крайней мѣрѣ командовавшие частію не менѣе трехъ лѣтъ; при чемъ всегда отдается преимущество старѣйшимъ по службѣ офицерамъ.

Ст. 42. Офицеры, пробывшіе установленный шестимѣсячный срокъ въ званіи временныхъ членовъ, могутъ быть вновь назначаемы временными членами не прежде, какъ по истеченіи шести мѣсяцевъ послѣ выбытія ихъ изъ сего званія.

Ст. 44. Одновременно съ назначеніемъ временныхъ членовъ военно-морскаго суда, по распоряженію главнаго командира порта, назначаются вышеуказаннымъ порядкомъ три штабъ-офицера на случай отвода, болѣзни или отсутствія по другимъ законнымъ причинамъ кого-либо изъ временныхъ членовъ.

О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по морскому вѣдомству, къ надлежащему свѣдѣнію и руководству, съ тѣмъ, чтобы изъясненныя въ приведенныхъ статьяхъ правила введены были въ дѣйствіе немедленно, не ожидая истеченія срока, на который избраны состоящіе нынѣ въ военно-морскихъ судахъ временные члены.

№ 23. С.-Петербургъ, 8 февраля 1869.

Высочайшимъ приказомъ по министерству финансовъ 3 января сего года, старшій врачъ инженернаго и артиллерійскаго училища морскаго вѣдомства **Ланге**, по должности сверхштатнаго врача департамента окладныхъ сборовъ произведенъ, за отличіе послужбъ, изъ статскихъ въ дѣйствительные статскіе совѣтники, со старшинствомъ съ 27 декабря прошлаго 1868 г.

НАЗНАЧАЮТСЯ: членъ комисіи, учрежденной для производства морскихъ и артиллерійскихъ опытовъ въ С.-Петербургѣ, корпуса морской артиллеріи штабъ-капитанъ Филаретъ **Орѣховъ**, старшимъ помощникомъ дѣлопроизводителя артиллерійскаго отдѣленія морскаго техническаго комитета. Старшій помощникъ дѣлопроизводителя канцеляріи главнаго военно-морскаго суднаго управленія, титулярный совѣтникъ Федоръ **Іевлевъ**, дѣлопроизводителемъ въ той же канцеляріи.

ПЕРЕВОДИТСЯ, лейтенантъ Николай **Вахтинъ**, изъ каспійской флотиліи въ балтійскій флотъ.

УВОЛНЯЮТСЯ ДЛЯ СЛУЖБЫ НА КОММЕРЧЕСКИХЪ СУДАХЪ: лейтенанты: Александръ **Скрягинъ 1-й**, Александръ **Тыртовъ 7-й**, Нилъ **Черкасовъ** и Михаилъ **Купріяновъ**,—все *четыре* съ зачисленіемъ по флоту.

№ 24. С.-Петербургъ, 14 февраля 1869.

Государь Императоръ, по всеподданѣйшему докладу соединеннаго собранія главныхъ военнаго и военно-морскаго судовъ по вопросу о томъ, кто долженъ производить слѣдствіе о преступленіи, совершенномъ военно-служащимъ вмѣстѣ съ лицомъ морскаго вѣдомства, въ 10-й день сего февраля, Высочайше повелѣть соизволилъ: 396 статью военно-морскаго судебнаго устава дополнить примѣчаніемъ слѣдующаго содержанія:

«Слѣдствіе о преступленіи, совершенномъ лицами морскаго вѣдомства вмѣстѣ съ лицами военнаго вѣдомства, производится военно-морскимъ или военнымъ слѣдователемъ, смотря по тому, въ вѣдѣніи морскаго или военнаго начальства находится мѣстность, гдѣ учинено противозаконное дѣяніе».

оф.

3

О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по морскому вѣдомству къ надлежащему свѣдѣнію и руководству.

№ 25. С.-Петербургъ, 15 февраля 1869.

ПРОИЗВОДИТСЯ, за выслугу *лѣтъ и по экзамену*, коньеръ 8-го флотскаго экипажа Николай Щербачевъ, въ гардемарины.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ДЛЯ СЛУЖБЫ НА КОММЕРЧЕСКИХЪ СУДАХЪ, корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитанъ Алексѣй Вятлинъ, съ зачисленіемъ по корпусу.

№ 26. С.-Петербургъ, 15 февраля 1869.

На основаніи 22-й ст. Высочайше утвержденного положенія о военной замѣнѣ, размѣръ денежнаго вознагражденія на текущій годъ назначенъ: за каждыя 5 лѣтъ службы въ командахъ—200 руб., за 5 лѣтъ службы въ резервѣ—100 рублей.

Въ отношеніи порядка приѣма на службу замѣстителей руководствоваться, впредь до особаго распоряженія, инструкціею, объявленною при приказѣ Моёмъ, отъ 28 сентября 1868 года за № 105.

Къ сему, въ разъясненіе возникшихъ вопросовъ, присовокупляется, что:

1) Примѣчаніе къ § 6-му относится только до строевыхъ нижнихъ чиновъ; на нестроевыя же должности каждая команда или часть можетъ принимать замѣстителей изъ нижнихъ чиновъ и неслужившихъ до того въ томъ самомъ родѣ командъ, къ которому принадлежитъ часть. ихъ принимающая, если только подобные нижніе чины удовлетворяютъ требованіямъ той должности, на которую опредѣляются.

2) На копіи съ обязательства, даннаго замѣстителемъ, при представленіи ея на основаніи 23-го § инструкціи въ казенную палату, для требованія денегъ, слѣдуетъ дѣлать особыя надписи о всякой произведенной уже до того выдачѣ, въ счетъ причитающейся замѣстителю суммы, обозначая когда произведена была выдача, въ какомъ количествѣ и изъ какого казначейства,—и

3) Доставка особаго свѣдѣнія, по § 27-му инструкціи, о числѣ всѣхъ принятыхъ на службу замѣстителей къ 1-му октября, отмѣняется.

Засимъ подтверждается, что о принятыхъ замѣстителяхъ слѣдуетъ доносить инспекторскому департаменту неупустительно 1-го и 15-го числа каждаго мѣсяца и по формѣ, приложенной къ вышеозначенному 27-му §.

№ 27. С.-Петербургъ, 15 февраля 1869.

По Высочайше предоставленной Мнѣ власти и согласно съ положеніемъ адмиралтействъ-совѣта, по журналу его 25 января сего года, ст. 25529, распространяю на морское вѣдомство, положенія военнаго совѣта, объявленныя въ приказахъ военнаго министра: 8 ноября 1861, 2 января 1864 и 21 февраля 1867 годовъ за №№ 237, 1 и 61, объ уплатѣ за пользованіе въ гражданскихъ больницахъ солдатскихъ женъ, вдовъ и дѣтей, по примѣненію къ морскому вѣдомству, въ слѣдующемъ видѣ:

«Издержки за пользованіе и погребеніе въ гражданскихъ больницахъ, подвѣдомственныхъ приказамъ общественнаго призрѣнія и земскимъ управамъ, женъ, вдовъ и дѣтей, служащихъ и состоящихъ во временномъ и кратковременномъ отпускахъ нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства, относить на счетъ смѣтныхъ суммъ морскаго министерства,—начиная пріемъ въ больницы заведенія, какъ сыновей, такъ и дочерей, съ пятилѣтняго возраста и продолжая пользованіе: матросскихъ сыновей, родившихся до обнародованія Всемилоствѣйшаго Манифеста 26 августа 1856 года и неуволненныхъ изъ морскаго вѣдомства—до 20 лѣтняго возраста, родившихся послѣ обнародованія того же Манифеста и неприписанныхъ еще ни къ какому другому сословію—до 18 лѣтняго возраста, и дочерей, до вступленія ихъ въ 10 лѣтній возрастъ».

При этомъ объявляю для свѣдѣнія и руководства, что означенная уплата должна быть начата со времени поступленія перваго о ней требованія отъ эстляндскаго приказа общественнаго призрѣнія,—съ сентябрьской трети 1867 года и что по разъясненію главнаго штаба, плата за пользованіе въ граж-

*

данскихъ больницахъ отставныхъ и безсрочно-отпускныхъ нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства, равно ихъ женъ, вдовъ и дѣтей, производится отъ военнаго министерства.

П Р И К А З Ы

Г. УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 9. С.-Петербургъ, 17 января 1869.

На одного изъ морскихъ нижнихъ чиновъ предъявлена была начальству жалоба въ томъ, что онъ бросилъ камень въ раму квартиры жалобщика и разбилъ стекло.

Вслѣдствіе сего командиръ экипажа предаль обвиняемаго экипажному суду за *буйство*, то есть за такое противозаконное дѣяніе, которое, по роду опредѣленнаго за оное въ законахъ наказанія (воинск. уст. о наказ. ст. 280, 281, уст. о наказ., налаг. мир. суд. ст. 38), подвѣдомственно, по силѣ 255 ст. воен.-морск. суд. уст., экипажному суду.

Не обративъ вниманія на положительно опредѣленное командиромъ экипажа обвиненіе означеннаго нижняго чина и не произведя еще, какъ бы надлежало, изслѣдованія на судѣ, экипажный судъ вошелъ въ сужденіе о свойствѣ поступка обвиняемаго и пріостановилъ у себя производство по сему дѣлу, по неподсудности будто бы онаго экипажному суду, въ прямое нарушеніе 333 ст. воен.-морск. суд. уст., которая разрѣшаетъ суду прекращать производство и представлять дѣло экипажному командиру не прежде, какъ когда во время самаго производства суда усмотрится, что дѣло, по роду преступленія, должно подлежать рассмотрѣнію военно-морскаго суда.

Когда же командиръ сообщилъ экипажному суду заключеніе помощника прокурора относительно подсудности сего дѣла экипажному суду и вновь предписалъ судить помянутаго нижняго чина за буйство, то экипажный судъ произвелъ судебное дѣйствіе и, признавъ, что обнаруженный свидѣтельскими показа-

ніями поступокъ обвиняемаго подлежитъ разсмотрѣнію военно-морскаго суда, возвратилъ вновь дѣло экипажному командиру и на новое его предписаніе разрѣшить вопросъ о винѣ подсудимаго и его отвѣтственности, не исполнилъ сего предписанія, ссылаясь на ту же 333 ст. воен.-морск. суд. уст.

Если такимъ образомъ начальное заключеніе экипажнаго суда о неподсудности ему настоящаго дѣла было преждевременнымъ и лишеннымъ правильнаго основанія, то послѣдующія дѣйствія суда, уклонившагося отъ постановленія рѣшенія по оному и послѣ того, какъ возникшее сомнѣніе о подсудности было рѣшено въ установленномъ законами порядкѣ, обнаруживаютъ совершенно превратное пониманіе экипажнымъ судомъ какъ законныхъ правъ своихъ и обязанностей, такъ и отношеній суда къ экипажному командиру.

По точной силѣ 333 ст. воен.-морск. суд. уст., возникшее при производствѣ дѣла сомнѣніе относительно подсудности дѣла экипажному суду представляется судомъ на усмотрѣніе экипажнаго командира, отъ котораго и зависитъ рѣшеніе этого вопроса по соглашеніи съ военно-морскимъ прокуроромъ, такъ что если прокуроръ согласился съ мнѣніемъ экипажнаго командира, то вопросъ считается окончательно рѣшеннымъ, и экипажный судъ не можетъ за симъ вновь возбуждать того же вопроса; иначе подсудность дѣла зависѣла бы отъ его усмотрѣнія, и онъ всегда бы имѣлъ возможность безотвѣтственно изъять дѣло изъ своего вѣдомства.

Изъ этого слѣдуетъ, что экипажный судъ, получивъ свѣдѣніе о заключеніи помощника прокурора, согласномъ съ распоряженіемъ командира экипажа о преданіи сказаннаго нижняго чина за вышеупомянутый поступокъ экипажному, а не военно-морскому суду, долженъ былъ подчиниться послѣдовавшему по сему предмету предписанію экипажнаго командира безъ дальнѣйшихъ разсужденій, и произведя надъ обвиняемымъ судъ, постановить о виновности или невинности его приговоръ на точномъ основаніи 338 и слѣд. ст. воен.-морск. суд. уст.

Относя обнаруженные по сему дѣлу неправильныя дѣйствія экипажнаго суда къ одному лишь недоразумѣнію, я ограничился на этотъ разъ приказаніемъ объяснить суду истинное

значение закона и его обязанностей, съ предписаніемъ рѣшить немедленно означенное дѣло по установленному для экипажныхъ судовъ порядку.

Для предупрежденія же подобныхъ настоящему недоразумѣній на будущее время, объявляю о семъ по морскому вѣдомству, для надлежащаго свѣдѣнія и непремѣннаго руководства въ дѣлахъ подобнаго рода.

№ 11. С.-Петербургъ, 21 января 1869.

Въ планахъ хозяйственныхъ операцій по морскому вѣдомству на 1867, 1868 и 1869 годы адмиралтействъ-совѣтъ, имѣя въ виду, что назначеніе подрядчикамъ отъ казны различныхъ пособій, въ томъ числѣ и выдача задаточныхъ денегъ, не предписываются, а лишь дозволяются закономъ (1824 — 1830 ст. I ч. X т. св. зак.) и обуславливаются исключительно выгодами отъ этого казны, напримѣръ значительнымъ удешевленіемъ подряда, безостановочнымъ исполненіемъ его и т. п., далъ указанія, что выдача задаточныхъ денегъ подрядчикамъ для казенныхъ учрежденій не обязательна, но вполнѣ зависитъ отъ усмотрѣнія этихъ учрежденій. Посему главнымъ командамъ и командирамъ портовъ, въ видахъ огражденія пользы казны отъ неисправности подрядчиковъ, получившихъ въ задатки большія суммы, вмѣнено въ обязанность наблюдать, чтобы: а) задатки выдавались только по такимъ подрядамъ, по которымъ это признается совершенно необходимымъ и особенно полезнымъ для лучшаго исхода предпринимаемой операціи, и б) выдача изъ казны задатковъ, на основаніи 1824 ст., разрѣшалась не непремѣнно въ размѣръ половины контрактной суммы, но, по возможности, въ меньшихъ размѣрахъ, соотвѣтственно дѣйствительной потребности, судя по свойству предмета подряда и другимъ, обезпечивающимъ возвратъ выданныхъ денегъ, обстоятельствамъ.

Такия указанія адмиралтействъ-совѣта вызваны тѣмъ, что почти всѣ контракты, заключаемые хозяйственными портовыми учрежденіями съ подрядчиками и поставщиками, доходившіе до разсмотрѣнія министерства, предоставляли подрядчикамъ право

получать, при самомъ заключеніи контрактовъ, задаточныя деньги въ размѣрѣ половины годовой подрядной суммы, тогда какъ многіе изъ подрядовъ и поставокъ, по своему своему, не требовали отъ контрагентовъ никакихъ особенныхъ предварительныхъ расходовъ, или требовали расходовъ незначительныхъ; были даже случаи, что задаточныя деньги выдавались по такимъ операціямъ, которыя, по своему характеру, весьма близко подходили къ наличнымъ покупкамъ предметовъ изъ лавокъ, магазиновъ и складовъ.

Выдача задатковъ по своимъ дальнѣйшимъ послѣдствіямъ, во многихъ случаяхъ, представляетъ для морскаго вѣдомства большія неудобства. Затрачивая, при самомъ началѣ операціи, половину назначенной на выполненіе ея смѣтной суммы, казна, въ случаѣ неисправности подрядчика, оказывается нерѣдко въ затруднительномъ положеніи, такъ какъ продажа залоговъ, особенно недвижимыхъ имуществъ, принадлежащихъ иногда еще не самимъ подрядчикамъ, а постороннимъ лицамъ, представленнымъ въ обезпеченіе задаточныхъ денегъ, требуетъ продолжительнаго времени, а смѣтныхъ суммъ оказывается уже недостаточно для свободнаго дѣйствія казны въ удовлетвореніи потребностей морскаго вѣдомства впредь до продажи залоговъ. Самая неисправность подрядчиковъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, бываетъ послѣдствіемъ, хотя и косвеннымъ, именно предоставленія имъ права на полученіе задатковъ, и особенно въ большихъ размѣрахъ. Прельщаемые значительными суммами задатковъ, исполненіе подрядовъ принимаютъ на себя лица безъ всякаго состоянія, единственно въ надеждѣ исполнить все дѣло на эти задатки, оказывающіеся однакоже недостаточными для исполненія всего подряда. Такой неправильный ходъ подрядныхъ дѣлъ ставитъ морское вѣдомство въ зависимость отъ подрядчиковъ, и преимущественно неблагонадежныхъ, и потому или вынуждаетъ казну къ разсрочкамъ въ исполненіи контрактовъ,—если иногда невредныхъ для казны, то во всякомъ случаѣ нарушающихъ естественный ходъ операцій,—или даже къ принятію отъ подрядчиковъ предметовъ поставки, не вполне удовлетворяющихъ контрактнымъ качествамъ.

Изъ разсмотрѣнія подрядныхъ дѣлъ за послѣдніе два года

672354A

оказывается, что портовые управления обратили недостаточное вниманіе на вышеизложенныя указанія адмиралтействъ-совѣта и продолжаютъ, по прежнему, выдавать задаточныя деньги въ размѣрѣ половины подрядной суммы, въ самомъ началѣ подряда, безъ строгаго соображенія съ дѣйствительною потребностію.

Поручаю главнымъ командирамъ и командирамъ портовъ обратить особенное вниманіе на вышеизложенныя указанія плана хозяйственныхъ операцій.

№ 18. С.-Петербургъ, 28 января 1869.

Въ § 242 морскаго устава, на основаніи коего читаются на судахъ морскіе законы, положительно сказано, что при этомъ случаѣ нижніе чины стоятъ на шхандахъ *съ непокрытою головою*. Между тѣмъ, на нѣкоторыхъ судахъ, при чтеніи законовъ примѣняется къ нижнимъ чинамъ приказъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала отъ 14 апрѣля 1855 года № 1308, коимъ предписано прикладывать правую руку къ козырьку или къ шляпѣ, для отданія чести при встрѣчѣ съ начальствомъ.

Его Императорское Высочество, въ виду того, что приказъ за № 1308 не относится до установленнаго порядка чтенія законовъ на судахъ, приказалъ подтвердить о буквальномъ исполненіи 242 § морскаго устава.

Объявляю объ этомъ по командамъ морскаго вѣдомства къ непремѣнному исполненію.

№ 21. С.-Петербургъ, 31 января 1869.

Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ, замѣчая, что встрѣчающееся на страницахъ морскаго устава выраженіе *«огневые снаряды»* не всѣми одинаково понимается, изволилъ приказать подъ выраженіемъ *«огневые снаряды»* разумѣть: *фальшфейеры, ракеты, ружейные и вспышечные патроны, бомбовыя и скорострѣльныя трубки, капсулы и другіе зажигательные и освѣтительные предметы, отпускаемые на суда изъ лабораторій.*

О такомъ приказаніи Его Высочества Генераль-Адмирала объявляю по флоту для свѣдѣнія.

№ 22. С.-Петербургъ, 3 февраля 1869.

Адмиралтействъ-совѣтъ, находя, что назначеніе пособій изъ 67 т. руб. на возмѣщеніе убытковъ отъ пожаровъ лицамъ, служащимъ въ морскомъ вѣдомствѣ, слишкомъ обременяетъ эту сумму, имѣющую специальное назначеніе оказанія помощи нуждающимся въ исключительно трудныхъ обстоятельствахъ, между тѣмъ какъ при настоящемъ развитіи страховыхъ обществъ и незначительности взимаемыхъ ими премій, служащіе въ морскомъ вѣдомствѣ имѣютъ полную возможность страховать свое имущество отъ пожаровъ, постановилъ на будущее время таковыхъ пособій не назначать.

Объ этомъ положеніи адмиралтействъ-совѣта объявляю по морскому вѣдомству для свѣдѣнія.

ДЕНЕЖНЫЯ ВЫДАЧИ ИЗЪ ОСОБАГО КАПИТАЛА 67 Т. Р.

11 ЯНВАРЯ 1869 ГОДА

Списокъ лицамъ, коимъ по постановленію адмиралтействъ-совѣта, состоявшемуся 11 января 1869 г. по журналу (ст. 25514) опредѣлены единовременныя денежныя выдачи изъ суммы 67000 руб., Всемилостивѣйше пожалованной на пособія въ разныхъ случаяхъ чинамъ морскаго вѣдомства.

Сестрамъ умершаго 6 флотскаго экипажа лейтенанта Платона **Щетинина**, круглымъ сиротамъ, дѣвицамъ Елисаветѣ, Александрѣ и Еленѣ **Щетиннымъ** (на погребеніе) 200 р.

Чиновнику для усиленія средствъ экспедиціи для ревизіи матеріальной отчетности, коллежскому ассесору Александру **Горячеву** (на воспитаніе) . . . 150—

Вдовѣ мичмана Елисаветѣ **Мюргедъ** 250—

Вдовѣ капитана 2 ранга Елисаветѣ Стройни- жовой	100 р.
Отставному чиновнику 10 класса Василю Воль- шакову	170—
Уволенному отъ службы губернскому секретарю Федору Каржавину	175—
Вдовѣ надворнаго совѣтника Дарьѣ Васильевой (на погребеніе)	100—
Вдовѣ коллежскаго ассесора Екатеринѣ Мосоло- вой (на воспитаніе).	250—
Дочери умершаго подполковника морской артил- леріи, дѣвицѣ Елисаветѣ Гавришевой	50—
Дочери умершаго на службѣ генераль-маіора, члена аудиторіата штаба черноморскаго флота, дѣ- вицѣ Софіи Попандопуло	75—
Вдовѣ капитана 1-го ластоваго экипажа Аннѣ Степановой	50—
На погребеніе умершаго, состоявшаго по резерв- ному флоту, контръ-адмирала Михаила Савинича	400—
Вдовѣ вице-адмирала Варварѣ Воиль	500—
Вдовѣ полковника корпуса штурмановъ Але- ксандрѣ Емельяновой (на погребеніе)	300—
Вдовѣ генераль-маіора корпуса морской строи- тельной части Надеждѣ Модрахъ	300—
Начальнику музея лейтенанту Баранову (на по- гребеніе)	150—
Чиновнику для усиленія средствъ инспекторскаго департамента, коллежскому регистратору Арсенію Перетягину	200—
Капитану 2 ранга Ивкову	289 р. 99 к.
Отставному губернскому секретарю Ильѣ Ми- хайлову Иванову	40—
и разнымъ лицамъ въ пособіе на покрытіе убыт- ковъ, понесенныхъ ими отъ пожаровъ	2500—
Всего	6249 р. 99 к.

ПЕНСИ И ПОСОБІЯ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ.

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

Кому именно:	Количество пенсій въ годъ.		За какое время служб.
	Р.	К.	
Маіору Щенсновичу . . .	118	12	за 35 лѣтъ.
Шт.-кап.: Назарову . . .	78	75	за 25 лѣтъ.
— Тимофѣевскому . . .	78	75	тоже.
Статскому совѣтнику Персину	86	25	за 35 лѣтъ.
Коллежскому совѣтнику Владодареву	118	12	тоже.
Коллежскому ассесору Иванову	108	75	тоже.
Вдовѣ капитана Еленѣ Вахтуровой	48	28	за 25 л. сл. мужа.
Дочери Еленѣ	16	9	за 25 л. сл. отца.
Вдовѣ капитана Еваторинѣ Сахаматиной	59	6	за 35 л. сл. мужа.
Вдовѣ капитана Амаліи Ягелло	43	12	за 25 л. сл. мужа.
Дѣтямъ: сыновьямъ: Михаилу .	43	12	за 25 л. сл. отца.
Василию . .			
Георгію . .			
Ивану . .			
Павлу . .			
Дочери Маріи . . .			
Вдовѣ подпоручика Александрѣ Чуркиной	30	62	за 25 л. сл. мужа.
Вдовѣ коллежскаго совѣтника Еленѣ Лапкевичѣ	43	12	тоже.

Круглымъ сиротамъ титуляр-
наго совѣтника **Гордѣева:**

Сыновьямъ: Василю и Нико-

лаю, дочери Александрѣ . . . 44 р. 29 к. за 25 л. сл. отца.

По сокращенному сроку:

Вдовѣ капитана Маріи **Сос-**
ниной 86 25

Дѣтямъ: сыновьямъ: Федору
и Дмитрію, дочерямъ: Маріи,
Ольгѣ и Вѣрѣ 86 25

Вдовѣ поручика Александрѣ
Вабкиной. 57 50

Дѣтямъ: сыновьямъ: Петру
и Владиміру, дочерямъ: Маріи
и Ольгѣ. 57 50

Единовременныя пособія:

Вдовѣ прапорщика Софѣѣ **Пет-**
ровой и дочерямъ: Аннѣ и Вѣрѣ 172 50

Вдовѣ прапорщика Маріи
Протасовой 80 62

Вдовѣ капитанъ-лейтенанта
баронессѣ Зинаидѣ **Раденъ**, сы-
новьямъ: Николаю и Михаилу . 258 75

Вдовѣ капитанъ-лейтенанта
Елисаветѣ **Ульской**, дѣтямъ: 258 75
сыну Александру и дочери Вѣрѣ

ОТЧЕТЪ

О СОСТОЯНІИ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

за январь мѣсяцъ 1869 года.

(Слушанъ въ адмиралтействъ-совѣтѣ 22 февраля 1869 г.)

О НАЛИЧНОМЪ СОСТОЯНІИ КАССЫ, О ДОХОДАХЪ И РАСХОДАХЪ ОНОЙ
за январь мѣсяцъ 1869 года.

Приходъ и расходъ въ январь.

I. По государственному банку.

Оставалось къ 1-му января 1869 г.:

Наличныхъ денегъ	11 999 р. 25 к.
Процентныхъ бумагъ на	7 651 665 — —
Итого	7 663 664 р. 25 к.

Приходъ наличныхъ денегъ.

Срочные проценты, съ 1-го іюля 1868
по 1-е января 1869 года, по принадлежа-
щимъ эмеритальной кассѣ:

1) Свидѣтельствамъ государственнаго банка на непрерывный $5\frac{1}{2}\%$ доходъ по выкупу на капиталъ 164 800 руб	4 532 р.
2) Билетамъ 1-го внутренняго 5% съ выигрышами займа на капиталъ 190 000 р.	4 750 —
3) Закладнымъ 5% листамъ общества взаимнаго поземельнаго кредита, накопи- тель 181 900 руб	4 547 р. 50 к.
Премій на нихъ по курсу.	812 — 37 —
	<hr/> 14 641 — 87 —
4) Проценты по находившимся въ тече- ніе 1868 г. на текущемъ счетѣ въ банкахъ капиталамъ кассы	1 624 р. 92 к.

5) Вырученные отъ продажи билетовъ
1-го внутреннаго 5% съ выигрышами
займа, на 180 000 руб. 246 703 р. 50 к.

6) Переданные изъ главнаго казначейства. 18 000 — » —

Итого. . . 280 970 р. 29 к.

А съ наличными деньгами, остававшимися
къ 1-му января. 292 969 р. 54 к.

Расходъ наличныхъ денегъ.

Куплено чрезъ государственный банкъ:

Государственныхъ выкупныхъ свидѣтельствъ, на номинальную
цѣну 238 550 р., а именно:

на 40 750 р. по $82\frac{1}{2}$ за 100 — 33 618 р. 75 к.

— 176 900 — $83\frac{1}{2}$ — — 146 960 — » —

— 1950 — $82\frac{3}{4}$ — — 1 613 — 62 —

— 19 850 — $83\frac{3}{4}$ — — 16 549 — 94 —

198 742 р. 31 к.

А за исключеніемъ учета

и процентовъ, на 72 950 р.

за 23 дня. 59 р. 24 к.

198 683 р. 7 к.

Сверхъ того заплачено за наросшіе про-
центы, по день покупки этихъ свидѣ-
тельствъ, а именно:

на сумму 18 000 р. за 1 г. 351 д. 1 777 р. 50 к.

— — 20 850 — 81 — 234 — 58 —

— — 1 900 — 171 — 45 — 15 —

— — 21 900 — 84 — 255 — 50 —

— — 900 — 264 — 33 — » —

— — 8 000 — 84 — 93 — 33 —

— — 2 950 — 84 — 34 — 41 —

— — 5 000 — 174 — 120 — 83 —

— — 4 100 — 174 — 99 — 8 —

— — 800 — 264 — 29 — 33 —

— — 2 550 — 354 — 125 — 37 —

— — 18 500 — 87 — 223 — 54 —

— — 4 500 — за 2 г. 357 — 673 — 13 —

— — 1 000 — 1 г. 357 — 99 — 58 —

— — 2 100 — 357 — 104 — 13 —

— — 6 350 — 177 — 156 — 10 —

— — 26 350 — 87 — 318 — 40 —

— — 1 000 — за 1 г. 269 — 87 — 36 —

— — 2 350 — 269 — 87 — 80 —

— — 15 900 — 179 — 395 — 29 —

— — 600 — 89 — 7 — 41 —

5 000 р. 82 к.

б) За комиссію по этой покупкѣ, $\frac{1}{10}\%$ съ капитала по номинальной цѣнѣ 238550 р. 238 р. 55 к.

Итого на покупку процентныхъ бумагъ . . 203922 р. 44 к.

2) Уплочено государственному банку за храненіе процентныхъ бумагъ, по 5 к. съ 1000 р. по роспискамъ:

за № 8875	на 149500	р. 7	р. 50	к.	
— 8876	— 58500	— 2	— 95	—	
— 8877	— 564865	— 28	— 25	—	
— 8878	— 990000	— 49	— 50	—	
— 27199	— 6700	— »	— 35	—	
— 44119	— 350	— »	— 5	—	
— 39984	— 8000	— »	— 40	—	
— 39985	— 8000	— »	— 40	—	
— 52889	— 5000	— »	— 25	—	
и за одну росписку	.	.	— 25	—	
					89 р. 90 к.

Итого расхода наличныхъ денегъ . . . 204012 р. 34 к.

Затѣмъ въ остаткѣ къ 1-му февраля 1869 г.
по банку наличныхъ денегъ. 88957 р. 20 к.

Приходъ процентныхъ бумагъ.

Вновь приобрѣтено чрезъ государственный банкъ:

Государственныхъ 5% выкупныхъ свидѣтельствъ, на 238550 р.

За симъ въ остаткѣ къ 1-му февраля 1869 г. процентныхъ бумагъ, на. . . 7890215 —

А вмѣстѣ съ остаткомъ наличныхъ денегъ 7979172 — 20 к.

Сверхъ того, числится за государствен-
нымъ казначействомъ, за приобрѣтенныя
кассой аренды 298674 р. 19 к.

А всего. . . 8277846 р. 39 к.

II. По главному казначейству.

Къ 1-му января состояло наличныхъ
денегъ. 18258 р. 31 $\frac{1}{4}$ к.

Въ теченіе января поступило:

1) Вычетовъ съ суммъ, ассигнованныхъ по смѣтѣ морскаго министерства 1869 г. на жалованье, столовыя и квартирныя деньги, отчисляемыхъ въ доходъ кассы при ассигнованіи ихъ:

1) По архиву морскаго министерства	336 р.	
2) По управленію флота генераль- штабъ-доктора	978 —	
3) По ученому отдѣленію морскаго тех- вическаго комитета	696 —	
4) По артиллерійскому отдѣленію того же комитета	750 —	
5) По управленію главнаго инженеръ- механика флота	330 —	
6) По гидрографическому департаменту	1785 — 48	к.
7) По главному военно-морскому суд- ному управленію	1284 —	
8) По морскому училищу	710 — 33	—
	<hr/>	
	6869 р.	81 к.

1) Вычетовъ съ чиновъ, служащихъ въ морскомъ и постороннихъ вѣдомствахъ, отчисляемыхъ въ доходъ кассы, по мѣрѣ производства этимъ чинамъ разныхъ денеж-
ныхъ выдачъ

11597 р. 32½ к.

Итого

18467 р. 13½ к.

А съ остаткомъ къ 1 января

36725 р. 44¾ к.

Расходъ.

1) Возвращено уволеннымъ отъ службы чинамъ морскаго вѣдомства

261 р. 45 к.

2) Уплочено государственному банку, за пересылку въ Парижъ, вдовѣ контръ-ад-
мирала Князевой, 1280 франковъ

61 — 50 —

3) Передано въ государственный банкъ,
для записки на текущій счетъ кассы

18000 —

Итого

18322 р. 95 к.

Затѣмъ въ остаткѣ къ 1-му февраля
1869 года

18402 р. 49¾ к.

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

ВѢДОМОСТЬ ДЕНЕЖНЫМЪ ДОКУМЕНТАМЪ НА КАПИТАЛЪ

эмеритальной кассы морскаго вѣдомства къ 1 февраля 1869 г.

1869 года февраля 22 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 февраля мѣсяца и нашелъ, что всѣхъ такихъ документовъ къ этому числу состояло на сумму *восемь миліоновъ девяностъ семь тысячъ восемьсотъ сорокъ шесть руб. тридцать девять коп.*, какъ показано въ подробной вѣдомости, приложенной къ представленію завѣдывающаго дѣлами эмеритальной кассы отъ 11 сего февраля за № 128.

Подлинный подписали: Н. Епанчинъ, З. Балъ 1, А. Панфиловъ, К. Истомина, Е. Беренсъ, В. Мешиериковъ, С. Воеводскій, М. Пешуровъ и К. Маннъ.

Вѣдомость къ 1 февраля 1869 года.

Наименованіе документовъ.	На сумму.	
	Рубли.	Коп.
<p>I. Книга на записку текущаго счета эмеритальной кассы въ государственномъ банкѣ, по которой состоятъ въ остаткѣ наличныхъ денегъ <i>восемьдесятъ восемь тысячъ девятьсотъ пятьдесятъ семь руб. двадцать коп.</i></p>	88 957	20
<p>и II. Росписки государственнаго банка въ приѣмъ на храненіе процентныхъ бумагъ, принадлежащихъ эмеритальной кассѣ морскаго вѣдомства:</p>		
<p>1) На видеты комисіи погашенія долговъ.</p>		
<p>5-го 4% займа отъ 3 октября 1868 г. за № 51043, на 1200 билетовъ на</p>	600 000	"
<p>5-го 5% займа отъ 7 января 1865 г. за № 8875, на 6 билетовъ на.</p>	149 500	"

уф.

4

6-го 5% займа отъ 7-го января 1865 г. за № 8876 на 3 билета, на	58 500	«
4%, непрерывно-доходные, отъ 7 января 1865 г. за № 8877 на 16 билетовъ, на.	564 865	»
	1 372 865	
2) На облигации главнаго общества россий-скихъ желѣзныхъ дорогъ 4½%.		
Отъ 7 января 1865 г. за № 8878 на 1980 билетовъ, на	990 000	»
3) На 5% выкупныя свидѣтельства.		
Отъ 25-го января 1868 г. за № 39984 на 2 свидѣтельства, на	8 000	»
Отъ 29-го февраля 1868 г. за № 40779 на 1 свидѣтельство, на	22 600	»
Отъ 26 марта 1868 г. за № 44121 на 14 свидѣтельствъ, на.	119 050	»
Отъ 1-го апрѣля 1868 г. за № 51915 на 22 свидѣтельства, на	970 950	»
Отъ 1-го апрѣля 1868 г. за № 51916 на 9 свидѣтельствъ, на.	599 750	»
Отъ 15-го мая 1868 г. за № 44120 на 1 свидѣтельство, на	7 400	»
Отъ 31-го августа 1868 г. за № 50095 на 7 свидѣтельствъ, на	11 300	»
Отъ 30-го октября 1868 г. за № 51664 на 9 свидѣтельствъ, на	24 350	»
Отъ 30-го ноября 1868 г. за № 52509 на 10 свидѣтельствъ, на.	68 950	»
Счетъ государственнаго банка отъ 31 января 1869 г. на	238 550	
	2 070 900	
4) На билеты 1-го внутренняго 5% съ выигрышами займа.		
Отъ 14-го декабря 1868 г. за № 52889 на 50 билетовъ, на	5 000	»

5) НА ВИЛЕТЫ 2-ГО ВНУТРЕННЯГО 5% съ ВЫИГРЫШАМИ ЗАЙМА.		
Отъ 20 іюня 1866 г. за № 20955 на 102 б. на .	10 200	»
— 15 декаб. 1867 г. — 39236 — 59 — .	5 900	»
— — — 1867 г. — 39237 — 62 — .	6 200	»
— 3 — 1868 г. — 52559 — 694 — .	69 400	»
— — — 1868 г. — 52560 — 444 — .	44 400	»
	186 100	
6) НА СВИДѢТЕЛЬСТВА НА НЕПРЕРЫВНЫЙ 5½% ДОХОДЪ ПО ВЫКУПУ.		
Отъ 3-го ноября, 1866 г. за № 25699 на 2 свидѣтельства на	31 800	»
Отъ 3-го ноября 1866 г. за № 25700 на 13 свидѣтельствъ, на	765 500	»
Отъ 3-го ноября 1866 г. за № 25701 на 15 свидѣтельствъ, на	806 000	»
Отъ 31-го октября 1866 г. за № 25606 на 3 свидѣтельства, на	48 000	»
Отъ 3 ноября 1866 г. за № 25710 на 3 свидѣтельства, на	14 000	»
Отъ 16 ноября 1866 г. за № 26102 на 11 свидѣтельствъ, на	38 900	»
Отъ 19 ноября 1866 г. за № 26182 на 3 сви- дѣтельства, на	30 000	»
Отъ 29-го ноября 1866 г. за № 26360 на 2 свидѣтельства, на	14 300	»
Отъ 18-го января 1867 г. за № 27199 на 1 свидѣтельство, на	6 700	»

Отъ 13-го марта 1867 г. за № 28491 на 8 свидѣтельствъ, на	20 500	»
Отъ 5-го апрѣля 1867 г. за № 29132 на 4 свидѣтельства, на	13 300	»
Отъ 1-го мая 1867 г. за № 29829 на 6 свидѣтельствъ, на	20 800	»
Отъ 30-го мая 1867 г. за № 31714 на 41 свидѣтельство, на	66 300	»
Отъ 24 іюня 1867 г. за № 33655 на 11 свидѣтельствъ, на	44 300	»
Отъ 31 іюля 1867 г. за № 36099 на 13 свидѣтельствъ, на	129 100	»
Отъ 19 сентября 1867 г. за № 37160 на 6 свидѣтельствъ, на	35 300	»
Отъ 25 января 1868 г. за № 39985 на 4 свидѣтельства, на	8 000	»
Отъ 26-го марта 1868 г. за № 42149 на 35 свидѣтельствъ, на	145 100	»
Отъ 29 апрѣля 1868 г. за № 43077 на 8 свидѣтельствъ, на	27 700	»
Отъ 3-го іюня 1868 г. за № 46246 на 45 свидѣтельствъ, на	41 400	»
Отъ 28-го іюня 1868 г. за № 47693 на 10 свидѣтельствъ, на	16 000	»
Отъ 30-го октября 1868 г. за № 51663 на 11 свидѣтельствъ, на	65 300	»
Отъ 30-го ноября 1868 г. за № 52508 на 4 свидѣтельства, на	45 600	
Отъ 18-го декабря 1868 г. за № 53001 на 3 свидѣтельства, на	15 200	»
	2 449 100	
7) На 5% вилеты государственнаго банка 2-го выпуска.		
Отъ 18 марта 1867 г. за № 28662 на 4 билета, на	1 800	

Отъ 23 мая 1867 г. за № 31164 на 10 билетовъ, на	63 550	•
Отъ 29 ноября 1867 г. за № 38881 на 11 билетовъ, на	83 400	•
Отъ 4-го января 1868 г. за № 44119 на 3 билета, на	350	•
Отъ 7-го марта 1868 г. за № 40973 на 14 билетовъ; на	146 050	•
Отъ 7-го марта 1868 г. за № 44118 на 14 билетовъ, на	213 250	•
Отъ 7-го марта 1868 г. за № 49626 на 8 билетовъ, на	54 600	•
Отъ 25 апрѣля 1868 г. за № 42874 на 4 билета, на	50 200	•
Отъ 26-го марта 1868 г. за № 44117 на 3 билета, на	450	•
Отъ 15-го мая 1868 г. за № 44116 на 6 билетовъ, на	3 700	•
Отъ 8-го ноября 1868 г. за № 51917 на 6 билетовъ, на	67 000	•
8) На 5% ЗАКЛАДНЫЕ ЛИСТЫ ОБЩЕСТВА ВЗАИМНАГО ПОЗЕМЕЛЬНАГО КРЕДИТА.	684 350	•
Отъ 31-го мая 1868 г. за № 47825 на 1819 листовъ, на	181 900	•
Итого процентныхъ бумагъ	7 890 215	•
А съ наличными деньгами.	7 979 172	20
Числится за государственнымъ казначействомъ, за приобретенныя кассою аренды.	298 674	19
Всего	8 277 846	39

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


**ВѢДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ,
НАХОДЯЩИМСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ.**

(Исправлено по 28 февраля).

Названіе судовъ.	Ч и с л о				Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Орудій.	Силъ.	Офицер., гардемар. и кондук.	Нижнихъ чиновъ.		
Въ Атлантическомъ океанѣ.						
Винт. фрег. Дмитрій Донской	51	800	89	550	К. 2 р. <i>Дрешеръ.</i>	14 января прибылъ въ Бахію и чрезъ 10 дней предполагалъ идти въ Ріо.
Въ Средиземномъ морѣ:						
Винт. корв. Аскольдъ	17	360	28	339	К.-Л. <i>Казнаковъ.</i>	Находятся въ греческихъ водахъ, совершая рейсы между о-мъ Кандія и Пиреемъ.
Винт. шкуна Тугабсе	—	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.</i>	31 декабря 1868 г. находился въ Порто-Гранде.
На станции въ Константинополѣ.						
Пароходъ Тамань	—	180	8	67	К.-Л. <i>Беклешовъ.</i>	Въ Константинополѣ.

СПИСОКЪ КНИГАМЪ,

ПОСТУПИВШИМЪ ВЪ БИБЛИОТЕКУ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА
ВЪ ТЕЧЕНІЕ ЯНВАРЯ И ФЕВРАЛЯ 1869 г.

- Всемирный Путешественникъ*. Годъ 1 и 2. С.-Пб. 1867, 1868.
Cérq, Alexandre de — Formulaire des chancelleries diplomatiques et consulaires. Т. I—II. Paris, 1861.
Мѣсяцесловъ на 1868 годъ. Изданіе Имп. Академіи Наукъ. С.-Пб.
Календаръ для всѣхъ сословій на 1868 годъ. Второе изданіе. С.-Пб.
Изданіе А. Гриневскаго.
Адресъ-календаръ... по всѣмъ управленіямъ въ Имперіи на 1866—1867 годъ. Часть I—II. С.-Пб. (въ 1 вол.).
Полное собраніе *Законовъ* Россійской Имперіи. Собраніе второе. Томъ ХLI. Отдѣленіе 1—2. С.-Пб. 1868.
Бойнтонъ, Исторія Американскаго флота во время возстанія. Т. I. С.-Пб. 1868.
Reed, Shipbuilding in iron and steel. London, 1869.
Gilly, Narratives of shipwrecks of the Royal Navy: between 1793 and 1857. London: 1864.
Crisenoy, Le Sauvetage des naufragés. (Paris). s. a.
Compte-Rendu de l'assemblée générale des membres bienfaiteurs et fondateurs de la Société centrale de Sauvetage des Naufragés. Paris, 1866, 1867, 1868.
Levot, Récits de naufrages, incendies, tempêtes et autres événements de mer. Paris, 1867.
De la Landelle, Le tableau de la mer. Naufrages et sauvetages, Paris, 1867.
Мосоловъ, Приборъ для стрѣльбы пзъ боеваго ружья. С.-Пб. 1868.
Ильинъ, Атласъ Росс. Имперіи съ планами губернскихъ городовъ. Выпускъ 5-й. С.-Пб. 1869.
- 

РѢШЕНІЯ ГЛАВНАГО ВОЕННО-МОРСКАГО СУДА,

СОСТОЯВШІЯСЯ ВЪ ТЕЧЕНІИ 1868 Г.

№ 5.

По дѣлу о матросахъ Прокофій Савыхъ и Николай Красильниковъ, сужденныхъ за ограбленіе мѣщанина Козакова.

1868 года января 14 дня. По указу его Его Императорскаго Величества, главный военно-морской судъ слушалъ: 1) кассационную жалобу защитника матроса 6-го флотскаго экипажа Прокофія Савыхъ на рѣшеніе кронштадтскаго военно-морскаго суда по обвиненію его, Савыхъ, а равно матроса Красильникова въ отнятіи ими 4 сентября 1867 года, въ г. Кронштадтѣ, недалеко отъ гауптвахты, расположенной у кронштадтскихъ воротъ, денегъ у мѣщанина Козакова, и 2) рапортъ защитника матроса 7-го флотскаго экипажа Николая Красильникова о томъ, что Красильниковъ, на основаніи 933 ст. военно-морскаго судобнаго устава, объявилъ желаніе присоединиться въ кассационной жалобѣ матроса Савыхъ. Изъ дѣла видно, что упомянутымъ рѣшеніемъ кронштадтскаго военно-морскаго суда, состоявшимся 9 декабря 1867 года, изъ означенныхъ матросовъ, признанные виновными: Савыхъ въ грабегѣ безъ насилія, а Красильниковъ въ участіи съ нимъ въ семъ преступленіи, на основаніи 513 и 514 ст. 1-й кн. св. мор. угол. пост., 12, 117, 1642 и 1643 ст. улож. о наказ. и 1-го примѣчанія къ 2, 87 и 91 ст. Высочайше утвержденныхъ времен-

ныхъ правилъ, объявленныхъ въ приказѣ по морскому вѣдомству 2-го іюля 1867 года № 120, приговорены: Савыхъ къ ссылкѣ въ каторжныя работы на заводахъ на 4 года съ лишеніемъ всѣхъ правъ состоянія, а Красильниковъ къ отдачѣ въ военно-исправительныя роты на 5 лѣтъ съ лишеніемъ всѣхъ особенныхъ лично и по состоянію присвоенныхъ ему правъ и преимуществъ. Противъ этого приговора защитникъ подсудимаго Савыхъ подалъ въ установленный срокъ, на основаніи 1 п. 918 ст. воен. мор. суд. уст., кассационную жалобу, въ которой объяснилъ: 1) что преступное дѣйствіе матроса Савыхъ, признанное судомъ за грабежъ, не сопровождалось ни однимъ изъ тѣхъ обстоятельствъ, о коихъ упоминается въ указанной въ приговорѣ суда 513 ст. кн. I св. морск. угол. пост., такъ какъ подсудимый не страдалъ мѣщанина Козакова дѣйствіемъ, не низвергалъ, не принуждалъ силою и въ темнотѣ силою ничего не отнималъ, а уличенъ судебнымъ слѣдствіемъ и заключительными преніями лишь во внезапномъ похищеніи денегъ у Козакова, т. е. въ преступленіи, составляющемъ,—по силѣ 495 ст. кн. I св. морск. угол. пост., гдѣ между прочимъ именно упоминается случай, когда кто-либо внезапно у кого что отниметъ, или унесетъ,—воровство-мошенничество; и 2) что судъ, признавъ матроса Савыхъ виновнымъ въ грабежѣ безъ насилія и въ то же время примѣнивъ къ нему 1642 ст. уложенія, опредѣляющую наказаніе за грабежъ съ насиліемъ, тѣмъ самымъ нарушилъ законъ относительно опредѣленія рода слѣдующаго подсудимому наказанія. Сообразивъ такую жалобу защитника съ законами и выслушавъ заключеніе главнаго военно-морскаго прокурора, главный военно-морской судъ находитъ, что дѣлать выводы изъ судебного слѣдствія и заключительныхъ преній въ смыслѣ рѣшенія вопроса о томъ: въ чемъ долженъ быть признанъ изобличеннымъ подсудимый, предоставлено единственно тому судебному мѣсту, которое рѣшаетъ дѣло въ существѣ о винѣ или невинности подсудимаго. Слѣдовательно, объясненіе защитника Савыхъ о томъ, что матросъ сей, при судебномъ разбирательствѣ, уличенъ только въ воровствѣ-мошенничествѣ, а не въ грабежѣ, по самому свойству своему и за силою 4817 и 2-го п. 846 ст. воен. мор. суд.

уст., не может подіюжать разсмотрѣнію главнаго военно-морскаго суда, который, въ кассационномъ порядкѣ, дѣлѣ въ существѣ не рѣшаетъ. Что же касается содержащихся въ 495 ст. I кн. св. мор. угол. пост. о воровствѣ-мошенничествѣ словъ: «внезапно у кого что отнять или унести», на которыя ссылается защитникъ, то одни эти слова недостаточны еще для того, чтобы подвести подъ нихъ отнятіе подсудимыми денегъ у мѣщанина Козакова, такъ какъ, съ одной стороны, ни обвиненіемъ не выведено, ни судомъ не признано, чтобы деньги отняты были у Козакова внезапно, а съ другой соображеніе упомянутыхъ словъ съ предъидущими и послѣдующими словами ст. 495, а равно съ опредѣленіемъ мошенничества, содержащимся въ общихъ уголовныхъ законахъ (улож. ст. 1665), приводитъ къ заключенію, что мошенничество совершается посредствомъ *обмана* или *вымысла*, котораго не бываетъ при грабежѣ (св. мор. угол. пост. кн. I ст. 513) и не признано также въ настоящемъ дѣлѣ. Обращаясь за тѣмъ къ другому возраженію защитника, на счетъ примѣненія къ подсудимому Савыхъ, признанному виновнымъ въ грабежѣ безъ насилія, ст. 1642 улож., въ которой положено наказаніе за грабежъ съ насиліемъ, главный военно-морской судъ не можетъ не замѣтить, что такъ какъ сводъ морскихъ уголовныхъ постановленій не дѣлаетъ допущаемаго уголовными законами гражданскаго вѣдомства различія между грабежомъ, сопровождавшимся и несопровождавшимся насильственными дѣйствіями (улож. ст. 1643), угрожая во всякомъ случаѣ за грабежъ лишеніемъ всѣхъ правъ состоянія и ссылкой въ каторжныя работы (св. мор. угол. пост. кн. I ст. 514), то для назначенія подсудимому той или другой степени сего наказанія сообразно степени вины его, суду, за силою 91 ст. Высочайше утвержденныхъ правилъ, объявленныхъ въ приказѣ по морскому вѣдомству 2 іюля 1867 г. № 120, надлежало обратиться прямо къ той постепенности, въ которой, по роду преступленія и мѣрѣ вины, опредѣляются родъ и продолжительность каторжныхъ работъ, на основаніи 10 ст. тѣхъ же правилъ, вмѣсто того, чтобы ссылаться на уложеніе и чрезъ то впадать въ противорѣчіе, на которое справедливо указываетъ защитникъ матроса Савыхъ. Принимая, однако, въ

*

соображеніе, что родъ слѣдующаго подсудимому наказанія опредѣленъ судомъ согласно съ вышеприведенными 513 и 514 ст. I кн. св. мор. угол. пост.; главный военно-морской судъ не видитъ въ настоящемъ замѣчаніи защитника достаточнаго основанія къ отмѣнѣ состоявшагося по сему дѣлу приговора суда о матросѣ Савыхъ, такъ какъ, по силѣ 919 ст. воен. мор. суд. уст., неправильность въ ссылкѣ на законъ при опредѣленіи наказанія не можетъ служить поводомъ къ отмѣнѣ приговора, если наказаніе, какъ въ настоящемъ случаѣ, назначено то самое, которое опредѣлено закономъ, хотя и не тѣмъ, на который сдѣлана ссылка. По всѣмъ изложеннымъ соображеніямъ, признавая кассационную жалобу защитника матроса Савыхъ не заслуживающею, въ сущности, уваженія, и по тѣмъ же основаніямъ оставляя безъ послѣдствія заявленіе, сдѣланное защитникомъ другаго подсудимаго, матроса Красильникова, о присоединеніи его къ кассационной жалобѣ матроса Савыхъ, главный военно-морской судъ опредѣляетъ: приговоръ военно-морскаго суда кронштадтскаго порта по сему дѣлу оставить въ своей силѣ, а суду объяснить, что сдѣланное имъ въ приговорѣ указаніе на 1642 и 1643 ст. улож. о наказ. несогласно съ 10 и 91 ст. вышеупомянутыхъ правилъ, объявленныхъ въ приказѣ по морскому вѣдомству 2 іюля 1867 г. № 120.

№ 6.

По дѣлу о барабанщикѣ унтеръ-офицерскаго званія, 4-го флотскаго экипажа Андрей Андреевъ.

1868 года января 31 дня. По указу Его Императорскаго Величества, главный военно-морской судъ слушалъ: кассационный протестъ военно-морскаго прокурора на рѣшеніе военно-морскаго суда кронштадтскаго порта по дѣлу о барабанщикѣ унтеръ-офицерскаго званія 4-го флотскаго экипажа Андрей Андреевъ, преданномъ суду по обвиненію: 1) въ явномъ ослушаніи и дерзости противу своего вахтеннаго начальника при отправленіи обязанностей корабельной службы, во время нахожденія, въ 1867 г. въ заграничномъ плаваніи на фрегатѣ

«Генераль-Адмиралъ»; 2) въ принесеніи жалобы съ нарушеніемъ установленнаго закономъ порядка и предъявленіи жалобы неосновательной, и 3) въ явномъ неповиновеніи начальству, выражившемся въ томъ, что онъ, не смотря на неоднократное запрещеніе ближайшаго начальства жаловаться въ инспекторскихъ смѣтровъ, предъявилъ жалобу Его Императорскому Высочеству Генераль-Адмиралу, во время нахождения въ строю. Изъ дѣла видно, что военно-морской судъ кронштадтскаго порта, признавъ подсудимаго Андреева виновнымъ въ явномъ ослушаніи своему вахтенному начальнику во время отправления корабельной службы и въ умышленномъ неисполненіи приказаній начальства, воспретившаго ему жаловаться въ инспекторскаго смотра, нашелъ, что къ преступленіямъ Андреева вполнѣ примѣняется 259 ст. I кн. св. мор. угол. пост. Принимая за тѣмъ во вниманіе, что подсудимый Андреевъ, состоящій на второмъ 3-хъ лѣтій вторичной службы и имѣющій, по своимъ военнымъ заслугамъ и полученнымъ въ сраженіяхъ ранамъ, особыя права на отличіе между другими нижними чинами, дѣйствительно могъ быть глубоко оскорбленъ и раздраженъ нанесенными ему обидами, кронштадтскій военно-морской судъ счелъ справедливымъ назначить Андрееву одно изъ менѣе тяжкихъ наказаній, положенныхъ въ вышеприведенной 259 ст. для лицъ привилегированныхъ званій, и вслѣдствіе сего, руководствуясь приложеніемъ къ ст. 5 и ст. 32 Высочайше утвержденныхъ правилъ, объявленныхъ въ приказѣ по морскому вѣдомству 2-го іюля 1867 г. № 120, приговоромъ, состоявшимся 4-го декабря 1867 г., опредѣлилъ: подсудимаго Андреева, по лишеніи унтеръ-офицерскаго званія, знака отличія военнаго ордена, серебряныхъ медалей съ надписями: «за усердіе» и «за спасеніе погибавшихъ» и всѣхъ прочихъ преимуществъ, службою приобрѣтенныхъ, исключить изъ службы, каковой приговоръ, согласно 2 п. 1011 ст. военно-морскаго судебнаго устава, представить на Высочайшее усмотрѣніе. При объявленіи, 15 того же декабря, подсудимому Андрееву означеннаго приговора, былъ предъявленъ для разсмотрѣнія участвовавшимъ въ дѣлѣ протоколъ судебного засѣданія, на которомъ военно-морской прокуроръ, на основаніи 863 ст. воен.

мор. суд. уст., просилъ судъ сдѣлать слѣдующія дополненія: 1) что на судебномъ слѣдствіи нѣкоторымъ изъ вызванныхъ въ качествѣ свидѣтелей лицъ предсѣдатель суда прямо предлагалъ вопросы, не предоставляя свидѣтелямъ предварительно дать самимъ объясненія по дѣлу, какъ бы это слѣдовало по ст. 778 воен.-мор. суд. уст.; 2) что свидѣтелямъ, вызваннымъ защитникомъ, послѣдній предлагалъ вопросы, не предоставляя самимъ имъ объяснить обстоятельства дѣла, и 3) что свидѣтелю лейтенанту Фонтону, вопреки 782 ст. устава (по которой свидѣтель не обязанъ отвѣчать на вопросы, уличающіе его самого въ преступленіи) предсѣдателемъ суда между прочимъ былъ предложенъ вопросъ о томъ, билъ или не билъ онъ барабанщика Андреева. Разсмотрѣвъ означенныя замѣчанія, на основаніи 864 ст. воен. мор. суд. уст., и имѣя въ виду, что при судебномъ засѣданіи прокуроръ не дѣлалъ по означенному предмету никакихъ замѣчаній или возраженій и не просилъ о занесеніи въ протоколъ какихъ либо отступленій отъ правилъ судопроизводства, военно-морской судъ, 18 декабря, постановилъ: означенныя замѣчанія, какъ заявленныя несвоевременно, оставить безъ послѣдствій. За тѣмъ военно-морской прокуроръ при кронштадтскомъ военно-морскомъ судѣ, находя, что при веденіи и рѣшеніи сего дѣла были допущены судомъ, съ одной стороны, нарушеніе существенныхъ формъ и обрядовъ судопроизводства, а съ другой нарушеніе въ приговорѣ: прямого смысла закона и неправильное его толкованіе, подалъ, въ установленный срокъ, противъ изложеннаго приговора суда кассационный протестъ, въ которомъ, въ отношеніи формъ и обрядовъ, указываетъ на тѣ же отступленія отъ установленнаго порядка допроса свидѣтелей на судебномъ слѣдствіи, которыя, какъ значитъ выше, отмѣчены, по его требованію, на протоколѣ при объявленіи подсудимому приговора. Что же касается нарушенія прямого смысла закона и неправильнаго его толкованія, то прокуроръ находитъ таковое нарушеніе какъ въ опредѣленіи судомъ преступленій Андреева, такъ и въ назначеніи подсудимому рода наказанія. Относительно опредѣленія преступленій подсудимаго, сущность протеста прокурора заключается въ томъ: а) что подсудимый не признавъ виновнымъ,

согласно съ обвиненіемъ, въ явномъ ослушаніи и дерзости, предусмотрѣнныхъ 229 ст. I кн. св. мор. угол. пост., а въ одномъ лишь явномъ ослушаніи вахтенному начальнику во время отправленія корабельной службы, тогда какъ приведенная статья закона не раздѣляетъ ослушанія отъ дерзости, и б) что въ преступномъ дѣяніи, названномъ въ обвинительномъ актѣ явнымъ неповиновеніемъ, судъ не призналъ такого явнаго неповиновенія въ смыслѣ 227 ст. св. мор. угол. пост., а отнесъ это преступленіе къ умышленному неисполненію приказаній начальства, предусмотрѣнному 259 ст. того свода, не объяснивъ при томъ какого именно вида было означенное неисполненіе приказаній въ настоящемъ случаѣ, тогда какъ въ законѣ не предусмотрѣно неисполненія приказаній безъ обозначенія совершено ли оно умышленно, или по лѣности, недоразумѣнію или медленности, безъ всякаго дурнаго намѣренія или упрямства. Наконецъ въ отношеніи опредѣленія наказанія прокуроръ замѣчаетъ, что и признавая Андреева виновнымъ въ преступленіи, предусмотрѣнномъ 259 ст. I кн. св. мор. угол. пост., суду надлежало назначить подсудимому тотъ родъ наказанія, который въ этой статьѣ положенъ для нижнихъ чиновъ, неизбѣжныхъ по состоянію своему отъ тѣлеснаго наказанія, а именно отдачу въ военно-исправительныя роты, такъ какъ Андреевъ, происходя изъ крестьянъ, не имѣетъ никакихъ правъ по состоянію. Выслушавъ по настоящему дѣлу заключеніе главнаго военно-морскаго прокурора, главный военно-морской судъ находитъ: I. *По предмету нарушенія формъ и обрядовъ*, что изъ свѣдѣній, содержащихся въ протоколѣ кронштадтскаго военно-морскаго суда не видно, чтобы установленный закономъ порядокъ допроса свидѣтелей былъ нарушенъ на судебномъ слѣдствіи по сему дѣлу, такъ какъ въ протоколѣ именно удостовѣрено; что требованіе ст. 778 воен. мор. суд. уст. председателемъ относительно всѣхъ свидѣтелей было исполнено, при чемъ, вслѣдъ за этимъ удостовѣреніемъ, въ протоколѣ сказано: «по изложеніи свидѣтелями *каждымъ* порознь своихъ показаній, председателемъ, согласно ст. 779 и 784, было предложено сторонамъ и членамъ суда сдѣлать свидѣтелямъ вопросы». Равнымъ образомъ не усматривается изъ про-

токола, чтобы свидѣтелю лейтенанту Фонтону былъ предложенъ председателемъ вопросъ о томъ: билъ ли онъ или не билъ подсудимаго Андреева. Основываясь на приведенныхъ словахъ протокола, равно на вышеозначенномъ особомъ постановленіи суда, изъ котораго видно, что при самомъ судебномъ засѣданіи прокуроръ не воспользовался предоставленнымъ ему по закону правомъ возраженій относительно порядка каждаго изъ дѣйствій, происходящихъ на судѣ, главный военно-морской судъ, за силою 3 п. 722, 7 п. 857 и 865 ст. воен. мор. суд. уст., не можетъ принять настоящихъ замѣчаній прокурора по сему предмету въ какое-либо уваженіе, тѣмъ болѣе, что и самъ прокуроръ не указываетъ въ протестѣ, чтобы какія либо замѣчанія его или возраженія не были, по просьбѣ его, записаны во время судебного засѣданія. При этомъ главный военно-морской судъ не можетъ не замѣтить собственно относительно толкованія прокуроромъ ст. 782 воен. мор. суд. уст., что статья эта не обязываетъ свидѣтеля, однако и *не запрещаетъ* ему отвѣчать на вопросы, уличающіе его самого въ преступленіи, и что по смыслу 784 ст. не только председатель, но и, съ разрѣшенія его, члены суда могутъ дѣлать свидѣтелю всѣ тѣ дополнительные вопросы, какіе они признаютъ нужными для полного разъясненія дѣла, коль скоро отвѣтами на вопросы сторонъ предметъ показанія недостаточно объяснился.

II. По предмету нарушенія закона и неправильнаго его толкованія при опредѣленіи преступленій подсудимаго, протестъ прокурора сводится существенно къ тому главному возраженію, что подсудимый признанъ виновнымъ судомъ не въ тѣхъ самыхъ преступленіяхъ, которыя выведены въ заключеніи обвинительнаго акта. Но какъ по закону (ст. 811 воен. мор. суд. уст.), на который главнымъ военно-морскимъ судомъ уже обращено вниманіе прокурорской власти въ рѣшеніи его по дѣлу о матросѣ Байковѣ (№ 4), выводы обвинительнаго акта, составляемаго по предварительному слѣдствію, не должны стѣснять ни прокуроровъ при изложеніи ими обвинительной рѣчи (ст. 798—800), ни судъ при разрѣшеніи вопроса о виновности подсудимаго, и какъ вопросъ этотъ рѣшается судьями безъ объясненія основаній (ст. 846 п. 2), по непосредственному

ихъ убѣжденію, основанному не на одномъ лишь обвинительномъ актѣ, но также на судебномъ слѣдствіи, преніяхъ сторонъ и вообще на совокупномъ соображеніи всѣхъ обстоятельствъ дѣла (ст. 817), то очевидно, что подобное настоящему возраженіе прокурора, по самому свойству своему не представляющее повода кассации, не можетъ быть и предметомъ повѣрки со стороны главнаго военно-морскаго суда, какъ кассационной инстанціи, за силою ст. 4 воен. мор. суд. уст. За тѣмъ отъ военно-морскаго суда кронштадтскаго порта, разсматривавшаго дѣло объ Андреевѣ въ существѣ, вполне зависѣло, признавъ подсудимаго виновнымъ въ явномъ ослушаніи, оправдать его по обвиненію собственно въ дерзости, равно какъ отъ суда же зависѣло другое преступное дѣяніе, названное въ обвинительномъ актѣ явнымъ неповиновеніемъ, отнести къ неисполненію приказаній начальства, коль скоро судъ призналъ, что судебное слѣдствіе и заключительныя пренія измѣнили свойство этихъ обвиненій. Что же касается замѣчанія прокурора, что судъ не опредѣлилъ, согласно ст. 259, подъ которую подвелъ преступленія подсудимаго, какого именно вида было въ настоящемъ случаѣ неисполненіе Андреевымъ приказанія начальства, то замѣчаніе это опровергается самымъ текстомъ судебного приговора, гдѣ означенное преступленіе Андреева названо *умышленнымъ* неисполненіемъ приказаній начальства. III. *По предмету нарушенія закона при опредѣленіи рода наказанія* подсудимому Андрееву, прокуроръ находитъ нарушеніе это въ томъ, что судъ опредѣлилъ подсудимому наказаніе, какъ лицу, пользующемуся особыми правами состоянія, тогда какъ, по мнѣнію прокурора, Андреевъ долженъ быть признаваемъ неимѣющимъ никакихъ правъ по состоянію, ибо онъ происходитъ изъ крестьянъ. По соображеніи этого возраженія съ Высочайше утвержденными 30 іюня 1867г. временными правилами для примѣненія въ морскомъ вѣдомствѣ 1-го раздѣла новаго воинскаго устава о наказаніяхъ, главный военно-морской судъ не можетъ и въ этомъ отношеніи убѣдиться замѣчаніями прокурора, такъ какъ, на основаніи означеннаго устава, родъ исправительныхъ наказаній для нижнихъ чиновъ опредѣляется не по однимъ только особымъ правамъ

состоянія, но и главнымъ образомъ, смотря по тому, состоятъ ли они или не состоятъ на срочной службѣ, при чемъ подъ особыми правами состоянія разумѣются какъ права, принадлежащія по происхожденію, такъ и приобретенныя личными заслугами нижняго чина; и нижніе чины, пользующіеся этими правами, если не состоятъ на срочной обязательной службѣ, какъ видно изъ ст. 4 и прил. съ ст. 5 упомянутыхъ правилъ, могутъ быть приговариваемы къ исключенію изъ службы точно такъ, какъ и офицеры и гражданскіе чиновники морскаго вѣдомства. Принимая во вниманіе, что подсудимый Андреевъ, имѣющій два золотые шеврона за отказъ отъ отставки и, слѣдовательно, всегда могущій воспользоваться правомъ оставить службу, не можетъ быть признаваемъ состоящимъ на срочной службѣ, и что при томъ онъ пользуется особыми правами состоянія, приобретенными знакомъ отличія военнаго ордена и медалью «за спасеніе погибавшихъ», главный военно-морской судъ находитъ, что судъ поступилъ совершенно правильно, относя Андреева, по роду слѣдующаго ему наказанія, къ категоріи военно-служащихъ, пользующихся особыми правами состоянія и несостоящихъ на срочной службѣ. По всѣмъ изложеннымъ соображеніямъ, признавая приведенные въ кассационномъ протестѣ кронштадтскаго военно-морскаго прокурора поводы къ отмѣнѣ состоявшагося по настоящему дѣлу приговора военно-морскаго суда кронштадтскаго порта, неимѣющими правительнаго основанія, главный военно-морской судъ опредѣляетъ: приговоръ суда оставить въ своей силѣ.

№ 7.

По дѣлу о рядовомъ кронштадтскаго портоваго экипажа Егорѣ Семеновѣ.

1868 года марта 6 дня. По указу Его Императорскаго Величества главный военно-морской судъ слушалъ: кассационный протестъ прокурора при кронштадтскомъ военно-морскомъ судѣ на приговоръ сего суда по дѣлу о рядовомъ кронштадтскаго портоваго экипажа Егорѣ Семеновѣ. Изъ дѣла видно: военно-морской

судъ кронштадтскаго порта, признавъ упомянутаго рядоваго виновнымъ въ кражѣ частнаго имущества, учиненной въ 5-разъ, и не исправимо-дурномъ поведеніи, и притомъ первое изъ сихъ преступленій болѣе тяжкимъ, чѣмъ второе, по руководству 91 ст. Высочайше утвержденныхъ правилъ, объявленныхъ приказомъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала отъ 2-го іюля 1867 г. за № 120, обратился, для назначенія наказанія Семенову, къ уложенію о наказаніяхъ уголовныхъ и исправительныхъ, и на семь основаній и по силѣ 477, 505 ст. I кн. св. мор. угол. пост., 1655, 1663 ст. улож. о наказ. и 821 ст. воен.-мор. суд. уст., положивъ опредѣлить Семенову наказаніе по 4 степ. 31 ст. улож., приговоромъ, состоявшимся 12-го января 1868 г., заключилъ: подсудимаго Семенова отдать въ военно-исправительныя роты на два года и шесть мѣсяцевъ съ потерю всѣхъ особенныхъ правъ и преимуществъ, лично и по состоянію ему присвоенныхъ или службою приобрѣтенныхъ, согласно 43 и 44 ст. упомянутыхъ правилъ. Противъ этого приговора состояцій при военно-морскомъ судѣ кронштадтскаго порта прокуроръ предъявилъ кассационный протестъ, въ которомъ изложилъ, что по указанію 5 ст. правилъ 30-го іюня 1867 г. и согласныхъ съ нѣмъ 90 и 91 ст. тѣхъ же правилъ, судъ, назначая подсудимому наказаніе по 4 степ. 31 ст. улож., въ высшей мѣрѣ, долженъ былъ приговорить Семенова къ отдачѣ въ военно-исправительныя роты по той степени наказанія сего рода, которая, по приложенной къ 5 ст. таблицѣ, соответствуетъ 4 степ. 31 ст. улож., а именно по 4-же степ., и также въ высшей мѣрѣ; вслѣдствіе чего Семеновъ подлежалъ-бы отдачѣ въ военно-исправительныя роты не на два съ половиною года, а на четыре года и шесть мѣсяцевъ. Главный военно-морской судъ, по соображеніи приговора суда и протеста прокурора съ законами и по выслушаніи заключенія товарища главнаго военно-морскаго прокурора, усматриваетъ, что въ 5 ст. правилъ, Высочайше утвержденныхъ 30-го іюня 1867 г. для примѣненія въ морскомъ вѣдомствѣ 1 раздѣла воинскаго устава о наказаніяхъ, сказано, между прочимъ, что въ особомъ къ сей статьѣ приложеніи опредѣляются тѣ наказанія, которымъ мор-

овіе чины должны быть подвергаемы вмѣсто наказаній исправительныхъ, установленныхъ общими уголовными законами. Таблица же, составляющая приложеніе къ сей статьѣ, какъ показываетъ самое ея заглавіе, опредѣляетъ соотвѣтствіе исправительныхъ наказаній по воинскому уставу о наказаніяхъ съ исправительными наказаніями по уложенію о наказаніяхъ уголовныхъ и исправительныхъ. За симъ, въ 90 и 91 ст. тѣхъ же правилъ изложено, въ ст. 90: если за подлежащее наказанію преступленіе въ военно-морскомъ уголовномъ уставѣ нѣтъ положительнаго закона, то, впредь до изданія новаго воинскаго устава о наказаніяхъ, судъ примѣняется въ назначеніи виновнымъ наказаній къ уложенію о наказаніяхъ, изданія 1866 г., съ обращеніемъ въ указанныхъ въ семъ уложеніи случаяхъ къ уставу о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьями, но съ тѣмъ, чтобы назначаемыя какъ въ уложеніи, такъ и въ означенномъ уставѣ, наказанія были опредѣляемы на основаніи приложенной къ 5 ст. сего раздѣла таблицѣ; а въ ст. 91: по общимъ преступленіямъ или проступкамъ военно-служащихъ, за которые въ военно-морскомъ уголовномъ уставѣ и въ уложеніи о наказаніяхъ уголовныхъ и исправительныхъ положены одинаковаго рода наказанія, степени оныхъ назначаются согласно уложенію. Принимая въ основаніе: объясненную въ 5 ст. цѣль, для которой должна служить приложенная къ этой статьѣ таблица; требованіе, положительно выраженное 91 ст., чтобы судъ, примѣняясь, въ указанномъ въ сей статьѣ случаѣ, къ уложенію о наказаніяхъ, опредѣлялъ назначаемыя въ уложеніи наказанія на основаніи упомянутой же таблицы, и, наконецъ, что такое же требованіе выражается и смысломъ приведенныхъ словъ 91 ст. вышеозначенныхъ правилъ, главный военно-морской судъ признаетъ, что за симъ не представляется ни малѣйшаго сомнѣнія относительно обязанности суда, съ назначеніемъ наказаній по уложенію о наказаніяхъ, опредѣлять эти наказанія на основаніи вышеупомянутой таблицы. Посему, находя, что военно-морской судъ кронштадтскаго порта, назначивъ подсудимому Семенову наказаніе по 4 степ. 31 ст. улож. о наказ., безъ перевода сей степени на соотвѣтствующую ей степень въ сказанной таблицѣ, отступилъ отъ

точного смысла существующихъ узаконеній, главный военно-морской судъ, за силою 957 ст. воен.-мор. суд. уст., опредѣляетъ: приговоръ военно-морского суда кронштадтскаго порта по настоящему дѣлу, относительно срока отдачи подсудимаго въ военно-исправительныя роты, отмѣнить и дѣло обратить въ тотъ же судъ для постановленія, вмѣсто отмѣняемаго рѣшенія, въ другомъ составѣ присутствія, новаго приговора на точномъ основаніи закона.

№ 8.

По дѣлу о рядовомъ кронштадтскаго портоваго экипажа Павлѣ Болонинѣ.

По указу Его Императорскаго Величества главный военно-морской судъ слушалъ: кассационный протестъ прокурора при военно-морскомъ судѣ кронштадтскаго порта на рѣшеніе того суда о рядовомъ кронштадтскаго портоваго экипажа Павлѣ Болонинѣ, преданномъ экипажнымъ командиромъ суду за утрату казеннаго башлыка, самовольную отлучку изъ роты и кражу вещей, принадлежащихъ рядовымъ того же экипажа Старичу и Алексѣеву. Изъ дѣла видно, что вслѣдствіе несогласія командира кронштадтскаго портоваго экипажа съ приговоромъ экипажнаго суда, заключившаго, между прочимъ, рядоваго Болонина въ кражѣ означенныхъ вещей оставить въ подозрѣніи, дѣло о Болонинѣ представлено въ кронштадтскій военно-морской судъ, который, по разсмотрѣніи онаго въ распорядительномъ засѣданіи, согласно съ заключеніемъ прокурора, опредѣлилъ: на основаніи 877 ст. военно-морскаго судебного устава, разсмотрѣть дѣло это въ судебномъ засѣданіи, къ каковому времени вызвать въ судъ подсудимаго. За тѣмъ, по выслушаніи дѣла въ судебномъ засѣданіи, при чемъ, какъ видно изъ протокола судебного засѣданія, былъ, вслѣдствіе просьбы прокурора, прочтенъ имѣющійся въ дѣлѣ актъ о взломѣ замка у шкафа, изъ коего была сдѣлана помянутая кража, военно-морской судъ кронштадтскаго порта, въ отмѣну приговора экипажнаго суда, на основаніи 5 § полож. о дисц.

взыск., 359, 361 и 504 ст. I кн. св. мор. угол. пост., примѣч. къ 3 ст. и прилож. II къ 63 ст. Высочайше утвержденныхъ правилъ, объявленныхъ въ приказѣ по морскому вѣдомству отъ 2-го іюля 1867 г. № 120 и 825 ст. воен. мор. суд. уст. рѣшеніемъ, состоявшимся 9-го января 1868 г., положили: подсудимаго Болонина, за отлучку, пьянство и утрату башлыка, во вниманіе къ уменьшающимъ вину его обстоятельствамъ, заключить въ военно-исправительной тюрьмѣ морскаго вѣдомства на три мѣсяца, а въ случаѣ недостатка въ оной помѣщенія наказать розгами пятьюдесятью ударами, съ потерею правъ и преимуществъ по 51 ст. правилъ 30-го іюня 1867 г.; по обвиненію же въ кражѣ вещей у рядовыхъ Стариша и Алексѣева, его Болонина считать оправданнымъ. Находя, что этою послѣднею частію рѣшенія, касающеюся кражи, нарушены предѣлы вѣдомства военно-морскаго суда, прокуроръ кронштадтскаго военно-морскаго суда подалъ на это рѣшеніе кассационный протестъ, въ которомъ изложилъ, что такъ какъ Болонинъ по обвиненію въ кражѣ, сопровождавшейся особымъ увеличивающимъ вину его обстоятельствомъ, а именно взломомъ, могъ подлежать, за силою 90 ст. правилъ 30-го іюня 1867 г. и 1647 и 1648 ст. улож. о наказ., наказанію, къ которому, на основаніи 3 п. 628 ст. воен. мор. суд. уст., въ правѣ приговорить не экипажный, а только военно-морской судъ, по разсмотрѣніи дѣла по обвинительному акту, то военно-морскому суду кронштадтскаго порта не слѣдовало входить въ разсмотрѣніе виновности Болонина въ кражѣ, относительно которой дѣло получило неправильное направленіе, а надлежало предоставить ему, прокурору, войти въ соглашеніе съ командиромъ портового экипажа для направленія этого дѣла на ходъ, указанный 592, 596 и слѣд. статьями военно-морскаго судобнаго устава. По соображеніи вышеизложеннаго съ законами и по выслупаніи заключенія главнаго военно-морскаго прокурора, главный военно-морской судъ находитъ, что основаніемъ къ состоявшемуся въ распорядительномъ засѣданіи кронштадтскаго военно-морскаго суда по настоящему дѣлу постановленію суда разсмотрѣть это дѣло въ судебномъ засѣданіи по правиламъ 877 и слѣд. ст. воен.

мор. суд. уст. послужило, какъ видно изъ протокола засѣданія, заключеніе самого прокурора о такомъ направленіи сего дѣла и потому протестъ прокурора по этому предмету въ настоящее время не можетъ быть принятъ въ уваженіе, какъ по несвоевременности возраженія, такъ и за силою 922 ст. воен. мор. суд. уст. Вслѣдствіе сего и принимая на видъ, что войти въ существо дѣла по всѣмъ предметамъ разномыслия между экипажнымъ судомъ и командиромъ лежало на прямой обязанности военно-морскаго суда, какъ апелляціонной инстанціи, и что, при осужденіи Болонина къ наказанію за другіе его проступки по тому же дѣлу, возобновленіе обвиненія его въ кражѣ со взломомъ, въ чемъ онъ нынѣ оправдать, было бы столько же стѣснительно и несправедливо по отношенію къ подсудимому, сколь и бесполезно, главный военно-морской судъ опредѣляетъ: рѣшеніе военно-морскаго суда кронштадтскаго порта по настоящему дѣлу оставить въ своей силѣ.

№ 9.

По дѣлу о писарѣ Василіѣ Дмитріевѣ.

1868 года апрѣля 16 дня. По указу Его Императорскаго Величества, главный военно-морской судъ слушалъ кассационную жалобу защитника писаря кораблестроительнаго отдѣленія морскаго техническаго комитета Василія Дмитріева на рѣшеніе военно-морскаго суда при с.-петербургскомъ портѣ, по обвиненію его, Дмитріева, въ томъ, что онъ 3-го октября 1867 года, выдавъ себя за лицо, дѣйствующее по порученію начальства, принялъ отъ городского унтеръ-офицера Скотницкаго матроса Прокофьева, расписавшись въ разсыльной книгѣ не своимъ, а вымышленнымъ именемъ. Изъ дѣла видно, что по окончаніи судебнаго слѣдствія и заключительныхъ преній, были предложены по сему дѣлу на разрѣшеніе судей, относительно писаря Дмитріева, нижеслѣдующіе вопросы: 1-й, виновенъ-ли писарь Дмитріевъ въ томъ, что принялъ бумагу, адресованную въ канцелярію адмиралтейства, при которой былъ

препровожденъ задержанный полиціею матросъ 4 флотскаго экипажа Прокофьевъ, и въ полученіи этой бумаги расписался въ росписной книгѣ подложнымъ именемъ писаря Банина; 2-й, виновенъ-ли онъ въ томъ, что бумагу эту удержалъ у себя; 3-й, выдавалъ-ли себя писарь Дмитріевъ за лицо, имѣющее порученіе отъ правительства; 4-й, виновенъ-ли онъ въ освобожденіи задержаннаго полиціею матроса Прокофьева; 5-й, есть-ли обстоятельства, увеличивающія вину; и 6-й, есть-ли обстоятельства, уменьшающія вину Дмитріева? На вопросы 1-й, 2-й, 4-й и 6-й послѣдовали утвердительные отвѣты, а на 3-й и 5-й отрицательные. Согласно съ этими отвѣтами состоялась резолюція суда о виновности Дмитріева, при провозглашеніи которой, на основаніи 839 ст. воен. мор. суд. уст., предсѣдатель заявилъ, что такъ какъ опредѣленіе мѣры наказанія Дмитріеву требуетъ продолжительнаго совѣщанія, то наказаніе будетъ объявлено въ резолюціи суда на слѣдующій день. За тѣмъ, на основаніи резолюціи 8-го февраля, согласной, въ отношеніи виновности подсудимаго, признанной отвѣтами судей на вопросы, съ первоначальною резолюціею 7 февраля 1868 г., состоялся приговоръ военно-морскаго суда, которымъ судъ призналъ Дмитріева виновнымъ «въ лживыхъ поступкахъ и въ подложномъ приложеніи руки», при уменьшающихъ и увеличивающихъ вину обстоятельствахъ. Къ числу послѣднихъ, какъ видно изъ особаго мнѣнія предсѣдателя и самаго приговора, отнесены судомъ удержаніе у себя Дмитріевымъ отношенія участковаго пристава и освобожденіе задержаннаго полиціею матроса Прокофьева. Вслѣдствіе сего и руководствуясь 504, 521, 522 и 523 ст. I кн. св. мор. угол. пост., 152 ст. (п. 5) улож. о наказ., 3 п. приказа 17 апрѣля 1863 г. № 53 и 3 п. лит. Б прилож. II къ ст. 63 Высочайше утвержденныхъ 30 іюня 1867 г. правилъ, военно-морской судъ с.-петербургскаго порта, по большинству голосовъ, опредѣлилъ: несостоящаго на срочной службѣ писаря Василія Дмитріева, 27 лѣтъ, по лишеніи нашивки за безпорочную службу, а также нѣкоторыхъ особенныхъ лично и по состоянію присвоенныхъ ему правъ и преимуществъ, равно и нѣкоторыхъ правъ и преимуществъ по службѣ, на основаніи ст. 50 и 51 упомянутыхъ правилъ, заклю-

чить въ военно-исправительной тюрьмѣ морскаго вѣдомства на одинъ годъ и шесть мѣсяцевъ; по выбитіи же Дмитріева изъ оной исключить его изъ службы, согласно 34 и 52 ст. тѣхъ же правилъ. Противъ этого приговора защитникъ подсудимаго Дмитріева лейтенантъ Кохъ подалъ кассационную жалобу, въ коей объясняя, что военно-морской судъ, подраздѣливъ вину Дмитріева на нѣсколько отдѣльныхъ проступковъ, неимѣющихъ самостоятельнаго значенія, неправильно примѣнилъ къ подсудимому 521, 522 и 523 ст. I кн. св. мор. уг. пост., указываетъ на ст. 538 того же свода, а равно на ст. 316 улож. о наказ. и ст. 64 уст. о наказ., налагаемыхъ мировыми судьями, какъ на такія узаконенія, которыя, по мнѣнію его, защитника, ближе подходятъ къ виновности подсудимаго. По соображеніи вышеизложеннаго и по выслушаніи заключенія главнаго военно-морскаго прокурора, главный военно-морской судъ не можетъ не остановиться на слѣдующихъ замѣчаніяхъ: 1) хотя въ резолюціи суда 8-го февраля виновность Дмитріева выражена согласно съ первоначальною резолюціею и съ отвѣтами суда на вопросы, но выведенное въ первой изъ сихъ резолюцій наказаніе, какъ видно изъ подробнаго опредѣленія онаго въ приговорѣ, не соответствуетъ означенной виновности и отвѣтамъ. 2) Изложеніе приговора также разнорѣчитъ какъ съ сущностію рѣшенія суда по вопросамъ, такъ и съ резолюціями его, ибо: а) по редакціи приговора, Дмитріевъ признанъ виновнымъ «въ лживыхъ поступкахъ и въ подложномъ приложеніи руки», т. е. въ двоякаго рода фальшивыхъ дѣйствіяхъ, тогда какъ въ резолюціяхъ и отвѣтахъ суда упоминается объ одномъ только подложномъ поступкѣ Дмитріева, а именно о роспискѣ по книгѣ подложнымъ именемъ; и б) въ приговорѣ признаны увеличивающія вину подсудимаго обстоятельства, существованіе которыхъ положительно отвергается отвѣтами судей на 5-й изъ предложенныхъ имъ вопросовъ. 3) Признанная въ резолюціяхъ и отвѣтахъ суда виновность Дмитріева въ освобожденіи задержаннаго полиціею матроса Прокофьева, равно въ удержаніи у себя отношенія участковаго пристава, при которомъ пересылался этотъ матросъ, отнесена въ приговорѣ къ обстоятельствамъ, отягчающимъ вину подсудимаго, тогда какъ оба эти

поступка составляют, по закону, самостоятельные преступныя дѣянія. 4) Такимъ образомъ приговоръ суда въ этомъ случаѣ представляетъ явное нарушеніе какъ 92 ст. Высочайше утвержденныхъ правилъ, объявленныхъ въ приказѣ по морскому вѣдомству отъ 2-го іюля 1867 г. № 120, такъ и 214 и 821 ст. воен. морск. суд. уст. 5) По точному смыслу 823, 825, 835—839, 841 и 846 ст. сего устава, резолюція есть выводъ окончательнаго по дѣлу заключенія изъ отвѣтовъ суда на вопросы, а приговоръ — изложеніе въ окончательной формѣ сущности рѣшенія, означенной въ резолюціи, такъ что между этими дѣйствіями должно быть необходимое соотвѣтствіе и они должны сходиться между собою; въ настоящемъ же случаѣ дѣйствія эти совершенно расходятся: отвѣты несогласны съ резолюціею, а приговоръ противорѣчитъ и резолюціямъ и отвѣтамъ. Въ виду столь существенныхъ неправильностей и противурѣчій, лишающихъ, по самому свойству своему, приговоръ о Дмитріевѣ силы судебного рѣшенія, главный военно-морской судъ, въ качествѣ верховной кассационной инстанціи, обязанный по ст. 4 воен. мор. суд. уст., наблюдать за охраненіемъ точной силы закона, находитъ необходимымъ направить дѣло это къ установленному порядку производства, и вслѣдствіе сего опредѣляетъ: не входя въ разсмотрѣніе кассационной жалобы защитника подсудимаго Дмитріева, какъ поданной на рѣшеніе, оказывающееся въ самомъ основаніи своемъ недѣйствительнымъ, состоявшийся по настоящему дѣлу 7-го февраля сего года приговоръ военно-морскаго суда с.-петербургскаго порта о писарѣ Дмитріевѣ, а равно и резолюцію суда 7 февраля отмѣнить, обративъ дѣло въ тотъ же судъ для новаго производства на точномъ основаніи 956 и 957 ст. воен. мор. суд. уст.

№ 12.

По дѣлу о рядовомъ кронштадтскаго портоваго экипажа Елисеѣ Сомряковѣ.

1868 года мая 22 дня. По указу Его Императорскаго Величества, главный военно-морской судъ слушалъ: кассационную

жалобу состоящаго въ разрядѣ штрафованныхъ рядоваго кронштадтскаго портового экипажа Елисея Сомрякова на приговоръ военно-морскаго суда кронштадтскаго порта по обвиненію его, Сомрякова, въ ослушаніи и дерзости противъ своего ротнаго командира, въ продажѣ вещей казеннаго обмундированія во второй разъ, въ самовольной отлучкѣ отъ команды и въ нетрезвомъ поведеніи. Изъ дѣла видно, что военно-морской судъ кронштадтскаго порта, признавъ подсудимаго Сомрякова виновнымъ въ означенныхъ преступленіяхъ, приговоромъ, состоявшимся 23 апрѣля сего года, заключилъ: Сомрякова, на основаніи 229, 240 и 366 ст. I кн. св. морск. угол. пост., а также 3 ст. Высочайше утвержденныхъ правилъ 30 іюня 1867 г. и 2 п. Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ по морскому вѣдомству отъ 9 апрѣля 1865 г. № 52, отдать въ военно-исправительныя роты на пять лѣтъ и шесть мѣсяцевъ, съ потерю правъ и преимуществъ, указанныхъ въ 43 и 44 статьяхъ помянутыхъ правилъ 30 іюня 1867 г.; убытокъ же, понесенный казною отъ утраты подсудимымъ мундирныхъ вещей, взыскать изъ собственности его, Сомрякова, если таковая окажется, согласно 70 ст. тѣхъ же правилъ. При прочтеніи подробнаго приговора военно-морскаго суда подсудимому Сомрякову, онъ, какъ значится въ протоколѣ суда 1 мая, заявилъ, что приговоромъ не доволенъ, потому, во 1-хъ, что въ основаніе рѣшенія суда приняты не показанія его, Сомрякова, а показанія ротнаго командира, и во 2-хъ, что военно-морской судъ опредѣлилъ ему очень строгое наказаніе; при этомъ Сомряковъ просилъ считать это его заявленіе жалобою на приговоръ. Военно-Морской судъ, по выслушаніи заключенія прокурора, имѣя въ виду, что по силѣ 930 ст. воен. мор. суд. уст., жалобы и протесты на приговоры суда подаются по тѣмъ же правиламъ, какія установлены для подачи частныхъ жалобъ и протестовъ; на основаніи же 909 и 911 ст. того же устава, частныя жалобы, предъявленные словесно, записываются въ протоколъ, опредѣлилъ: вышеизложенное заявленіе подсудимаго Сомрякова принять вмѣсто кассационной жалобы. По соображеніи вышеизложеннаго съ законами и по выслушаніи заключенія главнаго военно-

*

морскаго прокурора, главный военно-морской судъ находитъ объясненіе подсудимаго Сомрякова о томъ, что судъ, обвинивъ его, основался на показаніяхъ ротнаго командира, а не его, Сомрякова, не подлежащимъ, за силою 4 и 817 ст. воен. морск. суд. уст., рассмотрѣнію въ кассационномъ порядкѣ. Равно не можетъ быть предметомъ рассмотрѣнія главнаго военно-морскаго суда жалоба подсудимаго, что наказаніе, положенное ему судомъ, очень строго, такъ какъ собственно законности этого наказанія Сомряковъ не опровергаетъ, назначеніе же большей или меньшей мѣры или степени наказанія въ предѣлахъ, закономъ установленныхъ, предоставлено усмотрѣнію суда. Усматривая изъ сего, что поводы неудовольствія, изъясненнаго Сомряковымъ на приговоръ, не принадлежатъ къ числу тѣхъ, по которымъ, на основаніи 918 ст. воен. мор. суд. уст., допускаются кассационныя жалобы и протесты, главный военно-морской судъ опредѣляетъ: кассационную жалобу подсудимаго Сомрякова на приговоръ кронштадтскаго военно-морскаго суда по настоящему дѣлу оставить безъ послѣдствій.

№ 13.

По дѣлу о матросѣ 8-го флотскаго экипажа Федоръ Морозовъ.

1868 года мая 29 дня. По указу Его Императорскаго Величества, главный военно-морской судъ слушалъ: кассационную жалобу защитника матроса 8-го флотскаго экипажа Федора Морозова, сужденнаго по обвиненію въ оскорбленіи дѣйствиємъ прапорщика Перелешина и мошенничествѣ. Изъ дѣла видно, что военно-морской судъ с.-петербургскаго порта призналъ Морозова, при уменьшающихъ вину обстоятельствахъ, виновнымъ въ нанесеніи Перелешину удара, въ бытность послѣдняго въ унтеръ-офицерской шинели; по обвиненію же въ мошенничествѣ призналъ Морозова оправданнымъ. Опредѣляя за тѣмъ подсудимому наказаніе по закону, военно-морской судъ напелъ: во 1-хъ, что по ст. 232-й св. морск. угол. пост. и пункт. 2-му приказа Управляющаго Морскимъ Министерствомъ 17 апрѣля 1863 г. № 53, подчиненный за поднятіе на начальника руки подлежитъ лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылки въ

каторжные работы; во 2-хъ, что хотя матросъ Морозовъ и не состоялъ подъ прямѣмъ начальствомъ прапорщика Перелешина и самое оскорбленіе нанесено имъ не по дѣлу, относящемуся до службы, тѣмъ не менѣе оскорбленіе дѣйствіемъ офицера со стороны нижняго чина, какъ важное нарушеніе воинской дисциплины, не можетъ быть отнесено къ преступленіямъ, предусмотрѣннымъ въ отдѣленіи 4-мъ главы V св. морск. угол. пост. и должно быть наказуемо по примѣненію къ ст. 232-й; въ 3-хъ, что по ст. 91 правилъ 30 іюня 1867 года, въ тѣхъ случаяхъ, когда за преступленіе и проступки противъ военной службы и дисциплины указанъ въ сводѣ морскихъ уголовныхъ постановленій только родъ наказанія, безъ означенія мѣры онаго, наказаніе назначается по военно-морскимъ уголовнымъ законамъ, при чемъ принимаются въ соображеніе важность вины подсудимаго, обстоятельства, сопровождавшія преступленіе, и то значеніе, которое они имѣютъ въ отношеніи охраненія порядка службы и военной дисциплины; въ 4-хъ, что по всѣмъ вышеозначеннымъ соображеніямъ преступленію Морозова соотвѣтствуетъ наказаніе, означенное въ ст. 10-й правилъ 30 іюня по 7-й степени; въ 5-хъ, что согласно ст. 821 воен. морск. суд. уст. и ст. 87-й пунк. 2-го тѣхъ же правилъ признаніе судомъ существованія уменьшающихъ вину подсудимаго обстоятельствъ, даетъ суду право смягчить наказаніе одною или двумя степенями, съ переходомъ при томъ и къ ближайшему низшему роду наказанія, и что на этомъ основаніи, за признаніемъ въ преступленіи Морозова уменьшающихъ вину обстоятельствъ, ему можетъ быть назначено наказаніе по 1-й степ. ст. 43 правилъ 30 іюня 1867 года. По всѣмъ симъ основаніямъ военно-морской судъ приговоромъ, состоявшимся 25-го минувшаго апрѣля, положилъ: подсудимаго Морозова, по лишеніи всѣхъ особенныхъ правъ и преимуществъ, лично и по состоянію присвоенныхъ, или службою приобретенныхъ, отдать въ военно-исправительныя роты на пять лѣтъ и шесть мѣсяцевъ, съ послѣдствіями, въ законахъ опредѣленными. На это рѣшеніе защитникъ подсудимаго, поручикъ корпуса штурмановъ Матвѣевъ, подалъ кассационную жалобу, въ коей объясняетъ, что судъ, примѣнивъ къ Моро-

зову законъ объ оскорбленіи начальника, а именно ст. 232 I кн. св. морск. угол. пост., тогда какъ подсудимый находился съ прапорщикомъ Перелешиннымъ въ самыхъ тѣсныхъ, дружескихъ отношеніяхъ и ему подчиненъ не былъ, нарушилъ такимъ образомъ ст. 821 и 3 п. 846 ст. воен. морск. судебного устава, по силѣ которыхъ наказаніе должно быть опредѣляемо на основаніи и по разуму закона; по закону же, какъ полагаетъ защитникъ, надлежало примѣнить къ Морозову ст. 436 I кн. св. морск. угол. пост. о личныхъ обидахъ. Въ подтвержденіе своего мнѣнія защитникъ ссылается какъ на содержаніе этой статьи, гдѣ именно опредѣлено наказаніе нижнимъ чинамъ за тяжкую обиду, такъ равно на 8 п. ст. 425 той же книги. По соображеніи сей жалобы съ законами, главный военно-морской судъ, выслушавъ заключеніе главнаго военно-морскаго прокурора, находитъ, что кромѣ общихъ постановленій о личныхъ обидахъ, изложенныхъ въ отдѣленіи 4-мъ главы V кн. I св. морск. угол. пост., содержится въ томъ же сводѣ, а именно въ гл. IV кн. 1-й цѣлый рядъ особыхъ правилъ о наказаніи виновныхъ въ оскорбленіи начальника словомъ или дѣйствіемъ. Эти особые правила относятся прямо къ военному быту и заимствованы изъ воинскихъ артикуловъ и другихъ источниковъ военно-уголовнаго законодательства, тогда какъ общія постановленія, на которыя указываетъ защитникъ, перешли въ сводъ морскихъ уголовныхъ постановленій изъ гражданскаго законодательства. А какъ за силою 70 ст. т. I св. законовъ осн. особенный законъ, на какой либо родъ дѣлъ изданный, исключаетъ по сему роду дѣлъ дѣйствіе общихъ законовъ, то военно-морской судъ с.-петербургскаго порта, примѣнивъ къ преступленію Морозова означенныя особые правила объ оскорбленіи начальника, поступилъ, по мнѣнію главнаго военно-морскаго суда, совершенно правильно и согласно какъ съ приведенною ст. св. зак. осн., такъ и съ ст. 214 воен. мор. суд. уст., по силѣ которой всѣ военно-морскія судебныя мѣста обязаны рѣшать дѣла по точному разуму существующихъ законовъ, а въ случаѣ неполноты, неясности или противорѣчія законовъ, коими судимое дѣяніе воспрещается подъ страхомъ наказанія, должны основывать рѣшеніе на общемъ смыслѣ за-

коновъ. По общему же смыслу и разуму военныхъ законовъ, оскорбленіе, нанесенное нижнимъ чиномъ офицеру, есть оскорбленіе начальника. Это несомнѣнно слѣдуетъ изъ смысла 2 и 19 §§ положенія по морскому вѣдомству о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, и еще точнѣе выражено въ ст. 408 ч. III кн. 1-й св. воен. пост., которою предписывается празумлять нижнимъ чинамъ, что «подъ именемъ начальника должно разумѣть не только офицера своего полка, или унтеръ-офицера своей роты, но и всякаго офицера російскаго войска». По симъ соображеніямъ, не находя въ приговорѣ суда по настоящему дѣлу нарушенія приводимыхъ защитникомъ законовъ и признавая кассационную жалобу защитника неимѣющею правильнаго основанія, тѣмъ болѣе, что во вниманіе къ тѣмъ особеннымъ отношеніямъ подсудимаго Морозова къ прапорщику Переленину, на которыя указываетъ защитникъ, судъ смягчить наказаніе подсудимому въ предѣлахъ предоставленной ему власти, главный военно-морской судъ опредѣляетъ: приговоръ военно-морскаго суда с.-петербургскаго порта, состоявшійся по сему дѣлу, оставить въ своей силѣ.

№ 14.

По дѣлу о боцманматѣ 2 флотскаго экипажа Николаевъ.

1868 года мая 29 дня. По указу Его Императорскаго Величества главный военно-морской судъ слушалъ: кассационную жалобу командира 2 флотскаго экипажа, капитана 1-го ранга Стромиллова на приговоръ кронштадтскаго военно-морскаго суда о боцманматѣ (нынѣ матросѣ 2 статьи) помянутаго экипажа Василіѣ Николаевѣ, сужденномъ въ экипажномъ судѣ по обвиненію между прочимъ въ растратѣ 23 руб. 80 коп., слѣдующихъ старшему врачу надворному совѣтнику Зброжеку за провіантъ на положенныхъ при немъ 4-хъ казенныхъ деньщиковъ. Изъ дѣла видно, что экипажный судъ, признавъ Николаева виновнымъ въ растратѣ артельныхъ денегъ нижнихъ чиновъ, фланелевой рубахи, стоящей казнѣ 3 руб., и офицерскаго деньничьяго провіанта, всего на сумму 70 руб. 41 коп.,

въ томъ числѣ и 23 руб. 80 коп., слѣдующихъ надворному совѣтнику Зброжеку на деньщиковъ, рѣшеніемъ 8 января сего года положилъ: Николаева, по лишеніи нашивки за 6 лѣтнюю безпорочную службу, разжаловать въ матросы 2 статьи съ заключеніемъ въ военно-исправительной тюрьмѣ морскаго вѣдомства на семь мѣсяцевъ и затѣмъ, какъ несостоящаго на срочной службѣ, отставить отъ оной; на удовлетвореніе же возникшихъ на подсудимаго претензій обратить оказавшуюся у него движимую собственность, а въ случаѣ недостаточности ея, по выbytіи Николаева изъ тюрьмы и по отставленіи отъ службы, подвергнуть его въ гражданскомъ порядкѣ трехмѣсячному аресту. Командиръ 2 флотскаго экипажа, на конфирмацію котораго, 11 того же января, представленъ былъ этотъ приговоръ, принявъ во вниманіе смягчающія вину подсудимаго обстоятельства и руководствуясь 352 ст. воен. мор. суд. уст., въ приказѣ, отданномъ по экипажу 25 января за № 118, опредѣлилъ: боцманмата Николаева понизить въ матросы 2 статьи съ лишеніемъ нашивки за 6 лѣтнюю безпорочную службу и нѣкоторыхъ преимуществъ. Что же касается описаннаго на удовлетвореніе возникшихъ на Николаева исковъ имущества, то командиръ экипажа нашелъ, что имущество это, за силою 973 ст. уст. гражд. судопр., не должно подлежать аресту, вслѣдствіе чего, признавъ Николаева несостоятельнымъ къ уплатѣ растроченныхъ имъ денегъ, по силѣ 64 ст. Высочайше утвержденныхъ правилъ 30 іюня 1867 года, подвергъ его аресту на одинъ мѣсяцъ; искъ же надворнаго совѣтника Зброжека положилъ оставить безъ послѣдствій. По объявленіи этой конфирмаціи участвующимъ въ дѣлѣ лицамъ, старшій врачъ Зброжекъ заявилъ на оную неудовольствіе и въ отзывѣ своемъ, жалуясь, что экипажный командиръ отмѣнилъ приговоръ экипажнаго суда, объ удовлетвореніи его изъ имущества Николаева, просилъ удовлетворить его вмѣсто провіанта деньгами. Военно-морской судъ при кронштадтскомъ портѣ, по разсмотрѣніи сего дѣла, принявъ въ соображеніе во 1-хъ, что врачъ Зброжекъ отыскиваетъ слѣдующее ему отъ казны довольствіе, которымъ онъ несомнѣнно долженъ быть удовлетворенъ; во 2-хъ, что растрата провіанта, невыданнаго еще изъ казны,

должна быть признана растратою казенной собственности, и въ 3-хъ, что Зброжекъ при предъявленіи своего иска и дальнѣйшемъ ходѣ дѣла, соблюлъ все условія, предписанныя закономъ,—призналъ искъ Зброжека, равильнымъ и казеннымъ. Затѣмъ, обращаясь къ вопросу: откуда врачъ Зброжекъ долженъ получить удовлетвореніе въ своемъ исѣ, военно-морской судъ нашелъ, что главный отвѣтчикъ по сему иску боцманматъ (нынѣ матросъ 2 ст.) Василій Николаевъ признанъ, по рѣшенію экипажнаго командира, несостоятельнымъ къ уплатѣ и подвергнутъ уже, вмѣсто денежнаго взысканія, аресту; слѣдовательно, приговорить его къ вознагражденію врача Зброжека невозможно. А какъ на основаніи 362 ст. I кн. св. мор. угод. пост., при невозможности учинить взысканіе на пополненіе казенной утраты, оно обращается на начальниковъ, если они окажутся виновными въ упущеніи своихъ обязанностей, въ настоящемъ же дѣлѣ со стороны командира 2 флотскаго экипажа найдены судомъ упущенія въ надзорѣ за храненіемъ и раздачею сухопутнаго провіанта, слѣдующаго офицерамъ на казенныхъ деньщиковъ, то, примѣняясь къ вышеозначенной статьѣ закона, военно-морской судъ, приговоромъ 20 марта 1868 года заключилъ: удовлетвореніе врача Зброжека слѣдующими ему деньгами за неполученный провіантъ отнести на командира 2 флотскаго экипажа. Независимо отъ сего, въ дѣйствіяхъ командира 2 флотскаго экипажа усмотрѣны судомъ отступленія отъ установленныхъ закономъ правилъ въ слѣдующемъ: во 1-хъ, вопреки 354 ст. воен. мор. суд. уст., по которой на утвержденіе приговоровъ экипажнаго суда назначенъ срокъ не болѣе трехъ дней, приговоръ по настоящему дѣлу, представленный 11 января, подтвержденъ экипажнымъ командиромъ чрезъ двѣ недѣли, и именно 25 числа; во 2-хъ, въ нарушеніе 352 ст. того же устава и 56 ст. Высочайше утвержденныхъ правилъ 30 іюня 1867 г. превышена предоставленная экипажному командиру власть смягченіемъ назначеннаго Николаеву судомъ наказанія не на двѣ, а на три степени, и при томъ съ лишеніемъ Николаева нашивки и съ оставленіемъ на службѣ, тогда какъ, не состоя на срочной службѣ, Николаевъ долженъ быть отставленъ отъ оной; въ 3-хъ, не соблю-

дены правила 363 и 368 ст. возн. мор. суд. уст. тѣмъ, что не смотря на подачу врачомъ Зброжекомъ въ установленный срокъ отзыва на конфирмацію, таковая была приведена въ исполненіе по всѣмъ частямъ. Затѣмъ экипажный командиръ, признавъ подсудимаго Николаева несостоятельнымъ и не выдавъ рѣшенія по представленной врачомъ Зброжекомъ жалобѣ, подвергнулъ Николаева, вмѣсто денежнаго взысканія, аресту. Кромѣ того и со стороны экипажнаго суда при 2 флотскомъ экипажѣ усмотрѣно судомъ нарушеніе 364 ст. воен. мор. суд. уст., такъ какъ полученный отъ Зброжека отзывъ представленъ былъ съ дѣломъ въ военно-морской судъ позже опредѣленнаго означенною статьею срока. О такихъ отступленіяхъ отъ законныхъ правилъ, какъ со стороны командира экипажа, такъ и со стороны экипажнаго суда, кронштадтскій военно-морской судъ, согласно 834 ст. воен. мор. суд. уст., постановилъ: сообщить чрезъ военно-морскаго прокурора подлежащему начальству, для дальнѣйшаго на законномъ основаніи распоряженія. Противъ этого приговора кронштадтскаго военно-морскаго суда, командиръ 2 флотскаго экипажа, капитанъ 1 ранга Стромилловъ, предъявилъ кассационную жалобу, въ которой доказываетъ, что врачъ Зброжекъ самъ нарушилъ правила о приѣмѣ провіанта тѣмъ, что поручилъ Николаеву, безъ вѣдома ротчаго командира, продать оный, выдать ему деньгами, и представляя другія объясненія, касающіяся этого предмета, жалуется, что военно-морской судъ обвинилъ его въ упущеніяхъ по храненію и раздачѣ сухопутнаго провіанта, не потребовавъ отъ него ни письменного, ни словеснаго никакого по этому предмету разъясненія. Кромѣ того, экипажный командиръ представляетъ оправданія по выведеннымъ въ приговорѣ суда упущеніямъ его въ производствѣ настоящаго дѣла. По соображеніи вышеизложеннаго съ законами и по выслушаніи заключенія главнаго военно-морскаго прокурора, главный военно-морской судъ находитъ, что на основаніи 887 ст. воен. мор. суд. уст., разсмотрѣніе дѣлъ, поступающихъ въ военно-морской судъ изъ экипажнаго суда, не должно выходить изъ предѣловъ представленія или отзыва, по коимъ дѣло разсматривается. Военно-морской судъ кронштадтскаго порта, войдя въ сужденіе объ

упущеніяхъ экипажнаго командира по производству сего дѣла, на которыя врачъ Зброжекъ не жаловался въ своемъ отзывѣ, тѣмъ самымъ, очевидно, нарушилъ приведенную статью закона; а обративъ взысканіе претензіи Зброжека на экипажнаго командира по поводу замѣченныхъ со стороны его упущеній въ надзоръ за храненіемъ и раздачею сухопутнаго провіанта на деньщиковъ, судъ, кромѣ того, нарушилъ ст. 206 и 207 воен. мор. суд. уст. По силѣ первой изъ сихъ статей никто изъ служащихъ въ морскомъ вѣдомствѣ не можетъ подлежать судебному преслѣдованію, не бывъ привлеченъ къ отвѣтственности въ порядкѣ, опредѣленномъ правилами сего устава, а по ст. 207 судебное преслѣдованіе въ морскомъ вѣдомствѣ возбуждается начальствующими лицами, къ которымъ и частныя лица обращаются со своими жалобами или претензіями. Такимъ образомъ по точному смыслу этихъ законовъ, а равно 1121 и слѣд. ст. воен. мор. суд. уст., отъ врача Зброжека зависѣло бы обжаловать начальству экипажнаго командира, если бы Зброжекъ находилъ, что понесенный имъ отъ преступленія Николаева убытокъ, былъ прямымъ или косвеннымъ слѣдствіемъ неправильныхъ дѣйствій или упущеній экипажнаго командира; суду же не только налагать взысканіе на экипажнаго командира по поводу этихъ дѣйствій или упущеній, но и входить въ сужденіе о нихъ въ судебномъ засѣданіи не слѣдовало, хотя отъ суда зависѣло, какъ объ этихъ упущеніяхъ, такъ и объ отступленіяхъ экипажнаго командира по производству дѣла, постановить заключеніе въ распорядительномъ засѣданіи и дать постановленію своему дальнѣйшій ходъ въ указанномъ законами порядкѣ. Усматривая изъ вышеизложеннаго, что военно-морскимъ судомъ кронштадтскаго порта нарушенъ въ настоящемъ случаѣ прямой смыслъ приведенныхъ узаконеній, главный военно-морской судъ опредѣляетъ: состоявшійся по сему дѣлу приговоръ сего суда 20 марта 1868 года отмѣнить и дѣло передать въ с.-петербургскій военно-морской судъ для новаго производства и рѣшенія на точномъ основаніи 956 ст. воен. мор. суд. уст.

№ 15.

По дѣлу о писарѣ кораблестроительнаго отдѣленія морскаго
техническаго комитета Василіѣ Дмитріевѣ.

1868 г. іюня 19 дня. По указу Его Императорскаго Величества главный военно-морской судъ слушалъ: 1) протестъ военно-морскаго прокурора и 2) жалобу защитника, предъявленные въ кассационномъ порядкѣ на приговоръ военно-морскаго суда с.-петербургскаго порта по дѣлу о писарѣ кораблестроительнаго отдѣленія морскаго технического комитета Василіѣ Дмитріевѣ, по обвиненію его въ томъ, что онъ 3-го октября 1867 года, выдавъ себя за лицо, дѣйствующее по порученію начальства, принялъ отъ городского унтеръ-офицера Скотницкаго матроса Прокофьева, расписавшись въ разсмысленной книгѣ вымышленнымъ именемъ. Изъ дѣла видно, что оно уже восходило на разсмотрѣніе главнаго военно-морскаго суда вслѣдствіе кассационной жалобы защитника, поданной на приговоръ военно-морскаго суда, состоявшійся по сему дѣлу 7-го февраля 1868 года. Но главный военно-морской судъ, найдя, что отвѣты судей на вопросы несогласны съ окончательною резолюціею суда, а изложеніе приговора противорѣчитъ и резолюціямъ и отвѣтамъ, призналъ, что столь существенныя неправоильности и противорѣчія лишаютъ, по самому свойству своему, приговоръ о Дмитріевѣ силы судебнаго рѣшенія, и вслѣдствіе того 16 апрѣля 1868 года опредѣлилъ: не входя въ разсмотрѣніе кассационной жалобы защитника подсудимаго Дмитріева, какъ поданной на рѣшеніе, оказывающееся въ самомъ основаніи своемъ недѣйствительнымъ, состоявшійся по сему дѣлу 7-го февраля сего года приговоръ военно-морскаго суда с.-петербургскаго порта о писарѣ Дмитріевѣ, а равно и резолюцію суда 8 февраля отмѣнить, обративъ дѣло въ тотъ же судъ для новаго производства на точномъ основаніи 956 и 957 ст. воен. морск. суд. уст. Въ исполненіе сего военно-морской судъ с.-петербургскаго порта въ новомъ составѣ, опредѣляя законную отвѣтственность писаря Дмитріева за преступленія, въ которыхъ онъ признанъ виновнымъ судомъ въ прежнемъ со-

ставѣ, по резолюціи 7-го февраля, оставленной главнымъ военно-морскимъ судомъ въ своей силѣ, нашель: 1) что на основаніи 214 ст. воен. морск. суд. уст., 151 ст. улож. о наказ. и 92 ст. правилъ Высочайше утвержденныхъ 30 іюня 1867 г. если въ законѣ, за подлежащее разсмотрѣнію суда преступное дѣяніе нѣтъ опредѣленнаго наказанія, то судъ приговариваетъ виновнаго къ одному изъ наказаній, предназначенныхъ за преступленія, по важности и роду своему, наиболѣе съ онымъ сходныя; 2) что на основаніи 522 и 523 ст. I кн. св. морск. угол. пост. и приказа Управляющаго Морскимъ Министерствомъ 18-го апрѣля 1863 года № 53 п. 2, за подложное приложеніе руки Дмитріевъ подлежитъ отдачѣ въ военно-исправительныя роты; 3) что на основаніи 90 ст. правилъ 30 іюня 1867 г. улож. о наказ. ст. 1658, 303 и 33 по 1 степени, приложенія 1-го къ ст. 5 п. II по 1 степени правилъ 30 іюня 1867 г., за удержаніе у себя бумаги, присланной изъ полиціи, Дмитріевъ подлежитъ отдачѣ въ военно-исправительныя роты на время отъ трехъ лѣтъ до трехъ лѣтъ и шести мѣсяцевъ; 4) на основаніи 310 и 19 ст. по 6 степени улож. о наказ., ст. 10 по 6 степени правилъ 30 іюня 1867 г., за освобожденіе задержаннаго полиціею матроса, Дмитріевъ подлежитъ ссылкѣ въ каторжныя работы на заводахъ на время отъ шести до восьми лѣтъ; 5) что на основаніи ст. 152 улож. о наказ., Дмитріеву должно быть назначено наказаніе, слѣдующее за освобожденіе арестанта; 6) что на основаніи 821 ст. воен. морск. суд. уст., признаніе судомъ умоньшающихъ вину обстоятельствъ, даетъ право умоньшить наказаніе одною или двумя степенями, переходя притомъ и къ ближайшему низшему роду наказанія; 7) что на основаніи правилъ 30 іюня 1867 г. ст. 87 п. 2 ст. 3, 43 по 1 степени и ст. 46, Дмитріевъ подлежитъ лишенію всѣхъ особенныхъ правъ и преимуществъ, лично и по состоянію ему присвоенныхъ, или службою приобрѣтенныхъ, и отдачѣ въ военно-исправительныя роты отъ пяти лѣтъ и шести мѣсяцевъ до шести лѣтъ, а по выbytіи оттуда исключенію изъ военнаго вѣдомства и передачѣ въ распоряженіе гражданскаго начальства, для поступленія съ нимъ по правиламъ, опредѣленнымъ

относительно выбывающихъ изъ арестантскихъ ротъ гражданскаго вѣдомства; и 8) что на основаніи 960 ст. воен. морск. суд. уст., при пересмотрѣ дѣла, наказаніе Дмитріеву не можетъ быть увеличено, потому что противъ отмѣненнаго приговора не было протеста военно-морскаго прокурора. По всѣмъ симъ основаніямъ военно-морской судъ приговоромъ 3-го мая 1868 года постановилъ: писаря Василья Дмитріева лишить нашивки за шестилѣтнюю безпорочную службу и заключить въ военно-исправительную тюрьму морскаго вѣдомства на одинъ годъ и шесть мѣсяцевъ, съ потерю нѣкоторыхъ особенныхъ, лично и по состоянію ему присвоенныхъ, правъ и преимуществъ, а равно съ потерю нѣкоторыхъ правъ и преимуществъ по службѣ, на основаніи ст. 50 и 51 правилъ Высочайше утвержденныхъ 30 іюня 1867 г. № 120, по выbytіи же изъ тюрьмы исключить Дмитріева изъ службы, на основаніи 52 ст. тѣхъ же правилъ. Опредѣливъ Дмитріеву наказаніе на точномъ основаніи законовъ, военно-морской судъ, на основаніи 829 ст. воен. морск. суд. уст., призналъ возможнымъ ходатайствовать предъ Его Императорскимъ Величествомъ о смягченіи Дмитріеву наказанія въ размѣрѣ, выходящемъ изъ предѣловъ судебной власти, принявъ въ соображеніе, что въ уваженіе ходатайства объ облегченіи участи подсудимаго служатъ слѣдующія обстоятельства: 1) двѣнадцатилѣтняя безпорочная служба подсудимаго; 2) одобрителный отзывъ ближайшаго начальства о службѣ и поведеніи его; 3) то обстоятельство, что преступленіе учинено имъ не столько по злему умыслу, сколько по легкомыслію; 4) чистосердечное признаніе Дмитріева на первомъ допросѣ; 5) отсутствіе значительнаго вреда отъ преступленія Дмитріева и 6) семимѣсячное содержаніе Дмитріева подъ стражею во время производства слѣдствія и суда. Посему военно-морской судъ положилъ слѣдующее Дмитріеву по закону наказаніе замѣнить лишеніемъ унтеръ-офицерскаго званія и нашивки за 6-ти лѣтнюю безпорочную службу, заключеніемъ въ военно-исправительной тюрьмѣ морскаго вѣдомства на шесть мѣсяцевъ и исключеніемъ изъ морскаго вѣдомства по выbytіи изъ тюрьмы. На этотъ приговоръ военно-морской прокуроръ подалъ кассационный протестъ, а защитникъ подсудимаго, лей-

тенантъ Кохъ, кассационную жалобу. Не входя въ разсмотрѣніе основательности приведенныхъ судомъ поводовъ къ ходатайству о смягченіи участи подсудимаго, прокуроръ находитъ, что самое пользованіе судомъ предоставленнымъ ему закономъ правомъ ходатайствованія предъ Его Императорскимъ Величествомъ не можетъ быть допущено въ настоящемъ случаѣ, такъ какъ за оставленіемъ въ силѣ резолюціи суда 7 февраля относительно опредѣленія свойства виновности Дмитріева, задача суда въ новомъ его составѣ была, по рѣшенію главнаго военно-морскаго суда, чисто юридическая: опредѣлить наказаніе подсудимому соотвѣтственно признанной въ поступкахъ его виновности; входить же въ разсмотрѣніе фактической стороны дѣла судъ, въ новомъ его составѣ, не могъ, по мнѣнію прокурора, безъ нарушенія предоставленной ему главнымъ судомъ власти. Обращаясь за тѣмъ къ предоставленному закономъ праву суда ходатайствовать предъ Его Императорскимъ Величествомъ о смягченіи участи подсудимаго, нельзя, по мнѣнію прокурора, не признать, что основанія къ такому ходатайству можно почерпнуть изъ дѣла только при разсмотрѣніи его съ фактической стороны, чего судъ, постановившій приговоръ 3 мая, не дѣлалъ и не могъ дѣлать, не нарушая резолюціи главнаго военно-морскаго суда, такъ какъ всѣ уваженія, которыя судъ привелъ къ облегченію участи подсудимаго, могутъ быть извлечены только изъ судебного слѣдствія, которое произведено вновь не было. Такимъ образомъ судьи, слушавшіе 7 февраля судебное слѣдствіе, не усмотрѣли обстоятельствъ, которыя бы представляли слишкомъ тяжкимъ для подсудимаго заключеніе въ военно-исправительной тюрьмѣ морскаго вѣдомства на одинъ годъ и шесть мѣсяцевъ, а судьи, не слышавшіе судебного слѣдствія и подводившіе только признанные уже первыми судьями факты подъ законныя опредѣленія, приняли въ уваженіе обстоятельства, не бывшія въ ихъ разсмотрѣніи, и рѣшились воспользоваться правомъ, которымъ, по самому существу его, слѣдуетъ пользоваться только по тщательномъ обсужденіи всѣхъ обстоятельствъ дѣла въ совокупности. Посему, находя, что военно-морской судъ с.-петербургскаго порта, войдя въ разсмотрѣніе предмета, не подлежащаго его размо-

трѣнію, и включивъ въ приговоръ 3 мая обстоятельства, не разбиравшіяся въ его засѣданіи, нарушилъ тѣмъ предѣлы своей власти, прокуроръ, на основаніи 3 п. 918 ст. воен. морск. суд. уст., полагаетъ, что означенный приговоръ въ отношеніи ходатайства суда предъ Его Императорскимъ Величествомъ о смягченіи участи Дмитріева подлежитъ отмѣнѣ. Съ своей стороны, защитникъ подсудимаго, объясняя въ кассационной жалобѣ, что къ виновности Дмитріева приведенныя въ приговорѣ статьи законовъ, какъ предусматривающія преступленія несравненно большей важности, ни въ какомъ отношеніи примѣнены быть не могутъ, представляетъ соображенія свои по сему предмету, отказываясь, однако, изложить свое мнѣніе относительно тѣхъ статей, которыя наиболѣе подходятъ къ совокупности проступковъ Дмитріева, такъ какъ не видитъ положительной возможности указать на статьи, предусматривающія эти проступки совершенно точно. Представляя въ главный военно-морской судъ помянутые протестъ и кассационную жалобу, военно-морской судъ с.-петербургскаго порта объясняетъ, что судебныя пренія относительно примѣненія закона къ виновности Дмитріева, возбудили въ судьяхъ сомнѣніе—не будетъ-ли наказаніе, назначенное подсудимому, слишкомъ строго. Моментъ, въ который можетъ родиться вопросъ, не представляется ли возможнымъ ходатайствовать предъ Императорскимъ Величествомъ, наступаетъ только по назначеніи судомъ наказанія подсудимому; слѣдовательно судъ, опредѣлившій это наказаніе, имѣлъ право возбудить вопросъ, нѣтъ ли основанія къ ходатайству, тѣмъ болѣе, что основаніе для этого вопроса вытекало прямо изъ совершенно законныхъ судебныхъ преній, происходившихъ по вопросамъ о примѣненіи закона о наказаніи. За тѣмъ, полагая ходатайствовать о смягченіи, судъ, въ исполненіе ст. 847 воен. морск. суд. уст., обязанъ былъ рассмотреть всѣ обстоятельства дѣла, что онъ и исполнилъ, и уваженія, приведенныя судомъ къ облегченію участи подсудимаго, извлечены не изъ судебного слѣдствія, которое произведено не было, а изъ письменнаго слѣдственнаго производства, которое, по ст. 809, должно быть предъ судьями во время совѣщанія при постановленіи приговора и разумѣется для того,

чтобы быть разсматриваемымъ. Къ сему судъ присовокупляетъ, что въ военно-морскомъ судебномъ уставѣ нѣтъ ни одной статьи, которая ограничила бы право суда ходатайствовать передъ Его Императорскомъ Величествомъ. Что же касается до мнѣнія прокурора, что судьи, слушающіе дѣло 7 февраля, не усмотрѣли обстоятельствъ, которыя бы представляли тяжкимъ назначенное подсудимому наказаніе, а новый составъ судей принялъ въ уваженіе обстоятельства, не бывшія въ ихъ разсмотрѣніи, то мнѣніе судей, постановившихъ отмѣненный главнымъ военно-морскимъ судомъ приговоръ и именно въ той его части, которая отмѣнена, не можетъ быть обязательно для суда въ новомъ его составѣ. По соображеніи вышеизложеннаго съ законами и по выслушаніи заключенія главнаго военно-морскаго прокурора, главный военно-морской судъ находитъ, что такъ какъ резолюція военно-морскаго суда 7-го февраля, въ которой изложена признанная судомъ степень виновности писаря Дмитріева, оставлена была главнымъ военно-морскимъ судомъ въ своей силѣ, то нѣтъ сомнѣнія, что, войдя въ новую оцѣнку этой виновности, судъ не только выступилъ за предѣлы возложеннаго на него порученія примѣнить лишь законъ къ окончательно уже опредѣленной винѣ Дмитріева, но и нарушилъ ст. 956 воен. морск. суд. уст., ибо, по силѣ этой статьи, судъ, куда обращено дѣло по случаю отмѣны приговора, производить оное вновь «съ того дѣйствія, которое послужило поводомъ кассациі.» Хотя же судъ въ объясненіе заключенія своего по сему предмету ссылается на 847 ст. воен. морск. суд. уст., но статья эта предписываетъ приводить въ приговорѣ уваженія къ облегченію участи подсудимаго въ размѣрѣ, выходящемъ за предѣлы судебной власти, въ такомъ лишь случаѣ, «если судомъ постановлено ходатайствовать предъ Императорскимъ Величествомъ о смягченіи подсудимому наказанія», но этого судомъ, разсматривавшимъ дѣло о Дмитріевѣ въ существѣ, постановлено не было, а суду въ новомъ составѣ не предоставлялось входить въ обсужденіе виновности Дмитріева. Признавая на этомъ основаніи протестъ прокурора заслуживающимъ уваженія, и переходя къ разсмотрѣнію кассационной жалобы защитника, главный военно-морской судъ нахо-

дигъ, что на основаніи 930 ст. воен. морск. суд. уст., кассационныя жалобы подаются съ соблюденіемъ тѣхъ же правилъ, какія установлены для подачи частныхъ жалобъ на опредѣленіе военно-морского суда; въ частной же жалобѣ, за силою 910 ст. воен. морск. суд. уст., должно быть означено «чѣмъ опровергается опредѣленіе суда и чего именно просить лицо, подающее жалобу.» — Имѣя въ виду, что защитникъ, отрицая правильность примѣненія къ преступленіямъ подсудимаго Дмитріева тѣхъ статей закона, на которыхъ основался судъ въ своемъ приговорѣ, не только не опровергаетъ сего надлежащимъ образомъ указаніемъ на статьи, которыя, по мнѣнію его, ближе подходятъ къ проступкамъ Дмитріева, но и самъ сознается, что не можетъ указать на законы, предусматривающіе эти проступки совершенно точно, главный военно-морской судъ признаетъ кассационную жалобу защитника неимѣющею надлежащаго основанія, тѣмъ болѣе, что изъ жалобы этой не видно, о чемъ именно просить защитникъ. Вслѣдствіе сего главный военно-морской судъ опредѣляетъ: приговоръ военно-морского суда с.-петербургскаго порта по настоящему дѣлу, состоявшійся 3 мая сего года, оставить въ своей силѣ; заключеніе же о ходатайствѣ предъ Его Императорскимъ Величествомъ о смягченіи наказанія, опредѣленнаго по закону писарю Дмитріеву, оставить безъ послѣдствій.

№ 16.

По дѣлу о прапорщикѣ корпуса флотскихъ штурмановъ
Сердюковъ.

1868 года августа 14 дня. По указу Его Императорскаго Величества, главный военно-морской судъ слѣдовалъ: кассационный протестъ прокурора при военно-морскомъ судѣ кронштадтскаго порта на приговоръ и особое постановленіе сего суда по дѣлу о прапорщикѣ корпуса флотскихъ штурмановъ Сердюковѣ, сужденномъ по обвиненію въ поношеніи оскорбительными словами квартальнаго надзирателя кронштадтской полиціи губернскаго секретаря Тимофѣевскаго, при отправленіи имъ должности, и нанесеніе тяжкой обиды полицейскому стражу Гладкову. Изъ

дѣла видно, что 14 іюня, послѣ судебнаго слѣдствія и заключительныхъ преній по сему дѣлу, военно-морской судъ изложилъ въ своей резолюціи: а) что онъ призналъ подсудимаго прапорщика Сердюкова виновнымъ въ поношеніи оскорбительными словами квартальнаго надзирателя Тимофѣевского, при отправленіи имъ должности, вслѣдствіе чего и въ виду обстоятельствъ, уменьшающихъ вину Сердюкова, постановилъ подвергнуть Сердюкова, въ дисциплинарномъ порядкѣ аресту на гауптвахтѣ на 2 недѣли. По предмету-же обвиненія Сердюкова въ нанесеніи тяжкой обиды полицейскому стражу Гладкову, по недоказанности сего, считать Сердюкова оправданнымъ; и б) что судомъ заключено объ обнаруженныхъ судебнымъ слѣдствіемъ незаконныхъ дѣйствіяхъ квартальнаго надзирателя Тимофѣевского, согласно 834 ст. воен.-морск. суд. уст. составить особое постановленіе, которое и передать чрезъ военно-морскаго прокурора, подлежащему начальству на законное распоряженіе. По объявленіи подсудимому Сердюкову приговора въ окончательной формѣ, въ который судомъ внесена только первая часть резолюціи, касающаяся Сердюкова, получено прокуроромъ при отношеніи суда 25-го іюня, упомянутое въ резолюціи постановленіе слѣдующаго содержания: кронштадтскій военно-морской судъ въ судебномъ засѣданіи 14 іюня по дѣлу о прапорщикѣ Сердюковѣ усмотрѣлъ, что бывшій 8 февраля сего года дежурнымъ по полиціи квартальный надзиратель Тимофѣевскій, распорядившись арестованіемъ прапорщика Сердюкова, не исполнилъ требованій 1130 и 1223 ст. уст. уголов. судопр., а ограничился лишь отсылкою его на главную гауптвахту и въ нарушение условій 333 ст. воен.-морск. суд. уст. о распоряженіи своемъ не сообщилъ начальству арестованнаго. Почему военно-морской судъ на основаніи 834 ст. воен. морск. суд. уст. опредѣлилъ: составить по сему предмету настоящее постановленіе, которое и передать, чрезъ прокурора, подлежащему начальству Тимофѣевского. На приговоръ и особое постановленіе суда прокуроръ предъявилъ кассационный протестъ, въ которомъ изложилъ, — что по силѣ означенной въ постановленіи 834 ст. воен.-морск. суд. уст., послужившей основаніемъ для составленія сего постановленія, если при судебномъ слѣдствіи

*

обнаружатся обстоятельства, возбуждающія ответственность лицъ морскаго вѣдомства, суду не преданныхъ, то военно-морской судъ обязанъ указать на оныя въ своемъ постановленіи, которое сообщается, чрезъ военно-морскаго прокурора, подлежащему начальству, для дальнѣйшаго на законномъ основаніи распоряженія. Имѣя въ виду: 1) что надзиратель Тимофѣевскій, какъ гражданскій чиновникъ, служащій въ городской полиціи, *не есть лицо морскаго вѣдомства*; 2) что дѣйствія его обнаружены не на судебномъ только слѣдствіи, а были обнаружены еще на предварительномъ слѣдствіи, и 3) упомянутое постановленіе, какъ означенное въ резолюціи, послужило основаніемъ для составленія оя и самаго приговора (846 ст. воен. мор. суд. уст.), между тѣмъ какъ *оно въ приговоръ не означено*, онъ, прокуроръ, полагаетъ: а) что самое составленіе особаго постановленія есть нарушеніе, предусмотрѣнное въ 3 п. 918 ст. упомянутаго устава, и б) что невнесеніе въ приговоръ всего того, что было означено въ резолюціи, есть нарушеніе одной изъ существенныхъ формъ судопроизводства, предусмотрѣнное 2 п. той-же 918 ст. На сихъ основаніяхъ, а равно по силѣ 902 ст. того-же устава, онъ, прокуроръ, проситъ: 1) отмѣнить приговоръ суда по сему дѣлу и 2) отмѣнить особое постановленіе о дѣйствіяхъ надзирателя Тимофѣевского. Сообразивъ вышеизложенное и выслушавъ заключеніе исправляющаго должность главнаго военно-морскаго прокурора, главный военно-морской судъ находитъ, что было-бы несогласно съ назначеніемъ суда, если-бы онъ обнаруженный судебнымъ слѣдствіемъ нарушенія квартальнымъ надзирателемъ Тимофѣевскимъ своей должности, оставилъ безъ сообщенія начальству Тимофѣевского. Признавая, такимъ образомъ, что постановленіе суда о сообщеніи начальству Тимофѣевского о неправильныхъ дѣйствіяхъ сего чиновника соотвѣтствуетъ значенію суда, главный военно-морской судъ признаетъ это постановленіе соотвѣтствующимъ также и смыслу 1077 ст. устава уголовного судопроизводства по гражданскому вѣдомству. Въ статьѣ сей изложено, что дѣла по преступленіямъ должности возбуждаются: жалобами и объявленіями частныхъ лицъ; сообщеніями и лонесеніями должностныхъ лицъ и надзоромъ начальства за дѣйствіями его подчи-

ненныхъ. Слѣдовательно, по смыслу этой статьи, и военно-морской судъ, какъ присутственное мѣсто, вправѣ, въ случаяхъ, подобныхъ вышеозначенному о Тимофѣевскомъ, сдѣлать постановленіе о сообщеніи начальству должностнаго лица гражданскаго вѣдомства о нарушеніи этимъ лицомъ своей должности. За симъ то обстоятельство, что судъ распоряженіе свое о дѣйствіяхъ Тимофѣевскаго основалъ на 834 ст. воен.-морск. суд. уст., не должно лишать силы упомянутое распоряженіе. Что же касается замѣчанія прокурора, что дѣйствія Тимофѣевскаго обнаружены не на судебномъ только слѣдствіи, а были обнаружены еще на предварительномъ слѣдствіи, то замѣчаніе это не можетъ быть принято въ уваженіе, ибо предварительнымъ слѣдствіемъ собирается только матеріалъ для судебного слѣдствія; окончательное-же уясненіе дѣла производится на судебномъ слѣдствіи. Обращаясь затѣмъ къ невнесенію судомъ въ приговоръ той части своей резолюціи, которая касалась дѣйствій Тимофѣевскаго, главный военно-морской судъ находитъ, что хотя на основаніи 846 ст. воен.-морск. суд. уст., въ коей указано, что означаемое въ резолюціи суда должно быть вносимо въ приговоръ его, суду надлежало внести въ приговоръ обѣ вышеприведенныя части своей резолюціи, но какъ та часть ея, которая не помѣщена въ приговоръ, не относится до подсудимаго, то сказанное несоблюденіе судомъ требованія 846 ст. не составляетъ, въ настоящемъ случаѣ, настолько важнаго нарушенія, что могло-бы колебать силу приговора о подсудимомъ и постановленія о Тимофѣевскомъ, поступившаго къ прокурору, для сообщенія начальству Тимофѣевскаго. По симъ соображеніямъ и признавая протестъ прокурора не заключающимъ въ себѣ достаточныхъ основаній къ отмѣнѣ приговора и особаго постановленія суда, главный военно-морской судъ опредѣлилъ: означенные приговоръ и особое постановленіе оставить въ своей силѣ, а суду указать, что ему надлежало, на основаніи 846 ст. воен.-морск. суд. уст. внести въ приговоръ обѣ части резолюціи.

По дѣлу о боцманматѣ 2-го флотскаго экипажа Николаевѣ.

1868 года сентября 11 дня. По указу Его Императорскаго Величества главный военно-морской судъ слушалъ: кассационную жалобу старшаго врача 2 флотскаго экипажа надворнаго совѣтника Зброжека на приговоръ военно-морскаго суда при с.-петербургскомъ портѣ, по дѣлу о боцманматѣ (нынѣ матросъ 2 статьи) упомянутаго экипажа Василіѣ Николаевѣ, сужденномъ въ экипажномъ судѣ, по обвиненію, между прочимъ, въ растратѣ 23 руб. 80 коп., слѣдующихъ врачу Зброжеку, за провіантъ на положенныхъ при немъ казенныхъ деньщиковъ. Изъ дѣла видно, что экипажный судъ, признавъ подсудимаго Николаева виновнымъ въ растратѣ артельныхъ денегъ нижнихъ чиновъ, фланелевой рубахи, стоющей казнѣ 3 руб., и офицерскаго деньщицкаго провіанта, всего на 70 р. 41 к., въ томъ числѣ 23 руб. 80 коп., слѣдующихъ старшему врачу Зброжеку на деньщиковъ, и опредѣливъ личную отвѣтственность Николаева, положилъ: на удовлетвореніе возникшихъ на подсудимаго претензій обратить оказавшуюся у него движимую собственность, а въ случаѣ недостаточности ея, по выйдѣ Николаева изъ военно-исправительной тюрьмы и по отставленіи отъ службы, подвергнуть его, въ гражданскомъ порядкѣ, 3-хъ мѣсячному аресту. Командиръ 2 флотскаго экипажа, на конфирмацію котораго былъ представленъ приговоръ экипажнаго суда, смягчилъ личную отвѣтственность подсудимаго и находя, что описанное имущество Николаева, за силою 973 ст. уст. гражд. судопр., не должно подлежать аресту, признавъ Николаева несостоятельнымъ къ уплатѣ растраченнаго имъ, и, по силѣ 64 ст. правилъ 30 іюня 1867 года, опредѣливъ подвергнуть его аресту на мѣсяцъ; искъ-же надворнаго совѣтника Зброжека положилъ оставить безъ послѣдствій. По объявленіи сей конфирмаціи врачу Зброжеку, онъ заявилъ на нее неудовольствіе и подалъ отзывъ, въ коемъ, жалуясь, что экипажный командиръ отмѣнилъ приговоръ экипажнаго суда, объ удовлетвореніи его изъ имущества Николаева, просилъ удовлетво-

рить его, вмѣсто провіанта, деньгами. Военно-морской судъ при кронштадтскомъ портѣ, по разсмотрѣніи этого дѣла, нашелъ со стороны экипажнаго командира разныя отступленія отъ узаконенныхъ правилъ по производству дѣла, между прочимъ въ томъ, что, не смотря на подачу врачомъ Зброжекомъ въ установленный срокъ отзыва на конфирмацію, она была приведена въ исполненіе по всѣмъ частямъ и что командиръ экипажа, не выждавъ рѣшенія по представленной Зброжекомъ жалобѣ, подвергнулъ Николаева, вмѣсто денежнаго взысканія, аресту. О таковыхъ отступленіяхъ экипажнаго командира судъ кронштадтскаго порта, въ приговорѣ своемъ, согласно 834 ст. воен.-морск. суд. уст., постановилъ сообщить, чрезъ военно-морскаго прокурора, подлежащему начальству, для дальнѣйшаго, на законномъ основаніи, распоряженія. Независимо отъ сего, судъ нашелъ: что Николаевъ, признанный, по рѣшенію экипажнаго командира, несостоятельнымъ, подвергнуть уже, вмѣсто денежнаго взысканія, аресту; слѣдовательно приговорить его къ вознагражденію врача Зброжека, невозможно. Усматривая же по дѣлу упущенія экипажнаго командира въ надзорѣ за храненіемъ и раздачею сухопутнаго провіанта, слѣдующаго офицерамъ на деньщиковъ, судъ, примѣняясь къ 362 ст. I кн. св. морск. угол. пост., приговоромъ заключилъ: удовлетвореніе врача Зброжека деньгами за неполученный имъ провіантъ, отнести на командира 2 флотскаго экипажа. Но главный военно-морской судъ, разсматривая это дѣло, по поводу поданной экипажнымъ командиромъ кассационной жалобы на приговоръ кронштадтскаго военно-морскаго суда, нашелъ, что на основаніи 887 ст. воен.-морск. суд. уст.,—разсмотрѣніе дѣлъ, поступающихъ въ военно-морской судъ изъ экипажнаго суда, не должно выходить изъ предѣловъ представленія или отзыва, по коимъ дѣло разсматривается. Военно-морской судъ кронштадтскаго порта, войдя въ сужденіе объ упущеніяхъ экипажнаго командира по производству сего дѣла, на которыя врачъ Зброжекъ не жаловался въ своемъ отзывѣ, тѣмъ самымъ, очевидно, нарушилъ приведенную статью закона, а обративъ взысканіе претензіи Зброжека на экипажнаго командира по поводу замѣченныхъ со стороны его упущеній въ надзорѣ за храненіемъ

и раздачею сухопутнаго провіанта на дѣньщиковъ, судъ, кромѣ того, нарушилъ ст. 206 и 207 воен.-морск. суд. уст. По силѣ первой изъ сихъ статей,—никто изъ служащихъ въ морскомъ вѣдомствѣ не можетъ подлежать судебному преслѣдованію, не бывъ привлеченъ къ отвѣтственности въ порядкѣ, опредѣленномъ правилами сего устава, а по ст. 207,—судебное преслѣдованіе въ морскомъ вѣдомствѣ возбуждается начальствующими лицами, къ которымъ и частныя лица обращаются съ своими жалобами или претензіями. Такимъ образомъ, по точному смыслу этихъ законовъ, а равно 1121 и слѣд. ст. воен.-морск. суд. уст., отъ врача Зброжека зависѣло-бы обжаловать начальству экипажнаго командира, если-бы Зброжекъ находилъ, что понесенный имъ отъ преступленія Николаева убытокъ, былъ прямымъ или косвеннымъ слѣдствіемъ неправильныхъ дѣйствій или упущеній экипажнаго командира; суду-же не только налагать взысканіе на экипажнаго командира по поводу этихъ дѣйствій или упущеній, но и входить въ сужденіе о нихъ въ судебномъ засѣданіи не слѣдовало, хотя отъ суда зависѣло, какъ объ этихъ упущеніяхъ, такъ и объ отступленіяхъ экипажнаго командира по производству дѣла, постановить заключеніе въ распорядительномъ засѣданіи и дать постановленію своему дальнѣйшій ходъ въ указанномъ законами порядкѣ. Усматривая изъ вышеизложеннаго, что военно-морскимъ судомъ кронштадтскаго порта нарушенъ, въ настоящемъ случаѣ, прямой смыслъ приведенныхъ узаконеній, главный военно-морской судъ, рѣшеніемъ 29 мая 1868 г., опредѣлилъ: состоявшіеся по сему дѣлу приговоръ военно-морскаго суда кронштадтскаго порта, 20 марта 1868 г., отмѣнить и дѣло передать въ с. петербургскій военно-морской судъ, для новаго производства и рѣшенія на точномъ основаніи 956 ст. воен.-морск. суд. уст. Военно-морской судъ при с.-петербургскомъ портѣ, по разсмотрѣніи дѣла, нашелъ, что приговоръ экипажнаго суда, а равно конфирмація командира экипажа, относительно понесенныхъ старшимъ врачомъ Зброжекомъ отъ преступленія Николаева убытковъ, постановлены согласно ст. 66, 68, 70, 64 и 65 правилъ 30 іюня 1867 г., хотя въ концѣ конфирмаціи и употреблено выраженіе: «оставить искъ Зброжека безъ послѣдствій по несостоя-

тельности Николаева» — неправильное потому, что этою-же конфирмаціею Николаевъ приговоренъ къ одиночному заключенію между прочимъ и за искъ Зброжека. Посему военно-морской судъ с.-петербургскаго порта, приговоромъ 20 іюня, опредѣлилъ: на основаніи ст. 887 и 890 воен.-морск. суд. уст., оставить конфирмованный приговоръ экипажнаго суда въ своей силѣ, отмѣнивъ ту его часть, въ которой выражено, что искъ надворнаго совѣтника Зброжека оставить безъ послѣдствій по несостоятельности Николаева. На приговоръ с.-петербургскаго военно-морскаго суда, старшій врачъ Зброжекъ подалъ кассационную жалобу, въ которой изложилъ, что въ приговорѣ военно-морскаго суда с.-петербургскаго порта, хотя и предоставлено ему право иска относительно растроченнаго Николаевымъ на положенныхъ при немъ, Зброжекѣ, казенныхъ деньщиковъ провіанта, но приговоръ этотъ не удовлетворяетъ его потому, что послѣ отмѣны главнымъ военно-морскимъ судомъ приговора кронштадтскаго военно-морскаго суда, с.-петербургскій военно-морской судъ, взявъ его, не опредѣлилъ, кто долженъ пополнить понесенные имъ, Зброжекомъ, убытки отъ неполученнаго изъ 2 флотскаго экипажа провіанта. По смыслу приговора экипажнаго суда при 2 флотскомъ экипажѣ и конфирмаціи командира того-же экипажа, отвѣтчикомъ въ растратѣ слѣдующаго ому, Зброжеку, провіанта признанъ Николаевъ, и это постановленіе с. петербургскій военно-морской судъ нашелъ правильнымъ. Но между тѣмъ командиръ 2 флотскаго экипажа въ конфирмаціи своей показалъ, что имущество Николаева, за силою 973 ст. уст. гражд. судопр., не должно подлежать аресту на томъ основаніи, будто-бы, что оно составляетъ необходимыя для него вещи, а потому и постановилъ возвратить ихъ Николаеву, объявивъ его несостоятельнымъ къ уплатѣ растроченныхъ имъ денегъ. Въ имѣющемся-же при дѣлѣ списокъ вещей, составлявшихъ движимое имущество Николаева, видно, что тутъ, между прочимъ, находились: 4 верблюжьихъ башлыка, 5 паръ сапожнаго товара, 4 пары сапожныхъ голенищъ, 10 картинъ со стеклами и 3 безъ стеколъ и другіе предметы, количество которыхъ не соответствуетъ условіямъ, выраженнымъ въ 973 ст. уст. гражд. судопр., и вещи эти весьма

легко могли-бы, при продажѣ ихъ съ аукціоннаго торга, послужить къ удовлетворенію иска за растрченный Николаевымъ деньщичій провіантъ. Кромѣ того, командиръ 2 флотскаго экипажа, вопреки существующихъ правилъ, не выждавъ рѣшенія по представленной имъ, Зброжекомъ, жалобѣ, преждевременнымъ приведеніемъ въ исполненіе своего приговора надъ Николаевымъ, освободилъ уже сего послѣдняго отъ всякой отвѣтственности имуществомъ его, а тѣмъ самымъ лишилъ его, Зброжека, средствъ получить съ Николаева законное удовлетвореніе за провіантъ. Такія дѣйствія командира 2 флотскаго экипажа, прямо клонящіяся къ ущербу его, Зброжека, заставляютъ его прибѣгнуть къ настоящей жалобѣ; а потому онъ проситъ военно-морской судъ с.-петербургскаго порта представить жалобу его въ главный военно-морской судъ, для разсмотрѣнія всего изложеннаго имъ, на предметъ пополненія понесенныхъ убытковъ за неполученный до сихъ поръ изъ 2 флотскаго экипажа провіантъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ проситъ выяснить: къ кому онъ долженъ обратиться за удовлетвореніемъ 23 руб. 80 коп., слѣдующихъ ему за провіантъ. Сообразивъ вышеизложенное и выслушавъ заключеніе исправляющаго должность главнаго военно-морскаго прокурора, а равно словесное объясненіе старшаго врача надворнаго совѣтника Зброжека, главный военно-морской судъ находитъ, что за послѣдовавшимъ рѣшеніемъ этого суда, по кассационной жалобѣ командира 2 флотскаго экипажа, военно-морской судъ с.-петербургскаго порта не могъ, въ настоящемъ положеніи дѣла, войти, въ своемъ приговорѣ, въ сужденіе о томъ: откуда врачъ Зброжекъ долженъ получить удовлетвореніе въ своемъ искѣ,—и отнести за тѣмъ обязанность сего удовлетворенія на экипажнаго командира, какъ то сдѣлалъ судъ кронштадтскаго порта и чего, по смыслу кассационной жалобы врача Зброжека, домогается Зброжекъ. Посему и принимая вмѣстѣ съ тѣмъ на видъ, что въ упомянутомъ, прежнемъ рѣшеніи главнаго военно-морскаго суда уже объяснено къ кому врачъ Зброжекъ можетъ обратиться съ жалобою, находя дѣйствія экипажнаго командира для себя убыточными, главный военно-морской судъ опредѣляетъ: кассационную жалобу надворника совѣтника Зброжека признать

не заслуживающую уважения и приговоръ военно-морского суда с.-петербургскаго порта оставить въ своей силѣ.

№ 18.

По дѣлу о матросѣ 4-го флотскаго экипажа Евдинѣ.

1868 года октября 2-го дня. По указу Его Императорскаго Величества, главный военно-морской судъ слушалъ: кассационную жалобу защитника матроса 4 флотскаго экипажа Евдина на состоявшійся о немъ, Евдинѣ, 25 іюля, приговоръ военно-морского суда кронштадтскаго порта. Изъ дѣла видно: матросъ Евдинъ былъ преданъ суду по обвиненію въ неявкѣ къ вечерней перекличкѣ, пьянствѣ, утратѣ шинели изъ казеннаго его обмундированія въ 3-й разъ, и неисправимо-дурномъ поведеніи. По окончаніи судебнаго слѣдствія и заключительныхъ преній, былъ предложенъ на разрѣшеніе судей, въ числѣ другихъ вопросовъ, слѣдующій: виновенъ-ли подсудимый въ неявкѣ къ вечерней перекличкѣ, пьянствѣ и неисправимо-дурномъ поведеніи? На вопросъ этотъ данъ утвердительный отвѣтъ. За симъ въ приговорѣ суда, изложенномъ въ окончательной формѣ, означено: 1) что виновность Евдина въ неявкѣ къ перекличкѣ и пьянствѣ подтвердилась, какъ собственнымъ признаніемъ Евдина, такъ и всѣми обстоятельствами дѣла; 2) что Евдинъ, какъ усматривается изъ его послужнаго списка и штрафнаго журнала, уже до настоящаго дѣла былъ наказанъ по суду и подвергался нѣсколько разъ взысканіямъ въ дисциплинарномъ порядкѣ; 3) что онъ, по отзыву ротнаго командира, не подаетъ надежды къ исправленію въ поведеніи, и 4) что по соображеніи вышеизложеннаго, судъ призналъ Евдина виновнымъ въ неявкѣ къ вечерней перекличкѣ, пьянствѣ и неисправимо-дурномъ поведеніи, за что и приговорилъ его къ заключенію въ военно-исправительной тюрьмѣ морскаго вѣдомства на 10 мѣсяцевъ. На этотъ приговоръ защитникъ Евдина подалъ кассационную жалобу, въ которой излагаетъ, что Евдинъ былъ признанъ судомъ виновнымъ въ дурномъ поведеніи вслѣдствіе того, что судъ соединилъ вопросы о неявкѣ Евдина къ перекличкѣ и пьянствѣ его, съ вопросомъ о его неисправимо-дурномъ по-

веденіи, тѣмъ болѣе еще, что вопросъ объ упомянутомъ поведеніи былъ поставленъ послѣ вопросовъ о неявѣ къ переключкѣ и пьянствѣ. Посему, на основаніи 812 и 2 п. 918 ст. воен. морск. суд. уст., защитникъ просить отмѣнить приговоръ суда. Сообразивъ вышеизложенное и выслушавъ заключеніе товарища главнаго военно-морскаго прокурора, главный военно-морской судъ находитъ жалобу защитника подсудимаго Евлина не заслуживающею уваженія за силою 817 ст. воен. морск. суд. уст., по которой предоставлено суду опредѣлять вину подсудимаго по внутреннему своему убѣжденію, основанному на обсужденіи въ совокупности всѣхъ обстоятельствъ дѣла. Вслѣдствіе сего главный военно-морской судъ опредѣляетъ: приговоръ военно-морскаго суда кронштадтскаго порта по настоящему дѣлу оставить въ своей силѣ.

№ 19.

По дѣлу о писарѣ Константиновѣ.

1868 года октября 2 дня. По указу Его Императорскаго Величества главный военно-морской судъ слушалъ: кассационную жалобу писаря 2-й запасной роты 1-го флотскаго Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала экипажа Ивана Константинова, преданнаго суду по обвиненію въ похищеніи изъ казармы у квартирмейстера Косаурова шинели и въ пьянствѣ. Изъ дѣла видно, что экипажный судъ, признавъ Константинова виновнымъ въ означенномъ воровствѣ и руководствуясь 503 ст. I кн. св. морск. угол. пост., приговорилъ: лишивъ подсудимаго нашивки за 6 лѣтнюю безпорочную службу и унтеръ-офицерскаго званія съ переводомъ въ разрядъ штрафованныхъ и зачисленіемъ въ матросы 2-й статьи, выдержать его подъ арестомъ въ свѣтломъ одиночномъ карцерѣ на хлѣбѣ и водѣ 2 недѣли, и на основаніи 56 ст. правилъ, объявленныхъ въ приказѣ по морскому вѣдомству 2 іюля 1867 г. № 120, отставить его отъ службы, какъ несостоящаго на срочной службѣ. Въ поданномъ на рѣшеніе экипажнаго суда отзывѣ писарь Константиновъ, жалуясь на нарушеніе судомъ установ-

ленныхъ формъ и обрядовъ при допросѣ свидѣтелей. объяснилъ, что и наказаніе опредѣлено ему неправильно. Исправляющій должность командира экипажа, не соглашаясь съ рѣшеніемъ экипажнаго суда на томъ основаніи, что судъ призналъ Константинова виновнымъ въ воровствѣ въ первый разъ, тогда какъ, по его мнѣнію, слѣдовало признать подсудимаго виновнымъ во второй кражѣ, какъ бывшаго уже прежде въ штрафѣ, представилъ дѣло это на разсмотрѣніе въ военно-морской судъ кронштадтскаго порта. Находя, что приговоръ экипажнаго суда въ отношеніи виновности подсудимаго постановленъ правильно и что настоящее преступленіе Константинова надлежитъ считать первою кражею, а не второю, такъ какъ онъ былъ штрафованъ въ 1861 году не за кражу, а за подлогъ, военно-морской судъ въ то же время призналъ, что наказаніе Константинову опредѣлено экипажнымъ судомъ неправильно, ибо на основаніи приведенной въ приговорѣ экипажнаго суда 503 ст. I кн. св. морск. угол. пост., нижніе чины за кражу подлежатъ наказанію шпицрутенами, а это наказаніе, по силѣ примѣчанія къ 3 ст. Высочайше утвержденныхъ правилъ 30 іюня 1867 г. (лит. Б п. II) замѣняется одиночнымъ заключеніемъ въ военной тюрьмѣ. Вслѣдствіе сего и руководствуясь II прил. къ 63 ст. тѣхъ же правилъ, военно-морской судъ приговоромъ, состоявшимся 2 августа 1868 г., постановилъ: вмѣсто наказанія, опредѣленнаго Константинову экипажнымъ судомъ, заключить подсудимаго въ военно-исправительной тюрьмѣ морскаго вѣдомства на три мѣсяца съ лишеніемъ нашивки и унтеръ-офицерскаго званія, а также прочихъ преимуществъ, указанныхъ въ 50 и 51 ст. Высочайше утвержденныхъ правилъ 30 іюня 1867 г., въ случаѣ же недостатка помѣщенія въ военно-исправительной тюрьмѣ, его, Константинова, какъ несостоящаго на обязательномъ срокѣ службы, согласно 4 п. II прилож. къ 63 ст. означенныхъ правилъ (лит. А), отставить отъ службы, также съ лишеніемъ нашивки и унтеръ-офицерскаго званія, и выдержать въ тюрьмѣ гражданскаго вѣдомства два мѣсяца. На этотъ приговоръ писарь Константиновъ принесъ кассационную жалобу, въ которой изъясляетъ неудовольствіе на то, что военно-морской судъ кронштадтскаго порта, при раз-

смотрѣніи сего дѣла, не обратилъ вниманія на нарушеніе экипажнымъ судомъ формъ и обрядовъ судопроизводства, а вошелъ въ разсмотрѣніе только мнѣнія экипажнаго командира, по вопросу о томъ за первую или за вторую кражу, долженъ подлежать наказанію онъ, Константиновъ. По соображеніи сей жалобы съ законами и по выслушаніи заключенія главнаго военно-морскаго прокурора, главный военно-морской судъ находитъ кассационную жалобу Константинова незаслуживающе уваженія, такъ какъ по ст. 347 воен. морск. суд. уст., право подсудимаго, недовольнаго рѣшеніемъ экипажнаго суда, ограничено подачею только отзыва экипажному командиру; на основаніи же 887 ст. того же устава, военно-морской судъ при разсмотрѣніи дѣлъ по представленіямъ экипажныхъ командировъ, не долженъ выходить за предѣлы представленія, по которому дѣло разсматривается. А какъ исправляющій должность экипажнаго командира въ представленіи своемъ по сему дѣлу, не касаясь порядка производства онаго въ экипажномъ судѣ, не согласился съ рѣшеніемъ сего суда лишь по вопросу о томъ слѣдуетъ-ли учиненную подсудимымъ кражу считать первою или второю, то военно-морской судъ обязанъ былъ ограничиться рѣшеніемъ одного лишь этого вопроса. По симъ соображеніямъ главный военно-морской судъ опредѣляетъ: кассационную жалобу писаря Константинова оставить безъ послѣдствій.

№ 21.

По дѣлу о матросѣ 1-го флотскаго Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала экипажа Петра Полещука.

1868 года октября 30 дня. По указу Его Императорскаго Величества, главный военно-морской судъ слушалъ: кассационную жалобу защитника матроса 1-го флотскаго Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала экипажа Петра Полещука, на приговоръ военно-морскаго суда кронштадтскаго порта по дѣлу о продажѣ симъ матросомъ, въ третій разъ, казенныхъ вещей. Изъ дѣла видно, что военно-морской судъ, признавъ матроса Полещука виновнымъ въ означенномъ преступленіи и подле-

жащимъ за это отдать въ военно-исправительныя роты, въ виду обстоятельствъ, уменьшающихъ вину подсудимаго, приговоромъ 20 августа 1866 г., на основаніи 366 ст. I кн. св. морск. угол. пост., 821 ст. военн. морск. суд. уст. и 4 ст. II приложения къ 68 ст. (лит. б) правилъ 30 іюня 1866 г., опредѣлили: матроса Полещука отдать въ военно-исправительную тюрьму морскаго вѣдомства на десять мѣсяцевъ, съ потерю правъ и преимуществъ по 50 и 51 ст. упомянутыхъ правилъ, съ увеличеніемъ обязательнаго пребыванія въ разрядѣ штрафованныхъ на одинъ годъ. На этотъ приговоръ защитникъ Полещука подалъ кассационную жалобу, въ которой изложилъ, что при опредѣленіи подсудимому наказанія военно-морской судъ не принялъ во вниманіе болѣзненнаго состоянія Полещука и другихъ обстоятельствъ, вынудившихъ его на продажу вещей казеннаго обмундированія, и что за симъ къ преступленію подсудимаго правильнѣе было бы примѣнить 363, а не 366 ст. I кн. св. морск. угол. пост., на которой основался судъ. Вслѣдствіе сего защитникъ проситъ отмѣнить приговоръ военно-морскаго суда кронштадтскаго порта. Сообразивъ вышеизложенное съ законами и выслушавъ заключеніе главнаго военно-морскаго прокурора, главный военно-морской судъ находитъ объясненіе защитника о непринятіи судомъ во вниманіе обстоятельствъ, побудившихъ матроса Полещука продать казенныя вещи, неподлежащимъ, за силою 4 и 817 ст. воен. морск. суд. уст., разсмотрѣнію въ кассационномъ порядкѣ, такъ какъ обстоятельства эти относятся до существа дѣла о степени вины подсудимаго, опредѣляемой, по непосредственному убѣжденію судей. Что же касается до мнѣнія защитника, что къ преступленію Полещука правильнѣе было бы примѣнить 363, а не 366 ст. I кн. св. морск. угол. пост., то главный военно-морской судъ находитъ примѣненіе къ Полещуку послѣдней статьи закона исполнѣе правильнымъ и соответствующимъ тому преступленію, въ которомъ признанъ по суду виновнымъ Полещукъ, а приводимую защитникомъ 363 ст. признаетъ вовсе не относящеюся къ настоящему дѣлу, такъ какъ въ этой статьѣ опредѣляется наказаніе не за продажу казенныхъ вещей, а за оставленіе, безъ достаточной причины, оружія или аммуниціи въ полѣ во

время похода. На семъ основаніи, признавая кассационную жалобу защитника не заслуживающе уваженія, главный военно-морской судъ опредѣляетъ: жалобу эту оставить безъ послѣдствій.

№ 22.

По дѣлу о подпоручикѣ корпуса инженеръ-механиковъ Павлѣ Микулинѣ.

1868 года октября 23 дня, по указу Его Императорскаго Величества главный военно-морской судъ слушалъ: кассационный протестъ прокурора при кронштадтскомъ военно-морскомъ судѣ на приговоръ сего суда о подпоручикѣ корпуса инженеръ-механиковъ Микулинѣ. Изъ дѣла видно: кронштадтскій военно-морской судъ, признавъ подпоручика Микулина виновнымъ: 1) въ несвоевременной явкѣ изъ отпуска безъ достаточной и законной причины, 2) въ неисполненіи приказаній начальства по лѣности и медленности, и 3) въ двухъ самовольныхъ отлучкахъ отъ мѣста служенія, изъ коихъ одна продолжалась болѣе сутокъ, нашелъ, что означенныя преступленія Микулина предусмотрены 240, 241 и 260 ст. 1 кн. св. морск. уголов. пост. и что на основаніи сихъ законовъ, а также 4 ст. Высочайше утвержденныхъ правилъ 30 іюня 1867 г. (лит. а) подсудимый подлежалъ бы исключенію изъ службы безъ лишенія чиновъ. Но, принимая во вниманіе найденныя по дѣлу обстоятельства, уменьшающія вину подсудимаго, и руководствуясь 821 ст. воен. мор. суд. уст., судъ призналъ справедливымъ смягчить означенное наказаніе двумя степенями, съ переходомъ для сего къ слѣдующему низшему роду наказанія, т. е. къ отрѣшенію отъ должности. Находя, однако, неудобнымъ назначить подсудимому отрѣшеніе отъ должности, потому что наказаніе это, по точному смыслу вышеприведенной 4 ст. правилъ 30-го іюня 1867 г., назначается только въ опредѣленныхъ закономъ случаяхъ, и потому, примѣняясь къ порядку замѣны отрѣшенія отъ должности для нижнихъ чиновъ, установленному 1-мъ приложеніемъ къ 5 ст. тѣхъ же правилъ, судъ положилъ: подвергнуть подсудимаго тому изъ опредѣленныхъ для офицеровъ наказаній, ко-

торое соотвѣтствуетъ одиночному заключенію въ военной тюрьмѣ по 5 ст., т. е. содержанію на гауптвахтѣ, назначивъ срокъ сего содержанія въ мѣрѣ ближайшей къ высшей. По симъ соображеніямъ судъ приговоромъ, состоявшимся 16 августа 1868 г., постановилъ: подсудимаго подпоручика Павла Микулина выдержать подъ арестомъ на гауптвахтѣ три мѣсяца безъ всякаго ограниченія правъ и преимуществъ по службѣ. Противъ сего приговора прокуроръ прикронштадтскомъ военно-морскомъ судѣ предъявилъ кассационный протестъ, въ которомъ изложилъ, что такъ какъ въ ст. 241 св. морск. угол. пост. не означено: должно ли исключеніе изъ службы, какъ наказаніе опредѣленное за преступное дѣяніе, этой статьею предусмотрѣнное, сопровождаться лишеніемъ чиновъ, то не представляется основанія возражать противъ заключенія суда о томъ, что подсудимый подлежитъ исключенію изъ службы безъ лишенія чиновъ. Но прокуроръ считаетъ неправильнымъ, какъ переходъ отъ сего наказанія къ отрѣшенію отъ должности, такъ равно и замѣну сего наказанія арестомъ. По точному смыслу 821 ст. воен. морск. судеб. уст., если въ законѣ нѣтъ степени ниже назначенной за преступное дѣяніе подсудимаго, то судъ имѣетъ право переходить къ ближайшему низшему роду наказанія. Исключеніе изъ службы безъ лишенія чиновъ не имѣетъ слабѣйшей степени, равно не имѣютъ степеней и послѣдующіе за тѣмъ роды наказанія, въ ст. 4 правилъ 30 іюня 1867 г. означенные, именно: отставленіе отъ службы и отрѣшеніе отъ должности. Признавая сіи два наказанія отдѣльными родами наказаній, а не степенями одного и того же рода, прокуроръ полагаетъ, что судъ, признавая нужнымъ смягчить подсудимому Микулину наказаніе, могъ перейти къ ближайшему низшему роду наказанія, т. е. къ отставленію отъ службы, но не могъ переходить сперва къ ближайшему роду наказанія, а отъ него еще къ слѣдующему роду-же наказанія. Если бы было признано, что подсудимый могъ быть приговоренъ судомъ не къ отставленію отъ службы, а къ отрѣшенію отъ должности, наказанію дѣйствительно непримѣнимому къ подсудимому, то и въ такомъ случаѣ наказаніе это не могло бы быть замѣнено арестомъ на гауптвахтѣ безъ ограниченія правъ и преимуществъ по службѣ. Основа-

ніемъ такому заключенію служить, по мнѣнію прокурора, то, что въ ст. 58—65 правилъ 30 іюня 1867 года, въ коихъ опредѣлены правила о замѣнѣ однихъ наказаній другими, таковой замѣны не означено; примѣненіе же судомъ къ назначенію подсудимому Мигулину правилъ, означенныхъ въ отдѣлѣ II приложения 1 къ упомянутымъ правиламъ, прокуроръ, съ своей стороны, признасть не имѣющимъ законнаго основанія, такъ какъ правила сіи могутъ быть примѣняемы только въ указанномъ въ нихъ случаѣ, а не въ какомъ либо иномъ. Сообразивъ изложенное, главный военно-морской судъ, по выслушаніи заключенія товарища главнаго военно-морскаго прокурора находить, что вопросъ одинаковый съ возникающимъ въ настоящемъ дѣлѣ, а именно: можетъ ли судъ по Высочайше утвержденнымъ временнымъ правиламъ для примѣненія общей части воинскаго устава о наказаніяхъ, переходить при обстоятельствахъ, уменьшающихъ вину подсудимаго, отъ исключенія изъ службы къ слѣдующему низшему роду наказанія, былъ уже возбужденъ въ военномъ вѣдомствѣ и разрѣшенъ въ отрицательномъ смыслѣ главнымъ военнымъ судомъ, по соображеніямъ, изложеннымъ въ рѣшеніи сего суда, отъ 6 февраля 1868 года № 6, по дѣлу о юнкерѣ 104 пѣхотнаго Зарайскаго полка Николаѣ Кузьминѣ. Имѣя въ виду, что упомянутыя временныя правила, изданныя по военно-сухопутному вѣдомству 15 мая, а по морскому 30 іюня 1867 года, въ статьяхъ, касающихся сего вопроса, совершенно согласны по своему содержанію, главный военно-морской судъ признаетъ, что настоящій приговоръ брестадтскаго военно-морскаго суда, какъ постановленный съ нарушеніемъ точнаго смысла означенныхъ правилъ, не дающихъ суду права переходить отъ исключенія изъ службы къ болѣе легкому наказанію, подлежитъ отмѣнѣ. Но, принимая во вниманіе, что съ 1-го сентября сего года возымѣтъ дѣйствіе новый воинскій уставъ о наказаніяхъ, который Высочайше повелѣно примѣнять съ означеннаго числа и по морскому вѣдомству ко всѣмъ дѣламъ, не получившимъ до того времени окончательнаго разрѣшенія, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, гдѣ опредѣляемыя этимъ уставомъ взысканія строже наказаній, назначаемыхъ дѣйствовавшими прежде законами, а въ этихъ случаяхъ поста-

новлять приговоры о подсудимыхъ на основаніи узаконеній, существовавшихъ во время учиненія преступленій, главный военно-морской судъ опредѣляетъ: состоявшійся по настоящему дѣлу приговоръ кронштадтскаго военно-морскаго суда отмѣнить и дѣло передать въ тотъ же судъ, для новаго производства, на точномъ основаніи 956 и 957 ст. воен.-морск. суд. уст. и воинскаго устава о наказаніяхъ.

№ 23.

По дѣлу о подпоручикѣ 4 флотскаго экипажа, корпуса инженеръ-механиковъ Васильѣ Великановѣ.

1868 г. ноября 27 дня. По указу Его Императорскаго Величества главный военно-морской судъ слушалъ: кассационную жалобу подпоручика Великанова на приговоръ кронштадтскаго военно-морскаго суда, по обвиненію сего офицера въ самовольной отлучкѣ изъ мѣста служенія. Изъ дѣла видно, что 4-го флотскаго экипажа подпоручикъ корпуса инженеръ-механиковъ Василій Великановъ преданъ военному суду за самовольную отлучку изъ мѣста служенія. Кронштадтскій военно-морской судъ, по разсмотрѣніи сего дѣла, признавъ подпоручика Великанова виновнымъ въ томъ, что по истеченіи срока сего отпуска онъ не явился на службу, въ продолженіи менѣе мѣсяца, нашелъ, что на основаніи 135 и 147 ст. воин. уст. о наказ., Великановъ подлежитъ за сіе аресту на гауптвахтѣ отъ одного до трехъ мѣсяцевъ. Но, принимая во вниманіе найденныя по дѣлу обстоятельства, уменьшающія вину подсудимаго, судъ счелъ справедливымъ назначить Великанову таковое наказаніе въ низшей мѣрѣ и вслѣдствіе сего, приговоромъ, состоявшимся 4 октября сего года, заключилъ: подсудимаго подпоручика Великанова выдержать подъ арестомъ на гауптвахтѣ одинъ мѣсяць, безъ ограниченія правъ и преимуществъ по службѣ. На этотъ приговоръ подпоручикъ Великановъ подалъ кассационную жалобу, объясняя, что неявка на службу, безъ законныхъ причинъ, по истеченіи срока отпуска, принадлежитъ къ тѣмъ немногимъ преступнымъ дѣяніямъ,

*

за которыя воинскимъ уставомъ о наказаніяхъ опредѣлены взысканія строже наказаній, назначаемыхъ дѣйствовавшими до изданія сего устава законами, ибо по силѣ 241 ст. I кн. св. мор. угол. пост., штабъ и оберъ-офицеры предавались суду за просрочку изъ отпуска только тогда, когда просрочка эта продолжалась долѣе 4-хъ мѣсяцевъ, а за просрочку, продолжавшуюся менѣе мѣсяца, по силѣ 1781 ст. I гл. IV разд. 1 кн. 2 ч. св. воен. пост., подвергались взысканію по усмотрѣнію начальства въ порядкѣ дисциплинарномъ. Слѣдовательно судъ, постановивъ приговоръ о немъ, Великановѣ, на основаніи воинскаго устава, а не по тѣмъ узаконеніямъ, которыя дѣйствовали во время учиненія имъ проступка, нарушилъ прямой смыслъ приказа Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала отъ 12 мая 1868 г. за № 54. Хотя же назначенное ему судомъ содержаніе подѣ арестомъ на гауптвахтѣ одинъ мѣсяцъ принадлежитъ къ взысканіямъ дисциплинарнымъ, но обстоятельство это не можетъ служить поводомъ къ оставленію жалобы его, Великанова, безъ послѣдствій, потому что если-бы судъ, рѣшая дѣло, имѣлъ въ виду приказъ 12 мая, то не могъ бы, при признаніи имъ обстоятельствъ, уменьшающихъ вину его Великанова, приговорить его, къ высшей мѣрѣ дисциплинарнаго ареста. Вслѣдствіе сего Великановъ, на основаніи 1 п. 918 ст. воен. мор. суд. уст., проситъ отмѣнить состоявшійся о немъ приговоръ. Изъ свѣдѣній, доставленныхъ инспекторскимъ департаментомъ на запросъ главнаго военно-морскаго суднаго управленія о томъ: какъ по морскому вѣдомству поступалось въ прежнее время съ офицерами, просрочившими въ отпуску менѣе 4-хъ мѣсяцевъ, видно, что до изданія воинскаго устава о наказаніяхъ, просрочки офицеровъ въ отпуску менѣе мѣсяца обыкновенно вносились только въ формулярные списки, что и считалось оштрафованіемъ, такъ какъ означеніе просрочекъ въ спискахъ само собою вело къ исключенію просроченнаго времени изъ срока службы и частію къ другимъ ограниченіямъ въ силу законовъ; при просрочкахъ же болѣе мѣсяца, сверхъ внесенія времени просрочки въ послужные списки, просрочившіе подвергались взысканіямъ въ дисциплинарномъ порядкѣ. Въ

виду этихъ свѣдѣній и усматривая изъ дѣла, что подпоручикъ Великановъ провинился до введенія въ дѣйствіе воинскаго устава о наказаніяхъ, главный военно-морской судъ, по выслушаніи заключенія главнаго военно-морскаго прокурора, признаетъ кассационную жалобу Великанова заслуживающею уваженія, и вслѣдствіе сего, руководствуясь Высочайшимъ повелѣніемъ, объявленнымъ въ приказѣ по морскому вѣдомству отъ 12-го мая сего года за № 54, опредѣляетъ: состоявшееся о подпоручикѣ Великановѣ рѣшеніе кронштадтскаго военно-морскаго суда отмѣнить и передать дѣло въ военно-морской судъ с.-петербургскаго порта для постановленія новаго приговора о Великановѣ, на основаніи узаконеній, существовавшихъ во время учиненія имъ проступка, согласно 956 ст. воен. мор. суд. уст.

№ 24.

По дѣлу о губернскомъ секретарѣ Усковѣ и отставномъ унтеръ-офицерѣ Щукинѣ.

1868 года декабря 4 дня. По указу Его Императорскаго Величества, главный военно-морской судъ слушалъ кассационныя жалобы: а) губернскаго секретаря Ускова и б) защитника отставнаго унтеръ-офицера лейбъ-гвардіи финляндскаго полка Щукина на приговоръ военно-морскаго суда с.-петербургскаго порта по дѣлу о похищеніи желѣза изъ новаго адмиралтейства. Изъ дѣла видно, что 6 февраля 1868 года въ С.-Петербургѣ на Знаменской площади городскою полиціею задержано нѣсколько возовъ, нагруженныхъ желѣзомъ, по подозрѣнію, что желѣзо это казенное и похищено изъ адмиралтейства. На произведенномъ о семъ происшествіи предварительномъ слѣдствіи обнаружено, что означенное казенное желѣзо похищено изъ новаго адмиралтейства содержателемъ по желѣзному судостроенію губернскимъ секретаремъ Усковымъ и вывезено оттуда по предъявленіи, при вывозѣ, подложнаго выпускнаго билета за № 145, и что вывозъ этотъ допустилъ старшина-надзиратель с.-петербургскаго кадра мастеровыхъ и

рабочихъ отставной унтеръ-офицеръ лейбъ-гвардіи финляндскаго полка Щукинъ, который могъ бы предупредить этотъ случай, если бы, какъ слѣдовало по правиламъ, установленнымъ для выпуска изъ адмиралтейства матеріаловъ и вещей, повѣрилъ вывозное желѣзо съ тѣмъ, которое было означено въ подложномъ выпускномъ билетѣ, такъ какъ въ послѣднемъ значилось желѣзо одного калибра, а на розахъ, выѣхавшихъ изъ адмиралтейства, находилось желѣзо разнаго калибра. Вслѣдствіе сего, вмѣстѣ съ Усковымъ, преданъ былъ военно-морскому суду и отставной унтеръ-офицеръ Щукинъ по обвиненію въ нарушеніи существующихъ въ морскомъ вѣдомствѣ правилъ объ обязанностяхъ старшинъ-надзирателей о пропускѣ въ адмиралтейство лицъ, судовъ и грузовъ, послѣдствіемъ чего былъ, какъ выше значится, выпускъ похищеннаго Усковымъ казеннаго желѣза. Военно-морской судъ с.-петербургскаго порта, по разсмотрѣніи сего дѣла въ публичномъ засѣданіи, призналъ виновными: Ускова въ томъ, что въ 1867 году принималъ изъ магазина 2 сорта желѣзо въ количествѣ меньшемъ противъ значащагося въ предложеніяхъ конторы надъ портомъ, а росписывался въ пріемъ полнаго количества, значащагося въ тѣхъ предложеніяхъ, и такимъ образомъ оставилъ въ магазинѣ непринятаго желѣза 793 пуда; что собираемая по распоряженію его оставшіяся отъ работъ неупотребленныя въ дѣло заковки не записывалъ на приходъ; что сообщивъ смотрителю ложное извѣстіе относительно предложенія портовой конторы объ отпускѣ изъ магазиновъ 400 пуд. желѣза, принять это желѣзо и вывезъ его изъ адмиралтейства съ намѣреніемъ присвоить себѣ; что составилъ подложный билетъ, по которому желѣзо то было выпущено изъ адмиралтейства, при чемъ судъ нашелъ, что Усковъ совершилъ преступленіе при увеличивающихъ вину обстоятельствахъ (1, 4 и 10 п. 129 ст. улож. о наказ.). Щукинъ признанъ виновнымъ въ томъ, что 6 февраля 1868 года, будучи дежурнымъ старшиною-надзирателемъ у воротъ новаго адмиралтейства, выпустилъ желѣзо не того калибра, какое было означено въ билетѣ; при чемъ судъ призналъ, что поступокъ этотъ совершенъ при уменьшающихъ вину обстоятельствахъ.

За тѣмъ, опредѣляя отвѣтственность подсудимыхъ по закону, военно-морской судъ, относительно Ускова, между прочимъ нашелъ, что Ускову, по совокупности преступленій, на основаніи 2 п. 152 ст. улож. о наказ., должно быть назначено то наказаніе, которому онъ подвергся бы, еслибъ былъ избличенъ въ одномъ только составленіи подложнаго билета, и что за подложное составленіе билета, употребленнаго для вывоза желѣза изъ адмиралтейства, Усковъ, по ст. 554 и 1 ч. ст. 294 улож. о наказ., подлежитъ или ссылкѣ въ Сибирь на поселеніе, или ссылкѣ на житье въ Сибирь; а какъ выборъ одного изъ сихъ наказаній и опредѣленіе степени и мѣры онаго предоставляется, на основаніи 149 ст. улож., усмотрѣнію суда, то судъ, по важности вины и обстоятельствамъ, сопровождавшимъ преступленіе Ускова, призналъ его подлежащимъ наказанію болѣе строгому, а именно: лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ въ Сибирь на поселеніе, при чемъ признаніе судомъ существованія увеличивающихъ вину обстоятельствъ предоставляетъ суду право назначить Ускову это наказаніе по 1 ст. ст. 20 улож. о наказ. Что же касается отставнаго унтеръ-офицера Щукина, то судъ нашелъ, что Щукинъ, на основаніи 168 ст. воин. уст. о наказ., за неисправное исполненіе обязанности дожурнаго, подлежитъ содержанію на гауптвахтѣ отъ 1 до 3 мѣсяцевъ или одиночному заключенію въ военной тюрьмѣ отъ 1 мѣсяца до 2 мѣсяцевъ и 2-хъ недѣль, каковое наказаніе, по силѣ 1176 ст. воен. мор. суд. уст., должно быть замѣнено Щукину на основаніи приложенія къ ст. 6 воин. уст. п. IV степ. 1 и ст. 39 и 56 улож.; при существованіи же уменьшающихъ вину Щукина обстоятельствъ, судъ вправѣ назначить Щукину меньшее изъ означенныхъ наказаній и въ низшей онаго мѣрѣ. По симъ основаніямъ военно-морской судъ с. петербургскаго порта приговоромъ, состоявшимся 12 октября 1868 года, опредѣлилъ: губернскаго секретаря Павла Ускова, лишивъ всѣхъ правъ состоянія, сослать на поселеніе въ отдаленнѣйшія мѣста Сибири; отставнаго же унтеръ-офицера Александра Щукина подвергнуть кратковременному аресту въ тюрьмѣ на три недѣли. На этотъ приговоръ подсудимые Усковъ и Щукинъ

подали кассационныя жалобы: первый—непосредственно, а послѣдній чрезъ своего защитника. Губернскій секретарь Усковъ въ кассационной жалобѣ объясняетъ, что военно-морской судъ, опредѣливъ ему за составленіе подложнаго билета высшій родъ наказанія, не указалъ въ приговорѣ доводовъ, принятыхъ имъ въ соображеніе при назначеніи ему, Ускову, столь тяжкаго наказанія. А защитникъ отставнаго унтеръ-офицера Щукина, въ основаніе кассационной жалобы своей, приводитъ: 1) нарушение, относительно Щукина, предѣловъ вѣдомства военно-морскаго суда, объясняя, что на основаніи Высочайше утвержденнаго 8 октября 1862 г. и приложеннаго къ приказу Управляющаго Морскимъ Министерствомъ отъ 10 октября того же года за № 153 положенія о постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ морскаго вѣдомства по кораблестроительной части, §§ 1—5, отставной унтеръ-офицеръ Щукинъ, будучи старшиною-надзирателемъ, считался вольнонаемнымъ служителемъ, служащимъ по частному гражданскому договору, стало быть не состоялъ на дѣйствительной службѣ и, слѣдовательно, могъ быть привлеченъ къ суду военно-морскаго вѣдомства лишь въ двухъ случаяхъ, а именно предусмотрѣнныхъ въ ст. 240 и 247 военно-морск. суд. устава. Но на основаніи 240 ст. отставные воинскіе чины подлежатъ суду морскаго вѣдомства только тогда, когда они состояли до отставки въ морской службѣ и притомъ за преступленія, соединенныя съ нарушеніемъ обязанностей военной службы, если таковыя совершены были во время нахожденія ихъ на дѣйствительной службѣ, а отставной унтеръ-офицеръ Щукинъ ни въ какомъ преступленіи противъ военной службы, совершенномъ въ бытность его на дѣйствительной службѣ, не обвинялся, да если бы и обвинялся, то, какъ состоявшій до отставки на службѣ въ военно-сухопутномъ вѣдомствѣ, подлежалъ бы суду военному, а не военно-морскому. На основаніи же 247 ст., т. е. какъ участникъ въ совершеніи преступленія съ Усковымъ, Щукинъ также не могъ быть привлеченъ къ военно-морскому суду, такъ какъ въ участіи въ совершеніи преступленія съ Усковымъ не обвинялся прокурорскимъ надзоромъ, а привлеченъ былъ къ суду въ качествѣ совершившаго самостоятельное

преступленіе. И во 2-хъ, неправильное примѣненіе судомъ къ Щукину 168 ст. воин. уст. о наказ. и 1176 ст. военно-морскаго судеб. устава. Въ этомъ отношеніи защитникъ объясняетъ, что 168 ст. воин. уст. о наказ., предусматривая нарушеніе виновнымъ обязанностей дежурныхъ, дневальныхъ, или охранителей какихъ-либо зданій или имуществъ, т. е. военныхъ часовыхъ, очевидно, можетъ относиться только до однихъ воинскихъ чиновъ, состоящихъ на дѣйствительной военной службѣ, такъ какъ означенныя въ этой статьѣ преступленія составляютъ нарушеніе правилъ устава гарнизонной службы, а именно караульной, стало быть и могутъ быть совершены только одними воинскими чинами, состоящими на дѣйствительной службѣ, вслѣдствіе чего ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть примѣнима къ поступку отставнаго унтеръ-офицера Щукина, который не состоитъ на дѣйствительной службѣ, а служба по вольному найму, и въ настоящемъ случаѣ не обвиняясь въ участіи, является ни болѣе, ни менѣе, какъ только нарушителемъ частнаго гражданскаго договора, за нарушеніе котораго, на основаніи св. зак. изд. 1857 г. т. X ч. 1 ст. 2233, можетъ быть начатъ только гражданскій искъ, и то въ такомъ только случаѣ, если отъ этого нарушенія произошелъ какой-либо вредъ или убытокъ нанимателю, чего въ настоящемъ случаѣ также не было, такъ какъ похищенное Усковымъ желѣзо все возвращено въ цѣлости въ казну. Что же касается 1176 ст. военно-морскаго судебного устава, то на статью эту, при опредѣленіи отставному унтеръ-офицеру Щукину наказанія, судъ не могъ сослаться уже потому, что статья эта, какъ ясно видно изъ самаго ея смысла, относится лишь до того единственнаго случая, когда лица гражданскаго вѣдомства будутъ обвиняться въ участіи въ преступленіяхъ противъ законовъ дисциплины и военной или военно-морской службы, по обвиненію въ которыхъ по настоящему дѣлу привлеченъ къ военно-морскому суду никто не былъ, слѣдовательно и участниковъ, при несуществованіи въ данномъ случаѣ самаго преступленія, быть не могло. Почему защитникъ Щукина проситъ приговоръ военно-морскаго суда с.-петербургскаго порта отмѣнить, взыскавъ съ виновныхъ въ непра-

вильномъ привлеченіи Щукина къ военно-морскому суду убытки, которые Щукинъ потерпѣлъ, въ количествѣ 360 руб. Главный военно-морской судъ, по соображеніи изложеннаго съ законами и по выслушаніи заключенія главнаго военно-морскаго прокурора, а также словесныхъ объясненій губернскаго секретаря Ускова и защитника отставнаго унтеръ-офицера Щукина, находитъ, относительно Ускова, что за важнѣйшее изъ учипенныхъ Усковымъ преступленій, а именно за подложное составленіе билета, посредствомъ коего вывезено было казенное желѣзо изъ адмиралтейства, назначены въ 294 ст. улож. о нак., принятой въ этомъ случаѣ судомъ, два рода наказаній: а) ссылка въ Сибирь на поселеніе съ лишеніемъ всѣхъ правъ состоянія и б) ссылка на житье въ Сибирь съ лишеніемъ всѣхъ особенныхъ, лично и по состоянію присвоенныхъ, правъ и преимуществъ. Руководствуясь 149 ст. улож., въ которой сказано, что если за преступленіе постановлено нѣсколько наказаній, то выборъ одного изъ нихъ предоставляется усмотрѣнію суда, сообразно важности вины, состоянію подсудимаго и обстоятельствамъ, сопровождавшимъ его преступленіе. Военно-морской судъ с.-петербургскаго порта заключилъ, что Усковъ, по важности вины и обстоятельствамъ, сопровождавшимъ его преступленіе, подлѣжитъ строжайшему изъ означенныхъ въ 294 ст. улож. наказаній; но какія именно обстоятельства изъ числа тѣхъ, коими сопровождалось преступленіе подсудимаго, оправдываютъ назначеніе ему такого наказанія, того военно-морской судъ не объяснилъ въ своемъ приговорѣ. Имѣя въ виду, что по силѣ 840 ст. военно-морскаго судебнаго устава, только заключеніе суда о винѣ или невинности прописывается въ приговорѣ безъ объясненія основаній, а все, относящееся до примѣненія закона, должно быть подкрѣплено надлежащими соображеніями, главный военно-морской судъ полагаетъ, что настоящее отступленіе суда отъ приведенной ст. устава, лишающее кассационный судъ возможности повѣрить правильность приложенія къ Ускову закона о наказаніи, представляется достаточнымъ поводомъ къ признанію обжалованнаго подсудимымъ приговора, относительно мѣры наказанія его, недѣйствительнымъ, на основаніи 1 и 2

п. и. 918 ст. военно-морского суд. устава. Обращаясь за тѣмъ къ разрѣшенію кассационной жалобы защитника отставнаго унтеръ-офицера Щукина, главный военно-морской судъ находитъ, что нарушеніе, за которое Щукинъ привлеченъ былъ къ суду по настоящему дѣлу, не можетъ быть ни въ какомъ случаѣ разсматриваемо въ качествѣ самостоятельнаго преступленія, а тѣмъ менѣе съ точки зрѣнія простаго гражданскаго договора, какъ то доказываетъ защитникъ. При обстоятельствахъ и послѣдствіяхъ этого нарушенія, обнаруженныхъ предварительнымъ слѣдствіемъ, изъ котораго видно, что Щукинъ, нарушивъ обязанность дежурнаго старшины-надзирателя, выпустилъ изъ адмиралтейства, по подложному выпускному билету, казенное желѣзо, похищенное Усковымъ, Щукинъ являлся лицомъ прямо прикосновеннымъ къ дѣлу Ускова, и только судъ могъ окончательно рѣшить возникшее, вслѣдствіе сего, сомнѣніе, допустилъ ли Щукинъ вывозъ желѣза по одному лишь недосмотру, или небреженію въ исполненіи своихъ обязанностей, или напротивъ, съ умысломъ содѣйствовать Ускову въ преступленіи. А какъ Усковъ, по силѣ 241 ст. воен.-мор. суд. устава, за преступленіе противъ военно-морской службы, подлежалъ суду военно-морскаго вѣдомства, то по тѣсной связи между обвиненіемъ Ускова, похитившаго казенное желѣзо, и обстоятельствами, относящимися къ обвиненію Щукина въ противозаконномъ выпускѣ этого желѣза, оба эти обвиненія, для сохраненія единства въ сужденіи о нихъ, подлежали совокупному разсмотрѣнію въ военно-морскомъ судѣ; такъ какъ, согласно коренному правилу, выраженному въ 1170 ст. воен.-мор. суд. устава, всѣ участники въ нарушеніи законовъ военно-морской службы судятся въ военно-морскомъ судѣ, а прикосновенность къ дѣлу входитъ въ общее понятіе объ участіи въ преступленіи на основаніи 14 ст. улож. о наказ. Что же касается замѣчанія защитника, что въ преступленіи противъ законовъ военной службы никто не обвинялся по настоящему дѣлу и что поэтому судъ не могъ, при опредѣленіи Щукину наказанія, сослаться на 1176 ст. воен.-мор. суд. устава, то замѣчаніе это опровергается точною силой и прѣлжихъ и нынѣ дѣйствующихъ по морскому и

военному вѣдомствамъ уголовныхъ узаконеній, которые, въ отношеніи къ военнослужащимъ, состоящимъ на дѣйствительной службѣ, каковымъ въ настоящемъ случаѣ является губернский секретарь Усковъ, не только не дѣлаютъ различія между преступленіемъ должности и нарушеніями законовъ военной службы, но прямо причисляютъ первое къ послѣднимъ (св. мор. угол. пост. кн. 1 ст. 223 п. 6, воен. угол. уст. кн. 1 ст. 229 п. 6 и воин. уст. о наказ. огл. разд. II),—чѣмъ и объясняется подсудность всѣхъ вообще состоящихъ на службѣ въ морскомъ и военномъ вѣдомствѣ лицъ за преступленіе должности суду военному. Находя за симъ заявленіе защитника о неподсудности Щукина въ семъ дѣлѣ военно-морскому суду неимѣющимъ правильнаго основанія, а домогательство его о вознагражденіи Щукина подлежащимъ, вслѣдствіе сего, разсмотрѣнію, главный военно-морской судъ опредѣляетъ: жалобу защитника отставнаго унтеръ-офицера Щукина оставить безъ послѣдствій, а приговоръ военно-морскаго суда с.-петербургскаго порта, относительно губернскаго секретаря Ускова, отмѣнить и дѣло о семъ послѣднемъ подсудимомъ передать, для новаго производства, на основаніи 956 ст. воен.-мор. суд. устава, въ военно-морской судъ кронштадтскаго порта.

№ 25.

По дѣлу о матросѣ ревельскаго флотскаго полуэкипажа Иванѣ Пекуро.


1868 года декабря 4 дня. По указу Его Императорскаго Величества главный военно-морской судъ слушалъ: кассационную жалобу, поданную защитникомъ матроса ревельскаго флотскаго полуэкипажа Ивана Пекуро, лейтенантомъ Зеленымъ 5-мъ на состоявшійся о Пекуро приговоръ военно-морскаго суда с.-петербургскаго порта. Изъ дѣла видно: матросъ Пекуро былъ преданъ суду за самовольную отлучку отъ команды, утрату вещей изъ казеннаго его обмундированія въ 3-й разъ и, сверхъ того, за продажу казенной фланелевой рубашки. Продажа сей

рубашки учинена Пекуро послѣ преданія его суду за означенныя отлучку отъ команды и утрату обмундированія въ 3 разѣ. По разсмотрѣннн этого дѣла, военно-морской судъ, приступивъ къ назначенію наказанія Пекуро за его поступки, нашелъ, что за отлучку отъ команды Пекуро, по 135 ст. воинск. уст. о наказ., подлежитъ дисциплинарному взысканію, а за неоднократное промотаніе казенныхъ мундирныхъ вещей, на основаніи 2 ч. 169 ст. того же устава, потерѣ всѣхъ особенныхъ правъ и преимуществъ и отдачѣ въ военно-исправительныя роты отъ 1-го года до 2-хъ лѣтъ, и что за продажу Пекуро фланелевой рубашки уже послѣ преданія его суду за 3-ю утрату казенныхъ вещей, по силѣ 133 ст. улож. о наказ. надлежитъ подвергнуть Пекуро наказанію по правиламъ о совокупности преступленій; вслѣдствіе чего, на основаніи 3 и 6 пункт. 152 ст. улож. о наказ., онъ долженъ быть приговоренъ въ наказанію, опредѣленному за неоднократное промотаніе казенныхъ мундирныхъ вещей и въ самой высшей онаго мѣрѣ, т. е. по 4 степ. 49 ст. воинск. уст. о наказ.,—на два года. Посему военно-морской судъ, приговоромъ своимъ, состоявшимся 18 октября 1868 года, заключилъ: матроса Пекуро, по лишеніи всѣхъ особенныхъ правъ и преимуществъ, лично и по состоянію ему присвоенныхъ или службою приобретенныхъ, отдать въ военно-исправительныя роты на два года. Противъ сего приговора защитникъ подсудимаго подалъ кассационную жалобу, въ коей изложилъ, что по 169 ст. воинск. уст. о наказ.,—наказаніе полагается только по 7, 6 или 5 степ. 49 ст. сего устава, а потому военно-морской судъ, назначивъ Пекуро наказаніе по 4 степ. этой статьи, нарушилъ тѣмъ прямой смыслъ закона. Кромѣ того, въ 3 пунктѣ 152 ст. улож. о наказ., на основаніи коей назначено судомъ наказаніе по этому дѣлу, говорится, что въ случаѣ совокупности преступленій, влекущихъ за собою одинаковое лишеніе правъ, судъ долженъ упомянуть въ своемъ приговорѣ о каждомъ наказаніи, слѣдующемъ за каждое преступленіе, и, выбравъ изъ сихъ наказаній тяжчайшее, назначить его въ высшей мѣрѣ. По приведенной 169 ст. наказаніе можетъ быть назначено по 7, 6 или 5 степ. 49 ст. воинск. уст. о наказ. Слѣдовательно, военно-морской

судъ долженъ былъ бы указать въ своемъ приговорѣ: по какой изъ означенныхъ трехъ степеней подлежитъ Пекуро наказанію за каждую изъ двухъ совершенныхъ имъ утратъ обмундированія, и затѣмъ изъ сихъ двухъ наказаній назначить тягчайшее въ высшей мѣрѣ. Но судъ этого не сдѣлалъ; онъ принялъ наказаніе, заключающее въ себѣ три степени, за одну, и назначилъ наказаніе не только въ высшей мѣрѣ, но и въ высшей мѣрѣ высшей степени, т. е. отягчилъ участь подсудимаго. Вслѣдствіе сего, на основаніи 1 п. 918 ст. воен.-морск. суд. устава, защитникъ проситъ отмѣнить приговоръ суда и а) или на основаніи 955 ст. воен.-морск. суд. уст. назначить подсудимому наказаніе въ высшей мѣрѣ низшей степени, т. е. по 7 степ. 49 ст., или б) передать дѣло для новаго обсужденія въ другое присутствіе суда. Сообразивъ вышеизложенное, главный военно-морской судъ, по выслушаніи заключенія товарища главного военно-морскаго прокурора, находитъ, что подсудимый Пекуро приговоренъ военно-морскимъ судомъ къ наказанію, означенному во 2 ч. 169 ст. воинск. уст. о наказ. Этою же частью сей статьи указывается, что нѣлѣзны, изобличенные въ неоднократномъ промотаніи выданныхъ имъ для употребленія казенныхъ аммуничныхъ и мундирныхъ вещей, приговариваются къ потерѣ всѣхъ особенныхъ правъ и преимуществъ и къ отдачѣ въ военно-исправительныя роты отъ 1 года до 2 лѣтъ. По сравненіи размѣра этого срока съ 49 ст. того же устава, заключающей въ себѣ исчисленіе сроковъ, существующихъ для отдачи виновныхъ въ упомянутыя роты, усматривается, что опредѣленный во 2 ч. 169 ст. срокъ содержитъ въ себѣ 3 степени сего рода наказанія, по 49 ст., именно: 5, 6 и 7-ю, изъ коихъ въ послѣдней показанъ срокъ отъ 1 года до 1 года и 3 мѣсяцевъ, въ 6-й: отъ 1 года и 3 мѣсяцевъ до 1½ года, а въ 5-й: отъ 1½ до 2 лѣтъ. 4-я же степень 49 ст., на которую указалъ судъ въ своемъ приговорѣ, касается срока отъ 2 до 3 лѣтъ. Отсюда видно, что военно-морскому суду, при назначеніи Пекуро къ отдачѣ въ военно-исправительныя роты на 2 года, по 2 ч. 169 ст., слѣдовало указать на соответствующую тому сроку степень 49 ст., т. е. 5-ю степень, а не на 4-ю, вмѣщающую въ себѣ срокъ болѣе

продолжительный. Впрочемъ, это ошибочное указаніе судомъ не той степени 49 ст., въ виду 919 ст. воен.-морск. суд. уст., не могло бы имѣть вліянія на силу судебнаго рѣшенія, если бы самый срокъ, назначенный судомъ для пребыванія Пекуро въ ротахъ, былъ опредѣленъ въ приговорѣ суда согласно съ требованіемъ закона. Но приговоръ военно-морскаго суда и въ этомъ отношеніи оказывается постановленнымъ неправильно. Такъ какъ Пекуро за утрату обмундированія въ 3 разъ и за продажу, уже послѣ преданія его суду, казенной рубашки, подлежалъ наказанію по совокупности преступленій (133 ст. улож. о наказ.), а за таковыя противозаконныя поступки положено въ законѣ однородное наказаніе (2 ч. 169 ст. воинск. уст. о наказ.), то, для соблюденія положительнаго требованія 152 ст. улож. о наказ., судъ обязанъ былъ упомянуть въ своемъ приговорѣ, по которой изъ заключающихся въ размѣрѣ показаннаго въ приведенной 2 ч. 169 ст. срока трехъ степеней 49 ст., подлежитъ Пекуро, сообразно степени его вины, наказанію за утрату обмундированія въ 3-й разъ; затѣмъ сдѣлать то же по отношенію къ утратѣ Пекуро рубашки и потомъ, избравъ изъ сихъ двухъ однородныхъ наказаній тягчайшее, назначить его подсудимому въ высшей мѣрѣ. Сообразоваться же съ упомянутыми степенями 49 ст. суду надлежало, потому что иначе, въ дѣлахъ подобныхъ настоящему, пришлось бы всегда назначать только высшій срокъ, показанный во 2 ч. 169 ст., соотвѣтствующій высшему сроку 5 степ. 49 ст., высшая же мѣра низшихъ двухъ степеней этой статьи, т. е. 6 и 7 степ., осталась бы вовсе безъ примѣненія, къ отягченію участи подсудимаго и въ нарушеніе кореннаго правила нашихъ уголовныхъ законовъ (улож. ст. 104 и 147), по которому мѣра наказанія опредѣляется соотвѣтственно мѣры вины подсудимаго. По симъ основаніямъ главный военно-морской судъ признаетъ, что кассационная жалоба защитника подсудимаго въ существѣ заслуживаетъ уваженія. Что же касается ходатайства его о томъ, чтобы главный военно-морской судъ самъ опредѣлилъ Пекуро наказаніе, то ходатайство это не можетъ быть удовлетворено, такъ какъ выборъ степеней наказанія зависитъ отъ соображенія обстоятельствъ, уменьшающихъ или увеличиваю-

щихъ вину подсудимаго, т. е. фактической стороны дѣла, въ разсмотрѣніе которой главный военно-морской судъ не входитъ за силою 4 ст. воен.-морск. судеб. устава. Вслѣдствіе сего главный военно-морской судъ опредѣляетъ: состоявшійся по настоящему дѣлу приговоръ военно-морскаго суда с.-петербургскаго порта отмѣнить и дѣло передать въ тотъ же судъ, для новаго производства, на точномъ основаніи 956 и 957 ст. воен.-морск. суд. устава.



НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

НОВАЯ ТЕОРІЯ ЗЕМНАГО МАГНЕТИЗМА (*)

И ВЛІЯНІЕ ЕГО НА КОМПАСНУЮ СТРѢЛКУ.

Г. Паркеръ, въ чрезвычайно интересной запискѣ, прочитанной въ американскомъ институтѣ въ Нью-Йоркѣ, представилъ свою теорію происхожденія земнаго магнетизма, притяженія компасной стрѣлки къ полюсу, измѣненія склоненія компаса и другихъ явленій. Такъ какъ изслѣдованіе магнетизма весьма важно и интересно для каждаго образованнаго моряка, то мы приведемъ здѣсь взгляды г. Паркера, открывающіе обширное поле для размышленій. Передъ изложеніемъ своей теоріи, авторъ замѣчаетъ, что трудъ его подраздѣляется на слѣдующіе два отдѣла:

1) *Обращеніе магнитнаго полюса, около сѣвернаго полюса земли.* Это обращеніе, выведенное изъ записанныхъ наблюденій, относящихся къ опредѣленному времени, если только эти записанныя свѣдѣнія вѣрны, не можетъ подлежать сомнѣнію. Упо-

(*) Заглавіе переведенной нами статьи есть «Polar Magnetism» — полярный магнетизмъ; мы предпочли замѣнить его болѣе употребительнымъ у насъ словомъ земной магнетизмъ, и при томъ прибавили въ своемъ заглавіи не безъ намѣренія «новая теорія и вліяніе земнаго магнетизма на компасную стрѣлку», потому, что авторъ гораздо удачнѣе, основательнѣе и остроумнѣе объясняетъ измѣненіе склоненія компаса, какъ слѣдствіе вліянія земнаго магнетизма, чѣмъ самое его происхожденіе, гдѣ толкованія автора становятся темны и неопредѣленны.

Прим. лейтенанта Линдена.

мянутое вращеніе магнитнаго полюса, само по себѣ, независимо отъ послѣдствій изъ него выходящихъ и представляетъ истину величайшей важности для науки.

2) *Происхожденіе, свойство земнаго магнетизма и причины вращенія магнитнаго полюса.* Далѣе авторъ продолжаетъ: послѣдняя часть моего труда основывается на законахъ природы, и сдѣланныя заключенія суть умозрительныя слѣдствія этихъ законовъ, такимъ образомъ эта часть болѣе чѣмъ первая подлежитъ критикѣ; но и здѣсь спорный вопросъ состоитъ только въ томъ, подтверждаютъ ли причины слѣдствія? Если подтверждаютъ, вопросъ рѣшенъ, пока другія и болѣе сильныя возраженія не опровергнутъ моихъ заключеній.

Излагаемый мною предметъ захватываетъ очень много поля въ области другихъ естественныхъ наукъ, и потому въ настоящемъ случаѣ я долженъ быть очень кратокъ во всѣхъ частностяхъ. Я не намѣренъ подвергать критической оцѣнкѣ, или разбору ни одну изъ существующихъ теорій, по избранному мною предмету, но ограничусь только личными наблюденіями, размысленіями и заключеніями, основывающимися на явленіяхъ очевидныхъ для нашего зрѣнія и чувствъ, и къ которымъ я пришелъ независимо отъ установившихся теорій и взглядовъ на эти же явленія другихъ лицъ.

Знаніе свойствъ магнитной силы и компаса необходимо при изученіи астрономіи; это знаніе имѣетъ также государственное значеніе, такъ какъ направленіемъ компасной стрѣлки опредѣляются національныя и частныя границы; странствуя по обширнымъ степямъ и лѣсамъ, мы полагаемся на компасъ; во время бури и ночи, этотъ же инструментъ нашъ единственный путеводитель въ безбрежномъ океанѣ. Сотни тысячъ людей и тысячи милліоновъ цѣнныхъ грузовъ, на моряхъ всего земнаго шара, ежечасно находятся въ зависимости отъ компаса; слѣдовательно, изученіе магнетизма и законовъ, которые на него влияют, имѣетъ первостепенную важность, тѣмъ болѣе, что до сихъ поръ мы имѣемъ объ этомъ предметѣ очень мало положительныхъ свѣдѣній.

Существованіе земнаго магнетизма было впервые открыто при изобрѣтеніи компаса; эпоха изобрѣтенія съ точностію

неизвѣстна, но предполагають, что онъ былъ введенъ въ употребленіе древними мореплавателями въ ихъ путешествіяхъ по Средиземному морю. Въ то время и еще долгое время спустя предполагали, что компасная стрѣлка неизмѣнно показываетъ направленіе истиннаго меридіана, и потому Колумбъ въ своемъ плаваніи не мало былъ удивленъ и смущенъ, замѣтя постепенныя отклоненія стрѣлки по мѣрѣ удаленія отъ береговъ Европы. Его экипажъ былъ крайне этимъ встревоженъ, и требовалось большое присутствіе духа и твердость характера Колумба, чтобы его успокоить и предотвратить открытое возмущеніе, которое могло разрушить всѣ надежды и планы смѣлаго мореходца. Въ настоящее время, вслѣдствіе улучшенія наблюдательныхъ инструментовъ и усовершенствованія самыхъ методовъ опредѣленія склоненія компаса, получилась возможность составить карты съ показаніемъ склоненія компаса на многихъ точкахъ земной поверхности; такимъ образомъ безопасность плаванія съ этой стороны обезпечена; но нельзя сказать, сколько мнѣ извѣстно, чтобы причины склоненія компаса, и законы имъ управляющіе были вполне объяснены наукой.

Я не буду затруднять читателя подробностями того пути мысленія, слѣдуя которому я былъ приведенъ къ моимъ заключеніямъ, но займусь изложеніемъ этихъ заключеній и приведеніемъ доказательствъ ихъ подтверждающихъ.

Причина склоненія компаса, которую нѣкоторые полагали въ колебаніи земной оси, есть, по моему мнѣнію, вращеніе магнитнаго полюса около сѣвернаго полюса земли.

Подъ магнитнымъ полюсомъ мы будемъ подразумѣвать ту точку земной поверхности, къ которой направляется магнитная стрѣлка; подъ сѣвернымъ, или географическимъ полюсомъ—оконечность земной оси, около которой происходитъ суточное вращеніе земли, и подъ склоненіемъ компаса уклоненіе направленія магнитной стрѣлки къ О или W, отъ истиннаго меридіана. Замѣтимъ, что склоненіе компаса измѣняется отъ времени и мѣста.

Вращеніе магнитнаго полюса происходитъ въ довольно продолжительный періодъ времени, и согласно наилучшимъ, имѣющимся у меня даннымъ, совершается въ шестьсотъ сорокъ

*

лѣтъ. Это время одного оборота можетъ быть найдено нѣсколько большимъ или меньшимъ при болѣе точныхъ наблюденіяхъ.

Настоящее положеніе магнитнаго полюса не было никогда съ точностью извѣстно. Наблюденія капитана Росса указываютъ его мѣсто къ сѣверу отъ американскаго континента и къ западу отъ меридіана Нью-Йорка, приблизительно, въ широтѣ $70^{\circ} 30'$ сѣвер. и долготѣ 96° запад. отъ Гринича. Съ тѣхъ поръ положеніе его измѣнилось, подвинувшись далѣе къ сѣверу и западу (*).

Склоненіе компаса въ настоящее время въ Лондонѣ западное, въ Нью-Йоркѣ оно хотя и меньше, но все еще западное, а на островахъ Тихаго океана дѣлается уже восточнымъ. Если возьмемъ точныя склоненія въ каждой изъ этихъ точекъ земной поверхности и проведемъ чрезъ нихъ, по направленію магнитныхъ стрѣлокъ, большіе круги, то увидимъ, что они пересѣкутся въ точкѣ очень близкой къ широтѣ 73° N и долг. 118° зап. отъ Грин. Эта точка можетъ быть съ достаточною точностію принята за сѣверный магнитный полюсъ. Для настоящей цѣли, намъ нѣтъ надобности съ большою точностію обозначать его мѣсто; это можетъ быть сдѣлано впослѣдствіи тщательными наблюденіями, произведенными въ одно и то же время на разныхъ меридіанахъ, далеко отстоящихъ другъ отъ друга, что позволить исключить всякую возможность погрѣшности.

Все что намъ нужно было въ настоящемъ случаѣ,—это показать, что магнитный полюсъ находится въ значительномъ разстояніи отъ географическаго; сдѣлавъ это, намъ остается привести доказательства вращенія магнитнаго полюса, около сѣвернаго географ. полюса, къ чему мы теперь и приступимъ.

(*) Что капитанъ Россъ не достигнулъ магнитнаго полюса очевидно изъ того, что еслибы его положеніе было дѣйствительно $70^{\circ} 30'$ с. ш. и 96° з. д., то склоненіе компаса въ Лондонѣ должно было бы быть болѣе того, какое существовало въ то время; однакоже указаніе Росса болѣе приближается къ истинѣ. Почти около того же времени положеніе магнитнаго полюса Гумбольдтъ привалъ въ широтѣ 79° сѣв. и долг. 27° зап. отъ Гринича; эти цифры очень далеки отъ истины какъ то показали наблюденія Росса и позднѣйшихъ мореплавателей. Я не могу себѣ объяснить па чемъ основывался Гумбольдтъ въ своемъ указаніи положенія магнитнаго полюса.

Въ 1658 году, по имѣющимся записаннымъ наблюденіямъ, стрѣлка въ Гриничѣ направлялась прямо къ истинному сѣверу, слѣдовательно въ 1658 г. магнитный полюсъ находился на меридіанѣ Гринича, или совпадая съ географическимъ полюсомъ, или находясь между послѣднимъ и Гриничемъ, или отстоя отъ Гринича по долготѣ на 180° . Никакого другаго предположенія допустить нельзя. Съ 1658 г. стрѣлка начала склоняться въ Гриничѣ къ западу и склоненіе ея увеличивалось до 1818 г., когда оно достигло своей наибольшей величины. Этотъ періодъ занимаетъ 160 лѣтъ. Предположивъ существованіе вращенія магнитнаго полюса, дѣлается очевиднымъ, что склоненіе будетъ наибольшее, когда магнитный полюсъ достигнетъ 90° того круга, по которому происходитъ вращеніе (нуль градусовъ считается тогда, когда магнитный полюсъ находится на меридіанѣ избраннаго мѣста, т. е. когда склоненіе въ этомъ мѣстѣ равно нулю). При дальнѣйшемъ вращеніи склоненіе должно начать уменьшаться; дѣйствительно, въ 1818 г. склоненіе начало въ Гриничѣ уменьшаться, и съ тѣхъ поръ продолжаетъ уменьшаться до настоящаго времени, что совершенно согласно и составляетъ слѣдствіе принятой теоріи вращенія.

Съ 1818 г. до 1868 г. прошло 50 лѣтъ, и если считать 160 лѣтъ за точный періодъ, въ теченіе котораго магнитный полюсъ перемѣщается по кругу на 90° , то въ 50 лѣтъ по пропорціи онъ долженъ пройти 28° и слѣдовательно настоящее его положеніе по долготѣ будетъ 118° западное, что какъ нельзя болѣе согласуется съ истиной (*).

(На картѣ склоненій, составленной начальникомъ штаба Эапсомъ для 1858 г. и изданной адмиралтействомъ, магнитный полюсъ помѣщенъ въ широтѣ 70° сѣв. и долг. 100° зап. отъ Гринича. Авторъ же приводитъ цифры 76° с. ш. и 116° зап. долготы; хотя магнитный полюсъ въ большихъ широтахъ легко могъ перемѣститься на нѣсколько градусовъ по долготѣ въ 10

(*) Помѣщая полюсъ въ долготѣ 118° зап. я принималъ во вниманіе ту скорость движенія, какую магнитный полюсъ имѣлъ въ теченіе 160 л., т. е. съ 1658 г. по 1818. На самомъ же дѣлѣ настоящія наблюденія въ Нью-Йоркѣ указываютъ мѣсто полюса въ долг. 116° зап.

лѣтъ, чего нельзя однако допустить безъ нѣкоторой натяжки для широты; впрочемъ, надо помнить, что мѣсто, указываемое имъ для магнитнаго полюса, основывается на пересѣченіи линій магнитнаго склоненія, причемъ нельзя ожидать строгаго совпаденія; такимъ образомъ, сдѣлавъ должное допущеніе въ измѣненіи склоненія съ 1858 г., заключенія г. Паркера оказываются достаточно вѣрными, тѣмъ болѣе, что, допустивъ даже положеніе магнитнаго полюса не такъ близкимъ къ сѣверу, какъ его принимаетъ авторъ, все таки приводимыя имъ совпаденія чрезвычайно поразительны. Мы можемъ также замѣтить, что г. Паркеръ, допуская положеніе магнитнаго полюса очень близкимъ къ географическому, считаетъ разстоянія его отъ послѣдняго для эпохъ 1580, 1658, 1790 и 1868 годовъ совершенно одинаковыми. Трудамъ людей, посвятившихъ себя подробному изученію настоящаго предмета, предстоитъ пролить свѣтъ на указанное нами обстоятельство. Вопросъ въ сущности состоитъ только въ томъ, какая была широта и долгота магнитнаго полюса для трехъ упомянутыхъ нами эпохъ. Примѣч. редак. Naut. Mag.)

Возвращаясь теперь къ долготѣ Нью-Йорка, продолжаетъ авторъ разсматриваемой нами статьи, мы видимъ, хотя и не имѣемъ записей наблюденій, относящихся къ 1658 г., что въ Нью-Йоркѣ западное склоненіе увеличивается, тогда какъ оно уменьшается въ Лондонѣ или Гриничѣ, и это есть необходимое слѣдствіе предполагаемаго нами вращенія, и если наша гипотеза вѣрна и періодъ съ 1658 г. до 1818 г., когда склоненіе для Гринича отъ нуля достигло своей наибольшей величины, считать совершенно вѣрнымъ, склоненіе въ Гриничѣ будетъ продолжать уменьшаться до 1978 г., когда магнитная стрѣлка опять будетъ указывать прямо на сѣверъ; въ то же время въ Нью-Йоркѣ (долг. 74° зап.) западное склоненіе будетъ продолжать увеличиваться и достигнетъ наибольшей величины въ 1950 г. Подтвержденіемъ теоріи вращенія служитъ тотъ фактъ, что въ 1790 г. магнитная стрѣлка не имѣла склоненія въ Нью-Йоркѣ, а теперь оно западное и достигаетъ 8° , что опять таки совершенно согласно и даже есть неизбѣжное слѣдствіе теоріи вращенія. Періодъ съ 1658 г. по 1790 составляетъ 132 года, въ теченіе которыхъ по пропорціи можетъ

быть найдено, что перемѣщеніе магнитнаго полюса будетъ 74° по долготѣ, а это именно и есть долгота Нью-Йорка, слѣдовательно въ 1790 г., когда стрѣлка направлялась прямо на сѣверъ, магнитный полюсъ совпадалъ съ меридіаномъ Нью-Йорка, а теперь отстоитъ на 44° къ западу отъ него, обнаруживая такимъ образомъ продолженіе своего вращенія.

Удаляясь еще далѣе къ западу, на островахъ Тихаго океана мы уже находимъ восточное склоненіе, уменьшающееся съ теченіемъ времени, а это тоже подтверждаетъ нашу теорію.

Я приведу еще одинъ фактъ въ подтвержденіе моего предположенія. Докторъ Боудичъ (Bowditch) упоминаетъ, что въ 1580 г. стрѣлка въ Лондонѣ направлялась на одиннадцать градусовъ и нѣсколько минутъ къ востоку отъ истиннаго меридіана (*). Магнитный полюсъ долженъ былъ въ то время находиться приблизительно въ широтѣ 76° сѣв. и долготѣ 45° восточ. отъ Лондона, съ того времени до 1658 г. онъ достигъ меридіана Лондона; присоединяя къ этому уже прежде доказанные факты, что съ 1658 г. до настоящаго времени магнитный полюсъ продолжаетъ двигаться къ западу, и пройдя чрезъ меридіанъ Нью-Йорка, находится теперь близъ меридіана 118° з. д., наше предположеніе вращенія магнитнаго полюса, около сѣвернаго, имѣющее періодомъ около 640 лѣтъ, достаточно доказано. Остается только опредѣлить болѣе точное время вращенія, что можетъ быть сдѣлано, какъ я уже упоминалъ, въ послѣдствіи при помощи тщательныхъ наблюденій. Я не сомнѣваюсь, что въ этомъ опредѣленіи точность можетъ быть такая же, какъ и при опредѣленіи періодическаго возвращенія затмѣній (**).

(*) Смори The new practical American Navigator: being an epitome of Navigation by Nathaniel Bowditch. Двадцать восьмое изданіе. Нью-Йоркъ 1859 года, въ статьѣ: Variation of the compass, стр. 163, склоненіе компаса въ 1580 въ Лондонѣ показано $11^{\circ}15'$ О-е.

Примѣч. лейтенанта А. Новосильскаго, переводившаго также эту статью.

(**) Я нахожу только одно замѣчаніе доктора Боудича, противорѣчащее моему теоріи; другія указанія, числомъ отъ двѣнадцати до двадцати, разныхъ склоненій, приводимыхъ имъ для различныхъ временъ и мѣстъ, совершенно согласуются и подтверждаютъ мою теорію. Онъ говоритъ, что въ 1708 г. склоненіе въ Массачусетъ (вѣроятно, въ Кембриджѣ) было 8° западное, въ 1742 г. 6° зап. и въ 1780.

Два другіе тоже важные факта можно считать доказанными изъ предъидущаго. Первое, что въ 1658 году, когда склоненіе компаса въ Лондонѣ равнялось нулю, магнитный полюсъ совпадалъ съ меридіаномъ Лондона, находясь между нимъ и сѣвернымъ географ. полюсомъ, а не на противоположной сторонѣ или въ долготѣ 180° . Второе, что вращеніе совершается отъ востока къ западу. Это ясно видно изъ слѣдующаго: если бы магнитный полюсъ находился на противоположной сторонѣ сѣвернаго географич. полюса, или въ долготѣ отъ Лондона 180° и притомъ вращался съ тою скоростью, какую мы видѣли онъ имѣть, то для произведенія западнаго склоненія въ Гриничѣ или Лондонѣ, вращеніе должно было бы совершаться отъ запада къ востоку, и хотя въ этомъ случаѣ склоненіе измѣнялось бы въ Лондонѣ или Гриничѣ совершенно такъ же, какъ и при вращеніи съ востока на западъ, но при перемѣщеніи магнитнаго полюса на 180° по долготѣ онъ въ настоящее время находился бы въ долготѣ 62° запад., гдѣ, мы знаемъ, онъ не находится, и склоненіе въ Нью-Йоркѣ было бы восточное и увеличивающееся вмѣсто увеличивающагося въ настоящее время западнаго. Отсюда ясно, что вращеніе должно совершаться съ востока на западъ.

2° зап. Эти цифры несовмѣстны съ моею теоріей: или онѣ, или теорія неверна. Если бы было сказано въ этихъ примѣрахъ не западн. склон., а восточное, онѣ бы совершенно согласовались съ теоріей. Можетъ быть, это опечатка, или можетъ быть такая разность произведена мѣстными причинами; я болѣе склоненъ думать, что наблюдатели того времени смѣшивали названія магнитныхъ полюсовъ и истинныхъ, и вмѣсто того, чтобы сказать, что магнитный полюсъ на столько-то градусовъ удаленъ отъ истиннаго, они говорили, что истинный на такое-то число градусовъ отстоитъ отъ магнитнаго; подобное предположеніе становится весьма вѣроятнымъ, если припомнимъ, что 160 лѣтъ тому назадъ, предметъ, о которомъ мы говоримъ, былъ очень мало знакомъ, и что съ 1658 года въ теченіе 210 лѣтъ, при перемѣщеніи магнитнаго полюса до настоящаго его мѣста, онъ не могъ занять положенія, которое могло бы произвести въ Кембриджѣ въ 1708 году западное склоненіе равное 7° . Это объясненіе приведенныхъ примѣровъ есть единственное и вѣроятное.

Примѣч. автора.

Въ двадцать девятомъ изданіи сочиненія д-ра Боудича, приведены не тѣ цифры склоненія компаса, на которыя ссылается г. Паркеръ. Тамъ сказано (стр. 163): Склоненіе въ Кембриджѣ (Массачусетъ) въ 1708 г. было 9° W; въ 1742 г. 8° W; въ 1782 г. $6^\circ 46'$ W, уменьшающееся приблизительно на $1\frac{3}{4}$ минуты въ годъ.

Примѣч. лейтен. А. Новосильскаго.

Поставивъ такимъ образомъ теорію вращенія внѣ всякихъ сомнѣній, предметъ, разбираемый мною, становится на высшую ступень, являются другіе вопросы, требующіе разрѣшенія, именно: что такое земной магнетизмъ? и въ чемъ заключается причина вращенія магнитнаго полюса?

Вопросы эти очень трудны и къ рѣшенію ихъ слѣдуетъ приступать съ большою осторожностью; я, однакоже, изложу отвѣты на нихъ прямо, и потомъ приведу очеркъ причинъ, которыя меня привели къ ихъ рѣшенію.

Я разсматриваю магнетизмъ какъ міровое начало, проникающее всякое пространство, присущее всякой матеріи, и при томъ какъ одну изъ силъ, предназначенную для управленія вселенной; за причину же вращенія магнитнаго полюса я принимаю магнитное притяженіе къ высшему центру или системѣ, къ которой земля въ ея различныхъ обращеніяхъ имѣетъ ближайшее соотношеніе. Притяженіе дѣйствуетъ отъ центра къ центру, и горизонтальная магнитная стрѣлка служитъ только указателемъ направленія притяженія, и направляется къ той точкѣ земной поверхности, которая находится на линіи глазнаго притяженія, поэтому не существуетъ абсолютнаго полярнаго магнетизма или магнитнаго полюса, онъ идеальный, недѣйствительный, и подобно земной оси только воображаемый, но необходимый для яснаго представленія (*).

Я сказалъ, что разсматриваю магнетизмъ какъ міровое начало, и это потому, что онъ находится всюду въ природѣ, во всякомъ мѣстѣ, во всякомъ воображаемомъ положеніи всегда владѣющимъ одинакими свойствами и проявляющимъ одинаковое вліяніе. То, что мы называемъ магнитъ, не есть магнетизмъ, точно также какъ наэлектризованное тѣло не есть еще электричество. Магнитъ, есть не болѣе какъ кусокъ намагниченнаго желѣза или другаго тѣла, способнаго удержатъ свой магнетизмъ въ теченіе нѣкотораго ограниченнаго времени. Магнетизмъ и электричество суть неявные скрытыя начала въ

(*) Говоря, что не существуетъ абсолютнаго полярнаго магнетизма, я хотѣлъ выразить, что собственно у полюса нѣтъ ничего такого, что бы могло послужить причиною притяженія. Движеніе его управляется высшимъ закономъ и силою, которою самая мѣстность полюса не имѣетъ никакого соотношенія.

природѣ; самое существованіе ихъ есть тайна и мы можемъ наблюдать ихъ только тогда, когда они обнаруживаютъ свое присутствіе; эти естественныя силы, хотя скрытыя сами по себѣ, имѣютъ много общихъ свойствъ, но нельзя сказать, чтобы они были совершенно тождественны, хотя весьма вѣроятно, что они представляютъ только различныя фазы того же начала.

Магнетизмъ и электричество могутъ быть возбуждены при помощи движенія, вращенія; никто, однакоже, не станетъ думать, что магнетизмъ или электричество создаются этими движеніями, которымъ только выводятъ эти силы изъ состоянія покоя, подобно тому какъ скрытая теплота обнаруживается при движеніи, ударахъ или треніи.

Разность, по моему мнѣнію, между электричествомъ и магнетизмомъ состоитъ въ томъ, что электричество есть сила эксцентрическая, т. е. дѣйствующая отъ центра, какъ бы расплывающаяся, расширяющаяся, тогда какъ магнетизмъ есть сила концентрическая, притягивающая къ центру.

Изъ всѣхъ явленій, какія я былъ въ состояніи наблюдать, я пришелъ къ заключенію, что такъ называемый полярный магнетизмъ есть результатъ магнитной силы, вызванной въ дѣйствіе вращеніемъ земли. Какъ я прежде сказалъ, эта сила притягиваетъ къ центру, т. е. центростремительная и, рассматриваемая какъ міровое начало въ природѣ, она тождественна съ силою, которую астрономы называютъ: «притяженіемъ, тяготѣніемъ», съ силою, которой существованіе доказано, но причины ее рождающія до сихъ поръ не объяснены удовлетворительно; такимъ образомъ мы приведены къ вопросу: «что такое эта сила, если не магнетизмъ?» Какое бы названіе ей не дали, мы полагаемъ, что эта сила и есть та самая, которая направляетъ стрѣлку къ полюсу и которую мы обыкновенно называемъ магнетизмомъ, что этотъ магнетизмъ есть одна изъ скрытыхъ силъ въ природѣ, дѣлающаяся явною при вращеніи земли по ея орбитѣ, я полагаю видно изъ того, что «магнитное притяженіе» или «притяженіе тяготѣнія» (все равно какъ ни называть ихъ) есть сила противоположная центробѣжной, всегда рождающейся при вращеніи тѣлъ, и притомъ равна ей.

И какъ движеніе небесныхъ тѣлъ, согласно закону Кеплера,

иногда замедляется, иногда ускоряется, то и центробѣжная сила измѣняется въ своей величинѣ и уравнивается всегда равною ей центростремительною, необходимою для удержанія планеты въ ея орбитѣ. Отсюда дѣлается очевиднымъ, что дѣйствіе магнитной силы вызывается и регулируется движеніемъ земли по ея орбитѣ.

Что притяженіе стрѣлки направляется къ центру земли, это показываютъ многія обстоятельства. Первое, поверхность шара, по своимъ геометрическимъ свойствамъ, сосредоточиваетъ всѣ лучи, падающіе на нее въ своемъ центрѣ и, второе, если у стрѣлки намагнитимъ только одинъ конецъ, то безъ всякаго увеличенія ея вѣса она приметъ наклонное положеніе книзу; ежели же намагнитимъ оба конца и приведемъ ее въ горизонтальное положеніе она тогда указываетъ направленіе линіи магнитнаго тока. Вслѣдствіе той же причины, т. е. притяженія къ центру земли, при помѣщеніи компаса на сѣверномъ полюсѣ и приведеніи стрѣлки въ горизонтальное положеніе, онъ перестаетъ быть компасомъ, т. е. стрѣлка лишается свойства указывать точку сѣвера и можетъ произвольно вращаться на всѣ румбы; если же ее предоставить самой себѣ она направляется книзу, т. е. къ центру земли; уголъ, составляемый ея направленіемъ съ горизонтальною линіею, называется наклоненіемъ и увеличивается по мѣрѣ приближенія къ полюсу.

Изъ этихъ данныхъ нѣкоторые выводили, что внутренность земли представляетъ собою сильный, естественный магнитъ, что даже согласуется съ моею теоріею, хотя и не въ прямомъ смыслѣ, ибо если бы существовало притяженіе къ центру земли какъ бы отъ дѣйствія постоянного магнита, нельзя было бы ожидать измѣненія склоненія въ томъ же мѣстѣ, а такъ какъ это замѣчается вездѣ, то и упомянутая теорія несостоятельна.

Мы предпочитаемъ поэтому слѣдовать собственному нашему выбору и принять, что направленіе стрѣлки къ полюсу служитъ только указателемъ высшаго притяженія, и что ближайшее дѣйствующее вліяніе есть концентрическая магнитная сила, дѣйствующая и обнаруживающаяся при вращеніи. Посмотримъ какой отсюда достигается результатъ.

Мы предположимъ, что вращеніе земли около ея оси есть главная причина, или управляющая сила, а притяженіе происходитъ по направленію къ центру. Тогда стрѣлка въ горизонтальномъ положеніи будетъ всегда указывать истинные сѣверъ и югъ, находясь на одной линіи съ центромъ движенія, чего, однакоже, нигдѣ она не выполняетъ въ одно и то же время, за исключеніемъ двухъ мѣстъ, прямо между собою противоположныхъ (одно служитъ антиподомъ другому) и лежащихъ на одномъ меридіанѣ, но въ этомъ случаѣ не было бы вращенія магнитнаго полюса и измѣненія склоненія, или даже самаго склоненія компаса. Намъ остается такимъ образомъ искать другихъ доказательствъ, подтверждающихъ справедливость нашего воззрѣнія.

Предположимъ теперь, что главная причина магнетизма есть вращеніе земли около солнца, а притягательная сила исходитъ отъ центра солнца къ центру земли (*). Очевидно, что при обращеніи земли вокругъ солнца, направленіе земной оси не будетъ находиться въ одной линіи съ направленіемъ солнечнаго притяженія, но составляетъ съ этимъ послѣднимъ нѣкоторый уголъ.

Если сѣверный и южный магнитные полюсы мы соединимъ прямою линіею, то увидимъ, что первый изъ нихъ лежитъ къ западу, а второй къ востоку отъ земныхъ полюсовъ и соединяющая ихъ линія составитъ нѣкоторый извѣстный уголъ съ направленіемъ земной оси. Хотя выводъ этотъ вполне соотвѣтствуетъ нашей теоріи, однако мы встрѣчаемъ одно значительное противорѣчіе, а именно: если годовое движеніе земли вокругъ солнца, составляло бы единственную причину магнетизма, то магнитный полюсъ долженъ былъ бы ежегодно со-

(*) Мы здѣсь не будемъ касаться законовъ тяготѣнія, изслѣдованныхъ Ньютономъ, а также вопросовъ о характерѣ и степени этой силы, которая, по опредѣленію англійскаго ученаго, прямо пропорціональна массамъ небесныхъ тѣлъ и обратно пропорціональна квадратамъ ихъ разстояній. Указываемъ единственно на тождественность магнетизма и тяготѣнія. Весьма кстати замѣтить, что г. Барлоу, при своихъ извѣстныхъ опытахъ надъ уничтоженіемъ вліянія судоваго желѣза на компасъ, нашелъ, что при одинаковыхъ размѣрахъ, пустой и массивный желѣзные шары, производятъ совершенно равное дѣйствіе на магнитную стрѣлку.

Примѣч. астора.

вершать полный оборотъ вокругъ земнаго полюса, но мы уже видѣли, что движеніе магнитнаго полюса несравненно медленнѣе.

Итакъ, намъ приходится искать новыхъ источниковъ, для изслѣдованія причинъ вращенія магнитнаго полюса (*).

Мы уже говорили, что магнетизмъ есть вездѣсущая стихія, созданная для первостепенной роли, въ управленіи вселенной; мы также видѣли, что магнетизмъ, будучи тождественъ съ тяготѣніемъ, можетъ разсматриваться какъ сила центростремительная; далѣе мы доказали, что направленіе силы притяженія, вытекающей изъ центра нашей міровой системы, приходится подъ нѣкоторымъ угломъ къ направленію земной оси, а вмѣстѣ съ тѣмъ мы видѣли, что меридіанъ, соединяющій магнитные полюсы, составляетъ тотъ же самый уголъ съ направленіемъ земной оси. Наконецъ, мы коснулись идеи, что если стремленіе компасной стрѣлки къ полюсу, происходитъ отъ дѣйствія магнитнаго притяженія, вытекающаго отъ центра вращенія земли (т. е. отъ солнца или другаго болѣе удаленнаго центральнаго свѣтила), то магнитный полюсъ, непремѣнно долженъ вращаться на поверхности земли, одновременно съ вращеніемъ нашей планеты вокругъ міроваго центра, и совершить полный оборотъ тогда, когда земля сдѣлаетъ полный кругъ своего пути. Но мы уже видѣли, что скорость движенія магнитнаго полюса въ 160 лѣтній періодъ, равняется 90° , обратно, изъ этого слѣдуетъ, что и земля въ теченіе шестисотъ сорока лѣтъ дѣлаетъ одинъ полный оборотъ вокругъ міроваго центра.

Всѣ эти соображенія необходимы, для уясненія нашей теоріи. Почти всѣ приведенные примѣры, за исключеніемъ весьма немногихъ, очевидны; такъ, между прочимъ, къ числу умозаключительныхъ, принадлежитъ вращеніе воображаемой точки, которую мы назвали магнитнымъ полюсомъ; это вращеніе можетъ

(*) Все что говорится объ одномъ магнитномъ полюсѣ, въ равной мѣрѣ относится и къ другому, такъ какъ и сѣверный и южный, будучи противоположны одинъ другому, вращаются одновременно, находясь постоянно подъ тѣмъ же угломъ къ земной оси.

Примѣч. автора.

только объясняться существованіемъ на землѣ магнитнаго притяженія, къ центру вращенія нашей планеты.

Вслѣдствіе ограниченности астрономическихъ изслѣдованій, намъ извѣстно только о двухъ движеніяхъ земли: вращеніе ея около своей оси и вокругъ солнца; между тѣмъ, въ силу многихъ соображеній, можно смѣло предположить, что независимо отъ извѣстныхъ намъ движеній, вся наша солнечная система обращается еще вокругъ другой, неизвѣстной, отдаленной, невидимой сферы. На эту гипотезу, въ данномъ случаѣ, мы должны обратить вниманіе, такъ какъ ею мы надѣемся въполнѣ доказать нашу теорію. Многимъ можетъ показаться, что я безъ должнаго уваженія отношусь къ наукѣ и позволяю себѣ создавать, на зыбкихъ основаніяхъ, слишкомъ смѣлая теорія, но я твердо убѣжденъ, что со временемъ новыя астрономическія открытія измѣнятъ наши теперешнія понятія объ этой наукѣ. Простое, логическое доказательство вращенія земли на своей оси, объяснило, самымъ положительнымъ образомъ, всѣ небесныя явленія; между тѣмъ, въ продолженіе многихъ вѣковъ, эти же самыя явленія объяснялись совершенно другимъ способомъ.

Извѣстно, что земля, вмѣстѣ съ другими планетами нашей системы, въ опредѣленномъ порядкѣ, вращается вокругъ солнца, слѣдовательно, мы можемъ сдѣлать два предположенія: можетъ быть солнце, со всѣмъ видимымъ міромъ, обращается вокругъ другой, недостижимой нашему глазу системы, или, напротивъ того, солнце стоитъ неподвижно, въ центрѣ міровой системы, которая и составляетъ окончательный предѣлъ всего мірозданія. Но мы поохотно соглашаемся съ нашимъ вторымъ предположеніемъ, находя его, по многимъ причинамъ, противнымъ здравому разсудку и, соглашаясь съ первымъ, полагаемъ, что солнце, со всею своею системою, обращается вокругъ другой, невидимой сферы, имѣя въ числѣ прочихъ спутниковъ землю, совершенно также, какъ эта послѣдняя сопутствуется луною, въ своемъ движеніи вокругъ солнца. Эта послѣдняя гипотеза предлагается не въ видѣ спорнаго вопроса, а какъ помощь, какъ нить, связывающая послѣдующіе аргументы.

Допустивъ этотъ фактъ, можно съ нѣкоторою достовѣрностью

заключить, что вращеніе всей нашей солнечной системы, вокругъ отдаленнаго центра, есть единственный источникъ силы магнитнаго притяженія, которое непосредственно проявляется на землѣ (*). Потому, во первыхъ, что притяженія непремѣнно происходятъ отъ системы къ системѣ, во вторыхъ, земля, будучи въ срединѣ всей солнечной системы и составляя такую ничтожную часть ея, сохраняетъ одно и тоже направленіе притяженія на нашей планетѣ; если даже допустить какое либо нарушеніе, то оно выразится едва замѣтнымъ колебаніемъ.

Если эти послыжки вѣрны, то магнитный полюсъ долженъ вращаться вокругъ земнаго полюса одновременно съ землею, которая, въ сообществѣ всей солнечной системы, поступательно вращается около отдаленнаго міроваго центра. Чтобы выразиться яснѣе, слѣдуетъ замѣтить, что я говорю не о солнечномъ періодѣ, но о гораздо бѣльшемъ. Земля есть только спутникъ солнца и въ точности повторяетъ ежемѣсячное движеніе нашего собственнаго спутника — луны. Сопровождая землю, луна ежемѣсячно совершаетъ полный оборотъ вокругъ земли и ежегодно полный оборотъ вокругъ солнца; точно также и земля, кромѣ годоваго своего движенія, поступательно вращается со всею солнечною системою и совершаетъ полный оборотъ *относительно того центра, вокругъ котораго ходитъ самое солнце по своей орбитѣ*. Мы видѣли, что магнитные полюсы совершаютъ свой полный оборотъ вокругъ земнаго полюса одинъ разъ въ шестьсотъ сорокъ лѣтъ; изъ этого мы за-

(*) Не имѣя ни времени ни мѣста подробно разобрать этотъ вопросъ, я убѣжденъ, что вращеніе нашей системы около неизвѣстнаго отдаленнаго центра, въ сущности составляетъ ключъ къ разрѣшенію всѣхъ темныхъ сторонъ науки мірозданія. Докторъ Боудичъ упоминаетъ о ежедневныхъ колебаніяхъ компасной стрѣлки, доходящихъ до нѣсколькихъ градусныхъ минутъ; недавно г. Леверье, директоръ парижской обсерваторіи, сдѣлалъ тоже самое замѣчаніе, приписавъ это явленіе вліянію солнечнаго жара; хотя дѣйствіе магнетизма и подвержено измѣненію при разной температурѣ, я не могу допустить эту причину переменъ склоненія компаса. Это дѣйствіе, можетъ быть, производится солнечнымъ притяженіемъ; но вращеніе стрѣлки въ ночное время, въ положеніи предыдущаго дня, слишкомъ постепенно и правильно, чтобы происходить отъ дѣйствія одной только температуры. Я приписываю суточные колебанія склоненія компаса, суточному и годовому вращенію земли.

Примѣч. автора.

ключаемъ, что въ *тотъ же періодъ времени*, земля, сохраняя свое положеніе въ солнечной системѣ, выполняетъ полный оборотъ относительно того отдаленнаго центра, вокругъ котораго ходитъ солнце, въ сообществѣ всѣхъ планетъ своей системы.

Выводъ нашей теоріи приводитъ къ слѣдующему заключенію: сила, направляющая компасную стрѣлку къ полюсу, есть магнитное притяженіе земли къ отдаленному міровому центру; вращеніе нашей планеты вокругъ этого центра составляетъ причину вращенія магнитнаго полюса около полюса земли, которое въ свою очередь производитъ склоненіе компаса. Доказательства моей гипотезы вполнѣ механическія, находящіяся въ полной гармоніи съ небеснымъ механизмомъ и системою движенія планетъ, вслѣдствіе чего я безусловно вѣрю въ ея справедливость (*).

Хотя до настоящаго времени, еще должнымъ, научнымъ путемъ и не объяснили причину тяготѣнія, однако многіе законы этой таинственной силы намъ уже извѣстны. Ньютонъ открылъ, что законы движенія свободно падающаго тѣла примѣнимы къ движенію небесныхъ тѣлъ; эти законы онъ назвалъ тяготѣніемъ. Но ни самъ знаменитый ученый и никто впослѣдствіи, насколько мнѣ извѣстно, не объяснилъ *причину* этого тяготѣнія. Если я не ошибаюсь, то одинъ и тотъ же законъ управляетъ магнитнымъ притяженіемъ, центростремительною силою планетъ и ихъ тяготѣніемъ; этотъ законъ есть скрытый магнетизмъ, возбужденный поступательнымъ и вращательнымъ движеніемъ.

(*) Ограничивая періодъ вращенія 640 годами, слѣдуетъ замѣтить, что точная цифра этого періода совершенно зависитъ отъ вѣрности наблюденій надъ склоненіемъ компаса. Также, принявъ въ расчетъ чувствительность компасной стрѣлки къ случайнымъ, мѣстнымъ предметамъ и медленность движенія магнитнаго полюса, что дѣлаетъ весьма труднымъ точное опредѣленіе времени прохожденія его чрезъ наблюдаемый меридіанъ, неточность инструментовъ и проч.; даже если бы всѣ наши предположенія были вполнѣ справедливы въ принципѣ, то истинный періодъ легко можетъ быть въ дѣйствительности продолжительнѣе или короче нами опредѣленнаго. Астрономы полагаютъ этотъ періодъ въ 600 или 700 лѣтъ; можетъ быть, они пайдутъ возможность согласовать свои данныя съ моею гипотезою вращенія.

Примѣч. автора.

Земля притягивает всѣ тѣла къ своему центру; такъ брошенный камень, по причинѣ большей плотности, скорѣе упадетъ чѣмъ легкое перо; но я смотрю на плотность какъ на элементъ скорости, для преодоленія посторонняго сопротивленія; если отстранить вліяніе атмосферы, то перо, притягиваемое силою магнетизма, будетъ также скоро падать какъ и камень (*).

Есть еще одинъ примѣръ, подтверждающій справедливость моей гипотезы, слишкомъ важный, чтобы его обойти безъ вниманія.

Извѣстно, что движеніе какого нибудь тѣла, вращающагося вокругъ другаго тѣла, тоже находящагося въ движеніи, непременно будетъ спиральное; вслѣдствіе этого, движеніе магнитнаго полюса, вращающагося вокругъ земнаго полюса, тоже должно быть спиральное; и такъ какъ одинъ и тотъ же законъ и та же сила (магнетизмъ) управляютъ движеніями земли и вращеніемъ магнитнаго полюса, то земной полюсъ, при каждомъ оборотѣ магнитнаго полюса, *долженъ мѣнять* свое мѣсто, т. е. двигаться такъ, что со временемъ, полюсъ придетъ на мѣсто экватора, а экваторъ займетъ мѣсто полюса. Припоминаю ученіе нѣкоторыхъ геологовъ, утверждавшихъ, что настоящее положеніе полюсовъ когда то находилось въ области экватора, мы видимъ какъ эта смѣлая идея объясняется инымъ путемъ толкованій. Не менѣе того радуюсь подтвержденію

(*) Сила магнетизма была изображена Лапласомъ подъ именемъ тяготѣнія. Онъ говоритъ: «если бы какую нибудь новую планету пустить въ пространство, она немедленно получить силу притяженія отъ окружающихъ ее небесныхъ тѣлъ, какое бы ни было до нихъ разстояніе: скорость этой силы, передаваемой съ одной планеты на другую, въ нѣсколько милліоновъ разъ превосходитъ скорость свѣта». Мы неизвѣстно, что Лапласъ думалъ о тождествѣ магнетизма съ тяготѣніемъ или считалъ магнетизмъ активной силою природы, потому что большая часть ученыхъ изслѣдованій относится къ опытамъ надъ магнитами, а не надъ магнетизмомъ, но и легко вѣрю его свидѣтельству о скорости магнитнаго притяженія. Мы имѣемъ очевидный примѣръ этой изумительной скорости въ атлантическомъ телеграфѣ. По вычисленіямъ оказалось, что магнитный токъ пробѣжалъ разстояніе въ 2000 миль въ 0,6 секунды, но даже и это время вѣроятно употреблено наблюдателемъ на то, чтобы замѣтить тотъ короткій промежутокъ времени, который быть можетъ и не подлежать измѣренію.

Примѣч. астора.

теоріи льдовъ профессора Агассиза (Agassiz), доказывавшей, что части материка Америки и Европы были нѣкогда страной постоянныхъ льдовъ (глетчеровъ); вопросъ этотъ, изъ области гипотезы, становится въ настоящее время на твердую почву *математически доказанныхъ истинъ* (*).

Первоначальныя понятія въ астрономіи были слишкомъ недостаточны, для разрѣшенія такого сложнаго вопроса, какъ вращеніе солнечной системы; современная наука еще такъ мало открыла пути къ истиннымъ познаніямъ, что для открытій и аргументацій, остается полный просторъ. Надѣюсь, своими настоящими мыслями, дать поводъ къ новому шагу впередъ въ области астрономическихъ наукъ.

Нѣсколько лѣтъ тому назадъ, когда я впервые поставилъ себѣ задачею разрѣшеніе этого вопроса, мой предметъ ограничивался только изслѣдованіемъ склоненія компаса и пользы, которую принесетъ мореплаванію знаніе истиннаго состоянія путевого компаса. Теперь я зашелъ слишкомъ далеко и, можетъ быть, скажутъ, затрогиваю вопросы слишкомъ для меня ученые, но до сихъ поръ я не имѣлъ причинъ раскаиваться въ своихъ изысканіяхъ и никогда не приходилъ къ ложнымъ выводамъ.

Авторъ продолжаетъ разсуждать о постепенной перемѣнѣ положенія земнаго полюса, доказывая, что современемъ эта точка должна занять мѣсто экватора.

Невѣроятно, чтобы сѣверный полюсъ, подвигаясь къ югу, шелъ по этому направленію прямымъ путемъ, т. е. по меридіану. Движеніе полюса должно быть вращательное, спиральное; такое мнѣніе самое естественное.

Астрономы уже замѣтили нѣкоторую перемѣну въ положеніи полюса, относительно полярной звѣзды, но не считали ея слѣд-

(*) Слѣдующая истина, извѣстная всѣмъ астрономамъ, по моему мнѣнію, должна подтвердить эту часть моихъ аргументацій: замѣчено, что солнце, на меридіанѣ Ленинъ, за 2000 лѣтъ предъ симъ подходило къ сѣверу на одинъ градусъ ближе теперешнаго. Это явленіе старались объяснить тѣмъ, что тропическій поясъ суживается и, будто бы, земля приближается къ солнцу. Считаю это объясненіе ошибочнымъ и полагаю, что экваторъ перемѣнилъ свое положеніе по направленію къ югу. Во всякомъ случаѣ, окончательный приговоръ произнесутъ дальнѣйшія наблюденія, въ которыхъ чувствуется ошутительный недостатокъ.

(Примѣч. автора).

ствіемъ движенія полюса; по моему мнѣнію, безъ этого послѣд-
няго предположенія, всѣ усилія астрономовъ для объясненія
этого страннаго явленія, будутъ *вполнѣ неудовлетворительны*.

Не разъ уже мнѣ было заявлено, что я самъ себя противо-
рѣчу, въ одномъ мѣстѣ утверждая о несуществованіи абсолют-
наго магнитнаго полюса, а въ другомъ мѣстѣ ссылаюсь на
существованіе этой точки. Къ сожалѣнію, для удобопонятности,
мы часто бываемъ принуждены матеріально изображать пред-
меты идеальныя; такъ, магнетизмъ и электричество, какъ мы
ихъ понимаемъ, конечно, не имѣютъ ничего вещественнаго,
вслѣдствіе этого, чтобы изобразить особенное, утонченное, со-
средоточенное вліяніе ихъ на магнитный полюсъ, по необходи-
мости приходится прибѣгать къ помощи фигуральнаго, перенос-
наго смысла.

Магнитный полюсъ не есть точка, а фокусъ сходящихся
лучей, которыхъ центръ есть суточное вращеніе. Если бы мы
могли помѣститься въ этомъ центрѣ, едва ли бы мы замѣтили
что нибудь особенное, но магнитъ обнаружилъ бы издали при-
ближеніе къ нему, подобно тому какъ влекущая въ водоворотъ
сила воды чувствуется еще далеко по мѣрѣ приближенія къ
Мальстрему.

На предъидущихъ страницахъ я говорилъ, что существуетъ
суточное вращеніе магнитнаго полюса, которое астрономы при-
нимаютъ за возмущеніе, колебаніе (vibration), причиняемое
расширеніемъ отъ теплоты, а между тѣмъ оно происходитъ
вслѣдствіе вращенія земли около своей оси. Припомнимъ, что
земля когда совершаетъ одинъ оборотъ около оси, подвигается
впередъ по орбитѣ болѣе чѣмъ на миллионъ шесть сотъ тысячъ
миль. Если бы мы могли опредѣлить діаметръ этого суточного обра-
щенія или ширину вибраціи (все равно какъ ни называть), онъ
бы послужилъ базисомъ для вычисленія разстоянія притягательной
силы, управляющей вращеніемъ; это разстояніе, при которомъ
уголъ, летящій на основаніи свыше миллиона шестисотъ ты-
сячъ миль, обращается въ нѣсколько градусныхъ минутъ, должно
быть громаднo велико, равняться тысячамъ миллионнoвъ миль,
и, не смотря на это, все таки можетъ быть опредѣлено.

*

Сэръ Давидъ Брюйстеръ, первый открылъ, что сила магнетизма увеличивается при низкой температурѣ. Въ справедливости этого явленія не можетъ быть никакого сомнѣнія, но идея Брюйстера не вполне окончена. По моему мнѣнію, *разница въ температурѣ происходитъ отъ измѣненій, проявляющихся въ магнитной силѣ*. Извѣстно, что температура сѣверной части американскаго континента, гдѣ въ настоящее время находится сѣверный полюсъ, гораздо холоднѣе европейскихъ странъ и береговъ Тихаго океана, лежащихъ подъ тою же широтою; также есть причины полагать, что полярное море болѣе открыто отъ льдовъ къ востоку отъ магнитнаго полюса, чѣмъ по направленію заливовъ Баффина и Гудсона и пролива Девиса. Четыреста лѣтъ тому назадъ, говоритъ намъ преданіе, Гренландія была въ буквальный смыслъ слова *a green land*, зеленая страна; съ тѣхъ поръ магнитный полюсъ пришелъ къ сѣверному берегу этого острова или полуострова и Гренландія стала страной вѣчнаго льда и снѣга. Положеніе южнаго магнитнаго полюса опредѣляется на меридіанѣ 62° восточной долготы; тамъ, если я не ошибаюсь, плавучіе льды встрѣчаются въ меньшихъ широтахъ нежели въ другихъ долготахъ Южнаго океана. Всѣ эти вопросы достойны тщательнаго изученія.

Однажды мой пріятель, человѣкъ ученый, спросилъ меня: *измѣняется ли физическая форма земнаго шара, отъ перемѣны мѣста магнитнаго полюса, и вообще какую роль здѣсь играетъ статіе земли около полюсовъ?*

Сѣверный и южный земные полюсы помѣщаются среди обширныхъ и глубокихъ морей; пространство этихъ морей такъ велико, что, допустивъ справедливость моей гипотезы, полюсы долгое время находились, и много вѣковъ еще будутъ находиться въ области полярныхъ морей. Предположимъ, что наибольшее пространство, подверженное вліянію сжатія, занимаетъ 15° по всѣмъ направленіямъ, считая отъ полюса. При суточномъ движеніи земли около своей оси, центробѣжная сила уменьшается по направленію отъ экватора къ полюсамъ, гдѣ она, наконецъ, совершенно теряетъ свое дѣйствіе; вслѣдствіе этого притягательная сила единственно дѣйствуя на воды Полярнаго моря, сжимаетъ его поверхность, по направленію къ

центру земли. Въ этомъ предположеніи нѣтъ ничего невозможнаго; теперь понятно, что когда полюсы, изъ среды полярныхъ водъ, перейдутъ на континенты, то земля опять должна усвоить себѣ шарообразный видъ.

Въ случаѣ неудовлетворительности этихъ доводовъ, можно объяснить себѣ явленіе сжатія полюсовъ, притяженіемъ солнца и луны на воды тропическаго пояса; въ обоихъ случаяхъ результатъ будетъ тотъ же.

Трудъ мой оконченъ, я старался вкратцѣ изобразить всѣ фазисы этого сложнаго вопроса и представить ихъ въ одной связи съ общимъ планомъ моей обширной задачи.

Перев. В. Линденъ.

НѢСКОЛЬКО СЛОВЪ О КУЗНЕЧНОМЪ УГЛѢ.

Горючій матеріалъ, употребляемый при горновыхъ работахъ, преимущественно состоитъ изъ каменнаго угля, кокса и древеснаго угля.

Къ употребленію древеснаго угля прибѣгаютъ обыкновенно при ковкѣ стали, во время ея закалки и отпуска, иногда при изготовленіи очень мелкихъ издѣлій изъ желѣза, требующихъ необыкновенной чистоты въ отдѣлкѣ, какъ и вообще въ такихъ случаяхъ, гдѣ требуется совершенное отсутствіе сѣры, равномерное, не быстрое нагрѣваніе по всей поверхности, какъ на примѣръ: при закалкѣ и отпускѣ всѣхъ возможныхъ размѣровъ пружинъ, пожей для прессовъ,ковки рессоръ и т. д.

При отдѣлкѣ же на горнѣ нѣкоторыхъ большихъ вещей, хорошо приготовленныхъ въ сварочныхъ печахъ, подѣ паровымъ молотомъ, употребляется коксъ, если онъ совершенно чистъ и легокъ. На примѣръ: отдѣлка большихъ фрегатскихъ рѣмпей, двойныхъ вертлюжныхъ гаковъ и т. п. вещей, требующихъ по своей толщинѣ и объему сильнаго, но равномернаго жара и не нуждающихся, слѣдовательно ни въ какой проваркѣ.

Для всѣхъ же другихъ кузнечныхъ работъ принять исключительно каменный уголь, и на горнахъ употребляемый, онъ называется кузнечнымъ углемъ. Горючій продуктъ этотъ, расходующійся въ такомъ громадномъ количествѣ въ механическихъ заводахъ и мастерскихъ, стоитъ большаго вниманія и всесторонняго обсужденія техникумъ и мастеровъ, чѣмъ ему вообще, кажется, удѣляютъ. Нерѣдко отъ выбора испытанія его и умѣнія съ нимъ обращаться, зависитъ степень сгорания и расхо-

дованія его, также прочность и дешевизна выдѣланныхъ въ немъ издѣлій.

Преимущественно любимый кузнецами уголь, не мельче горошины и не крупнѣ орѣха, имѣеть объемъ не болѣе кубическаго полудюйма, почему и называется *орѣшковымъ кузнечнымъ углемъ*.

Главное свойство кузнечнаго угля состоитъ въ томъ, чтобы онъ хорошо спекался, т. е. образовывать бы во время работы, въ грудѣ сложенный на горнѣ, плотную и крѣпкую стѣнку. Признакъ спекающагося угля, его черный блестящій видъ, почему лучшимъ считается тотъ, который доставляется изъ копей смолистаго и жирнаго угля, гдѣ отваливающаяся мелочь во время ломки и перевозки въ каменноугольныхъ кояхъ предназначается къ горновымъ работамъ.

Количество образующагося шлака, во время производства горновыхъ работъ кузнечнымъ углемъ, отъ 1 до 20% вѣса горючаго матеріала, если же оно немногимъ больше 10%, то уголь считается хорошимъ.

Еще хорошія качества кузнечнаго угля составляютъ по возможности меньшее присутствіе колчедана и сѣры, разѣдающихъ желѣзо и дѣлающихъ его поверхность ноздреватой и грубой, чѣмъ часто затрудняютъ и замедляютъ выдѣлку; легкое его разгораніе и продолжительное тлѣніе многимъ облегчаютъ трудъ работника и ускоряютъ работу.

Для горноваго нѣтъ ничего несноснѣе, какъ работать дурнокачественнымъ углемъ, который имѣеть или тусклый или сѣроватый видъ, нерѣдко встрѣчающійся съ большою примѣсью землистыхъ или измолвленныхъ частицъ, тогда его промѣшиваютъ частію съ хорошимъ жирнымъ углемъ; такой уголь, правда, тоже спекается, но далеко не въ такой степени какъ это необходимо для удобства работы.

Такая печечка, образуемая на горнѣ изъ груды кузнечнаго угля, предварительно хорошенько смоченнаго водой, не долго простоятъ, быстро прогораетъ и притомъ часто приходится прочищать отверстіе фурмы, около которой образуются шлаки, способствующие неправильному дутью; отъ этого работа или не удастся или дорожаетъ, напр. во время сварки эзель-

гофтовъ большихъ размѣровъ, гдѣ должно заваривать объемистое, широкое кольцо, стѣнки котораго не толще $1\frac{1}{2}$ дюймовъ; если уголь тутъ не самый лучший и въ немъ много мусору, то сколько его ни смачивай, во время разварки такой массы желѣза, продолжающейся отъ 20 до 30 минутъ времени, вокругъ фурмы успѣвають образоваться шлаки, несмотря на частое прочищеніе отверстія фурмы, подбрасываніе песку на развариваемое желѣзо и тогда дутье, невѣрно распредѣляемое или заграждаемое, способствуетъ часто горѣнію угля вовсе не тамъ, гдѣ надо, отчего по вынутіи варки и оказывается, что возлѣ вара мѣсто подгорѣло, или обгорѣли ласки, или же варка не годится. Снова приходится поправлять ласки и снова дѣлать варку, и выходить, что работа усложняется, уголь напрасно горѣлъ и потеряно время.

Кузнечный уголь, для работъ принятый, сохраняется въ ящикахъ, устроенныхъ около горновъ, въ которыхъ его предварительно хорошенько смачиваютъ водой (что способствуетъ лучшему спеканію), закладываютъ въ горно желѣзо и грудой плотно убиваютъ кругомъ уголь, пускаютъ дутье. Уголь разгорается лишь въ томъ мѣстѣ, куда пущено дутье и тутъ же смолистые или жирныя частицы его сливаются какъ бы въ сплошную массу; по мѣрѣ сгоранія угля сплошная масса дѣлается тоньше и тверже, образуя такимъ образомъ нѣчто въ родѣ печечки.

Работать въ такой печечкѣ чрезвычайно выгодно, во-первыхъ, потому, что вдуваемый воздухъ не пропадаетъ, такъ какъ онъ проходитъ прямо въ печечку и дальше проникнуть не можетъ, во-вторыхъ, уголь горитъ только въ томъ мѣстѣ, куда направлено дутье, въ-третьихъ, этимъ-то всѣмъ и достигается искусство нагрѣвать или разваривать желѣзо очень малыми поверхностями или въ очень малыхъ пространствахъ. Иногда при разваркѣ большихъ вещей, пламя проникаетъ сквозь печку, то ковшомъ воды, съ необходимой ловкостью, заливаютъ широкой плоской струей угольную поверхность, съ тою, однакоже, осторожностію, чтобы не облить водой нагрѣваемое желѣзо и тѣмъ не замедлить нагрѣванія металла.

Этотъ приемъ имѣетъ еще ту выгоду, что сохраняетъ

мастеровыхъ отъ лучистаго жара. Въ особенности выгодно производить горновыя кузнечныя работы, въ печечкахъ, при сваркѣ всякихъ размѣровъ валовъ, ковкѣ болтовъ, пробокъ и слесарнаго ручнаго инструмента. Для большей выгоды въ отношеніи горючаго матеріала, при ковкѣ самыхъ мелкихъ издѣлій, какъ стальныхъ, такъ и желѣзныхъ, устраиваютъ на горнѣ нѣсколько большихъ размѣровъ печь изъ кузнечнаго угля; пустивши дутье, выжидаютъ нѣкоторое время — пока внутри печки уголь разгорится и стѣнки хорошенько обольются и окрѣпнуть, сверху пробиваютъ небольшое отверстіе исыпаютъ въ пространство разгорѣвшагося угля, древеснаго угля и такимъ образомъ производятъ ковку въ древесномъ углѣ, тамъ, гдѣ требуется лучшая проковка и тщательная отдѣлка.

Но все это, повторяю, достигается только при работѣ лучшимъ орѣшковымъ кузнечнымъ углемъ, притомъ же и издѣлія выходятъ чище, дешевле и скорѣе, и кузнечнаго угля расходуется сравнительно меньше.

К. Ш.

ОЧЕРКЪ ШТУРВАЛЬНЫХЪ ПРИВОДОВЪ.

Размѣры и ходкость судовъ значительно увеличились въ послѣднее время; усилилась, слѣдовательно, и трудность управленія ими, какъ при внезапныхъ встрѣчахъ, такъ и при слѣдованіи тѣсными и извилистыми фарватерами. Очевидно изъ этого, что прежняя вращательная способность руля должна бы оказываться неудовлетворительною, но на дѣлѣ этого не ощущается въ той степени, какъ бы слѣдовало ожидать, и не ощущается только потому, что современные суда все винтовые, а винтъ, бросая (со скоростію большею судового хода) прямо въ руль сильную струю воды, значительно увеличилъ его вращательную силу. Несмотря однако на это приращеніе силы, нѣкоторые судостроители и морскіе писатели предлагаютъ увеличеніе площади руля (*); что, впрочемъ, не имѣетъ пока особенной практической важности, потому что до послѣдняго времени, наши штурвалы были такъ слабы, что не давали возможности вполнѣ пользоваться даже имѣющимися рулями; такъ напримѣръ, на нѣкоторыхъ судахъ при полномъ ходѣ совершенно не могли положить руля на бортъ; на другихъ же — клали руль на бортъ, но чрезвычайно медленно и притомъ усиліемъ 15—20 человѣкъ (**).

(*) Имѣются факты, свидѣтельствующіе, что на колесныхъ и парусныхъ судахъ это увеличеніе едва ли полезно. Разница въ этомъ отношеніи между винтовыми и невинтовыми судами происходитъ, конечно, отъ того, что на винтовомъ поворотѣ тѣмъ лучше, чѣмъ меньше ходъ собственно судна, а на невинтовыхъ наоборотъ.

(**) Невозможность быстрого положенія руля на бортъ, подала поводъ новѣйшему тактическому писателю, Левалю, утверждать, что кривая описываемая при поворотѣ, не кругъ, а спираль.

Подобные результаты не могли, конечно, представляться удѣшительными и въ особенности съ боевой точки зрѣнія, ибо какъ для нанесенія удара шширономъ, такъ и для отстрапенія себя отъ удара противника, необходима возможность моментальнаго положенія руля на бортъ или быстрого переложенія его съ борта на бортъ.

Это обстоятельство вызвало въ военныхъ флотахъ усиленное изученіе и совершенствованіе штурвальныхъ приводовъ, а потому мы надѣемся, что читатели Морскаго Сборника не найдутъ нашъ очеркъ совершенно бесполезнымъ.

А) Первое мѣсто между усовершенствованіями, по части облегченія въ дѣйствіи рулемъ, занимаетъ безспорно балансирный руль (*). Сила, потребная для дѣйствія имъ главнѣйше опредѣляется напряженіемъ удара воды не на всю площадь пера, какъ съ обыкновеннымъ рулемъ, а только на часть ея, разумѣется, принимая въ расчетъ отстояніе центра этой части отъ оси вращенія; потому что давленіе на одну часть уравнивается давленіемъ на другую. Слѣдовательно, при одинаковыхъ площадяхъ рулевого пера и при одинаковой длинѣ простаго румпеля, балансирный руль потребуетъ для дѣйствія имъ меньшей силы, чѣмъ обыкновенный; а потому имѣетъ полное право занять почетное мѣсто въ нашемъ обзорѣ. Адмиралъ Холстедъ говоритъ (**), что кап. Ки при опытахъ въ Девонпортѣ надъ балансирнымъ рулемъ испыталъ, что при отношеніи передней площади пера къ задней, какъ 1 къ 2, ребенокъ могъ положить румпель на бортъ, тогда какъ при обыкновенномъ рулѣ давленіе на рычагъ румпеля, длиною въ 9 футъ, равнялось 270 фунтамъ.

Подобныя заявленія встрѣчаются и у другихъ лицъ, производившихъ опыты надъ балансирнымъ рулемъ; напримѣръ у Леваля въ вышеназванномъ сочиненіи его, стр. 78.

Какъ система устройства балансирныхъ рулей, такъ и взаимное отношеніе передней и задней рулевой площади его еще не установились.

(*) См. *Principes des evolutions navales* par Leval; стр. 77. *L'art naval à l'exposition 1867*, par Paris.—Engineering, vol. VI (1868 г. стр. 515.

(**) Морской Сборникъ 1865 г., № 2 стр. 413.

Первоначальный балансирный руль, какъ извѣстно, стоялъ всею своею тяжестью на килевомъ выступѣ и этотъ недостатокъ служилъ противъ него сильнымъ аргументомъ порицанія. Для отстраненія этого недостатка предлагались и приняты разные способы и изъ нихъ два были уже описаны въ Морск. Сборн. № 1, 1868 г., стр. 141. Здѣсь мы напомнимъ только объ остроумномъ устраненіи сказаннаго недостатка на *Bellerophon* (Рида) и новомъ предложеніи Непира.

а) На *Bellerophon* задняя площадь рулевого пера относится къ передней, какъ 2,28 къ 1'. На головной части (фиг. 1) рулевой оси *aa* утверждены: 1) румпель *r*, составляющій одно цѣлое съ натяжнымъ (*) колпакомъ *dd* и 2) колпакъ *e* столба *p*; колпакъ *e* нижнею своею гранью лежитъ на коническихъ роульсахъ, устроенныхъ въ натяжномъ обручѣ *ss* и катящихся по чугунной доскѣ *b*. Такимъ образомъ вѣсь руля переданъ на *Bellerophon* кормовому свѣсу, а треніе, обыкновенно значительное въ пяткѣ, весьма ослаблено.

б) Джонъ Непиръ (изъ Глазгова) недавно предложилъ новую систему балансирнаго руля, показанную на фиг. 2 А, В, гдѣ *aa* изображаетъ задній ахтерштевень. На рисункѣ видно, что руль, проектируемый Непиромъ, состоитъ изъ двухъ рулей, повѣшенныхъ—большій обыкновеннымъ образомъ, а меньшій—спереди ахтерштевня. Оси (фиг. 2 В, *xy*—линія кила) *A'* и *C'* обоихъ рулей соединены помощью *bdc*, отчего при движеніи одного руля будетъ соответственно двигаться и другой. (**).

Голова каждаго руля проходитъ кормовой свѣсъ обыкновеннымъ образомъ. Съ головой *A'* руля *A* соединена по линіи *hh* стойка (или колпакъ) *g* съ румпелемъ *k* (путевой), который служитъ для дѣйствія рулемъ въ мирное время. Въ бою предполагается снимать стойку *g* и тогда судно править румпелемъ *e* (боевымъ), утвержденнымъ на головѣ *A'* подъ палубой. Третій румпель *f* закрѣпленъ на головѣ *C'* и служитъ какъ бы запаснымъ, для управленія судномъ въ случаѣ повре-

(*) Т. е. половинки его натягиваются винтами.

(**) Непиръ предпочитаетъ, чтобы перья рулей составляли нѣкоторый уголъ, а поэтому *b* и *c* разной длины.

жденія руля *A*. Въ послѣднемъ случаѣ тяга *d* (фиг. 2, *B*) очевидно снимается.

Въ журналѣ, изъ котораго мы заимствуемъ это извѣстіе, не имѣется указаній насчетъ того, былъ ли испытанъ этотъ руль и какіе получены результаты. Судя же по рисунку, онъ представляется имѣющимъ слѣдующіе недостатки и достоинства.

Недостатки: корма обременена вѣсомъ ахтерштевня и двухъ рудерписовъ, а руль болѣе (толщина штевня) удаленъ отъ винта, слѣдовательно бьющая въ него струя воды будетъ слабѣе. Кромѣ того, въ соединеніи *bde* будетъ тратиться часть работы штурвала.

Достоинства: а) перья, при положеніи руля, могутъ составлять нѣкоторый уголъ, какъ въ (нѣсколько сложномъ) рулѣ Лумлея (см. *L'art naval* 1862 Paris стр. 171), что безспорно выгодно; б) въ случаѣ поврежденія задняго руля, говорить реклама, можно управлять судномъ помощію передняго.

Въ окончательномъ сужденіи о подобныхъ изобрѣтеніяхъ благоразуміе заставляетъ быть крайне неторопливымъ и въ особенностяхъ, когда проектъ принадлежитъ столь извѣстной фирмѣ, какъ фирма Непира изъ Глазгова. Поэтому мы ограничимся здѣсь двумя замѣчаніями въ формѣ вопроса:

а) Почему отсутствіе рулевого ахтерштевня можетъ быть особенно опасно, когда балансирный руль не стоитъ на килевомъ выступѣ, а виситъ на своей головной части, какъ на *Bellerophon*?

б) Какія рулевые поврежденія разумѣетъ Непиръ? Если поврежденіе оси ядромъ, то подобный ударъ одинаково опасенъ и для ахтерштевня, верхняя часть котораго открыта на многихъ броненосцахъ. Если разумѣется ударъ штевнемъ или бортомъ въ рулевое перо, то такъ какъ послѣдній вѣроятно выразится поврежденіемъ въ соединеніи головы *A'* съ румпелемъ *c*, то надо думать, что, дѣйствительно, въ этомъ случаѣ судно останется безъ управленія только то короткое время, которое потребуется для разъединенія тяги *d* съ рычагомъ *c* (*) (фиг. 2, *B*). Продолжительность этого времени будетъ

(*) Конечно въ томъ случаѣ, если ударъ не повлечетъ за собою поврежденія этого соединенія.

зависѣть, главнымъ образомъ, отъ удобства достѣпа къ головѣ руля. Слѣдуетъ помнить, однако, что, даже въ случаѣ *дѣйствительности* руля *C*, возможность управленія имъ не болѣе какъ вѣроятность, потому что при отклоненіи руля *A* ударомъ, онъ можетъ получить въ петляхъ или головѣ такое поврежденіе, которое заклинитъ его подъ угломъ къ килу; а при такомъ несчастіи, малый руль, если и въ состояніи будетъ принести помощь, то развѣ только для слѣдованія прямымъ курсомъ.

В) *Ручные штурвалы* (*). Переходя теперь къ штурваламъ въ прямомъ смыслѣ или, вѣрнѣе, къ штурвальнымъ приводамъ, необходимо вспомнить, что во всякомъ механическомъ устройствѣ выигрышъ въ силѣ всегда влечетъ за собою теоретическую потерю въ скорости, тогда какъ желанія моряковъ стремятся къ одновременному достиженію, въ дѣйствіи рулемъ, и силы и скорости. Возможность практическаго удовлетворенія этимъ стремленіямъ усматривается въ слѣдующемъ:

а) Мускульная сила рулевого, при слабомъ сопротивленіи, можетъ дѣйствовать съ значительною быстротою, такъ что если, помощью механическихъ приспособленій, мы сдѣлаемъ сопротивленіе руля сравнительно нечувствительнымъ, то, въ извѣстныхъ предѣлахъ, можемъ быстротою на штурвальномъ колесѣ вознаградить потерю въ скорости, порожденную механизмомъ привода; или, другими словами, безъ потери въ скорости положенія руля получить выигрышъ въ силѣ, т. е. дѣйствовать меньшимъ числомъ рулевыхъ. Понятно, что долгое время человекъ не можетъ работать съ усиленною быстротою; но это препятствіе не имѣетъ практическаго значенія, потому что необходимость моментальнаго положенія руля на бортъ, встрѣчается весьма рѣдко.

(*) Неимѣя въ виду говорить объ обыкновенномъ, штуртросномъ приводѣ отъ румпеля къ штурвалу, мы позволимъ себѣ напомнить здѣсь читателю объ основнѣ штуртроса по способу Рабсона и Робертсона, который, кажется, *снова* обратилъ на себя вниманіе нашихъ техниковъ. Этотъ способъ прекрасно описанъ въ книгѣ К. Н. Посыета—Вооруженіе военныхъ судовъ—на стр. 391 и 392.

б) Изобрѣтеніе балансирующаго руля даетъ возможность одному человѣку, съ простымъ румпелемъ, безъ труда управлять на такихъ судахъ и при такомъ ходѣ, когда при обыкновенномъ рулѣ, два человѣка съ трудомъ клали румпель на бортъ, т. е. балансирующій руль, выражаясь практически, дѣлаетъ возможнымъ полученіе относительно рулевыхъ выигрыша и въ силѣ и въ скорости.

с) При штурвальной системѣ, существовавшей на нашихъ военныхъ судахъ до послѣдняго времени, требовалось прилагать усиліе, какъ для того, чтобы положить руль на бортъ, такъ и для того, чтобы отвести его, или другими словами, требовалось мѣшать водяной струѣ произвести работу (отвести руль), которой мы желали; отчего, съ одной стороны, замедлялось переложеніе руля съ борта на бортъ, а съ другой—рулевымъ приходилось работать въ тѣхъ случаяхъ, когда къ ихъ услугамъ была, даромъ пропадающая, сила водяной струи, (что тоже, хода), идущей вдоль борта, или струи винта. Понятно, что устраненіе этого неудобства было бы, относительно рулевыхъ, выигрышемъ и въ силѣ, и въ скорости.

Что касается до величины силы, которую приходится преодолевать штурвалу, то нѣкоторое понятіе о ней даютъ слѣдующія цифры, заимствуемыя нами изъ лекціи адмирала Холстеда (М. Сб. 1865 г. № 2, стр. 409). На концѣ румпеля *Warrior*, длиною въ $8\frac{1}{2}$ футъ, былъ укрѣпленъ динамометръ, посредствомъ котораго можно было опредѣлить величину давленія струи воды на руль, при различныхъ скоростяхъ движенія машины и при углѣ руля въ 25° . Такъ, при 10 оборотахъ и скорости хода въ 2,75 узла индикаторная сила машины была 79 л., а давленіе на конецъ румпеля равнялось 1252 ф. При 20 оборотахъ, скорости 5,92 узла, инд. сила маш. 380 л., давленіе 3690 ф. При 30 оборотахъ, скорости 8,88 узла, инд. с. м. 1070 л., давленіе—8052 ф. При 40 оборотахъ, скорости 11,04 узла, индик. с. м. 2557 л., давленіе — 10575 ф. или около $4\frac{1}{4}$ тоннъ.

Въ нижеслѣдующемъ обзорѣ мы имѣемъ въ виду обозначить только главнѣйшія особенности существующихъ штурвальныхъ

приводовъ; ибо подробное и точное перечисленіе ихъ не соотвѣтствовало бы нашей цѣли.

1) *Зубчатое соединеніе штурвального колеса съ рулемъ* — состоитъ изъ двухъ сцѣпляющихся колесъ: малаго, утвержденнаго на горизонтальномъ валикѣ штурвала, и большаго — на головѣ руля. Выигрышъ въ силѣ (*), пропорціональный здѣсь отношенію радіусовъ сцѣпляющихся колеса и шестерни (**), никогда не можетъ быть значителенъ; ибо, уменьшеніемъ въ желаемой степени діаметра шестерни, мы лишаемъ зубцы его требуемой крѣпости, а выигрышу въ силѣ, увеличеніемъ большаго зубчатого колеса, мѣшаетъ недостатокъ мѣста въ кормѣ и громоздкость. Зубчатое соединеніе, въ томъ простѣйшемъ видѣ, какъ только что описано, не употребляется на большихъ судахъ. Когда же прибѣгаютъ къ нему, на примѣръ на рѣчныхъ пароходахъ, то слѣдуетъ, чтобы большое колесо или, вѣрнѣе, полуколесо, смотрѣло своею выпуклостію къ баку, потому что при этомъ возможнѣе обыкновенно увеличеніе и сго радіуса и величины дуги, т. е. при этомъ класть румпель на бортъ можно и болѣе и съ меньшимъ усиленіемъ.

2) *Винтовой приводъ*. Фиг. 3 и 4 представляютъ два штурвала винтовой системы. На этихъ фигурахъ: *ff* — валикъ съ винтовой нарѣзкой (***); *a* — голова руля; *bb* — румпель; *cc* — тяги; *ee* — гайки или (фиг. 4) полугайки; *g* — стойки.

Валикъ *ff*, на фиг. 3, нарѣзанъ въ одной своей половинѣ слѣва направо, а въ другой справа налево. Изображенный штурвалъ имѣетъ то преимущество предъ другими подобными, на примѣръ штурваломъ Непира, что особенность въ устройствѣ гаекъ даетъ ему возможность имѣть обѣ тяги одинаковой длины и составляющими съ валикомъ весьма острый уголъ, что, какъ извѣстно, всегда выгодно.

Длина штурвального валика опредѣляется наибольшимъ числомъ градусовъ, на которое предполагается отводить руль;

(*) Вліяніе радіуса штурвального колеса не оговаривается ниже, какъ условіе выигрыша въ силѣ, всегда и всюду дѣйствующее однообразно.

(**) Подъ шестерней разумѣемъ малое колесо.

(***) Нарѣзка употребляется плоская, потому что при острой или треугольной болѣе тренія.

если, напимѣръ, руль на бортѣ составляетъ 45° , то валикъ долженъ быть въ четыре раза больше румпеля. Румпель обыкновенно дѣлается очень короткимъ, ибо иначе тяги составили бы значительный уголъ съ валикомъ *ff* и такимъ образомъ выигрышъ въ силѣ, принесенный увеличеніемъ румпеля, повлекъ бы за собою потерю отъ косвеннаго направленія тягъ и вмѣстѣ съ тѣмъ потребовалъ бы приданія послѣднимъ большей прочности и толщины.

На фиг. 4 нарѣзки валика взаимно пересѣкаются (на послѣдней выставкѣ подобный приборъ былъ представленъ Хукманомъ и Брауномъ) (*) и по нимъ ходятъ двѣ полугайки *ее*, каждая съ различной нарѣзкой. Когда руль прямо, то обѣ полугайки находятся одна противъ другой. Въ остальномъ дѣйствіе аппарата понятно изъ рисунка. Подобный штурвалъ (нѣсколько лѣтъ назадъ) поставленъ на транспортъ *Napoleon*. Пересѣкающіяся нарѣзки даютъ возможность имѣть валикъ въ половину короче.

Винтовой механизмъ, какъ видно изъ рисунковъ, содержится совершенно открытымъ; но шкипера судовъ, на которыхъ случалось автору видѣть винтовые штурвалы, отзываясь объ нихъ очень хорошо, не жаловались на порчу нарѣзовъ отъ сырости и брызгъ.

Выигрышъ въ силѣ обусловливается здѣсь съ одной стороны треніемъ въ движущихся и соприкасающихся частяхъ аппарата, въ точкахъ упора и направленіемъ тягъ, а съ другой стороны главнымъ образомъ крутизною нарѣзки, т. е. выигрышъ въ силѣ тѣмъ больше, чѣмъ менѣе поступательное движеніе гасекъ при каждомъ оборотѣ валика *ff*. Слѣдовательно, теоретически разсуждая, можно достигать винтомъ чуть не баснословнаго выигрыша; но, такъ какъ техническая сторона дѣла требуетъ, чтобы вышина или толщина плоской нарѣзки равнялась половинѣ ширины оборота, то въ дѣйствительности для незначительнаго угла наклоненія нарѣзовъ, толщина хода выходитъ очень малая и, при обыкновенномъ размѣрѣ *ff*, можетъ прійтись такая малонькая, что нарѣзка не будетъ имѣть достаточ-

(*) Морск. Сборн. № 1, 1863 г., стр. 142.

ной крѣпости (*). Отстраненіе этого неудобства возможно, впрочемъ, помощію дифференціального винта (**).

При обычномъ недостаткѣ въ кормѣ простора, а слѣдовательно и невозможности имѣть большое зубчатое колесо значительнаго діаметра, винтовой штурвалъ, сравнительно съ первоописаннымъ, и сильнѣе и уютнѣе, а слѣдовательно и удобнѣе. На военныхъ судахъ случается видѣть одновременно по двѣ штурвальныхъ системы: винтовую — въ качествѣ путевого штурвала и за тѣмъ въ палубѣ штурвалъ другой системы — въ качествѣ боевого. Такое богатство едва-ли полезно: если винтовой штурвалъ признанъ удовлетворительнымъ на данномъ суднѣ, то нѣтъ причины не пользоваться имъ и во время боя; приспособить же его для обѣихъ цѣлей представляется весьма возможнымъ: устройте винтовой штурвалъ въ палубѣ, утвердивъ барабанъ или коробку съ гнѣздами на концѣ валика *ff*. Движеніе же штурвальныхъ колесъ, поставленныхъ гдѣ бы то ни было, всегда можно передавать барабану валика *ff* помощію штуртроса или безконечной цѣпи (***). Подобное устройство сдѣлано въ путевомъ штурвалѣ англійской королевской яхты.

3) *Смѣшанная система*. Частію въ проектахъ, частію на практикѣ имѣется нѣсколько штурваловъ, представляющихъ соединеніе системъ зубчатой съ винтовой. Между ними мы отмѣтимъ здѣсь штурвалъ Аллибона и Вильсона, недавно патентованный въ Англіи и Франціи. При значительномъ выигрышѣ въ силѣ, онъ даетъ еще возможность моментально разъединять штурвальные колеса съ рулевымъ приводомъ, причемъ руль быстро приходитъ въ прямое положеніе дѣйствіемъ судового хода или винтовой струи. Благодаря этому остроумному приспособленію, можно быстрѣе переключивать руль съ борта на бортъ, что весьма важно, какъ въ обыкновенномъ

(*) Теорет. и практич. механика, Вейсбаха. ч. III., отд. I, гл. V.

(**) Одинъ изъ видовъ этого винта имѣется у Вейсбаха ч. III, отд. I, гл. V, стр. 418.

(***) Соединеніе рулевого аппарата съ штурваломъ помощію горизонтальной безконечной цѣпи не всегда оказывалось на практикѣ удовлетворительнымъ; но этому обстоятельству нѣтъ повода придавать особеннаго значенія, потому что неудачи всегдашніе спутники нововведеній на первыхъ порахъ.

плаваніи тѣсными и извилистыми мѣстами, такъ и въ бою — при тараненіи (*).

Входить въ описаніе другихъ рулевыхъ аппаратовъ смѣшанной системы, мы не будемъ; два изъ нихъ, бывшіе на послѣдней всемірной выставкѣ, описаны въ Морск. Сборн. 1868 г. № 1, стр. 142 и 144.

4) *Американскій штурвалъ фрегата Niagara*. Этотъ замѣчательный въ свое время механизмъ существуетъ уже около 20 лѣтъ, и въ значительномъ употребленіи на многихъ (**) большихъ купеческихъ судахъ. Этотъ же рулевой приводъ избранъ адмираломъ Холстедомъ для его флота будущаго и описанъ, при помощи неудовлетворительнаго чертежа, адмираломъ Пари въ его *L'art naval* 1867 года, стр. 325.

Подобный приводъ былъ, по заявленію г. Казнакова (***), первоначально устроенъ на лодкѣ «Смерть»; но, какъ мы слышали, признанъ неудовлетворительнымъ и замѣненъ обыкновеннымъ прямымъ румпелемъ.

Само собою разумѣется, что при множествѣ свидѣтельствъ въ пользу рулевого привода фрегата *Niagara*, одинъ неудачный фактъ не имѣетъ никакого значенія въ дѣлѣ оцѣнки этой системы. Что же касается собственно лодки «Смерть» — судя въ небольшомъ и притомъ съ двумя винтами, то она не можетъ практически ощущать надобности въ сильномъ рулевомъ приводѣ и, слѣдовательно, какой бы штурвалъ на ней ни имѣлся, «Смерть» безъ затрудненія повернетъ во всякой узкости.

С) *Паровые штурвалы* (****). Какъ бы ни былъ совершененъ ручной механизмъ, одновременный выигрышъ въ немъ и силы и скорости (*****) не можетъ переходить извѣстнаго предѣла, который для одного или двухъ рулевыхъ очень удовлетворителенъ при полномъ ходѣ сильныхъ машинъ; а между тѣмъ,

(*) Подробное описаніе съ рисунками рулевого аппарата Аллибона и Вильсона имѣется въ журналѣ *Genie industriel*, 1868 г. октябрь, стр. 292.

(**) Заявленіе адмирала Холстеда, М. Сб. 1865 № 2, стр. 405 и кап.-лейт. Казнакова, М. Сб. 1863 № 1, стр. 141.

(***) Тамъ же стр. 142.

(****) *L'art naval* en 1867 г. Paris, Engineering 1867 г. декабрь и Patent Grey.

(*****) Выраженіе условное, объясненное выше.

избѣжаніе столкновеній или весь успѣхъ боя зависать иногда только отъ возможности моментально положить руль на бортъ. Эта необходимость повела къ мысли приложить паръ къ дѣйствію румпелемъ.

1) Осуществленіе этой мысли имѣется между прочимъ, на испанскомъ фрегатѣ *Numancia* и описано въ *L'art Naval*, стр. 179, впрочемъ весьма непонятно. Вообще же на судахъ, гдѣ есть паровой приводъ къ румпелю, обыкновенно предпочитаютъ имѣть и штурвалъ для дѣйствія вручную при обыкновенныхъ обстоятельствахъ плаванія.

2) *Рулевой аппаратъ Грея*. Между паровыми штурвалами самое видное и замѣчательное мѣсто занимаетъ автоматическій аппаратъ Макфарланъ Грея. Этотъ аппаратъ былъ установленъ первоначально на *Great Eastern* (*) и найденъ отличнымъ; за тѣмъ онъ былъ испытанъ на англійскомъ броненосцѣ *Northumberland* и оказался столь удовлетворительнымъ, что теперь ставится на *Monarch*, *Agincourt* и другихъ.

Изобрѣтеніе Грея касается: а) собственно паровой машины, б) передаточнаго механизма, т. е., что мы называли рулевого аппарата, и наконецъ, в) рулевого телеграфа. Здѣсь мы будемъ говорить только о первыхъ двухъ частяхъ изобрѣтенія.

Машина Грея (фиг. 5 и 6). Машина состоитъ изъ двухъ паровыхъ цилиндровъ L^1 , у которыхъ распределительные золотники J цилиндрическіе равновѣсные. Главная же особенность машины заключается въ томъ, что рабочій паръ идетъ не прямо въ золотниковыя коробки, а паровпускною трубою K^1 , въ особую паровую коробку $K^1 K^1$ (коробка Грея) и затѣмъ, новымъ цилиндрическимъ клапаномъ K , который мы назовемъ золотникъ Грея, къ распределительнымъ золотникамъ (J, J). Золотникъ Грея не движется, когда машина въ ходу; онъ служитъ только для того, чтобы проходящій сквозь него паръ начиналъ свою работу въ паровыхъ цилиндрахъ съ желаемой стороны или, иначе говоря, чтобы машина шла на передній или задній ходъ, т. е. румпель право или лѣво. Слѣдовательно, золотникъ Грея што-

(*) Описанъ въ *Engineering*, vol. 3 стр. 580.

вомъ K^5 (соединеніе его съ рулевымъ аппаратомъ видно на фиг. 6) только перемѣщается на столько, чтобы пространство коробки Грея $K^1 K^1$ сообщалось или съ $J^1 J^1$ или съ $J^2 J^2$.

$K^2 K^2$ труба мятаго пара. Роли частей J^1 и J^2 , служащихъ золотниковыми коробками, или выражаясь точнѣе, сообщителями распредѣлительныхъ золотниковъ съ коробкою Грея, вслѣдствіе примѣненія къ машинѣ золотника Грея, измѣняются слѣдующимъ образомъ:

1) Положимъ, что желается пустить машину на передній ходъ:

Опускаю золотникъ Грея; тотчасъ начинается дѣйствіе машины, и съ момента дѣйствія мы можемъ ее разсматривать какъ обыкновенную: паръ изъ K^1 , теперь неболѣе какъ паровпускной трубы, идетъ въ золотниковую коробку $J^1 J^1$, опускаетъ поршень L , а въ слѣдующія движенія паръ идетъ подъ золотникъ въ J^2 и за тѣмъ въ трубу мятаго пара K^2 . Дальнѣйшее движеніе машины ничѣмъ не отличается отъ обыкновенной.

2) Требуется «стопъ машина». Золотникъ Грея поднимаютъ въ положеніе, показанное на фиг. 5; движеніе машины прекратится, а слѣдовательно руль останется въ томъ положеніи, въ которомъ застало его приподнятіе золотника Грея.

3) Требуется задній ходъ, т. е., примѣрно, прямо или положить на другой бортъ. Поднимаю золотникъ Грея. Тотчасъ уже начинается дѣйствіе машины и съ момента дѣйствія, мы вновь можемъ разсматривать ее почти какъ обыкновенную (*почти*, потому что въ обыкновенной рабочей паръ не идетъ изъ подъ золотника), но только J^2 помѣнялись теперь ролью съ J^1 , а именно: рабочей паръ изъ $K^1 K^1$ идетъ пространствомъ $J^2 J^2$ подъ распредѣлительные золотники J, J , затѣмъ пролетомъ и поднимаетъ, а у другаго цилиндра опускаетъ, паровой поршень, а воздухъ или паръ, съ противоположной стороны послѣдняго, идетъ въ пространство $J^1 J^1$, которое сообщено теперь съ коробкой или трубой мятаго пара $K^2 K^2$.

Изъ сказаннаго явствуетъ, что машиной должно дѣйствовать какъ въ случаѣ, когда требуется положить руль болѣе или менѣе на бортъ, такъ и въ случаѣ, когда нужно поставить его прямо;

автоматичность же аппарата заключается, во-первыхъ (*), въ томъ, что онъ удерживаетъ руль въ положеніи, при которомъ остановленъ ходъ машины. Паръ, обращающійся при этомъ въ воду, устраняется особыми кранами.

Перейдемъ теперь къ описанію рулевого аппарата въ томъ упрощенномъ видѣ, какъ онъ постановленъ на *Northumberland* (фиг. 6 и 7). Тяги L^5 передаютъ движеніе паровыхъ штоковъ L^5 мотылямъ M^1 колѣнчатого валика M , на которомъ находятся конечно и эксцентрики M^2 распредѣлительныхъ золотниковъ.

Этотъ колѣнчатый машинный валикъ сдѣпляется съ большимъ зубчатымъ колесомъ N^1 , утвержденнымъ на оси N^2 N^2 штуртроснаго барабана N .

Изъ сказаннаго усматривается, безъ затрудненія, возможность передачи попеременнаго движенія паровыхъ штоковъ L^5 въ круговое штуртроснаго барабана, передача же движенія отъ послѣдняго къ румпелю не представляетъ ничего особеннаго. Остается показать теперь только приводы для управленія золотникомъ Грея; вотъ они:

Отъ штурвального колеса, установленнаго, положимъ, на мостикѣ, идутъ, сдѣпляющіеся шестернями, стержни, изъ которыхъ предпослѣдній B имѣетъ на нижнемъ своемъ концѣ зубчатое колесо C , широкое сравнительно съ колесомъ D^1 , надѣтымъ на послѣдній стержень, нарѣзанный по наружности винтомъ. Этотъ послѣдній заслуживаетъ особеннаго вниманія. Рама A заканчивается открытымъ цилиндромъ, съ вставленною въ него цилиндрическою же гайкою D , у которой сверху, на внѣшней грани, имѣется зубчатое колесо D^2 и которая, кромѣ того, вслѣдствіе имѣющихся сверху и снизу заплечиковъ, можетъ только вертѣться. Колесо D^2 сдѣвлено съ колесомъ N^2 , насаженнымъ на оконечности оси штуртроснаго барабана N .

На самомъ винтѣ имѣются: шляпки или головки D^4 и D^5 , ограничивающія продольное перемѣщеніе (вращаемаго) винтоваго стержня пространствомъ, вполне соответствующимъ тому, на которое подымается или опускается золотникъ Грея для перемѣны хода машины, какъ уже было говорено выше. Ниж-

(*) Во-вторыхъ показано дальше.

няя шляпка D^4 имѣть наружный круговой желобъ, который обхватывается ухватикомъ горизонтальнаго колѣна Q^1 золотниковаго рычага, отчего, когда винтовой стержень совсѣмъ поднимуть, поднимется и золотникъ Грея; когда же винтъ въ среднемъ положеніи (какъ на рисункѣ), золотникъ Грея на «стоппъ машина», наконецъ, когда винтъ совсѣмъ опущенъ—золотникъ тоже опущенъ.

(Обратите вниманіе на выступы, показанные на фиг. 7, сверху и снизу гайки D , равно снизу D^5 и сверху D^1).

Разсмотрѣвъ отдѣльныя части рулеваго аппарата, системы Грея, поставленнаго на *Northumberland*, остается привести его въ движеніе, дабы получить общее представленіе о взаимодѣйствіи въ немъ частей. Верчу на мостикѣ штурвальное колесо: приходитъ (фиг. 6 и 7) въ движеніе C , а слѣдовательно D^1 (*) и поднимается (или опускается) винтъ, пока выступы D^1 не сдѣются съ нижними выступами гайки D . Полный подъемъ винта подниметъ золотникъ Грея и машина начнетъ свою работу, т. е. приведетъ въ движеніе колесо N^1 и штуртросный барабанъ N . вмѣстѣ съ тѣмъ придетъ конечно въ движеніе и колесо N^2 и гайка D , а вслѣдствіе упора въ зашпечикахъ винтъ, получивъ обратное вращательное движеніе, опустится и запретъ золотникъ Грея. Снова верчу на мостикѣ штурвальнымъ колесомъ, вторично привожу машину въ дѣйствіе... и такъ до тѣхъ поръ, пока не положу руль на желаемое число градусовъ. По отзывамъ англійскихъ журналовъ для переложенія руля съ борта на бортъ требуется 15 секундъ времени (**).

Если при положеніи руля, дѣйствіемъ волны онъ отклонится то это движеніе руля сейчасъ передастся золотнику Грея и онъ вновь поставитъ руль въ требуемое положеніе: это другой видъ автоматичности аппарата.

Положимъ далѣе, что судно уклонилось на желаемый румбъ и требуется вновь поставить руль прямо: опускаю винтъ, слѣдовательно опустится золотникъ Грея и машина подобнымъ же образомъ начнетъ работать на обратный ходъ.

(*) Зубья колеса C на столько шире, чтобы шестерня D^1 подымалась и опускалась, оставалась въ сдѣвленіи съ нимъ.

(**) На «Петропавловскѣ» для той же цѣли и при томъ на каждый бортъ всего на $28\frac{1}{2}^\circ$ требуется около 4 минутъ и 10 рулевыхъ. М. Сб. 1868 г. № 10, стр. 34.

На *Great Eastern* шестерня колѣнчатого вала, сдѣляющаяся съ N^1 (и N^2 на оси N), можетъ двигаться вдоль въ шпунтъ вала и, слѣдовательно, разобщаться съ колесомъ N^1 , когда желаютъ править вручную.

Разобщивъ N^1 съ колѣнчатымъ валомъ, а чтобы не трогать телеграфныхъ приводовъ, то и рычагъ Q^1 съ D^1 , можно соединить машину съ лебедками и пользоваться ею для подъема тяжестей.

Штуртросъ не есть необходимая принадлежность системы Грея; движеніе машины можетъ быть передаваемо румпелю и винтомъ и боковыми тягами.

Д) *Гидравлическіе штурвалы*. Между попытками къ осуществленію идей о гидравлическомъ штурвалѣ, самое видное мѣсто занимаетъ рулевая гидравлическая машина капитана англійскаго королевскаго флота Ингльфильда, который предлагаетъ утвердить въ трюмѣ, около кила, цилиндръ, сообщенный съ забортною водою. Ингльфильдъ думаетъ, что такъ какъ давленіе воды, примѣрно, на глубинѣ 20 футъ=8 фунт. на кв. д., то, сообщая съ забортною водою ту или другую сторону поршня, мы получимъ силу даровую, всегда готовую къ услугамъ и вполне удовлетворительную для дѣйствія рулемъ. Вода, работавшая въ проектируемомъ аппаратѣ, будетъ стекать въ трюмъ и выкачиваться оттуда вручную или паровой машиной. (Подробнѣе см. М. Сб. 1868 г. № 12, бр. с., стр. 24).

Къ сказанному о гидравлическомъ приводѣ Ингльфильда присоединимъ, въ заключеніе, письмо самого изобрѣтателя, помѣщенное въ одномъ изъ послѣднихъ номеровъ *Times*. Оно адресовано къ издателю этой газеты:

«Сэръ! Въ статьѣ, озаглавленной *Improvements in ships of war* (усовершенствованія въ военныхъ судахъ), я прочелъ ваше замѣчаніе о предложенномъ мною гидравлическомъ рулевомъ аппаратѣ, который поставится на кораблѣ е. в. *Achilles*. Надѣюсь, что вы позволите мнѣ отвѣтить на ваше замѣчаніе, что въ моей короткой замѣткѣ нѣтъ мѣста объясненіямъ того запутаннаго механизма, посредствомъ котораго приводится въ движеніе рулевой аппаратъ моей системы.

«Сущность моего изобрѣтенія заключается въ томъ, что для дѣйствія рулемъ я пользуюсь наружнымъ давленіемъ воды, за-

ставляя этотъ столбъ дѣйствовать на поршень цилиндра, помещеннаго на кильсонѣ. На суднѣ, сидящемъ 27 футъ, давленіе (исключивъ треніе) на кв. дюймъ поршня (*) будетъ 8,66 фунт. (около 9,5 ф. русскихъ). Забортная вода проводится двумя трубами къ гидравлическимъ прессамъ, сообщеннымъ съ румпелемъ въ 4½ фута, который утвержденъ на головѣ руля. Единственный желѣзный пруть, идущій отъ кия въ лоцманскую башню или другое мѣсто, кончается колесомъ, поворачивая который, всякій мальчикъ можетъ управлять механизмомъ.

«Такимъ образомъ предлагаемый аппаратъ дастъ возможность обойтись безъ 15 футоваго желѣзнаго румпеля, длинныхъ штуртросовъ и громаднаго штурвала, для котораго требуется часто 6 и 8 человѣкъ, кромѣ того, что онъ представляетъ хорошую цѣль непріятельскимъ выстрѣламъ.

«На броненосцѣ *Prince Consort* (въ 4000 тон.), которымъ я командовалъ послѣдніе два года, требовалось 36 человѣкъ для положенія руля на бортъ, въ 1½ минуты времени, при 13 узлахъ хода.

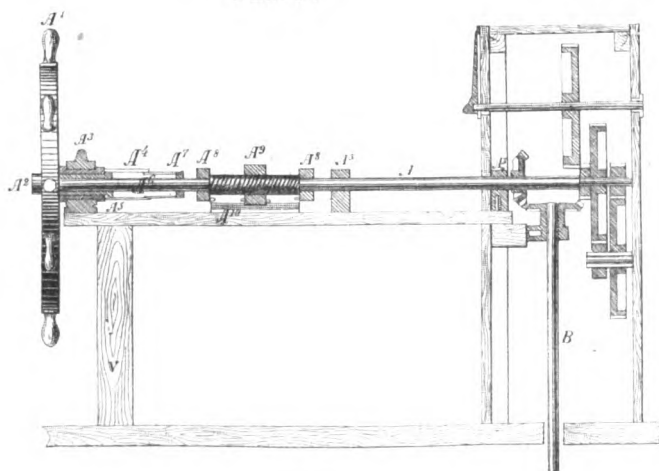
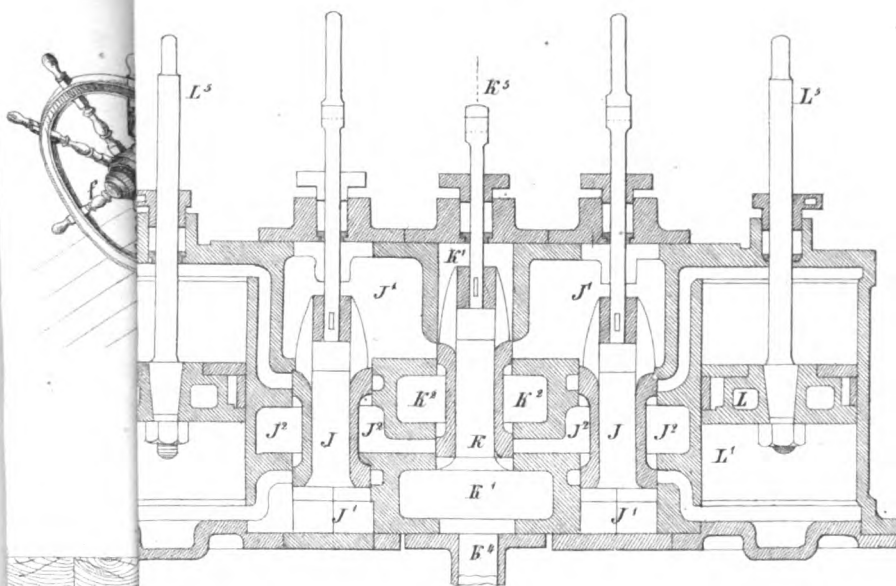
«Если я не ошибаюсь грубо, то съ предлагаемымъ мною аппаратомъ, руль положится на бортъ на полномъ ходу меньше чѣмъ въ 1 минуту».

Трудно сказать что либо утвердительно о достоинствахъ и недостаткахъ аппарата Ингльфильда; но, во всякомъ случаѣ, въ нашихъ глазахъ, не подлежитъ сомнѣнію, что и при успѣхѣ гидравлическаго аппарата Ингльфильда не устранить одновременнаго устройства на судахъ и ручныхъ штурваловъ, потому что: 1) идя подъ парусами весьма неудобно, а иногда и невозможно, заниматься день и ночь промывкою трюма; 2) на броненосцахъ, имѣющихъ теперь паровые штурвалы, признано, по опыту, необходимымъ имѣть и ручные. На *Northumberland*, напримѣръ, былъ поставленъ паровой штурвалъ Грея, безъ ручнаго привода, но для другихъ судовъ, гдѣ онъ предполагается, по словамъ *Engineering*, рѣшено имѣть и ручной.

Е. Березинъ.

(*) Если судно сидитъ 27 футъ, то верхняя кромка кильсона, или, лучше, цилиндръ машины, будетъ на меньшей глубинѣ и мнѣ кажется, что, дѣлая вычисленіе, въ которомъ пренебрежены уже вредныя сопротивленія, не слѣдуетъ пренебрегать еще и этимъ невыгоднымъ условіемъ. *Е. Б.*

Фиг. 9.



ФИНСКІЕ ШХЕРЫ.

(БѢГЛЫЙ ОЧЕРКЪ АБОСКИХЪ И АЛАНДСКИХЪ ШХЕРЪ).

Нюгамнъ. — Утѣ. — Кэкарсъ, Ледзундъ, Маріегамнъ и Рэдхамнъ. — Бомарзундъ. — Дэггербо, Соттунга и Бергхамнъ. — Кимитостремъ. — Нодендаль и Або. — Общій взглядъ на финскіе шхеры.

На долю моряка подчасъ выпадаютъ разныя случайности. Иной побываетъ тамъ, гдѣ никогда и не воображалъ быть, — и занесетъ его служебная командировка въ такія мѣста, гдѣ зрѣютъ апельсины, бананы; гдѣ колибри порхаютъ безъ устали; гдѣ флора такъ богата прелестнѣйшею растительностію, что тѣ мѣста невольно зовутъ земнымъ раемъ! Инымъ же выпадаетъ участь совершенно другаго рода. Прекрасное голубое небо замѣняется сѣро-синимъ; берега покрыты не тропическою растительностію, а голымъ гранитомъ съ хвоею и мхомъ; вмѣсто порхающихъ колибри слышится жужжаніе оводовъ, слепней, осъ; термометръ лѣтомъ, вмѣсто отрадной теплоты, подчасъ показываетъ холодъ; ясный, чистый горизонтъ зачастую покрывается пасмурностію и воздухъ пропитывается пронзительнымъ сырмъ туманомъ, — но, какъ много поэзіи и въ тѣхъ благодатныхъ по климату и роскошной растительности мѣстахъ, такъ есть ея не мало и въ странахъ гиперборейскихъ, холодныхъ.

Намъ случилось прошлымъ лѣтомъ быть въ комисіи, специально назначенной для обзора финляндскихъ шхеръ въ отношеніи гидрографическомъ. На небольшомъ пароходѣ «Ладога», исходили мы шхеры Финскаго залива, абоскіе и аландскіе, по всѣмъ направленіямъ. Невольно мы всматривались и въ характеръ

геологическаго состава шхеръ и вглядывались въ наружный видъ ихъ вообще; всматривались и въ море, окружающее шхеры, и въ бытъ обитателей острововъ и материка. Представляя маленькіе очерки финскихъ шхеръ, надѣмся, что чтенію ихъ не бесполезно отнять у читателя нѣсколько минутъ.

I.

Нюгамнъ.

На крайнемъ углу сѣверо-западнаго берега Финскаго залива, материкъ выходитъ довольно длинной песчакон косою, называемой Гангэуддъ. Отъ этой косы къ югу расположилось довольно много каменисто-холмистыхъ островковъ, которые составляютъ въ этомъ мѣстѣ часть шхеръ прибрежной Финляндіи. Въ срединѣ этихъ островковъ, образовалась гавань, да гавань не кое-какая, а спокойная и безопасная для стоянки небольшихъ судовъ при всякомъ вѣтрѣ.

Подробныя гидрографическія работы въ этомъ мѣстѣ производились въ 1839 году. Мѣстность изслѣдована вполне, но въ то время, гавань, между здѣшними островами находящаяся, не имѣла того значенія, чтобы служить судамъ для укрытія ихъ отъ вѣтра въблизи открытаго моря. Полную гражданственность у плавателей эта гавань получила очень недавно и наименовалась она Нюгамнъ.

Нюгамнъ—слово шведское, въ переводѣ на русскій языкъ значить новая гавань. Она находится между островами Анкор-грудъ, Хер-шеръ, Флиск-э-куббенъ, Свантлярэнъ, Рюс-энъ, Мос-шеръ, Лонг-шеръ и друг. Пространство ея не болѣе 2 $\frac{1}{2}$ квадр. верстъ; глубина отъ 5 до 7 сажень; грунтъ илъ. На мысахъ у нѣкоторыхъ острововъ вбиты рымы, и мѣста около нихъ выграшены бѣлой краской для того, чтобы въ темнотѣ легче было ихъ отыскивать. Суда здѣсь могутъ швартоваться и даже зимовать.

Не станемъ выяснять, отчего эта гавань такъ долго не была популярна у здѣшняго каботажа, скажемъ только то, что когда плаватели и узнали про ея достоинства, то на берегахъ ея не поселилось ни одной живой души,—и по сіе еще время нѣтъ

въ ней никакого строенія для приюта командъ въ холодное осеннее время.

Здѣсь ежедневно стоятъ на якорѣ 5 или 6 судовъ, осенью же и болѣе; и стоятъ они недѣлю, иногда и двѣ; такъ что весьма нелишнее было бы имѣть при этой гавани корчму или курень, въ которой можно бы было достать хоть хлѣба печенаго.

Но въ Финляндіи подобныя строенія не въ обычаѣ,—и можно положительно сказать, что по главнымъ фарватерамъ при якорныхъ мѣстахъ нигдѣ нѣтъ подобныхъ учрежденій!

Насъ станутъ увѣрять, что въ корчмахъ можетъ быть только разгулъ, засидка людей съ чаркой... Мы замѣтимъ только то, что у финна только воскресенье праздникъ, но и въ праздникъ онъ аккуратенъ. Гдѣ же якорное мѣсто находится въ приличномъ разстояніи отъ материка, а слѣдовательно и отъ деревень,—и гдѣ постоянно стоятъ суда, тамъ необходимо имѣть какое либо жилье, гдѣ бы можно было получить и тепло, и хлѣбъ и воду.

Около Нюгамна море долго не замерзаетъ, да и замерзаетъ—то оно на самое короткое время. Финляндская администрація проектируетъ въ зимнее время имѣть почтовое сообщеніе со Стокгольмомъ не черезъ Торнео кругомъ Ботническаго залива, какъ это дѣлается въ настоящее время, а черезъ Гангэуддъ, прямо моремъ. На этомъ основаніи около Нюгамна на островѣ Эль-шеръ или на развалинахъ крѣпости Густавсвертъ, въ настоящее время лоцманская дирекція Финляндіи построила домъ, при которомъ будетъ держаться огонь, въ размѣрѣ *гаваньскаго*. Фонарь его діоптрическій, цвѣтъ огня красный и бѣлый. Красный огонь будетъ указывать идущимъ съ моря судамъ мѣсто гавани, а при подходѣ къ ней открывающійся бѣлый огонь будетъ означать самое якорное мѣсто.

Есть слухи, не знаемъ насколько они достовѣрны, что когда желѣзная дорога отъ Петербурга дойдетъ до Гельсингфорса, то какая-то англійская компанія думаетъ продолжить ее до Гангэудда и устроить тамъ станцію для прихода судовъ съ грузомъ, назначеннымъ въ Петербургъ. Это рассчитывается на томъ основаніи, что у Гангэудда море не бываетъ сковано зимнимъ

покровомъ болѣе 3 или 4 недѣль; иногда же оно бываетъ поло и всю зиму. Вѣрны ли эти предположенія и удобны ли къ выполнению, объяснить мы не можемъ, не имѣя на то основательныхъ фактовъ; положительно вѣрно только то, что гавань Ньюгамъ неоцѣненна для прибрежнаго каботажу.

Мы познакомились съ Ньюгамномъ лѣтомъ, и именно въ іюлѣ, какъ говорится, въ меженное время. Стали на якорь поздно вечеромъ. Свѣтлая ночь была чудно хороша... нельзя вспомнить о ней безъ восхищенія. Небо ясное, чистое. Въ атмосферѣ невозмутимая тишина; на водѣ штиль. Луна взошла, но высота ея отъ горизонта была не болѣе 10°; лунный дискъ—объемистый, полный, красновато-золотистый. Зеркальное стояніе воды и отрадная теплота безъ сырости и безъ палящихъ лучей солнца, навѣвала на весь организмъ что-то необъяснимо пріятное!.. Гдѣ-то слышались міриады жужжащихъ мошекъ. Вдали показывался, черезъ довольно долгій промежутокъ, яркій свѣтъ Руссарскаго вертящагося маячнаго огня. Въ водѣ отражались суда со всѣмъ рангоутомъ и нѣкоторыя съ неубранными парусами. Временемъ, на стоящихъ судахъ, слышался бой склянокъ... Все это вмѣстѣ, придавало, этой, по видимому мертвой, картинѣ, какую-то особенную, фантастическую жизнь!..

Голые, холмистые, гранитные островки ясно доказывали, что они вполне защищаютъ пловцовъ, ищущихъ убѣжища подъ ихъ непривлекательнымъ видомъ,—и вмѣстѣ съ тѣмъ, было видно, что море, окружающее эти острова, подчасъ бываетъ очень бурливо, а вѣтръ дуетъ очень свирѣпо. Доказательствомъ этому служило то, что растительности на островахъ, окружающихъ ньюгамскую гавань, нѣтъ почти никакой, и нѣтъ именно потому, что непогоды сдували съ этихъ острововъ всѣ наносы, необходимыя для произрастеній; между тѣмъ, какъ на другихъ островахъ, также гранитныхъ, но дальше отъ моря лежащихъ, остатки, накопляющіеся временемъ, хотя и долгимъ, удерживались на поверхности ихъ и давали нѣкоторую почву, гдѣ растительность шла довольно успѣшно.

Било семь склянокъ. Время подходило къ полночи. На палубѣ нашего парохода сидѣло нѣсколько офицеровъ на скамѣхъ, находящейся около рубки, лицомъ къ кормѣ судна.

Пароходъ стоялъ на якорѣ носомъ на сѣверъ. Высота луны была очень мала; казалось, что она нижнимъ своимъ краемъ какъ будто была утверждена на клотиѣ кормоваго флагштока и представляла собой зажженный матовый фонарь высшаго совершенства. Въ обществѣ офицеровъ разговоръ шелъ весьма оживленный. Говорили о Средиземномъ морѣ, о климатѣ въ тѣхъ мѣстахъ, объ увлекательномъ Неаполѣ, о неподобной Ниццѣ, о чудной по климату Александріи, о мужественной Кандіи и проч.

«А знаете ли господа, что такое карнавалъ въ Ниццѣ?» возразилъ одинъ изъ собесѣдниковъ. «Это не что иное какъ милая шутка подъ роскошнымъ небомъ; игра молодости; веселый обычай города; удовольствіе для всѣхъ и во всѣхъ видахъ. Ну, вообразите... да что и говорить—это поэзія!»!.. — «Да, поэзія!» — заговорилъ другой... но звукъ цѣпи отданнаго якоря съ незамѣтно подошедшаго судна прервалъ разговоръ. На вновь прибывшей въ Ньюгамнъ шкунѣ, при маневрѣ—стать на якорь по способности, не было вымолвлено ни одного слова. Звукъ цѣпи замеръ; судно осталось на якорѣ съ неубранными парусами и за тѣмъ ночная тишина ничѣмъ болѣе не возмущалась.

Вездѣ, господа, своего рода поэзія! Да развѣ Ньюгамнъ въ настоящую минуту не полонъ поэзіи? Всмотритесь-ка попристальнѣе. Невозмутимая ночная тишина, роскошная, золотая луна, свѣтлая ночь и какая ночь!—какой на югѣ не бываетъ. Вдали яркій блескъ маячнаго огня, въ водѣ зеркальное отраженіе стоящихъ судовъ, и проч.—ну не поэзія ли это?

Склянки пробили полночь. Бодманскія дудки просвистали—вторая на вахту. Общество разошлось по своимъ каютамъ.

На утро, картина въ Ньюгамнѣ была уже другая. Солнце поднялось довольно высоко; лучи его стали уже порядочно пригрѣвать и землю и воду. Явились чайки, которыя, летая, выглядывали, гдѣ бы имъ добыть пищи. Легонькій вѣтерокъ рябилъ море. Суда, стоявшія на якорѣ, уже ушли. Одни только сѣро-каменистые островки этой части шхеръ, глядѣли какъ будто угрюмо, но подъ своею угрюмостью скрывали полный пріютъ моряку отъ непогодъ.

Давно существуют на бѣломъ свѣтѣ здѣшніе острова, но гавань, въ нихъ заключающаяся, еще молодая!—За то она уже никогда не состарится и вѣчно будетъ вѣличаться—*новая гавань*, Ньюгампъ.

II.

Утѣ.

Абоскіе шхеры чѣмъ ближе къ материку тѣмъ гуще, живописнѣе, во всѣхъ отношеніяхъ интереснѣе и растительность на нихъ сильнѣе; самые же острова выше и мѣстами круто-отрубисты. Въ срединѣ абоскихъ шхеръ находятся довольно значительные плесы (шифтены), гдѣ хотя и есть острова, но они расположены враскидку и скудны растительностію. Черезъ эти плесы идутъ корабельные фарватеры и мѣстами на нихъ есть отдѣльныя небольшія группы острововъ съ превосходнѣйшими гаванями, именно: Гульдкрона, Корпостремъ, Берхамнъ, Малая Соттунга, Асп-э, Юрмо, Кэкарсъ или Чекарсъ, Утѣ и друг.

Шхеры чѣмъ дальше сдаются къ морю, тѣмъ видъ ихъ печальнѣе. Острова, въ буквальномъ смыслѣ, всѣ голые, каменные, даже трава на нихъ еле-еле пробивается и то гдѣ нибудь въ лощинахъ или между холмами на низменностяхъ; — да и тутъ все мохъ, да какой-то жесткій ковыль.

Утѣ—самая дальняя группа острововъ въ абоскихъ шхерахъ, вдавшаяся въ Балтійское море. Здѣсь стоитъ маякъ съ постояннымъ огнемъ и онъ есть самый надежный стражъ для судовъ, плывущихъ по Балтиѣ. Днемъ видъ, а ночью свѣтъ его, даетъ знать моряку, чтобы онъ никакъ не приближался къ негостепріимнымъ абоскимъ шхерамъ, гдѣ при началѣ ихъ, находится множество весьма опасныхъ мелей, ровныхъ съ поверхностью моря каменьевъ и маленькихъ плоскихъ голыхъ островковъ. Этотъ же маякъ Утѣ есть опознательный пунктъ для входа судовъ, идущихъ съ Балтики въ Або или далѣе въ города ботническаго побережья. Съ моря, чрезъ группу Утѣ, есть лучшій проходъ въ шхеры, а отсюда уже идетъ къ сѣверу глубокій и довольно широкій фарватеръ.

Утэ, по-русски, значить отдаленный от берега, крайній къ морю, мористый островъ. Группъ Утэ состоитъ изъ слѣдующихъ острововъ: Утэ, Урм-шеръ, Фин-шеръ, Эн-шеръ, Корп-шеръ, и множества малыхъ островковъ безъ названій.

Въ срединѣ группы, находится прекрасная хотя небольшая, гавань, гдѣ глубина не менѣе 15 футъ; грунтъ иль. Судамъ глубоко сидящимъ не должно входить въ гавань далеко къ селенію, такъ какъ тамъ есть два подводные камня въ 7 футъ, и одинъ 5 футовой. Стоя на якорѣ въ гавани Утэ при сильномъ вѣтрѣ, должно спускать рангоутъ, иначе можетъ подрейфовать.

Острова Утэ совершенно голые и самая большая высота ихъ до 50 футъ. Формація острововъ чистый гнейсъ; видъ ихъ унылый. Замѣтно, что плавающий ледъ весьма сильно стираетъ оконечности этихъ острововъ.

Въ срединѣ острова Утэ, на низменности, чрезвычайно много выкиднаго булыжнаго камня. Камень этотъ лежитъ на юго-западной сторонѣ острова, — и не закругленный, какъ наприм. на мысѣ Дагерортъ, а угловатый, слѣдовательно—или ледъ его выпираетъ на берегъ, или морская волна при сильномъ вѣтрѣ прямо выбрасываетъ. Крупный булыжникъ лежитъ отъ окраины довольно далеко; ближе къ водѣ камень мельче, у самой же окраины крупный песокъ (гравій).

Южнѣе группы Утэ есть еще нѣсколько голыхъ небольшихъ острововъ, или вѣрнѣе наружныхъ камней, высота которыхъ отъ поверхности воды не болѣе 10 футъ. Камни эти чрезвычайно непріятнаго вида для мимоидущаго судна. Они какого-то темнаго цвѣта, неправильно закругленные, лежатъ враскидку, постоянно обливаются морской водою или отъ волны при вѣтрѣ или отъ буруна при тихой погодѣ; поэтому они кажутся какими-то гладко-масляными, точно тюлени — необыкновенно большихъ размѣровъ — кейфуютъ на поверхности воды.

Мы прошли мимо группы Утэ къ югу и осмотрѣвъ входъ съ моря въ шхеры возвратились назадъ. Вѣтръ былъ самый тихій SW. Съ восточной стороны Утэ показался небольшой, бѣлый какъ снѣгъ парусъ, потомъ другой, третій, десятый и т. д. Съ западной стороны Утэ выходили шлюпки подъ весла-

ми, — это были рыбаки, отправлявшіеся въ море съ сѣтями, чтобы опустить ихъ при закатѣ солнца. Мы входили уже въ гавань, а лодки все еще выѣзжали въ море, и надо полагать, что ихъ выѣхало на ловъ не менѣе 50, а на каждой лодкѣ было по 4 человѣка.

Въ Утѣ находится весьма значительное селеніе. Дома въ немъ очень хорошіе; есть даже двѣ мельницы и вообще—всѣ хозяйственные постройки удобны. При нѣкоторыхъ домахъ устроены палисаднички, въ которыхъ скромно красуется малорослая рябинка, и зачастую единственная. На окнахъ у иныхъ домовъ существуютъ занавѣсы и шторы; однимъ словомъ видно, что сельская жизнь здѣсь съ своего рода комфортомъ.

Изъ домашнихъ животныхъ въ Утѣ находятся двѣ коровы (на половину меньше чѣмъ въ Аспѣ, около Гогланда); нѣсколько козъ, разумѣется съ козлами; десятокъ-другой барановъ и достаточное количество собакъ. Чѣмъ это стадо питается, уму непостижимо! въ особенности нынѣшнее-то лѣто, когда весь дернъ уже въ началѣ августа пожелтѣлъ и погорѣлъ отъ засухи

Около пристаней, — а ихъ довольно много, — расположены амбары для склада провизіи; около амбаровъ множество бочекъ съ соленой салакой, съ сушеною рыбою и множество пустыхъ, новыхъ. За амбарами наваленъ хламъ лѣса. Тутъ въ кучахъ и плавникъ, и коренья разныхъ деревьевъ, и кокоры старыхъ судовъ, и ломъ старыхъ лодокъ, и сухостой въ половину сгнившій, — все это матеріалъ, запасенный для топлива на зимнее время.

На островѣ насъ встрѣтили лоцманскій староста съ лоцманами и смотритель маяка съ командой. Смотритель — георгіевскій кавалеръ, бывший фельдфебель лейбъ-гвардіи финскаго стрѣльцоваго баталіона; одинъ изъ команды тоже кавалеръ, увѣнчанный разными медалями, полученными за военныя доблести; прочіе—все народъ не старый, бодрый и сильный,—не то что на маякахъ южной части Ладожскаго озера, гдѣ маячная прислуга — все хромые, больные, слѣпые.

Поглядѣвъ на житье-бытье здѣшнихъ селянъ, отправились мы на маякъ. Башня маяка каменная, четырехугольная, сложенная изъ мѣстнаго гнейса; верхъ ея деревянный. Фонарь

съ обыкновенными лампами и высеребренными рефлекторами; стекла въ фонарѣ зеркальныя, самой чистой воды и вставлены въ рамы безъ переплетовъ, т. е. свѣтлая часть фонаря кажется сдѣлана изъ одной стеклянной массы. Опрятность въ фонарѣ во всѣхъ отношеніяхъ безукоризненная, и не щепетильно-нѣмецкая, а разумно-практичная.

Маякъ освѣщаетъ полгоризонта съ южной стороны, но жаль, что онъ не свѣтитъ во весь кругозоръ. Какъ нуженъ этотъ маячный свѣтъ для судовъ, идущихъ въ морѣ внѣ шхеръ, точно также онъ необходимъ для судовъ и лодокъ, плавающихъ въ шхерахъ. Движеніе мелкихъ судовъ и лодокъ въ шхерахъ весьма велико; свѣтъ маячнаго огня съ сѣвера, надо полагать, будетъ одинаково благодѣтеленъ и запоздалому рыбаку на ловлѣ, и застигнутому на пути темнотою здѣшнему жителю.

Въ нижнемъ этажѣ маячной башни помѣщены кладовыя для храненія маячныхъ матеріаловъ, а въ среднемъ устроена библіотека.

Нельзя было придумать болѣе практичнаго примѣненія для употребленія средняго этажа въ маякѣ. Церковь вышла весьма опрятная; алтарь скромно-простъ; имѣется кафедра; на стѣнѣ виситъ таблица съ нумерами псалмовъ; на скамьяхъ достаточно мѣста человѣку на сто. Хотя пасторъ пріѣзжаетъ, можетъ быть, раза два въ годъ, но служба, т. е. не месса, а чтеніе псалмовъ и нѣкотораго рода поученіе, бываетъ каждое воскресеніе.

— А какое поученіе было въ прошлый праздникъ? спросили мы у провожавшихъ насъ.

Нашъ вопросъ сначала ввелъ ихъ въ нѣкотораго рода недоумѣніе; но, минутою спустя, одинъ изъ болѣе пожилыхъ лицъ насъ сопровождавшихъ объяснилъ: «о томъ, что всегда надо молиться, не унывать, но обращаться къ Господу». Дѣйствительно, слова Св. Евангелія говорятъ: *«Богъ ли не защититъ избранныхъ Своихъ, вопіющихъ къ Нему съ молитвою, день и ночь»*.

Удаленные на самую окраину моря, удаленные отъ всякаго сообщенія съ материкомъ на нѣсколько зимнихъ мѣсяцевъ въ году,—обитатели Утѣ не удаляются отъ святыхъ евангельскихъ истинъ, и неуклонно соблюдаютъ все то, что предписываетъ ре-

*

лигія, что полезно нравственности, что отрадно для души. Смотря на нихъ, нельзя не порадоваться, какой чистой нравственности эти люди! Какое святое, ничѣмъ незбылемое, религиозное убѣжденіе даетъ имъ полное спокойствіе и созѣсти и сердца!

Каждую субботу, по вечеру, семья, собравшись въ кружокъ, поетъ тѣ псалмы, какіе слѣдуетъ пѣть въ воскресенье. Въ воскресенье идутъ въ церковь слушать поученіе; остальные дни, всѣ сполна, отдають житейскимъ надобностямъ.

Всѣ обитатели Утэ опрятны въ одеждѣ, цвѣтуши здоровьемъ, плодovitы дѣтьми. Лѣтомъ все ихъ занятіе — ловля салаки и приготовленіе ея въ посолъ; это ихъ хлѣбъ насущный, это ихъ богатство.

Соленая салака идетъ въ продажу и на материкъ Финляндіи, и на материкъ Эстляндіи и въ Швецію. Рыба мѣняется и на хлѣбъ и на деньги. Деньги, вырученныя при продажѣ ея, даютъ все необходимое для годоваго продовольствія жителей; излишекъ же принимаетъ сундукъ на храненіе, и въ случаѣ неурожайнаго года на рыбу, онъ ихъ выручаетъ.

Намъ случилось видѣть утро въ Утэ; утро лѣтнее, тихое, штилевое. Солнце было еще не такъ высоко, а въ воздухѣ стоялъ сухой рѣдкій туманъ. Жители Утэ возвращались съ моря, и берега гавани устѣяны были лодками. Иная стояла въ маленькой лоцингѣ; иная пристала на плоское мѣсто каменнаго мыса — и всѣ вынимали на берегъ сѣти и вытряхивали изъ нихъ рыбу, такъ какъ она, попадая въ сѣти головою, путалась жабрами въ петляхъ. Ловъ былъ удачный.

Какой веселый говоръ былъ по всему острову при этой работѣ. Всѣ торопились очистить сѣти отъ рыбы; разложить ихъ для просушки по острову на особо-устроенныхъ для этой цѣли жердяхъ,—а потомъ, поскорѣе приняться за очистку самой рыбы и за ея соленіе въ бочки, чтобы выполнить это дѣло до полуденнаго солнечнаго припека. Чайки надъ работающими метались въ воздухѣ и выглядывали, какъ бы и имъ быть дольщиками въ ловлѣ, что многимъ и удавалось. Въ домахъ варился кофе и готовъ былъ уже завтракъ, около котораго суетились хозяйки, чтобы подать его въ порядкѣ. Здоровые и краснощекіе ребятишки, малъ-мала меньше, бѣгали около домовъ съ

кусомъ хлѣба, а около нихъ суетились собаки. Короче сказать, на Утѣ, въ раннее утро, была полная дѣятельность.

Говорятъ, климатъ здѣсь дуренъ; говорятъ, растительности здѣсь нѣтъ; говорятъ, здѣсь скучно, уныло, умрешь съ тоски—и мало ли что говорить!.. Но такъ ли это? Поглядите-ка на обитающій здѣсь народъ! Мужчины здоровые, сильные, рослые, довольные, трезвые; женщины—полныя, чистыя, свѣжія, веселыя; дѣти не блѣдныя, не золотушныя и не имѣется на нихъ какихъ либо украшеній въ родѣ ногъ колесомъ или головы съ тыбву. Здѣсь жизнь вполне спокойная, довольная и безмятежная. Здѣсь никого не тревожатъ какія либо политическія комбинаціи, революціи, возстанія и тому подобныя волненія. Волненіе одно подчасъ беспокоитъ жителей — это волненіе моря, но и съ тѣмъ они свыклись. Повѣрьте, ни одинъ житель Утѣ не пожелаетъ перемѣнить здѣшнюю жизнь, по видимому скучную и работающую, на жизнь столичную, шумную, веселую, разнообразную. За то посмотрите-ка на здѣшнюю старость, она и въ весьма преклонныхъ лѣтахъ красавицей смотритъ и не уступаетъ въ дѣятельности молодости. Сильные недуги для здѣшней старости почти недоступны—человѣкъ здѣсь при дряхлости мало по малу таетъ, такъ сказать сохнетъ; но, угасая спокойно, не дѣлается живой развалиной, какъ большую частію случается при старости въ жизни праздної, роскошной, изношенной страстями, избитой веселіемъ разныхъ вакханалій, изнѣженной разными явствами несвойственными климату, и т. п. Все это очень хорошо, говоритъ молодость, но шхеры-то Утѣ дики, унылы и грустны!..

III.

Бѣкарсъ, Ледзундъ, Маріегамнъ, Радгамнъ.

Изъ Утѣ пошли мы шхерами въ Чекарсъ или Кѣкарсъ, и черезъ Дѣгербю добрались и до Ледзунда.

До Кѣкарса фарватеръ шхерами крайне непріятенъ: приходится плыть по весьма извилистому пути между голыми, плоскими, красными каменными островками, изъ коихъ большая часть едва выглядываетъ изъ подъ воды. Въ штиль, путь

еще довольно оригиналенъ, но при вѣтрѣ, эти шхеры не безопасны для судна. На этихъ голыхъ островкахъ и моху-то не видно; да и обыкновенныхъ лишаевъ, украшающихъ голый камень шхеръ цвѣтомъ зелено-сѣрымъ, зелено-блѣднымъ, оранжево-грязнымъ, не существуетъ!.. волна и ледъ все съ нихъ стираютъ. И на небольшомъ возвышеніи глаза, какъ на прим., на мостикѣ 80-ти сильнаго парохода, шхеры эти кажутся ничѣмъ инымъ, какъ какими-то лепешками, плавающими на водѣ. Ихъ формація краснѣй гранитъ.

Группа Кэкарсъ (Kökar — значитъ островъ чанъ), на нашихъ картахъ названа почему-то Чекарсъ. Откуда взято слово Чекарсъ объяснить невозможно. Жители острововъ группы называютъ всегда Кэкарсъ. На всѣхъ финскихъ и шведскихъ картахъ зовется она также Кэкарсъ. Буквы Ч въ произношеніи этого слова на мѣстномъ нарѣчій не слышится (*); понятно, что настоящее прозвище группы есть то, которымъ называютъ его жители, т. е. Кэкарсъ, — такъ и мы будемъ называть эту группу.

Кэкарская группа гораздо гуще и выше Утѣ. Здѣсь есть кое-какая растительность и очень большое рыбацкое селеніе съ киркою и мельницами. Жизнь здѣшнихъ селянъ такая же какъ и въ Утѣ, — но за то характеръ моря измѣняется значительно. По юго-западную сторону группы Кэкарсъ глубина морскаго дна весьма велика и переходитъ уже за 100 сажень. Здѣсь въ изобиліи ловится пикша — рыба по вкусу и виду довольно схожая съ треской, но размѣровъ меньшихъ. Ловится она переметами на днѣ большой глубины.

Въ Кэкарской группѣ находится отличное якорное мѣсто, гдѣ можно укрыться отъ бури многимъ судамъ. Стоять на якорѣ тамъ вполне безопасно; оно положительно закрыто отъ всѣхъ вѣтровъ; грунтъ надежный и глубина небольшая.

Съ южной стороны восточный уголъ острова Аланда (Ламеландъ), выдается къ S длиннымъ мысомъ. По восточную сторону этого мыса находится плесь Фегле-фіорденъ, а по западную его сторону, длинная и узкая бухта Флакба-викенъ. У самой оконеч-

(*) На нѣкоторыхъ скандинавскихъ нарѣчійхъ буква к имѣетъ звукъ близкій къ русскому ч.

ности этого мыса лежит островок Бушеръ, а немного южнѣ Бушера, расположился островокъ Ледшеръ. Проливъ между Бушеромъ и Ледшеромъ называется Ледзундъ.

Ледзундъ, по гидрографическому взгляду, никакого зунда не представляетъ, а просто—проходъ или колѣно фарватера между двумя маленькими островками. На одномъ изъ этихъ островковъ, именно на Ледшерѣ, выстроена очень хорошая башня, низъ ея каменный, а верхъ деревянный.

Башня Ледшеръ далеко обозначаетъ проходъ Ледзундъ и очень полезна для шхерныхъ плавателей, идущихъ изъ Стокгольма въ абоскіе шхеры или въ другія мѣста Финляндіи. Островокъ Ледшеръ краснаго гранита, вполне обнаженный и безъ малѣйшей растительности. На этомъ островкѣ, на высокомъ плоскомъ мысѣ съ сѣверной стороны, говорятъ, Императоромъ Петромъ I высѣчена на камнѣ надпись. Высѣчка эта очень хорошо сохранилась потому, что гранитъ качества крѣпкаго, да и потому, что волна, при сильномъ вѣтрѣ, постоянно обсыпаетъ водяными брызгами то мѣсто, гдѣ находится надпись; слѣдовательно, липаи на камнѣ не могутъ утвердиться, а на чистомъ камнѣ и высѣчка чиста и ясна. Надпись надо полагать сдѣлана во время пребыванія у Аланда флота Императора Петра I, выполнена же она слѣдующимъ образомъ:

Подъ императорской короною выбитъ андреевскій крестъ; между короною и крестомъ буквы С. Р. А. (Цесарь Петръ Алексѣвичъ); по бокамъ креста 1719 годъ, а подъ крестомъ I U L. (іюль).

Петръ I, воюя со шведами, вытѣснилъ ихъ изъ Финляндіи, и ведя войну далѣе, въ 1719 году, съ корабельнымъ и галернымъ флотомъ пришелъ къ Аланду и для стоянки своей флотилии выбралъ очень хорошую позицію по южную сторону острова Ламеланда въ бухтѣ Флаккагамнъ или въ Флаккавикенѣ.

Бухта эта довольно обширная и во время непогодъ спокойная. Самое же важное ея достоинство то, что она находится очень недалеко отъ побережья Швеціи, и изъ нея выходъ безпрепятственный, т. е. не мѣшаютъ ни шхеры ни мели; 50 миль перералу черезъ Аландс-гафъ и флотъ у береговъ Швеціи.

По журналу Императора Петра Великаго 1703—1725 г., значится: 5 іюля 1719 года Государь съ галернымъ флотомъ пришелъ къ острову Аланду по южную его сторону, называемую Ламеландъ, и въ бухтѣ Флаккагамнъ сталъ на якорь, гдѣ и пребылъ до 21 августа.

На Аландѣ былъ въ то время конгрессъ или съѣздъ уполномоченныхъ со стороны Швеціи и Россіи. На конгрессѣ разсуждали объ условіяхъ окончанія сѣверной войны, но результата изъ него никакого не послѣдовало и война продолжалась.

Въ запискахъ говорится: «8 іюля пришелъ въ Ламеландъ и корабельный флотъ. Государь поднялъ свой флагъ на кораблѣ *Имерманландія*. 9 іюля прибыли на флотъ къ Государю съ аландскаго конгресса уполномоченные министры: Брюсъ, Ягужинскій и Опперманъ. Въ этотъ день была генеральная консилія, на которой положено: съ первымъ добрымъ вѣтромъ, галерамъ прямо идти въ шведскіе шхеры, а корабельному флоту прикрывать дѣйствія галернаго. 10 іюля была окончательная консилія, въ которой состояли: генераль князь Голицынъ, генераль-поручикъ Бутурлинъ, генераль-фельдцейхмейстеръ Брюсъ, генераль-маіоръ Ягужинскій, подканцлеръ Шафировъ и прочіе министры и генералитетъ. Послѣ этого совѣщанія данъ былъ указъ генераль-адмиралу графу Апраксину, чтобы онъ со всѣмъ войскомъ шелъ на галерахъ въ Швецію. Въ тотъ же день галерный флотъ отъ Ламеланда ушелъ въ шведскіе шхеры, а корабельный его сопровождалъ, но по случаю тумана и тишины, на другой день корабельный флотъ воротился въ заливъ Флакка-викенъ и за батарею сталъ на якорь.» Для прикрытія дѣйствій галернаго флота въ шведскихъ шхерахъ, отъ Ламеланда постоянно выходили крейсеры.

19 августа галерный флотъ отъ шведскихъ береговъ пришелъ обратно въ Ламеландъ; 21-го числа корабельный ушелъ въ море, а Государь на галерномъ отправился въ Петербургъ, куда и пребылъ 30 августа.

Такъ какъ островокъ Ледшеръ, на которомъ сдѣлана надпись, находится у самой южной оконечности острова Ламеланда, и мимо его идетъ фарватеръ изъ Швеціи въ Финляндію, то надо полагать, что во время пребыванія флота въ

Флаккагамнѣ или въ Флакка-викенѣ, былъ устроенъ на Ледшерѣ сторожевой постъ. Государь, по всей вѣроятности, изъ Флаккагамна не разъ посѣщалъ этотъ постъ и приказалъ сдѣлать вышесказанную надпись на камнѣ.

Хотя въ журналѣ Петра I, нигдѣ не говорится объ островкѣ Ледшерѣ, но надо замѣтить, что названія всѣхъ небольшихъ острововъ того времени далеко несогласны съ названіями острововъ настоящаго времени; но въ журналѣ есть мѣста, гдѣ говорится: «въ 7 день іюля, Государь кушалъ у Захарія Мишукова на одномъ углу острова Ламеландъ, гдѣ стояло нѣсколько галеръ на заставѣ; тогда Его Величество оному Мишукову указалъ, что когда онъ увидитъ нашъ флотъ, чтобы далъ знать выстрѣломъ изъ 5-ти пушекъ»; или, «поручикъ Арсеньевъ отправленъ былъ на зюйдъ-фарватеръ, дабы отъ зюйда и воста идущіе корабли смотрѣть, и велѣно ему крейсировать между Фюрбакеномъ и Ламеландской косы.» У южной то оконечности Ламеландской косы и находится островокъ Ледшеръ.

Вотъ всѣ свѣдѣнія, какія мы могли собрать о весьма интересной надписи на островѣ Ледшерѣ.

На срединѣ южной стороны острова Аланда, вдается къ сѣверу длинный заливъ Свибювикъ. Восточная сторона этого залива состоитъ изъ горъ и очень высока; западную же образуютъ острова, хотя не такъ высокіе, но довольно густо покрытые лѣсомъ. Бухта, по грунту дна, весьма надежная для стоянки на якорѣ судамъ всѣхъ ранговъ; она закрыта отъ всѣхъ вѣтровъ и имѣетъ глубину отъ 5 до 10 сажень.

Во время управленія Финляндіею генералъ-губернатора графа Берга, было проектировано построить въ Финляндіи до 11 новыхъ городовъ. Въ числѣ 11, было предположеніе устроить городъ въ бухтѣ Свибювикъ, на восточной ея сторонѣ, подъ наименованіемъ Маріегамнъ.

Неизвѣстенъ намъ въ подробности ходъ этого дѣла, знаемъ только то, что изъ 11 вновь назначенныхъ къ постройкѣ городовъ, городъ Іоэнсу, Куопіоской губерніи, лежащій на притокѣ Сайменскаго озера, въ продолженіе 10 лѣтъ удивительно какъ выросъ, окрѣпъ и похорошѣлъ; городъ же Маріегамнъ,

въ тотъ же промежутокъ времени, шель далеко не такъ быстро. Со дня разрѣшенія постройки города по настоящее время, въ Маріегамнѣ до 30 деревянныхъ домовъ, четыре лавки, аптека и почтовое—не то чтобы отдѣленіе да и не контора, а какая-то корреспонденція для пересылки писемъ, завѣдываемая дамой. Жителей въ Маріегамнѣ едва наберется до 200 душъ, и никакихъ общественныхъ зданій и церквей не имѣется. Однимъ словомъ, городъ этотъ даже не числится и въ календаряхъ (*).

Торговля, говорятъ, здѣсь очень плоха; да и быть она значительно не можетъ на томъ основаніи, что не далеко Стокгольмъ, и окрестные селяне весьма часто тамъ бываютъ; слѣдовательно, всѣ колоніальные продукты и прочія потребности покупаютъ въ Швеціи. Говорятъ, имъ даже дозволяется собственнo для себя привозить малую-толику кофе, сахару, соли, табаку,—да безъ дозволенія, вѣроятно, ввозится разныхъ продуктовъ количество уже гораздо побольше дозволеннаго, не смотря на таможенные преграды. Чѣмъ же можетъ торговать Маріегамнъ? Отчасти мукой, отчасти крупой, да кожей и нѣкоторыми мелкими сельскими хозяйственными предметами. При такой торговлѣ нельзя развиваться городу, да и купцы здѣсь, какъ кажется, все бывшіе маркитанты покойнаго Бомарзунда.

Страннѣе всего то, что по проекту городъ долженъ выдаваться всею своею красотою въ заливъ Свибювикъ, но онъ засѣяется или строится совершенно по другую сторону и выходитъ лицомъ въ какой-то фіордъ, нашей гидрографіи еще неизвѣстный. Оно и разумно: — тамъ, гдѣ онъ строится, и мѣсто ровнѣе и почва добрѣе; а свибювикская сторона къ морю и высока, и наполнена изряднымъ количествомъ большихъ размѣровъ гранитныхъ валуновъ; одна расчистка мѣста подъ постройку чего будетъ стоить.

(*) Достойно замѣчанія то, что каждый вновь издающійся календарь въ настоящее время, гордится точностію и новизною своихъ статистическихъ свѣдѣній; примѣромъ вѣрности такихъ свѣдѣній можетъ служить слѣдующее. Въ таблицѣ городовъ Великаго Княжества Финляндскаго показаны: Роченсальмъ—крѣпость; Свартгольмъ — крѣпость, а крѣпостей этихъ давнымъ давно не существуетъ. Роченсальмъ — поле, Свартгольмъ—руины и ни единого жителя нѣтъ. Города же Маріегамнъ, Иозенсу—не показаны!

На этомъ основаніи, въ Свибювикъ выходитъ одна небольшая пристань для судовъ, да около нея построены три красные амбара для склада товаровъ. Вдали по заливу, на берегу, видны четыре дома, которые выдались лицомъ въ Свибювикъ и входятъ въ составъ города.

Вотъ и весь Маріегамнъ. Въ немъ поэзіи мало, но за то невозмутимой тишины весьма много.

На пути отъ Ледшера въ Маріегамнъ находится группа острововъ Рэдхамнъ. Въ этой группѣ есть превосходное якорное мѣсто, закрытое высокими берегами отъ всѣхъ вѣтровъ, имѣющее надежный грунтъ и небольшую глубину. Въ этой гавани, суда небольшихъ размѣровъ могутъ спокойно стоять на якорѣ, и при нуждѣ, могутъ имѣть все необходимое, такъ какъ здѣсь находится селеніе лодмановъ.

Острова группы Рэдхамнъ всѣ голые, только и есть на нихъ, кромѣ лодманскихъ домовъ, два деревянные знака, очень хорошо видные съ моря.

Формація на островахъ южной части Аланда—часто встрѣчаемый мелкозернистый красный гранитъ; на этомъ основаніи и попадаетъ много острововъ съ такими названіями: Рэдгамнъ, Рэдшеръ, Рэдку,—красная гавань, красный островокъ, красная корова и проч.

IV.

Бомарзундъ.

Въ описаніи шхерныхъ фарватеровъ Финляндіи, изданномъ въ 1841 году на русскомъ языкѣ, говорится: «Бомарзундъ есть небольшой проливъ съ сѣверной стороны аландскаго плеса Лумпаръ-фіордъ. Онъ отдѣляетъ островъ Прест-э отъ восточнаго берега большаго Аланда. Длина пролива 600, а самая малая ширина 60 сажень. На западномъ берегу этого проливца, на урочищѣ, извѣстномъ подъ названіемъ Скарпансъ или точнѣе Шарфъ-шанцъ (Skarp-skans, сильная, жестокая батарея), строятся нынѣ укрѣпленія, такъ называемыя, оборонительныя, взаимно защищающіяся казармы. Одна изъ нихъ, на низмен-

номъ мысу при южномъ устьѣ Бомарзунда уже готова, и въ ней можетъ помѣститься два линѣйные баталіона».

Впослѣдствіи, укрѣпленія эти стали официально называться крѣпостью Бомарзундъ. Бомарзундъ происходитъ отъ двухъ словъ: bommag и sund. Bommag—запоръ, ворота; sund—проливъ.

Въ настоящее время Бомарзундъ представляетъ своего рода развалины Карфагена; но чтобы сказать нѣсколько словъ объ этихъ развалинахъ, надо возвратиться къ прошлому..

Бомарзундъ до 4 августа 1854 года была крѣпость, хотя и весьма сильная, но все еще строящаяся и до окончательнаго устройства ея было еще далеко. Судя по мѣстности бомарзундской и по развалинамъ крѣпости, видно, что подобная крѣпость была сила, которую сломить было не очень-то легко. Мы не станемъ говорить о томъ, какое военно-стратегическое значеніе имѣла эта сила въ отношеніи къ краю, но должны сказать, что сюда ссылались преступники въ военно-арестантскія роты, здѣсь находившіяся. Слѣды рукъ этихъ людей хорошо видны въ Бомарзундѣ и теперь еще! Посмотрите, какія труднѣйшія по работѣ и прекраснѣйшія въ отношеніи удобства устроены здѣсь дороги къ такъ называемымъ башнямъ С, Z и U, и къ возвышенности, гдѣ предполагалось выстроить башню съ маякомъ. Какой былъ трудъ урывать вообще бомарзундскую мѣстность гористую и каменисто-холмистую. Сколько труда требовалось сдѣлать спуски къ проливу; устроить пристани и молы, не говоря уже о постройкѣ самой крѣпости и казематированныхъ башень. Здѣсь жило народу, говорятъ до 4000 душъ... Здѣсь былъ своего рода городъ, который давалъ не малую пищу и Аланду, и окружающимъ островамъ; въ крымскую кампанію, Бомарзундъ, былъ взятъ. Но не дешево обошлась непріятелю побѣда. Дѣло это было такъ.

Въ началѣ лѣта 1854 года, явилось къ Бомарзунду нѣсколько военныхъ судовъ, которыя посмотрѣли на крѣпость и увидѣли, что бороться съ нею силы ихъ мало;—они ушли. Въ концѣ іюля пришелъ къ Бомарзунду цѣлый флотъ англо-французскій, съ военными транспортами, съ артиллеріей, со всевозможными снарядами и съ весьма значительнымъ десантомъ. Флотъ сталъ на якорь въ Лумпаръ-Фіордъ. Пошла около Бомарзунда работа,

и через нѣсколько дней, около деревни Фине-бю и въ окрестности, находящейся къ западу отъ крѣпости, явился большой лагерь. Стали свозить съ кораблей пушки; на высотахъ съ западной стороны стали строить батареи, куда каждую пушку волокли до 200 человекъ солдатъ. Началось дѣло осады. Участіе флота, судя по гидрографическому обзору пространства, окружающаго Бомарзундъ, и по развалинамъ самой крѣпости, было не сильное,—все дѣло велось сухопутнымъ войскомъ.

Мы говоримъ, что при атакѣ Бомарзунда все дѣло велось сухопутнымъ войскомъ съ тыла крѣпости, потому что флоту невозможно было удачно дѣйствовать по крѣпости, стоя на якорѣ въ Лумпаръ-фіордѣ; въ самый же проливъ Бомарзундскій, хотя и можно войти нѣсколькимъ кораблямъ, но подобное дѣло было бы крайне отчаянное; стать на якорь южнѣе пролива на близкое разстояніе отъ крѣпости, тоже было дѣло весьма опасное; съ рейда же Лумпаръ-Фіордъ какъ бы ни былъ великъ флотъ, но на такомъ дальнемъ разстояніи приходилось бы только бесполезно тратить снаряды, а крѣпость при такой бомбардировкѣ могла держаться сколько угодно. Въ настоящее время, всматриваясь въ развалины крѣпости, ясно видно, какъ жестоко напиралъ непріятельскій десантъ съ тыла крѣпости, и какъ мѣтко попадали въ стѣны башень и крѣпости обращенныя на западъ, штурцеры пули и ядра. Слѣды штурцернаго свинцоваго дождя на башняхъ и на стѣнахъ крѣпости, въ особенности около амбразуръ, и теперь еще ясно видны.

Совершенно справедливо мнѣніе генерала сэра Говарда Дугласа, помѣщенное въ газетѣ Times* (переводъ котораго напечатанъ въ Морск. Сборн. 1855 г. № 3), въ которомъ онъ категорически объясняетъ, что Бомарзундъ былъ взятъ не союзнымъ англо-французскимъ флотомъ, но десантомъ сухопутныхъ войскъ подъ начальствомъ маршала Бараге д'Иліе.

Хотя атака Бомарзунда дѣло прошлое, но намъ нельзя не замѣтить, что при этой атакѣ наплось же вблизи крѣпости мѣстечко, въ разстояніи отъ нея только 214 сажень, куда поставленъ былъ корабль *Edinburgh*, который съ такой близкой позиціи, безпрепятственно дѣйствовалъ по крѣпости самыми сильными орудіями, въ томъ числѣ и ланкастерскими. Поло-

жимъ, что дѣйствія его, говорятъ, не очень много приносили вреда крѣпости, но за то уже наши выстрѣлы не беспокоили его вовсе (*).

Наши бомарзундскій гарнизонъ работалъ стойко, но противъ значительной силы, неоконченная крѣпость не устояла!.. Она пала 4 августа.

Намъ неумѣстно въ этихъ сжатыхъ очеркахъ описывать весь ходъ бомарзундскаго дѣла, но мы должны сказать, смотря на мѣстность Бомарзунда, что непріятелю, во всѣхъ отношеніяхъ, очень дорого обошлась эта побѣда. Кромѣ матеріальныхъ расходовъ, кладбище на островѣ Прест-э усѣяно было могилами, гдѣ въ каждой положено по нѣскольку тѣлъ. Громкая фраза: «твердыня на сѣверѣ Россіи Бомарзундъ — пала», для англо-французовъ горько парализована была черезъ 20 дней камчатскимъ дѣломъ, гдѣ на крайнемъ востокѣ Россіи, Авачинская сопка была свидѣтельницею рыцарскаго боя, при которомъ, малая сила русскихъ напавъ угостила непріятелей-союзниковъ, число которыхъ было гораздо болѣе. Въ нравственномъ отношеніи, камчатское дѣло сгладило неудачу бомарзундскаго и было весьма отрадно для Россіи, такъ какъ бой этотъ былъ на самой восточной окраинѣ русскаго царства; эхо же его слышалось и въ Новомъ свѣтѣ.

Что же такое, спросятъ насъ, въ настоящее-то время Бомарзундъ?—Бомарзундъ, какъ сказали мы выше, есть самыя ужасныя развалины. Въ бывшей крѣпости кой-гдѣ и гѣмъ-то устроены конюшни для сельскихъ лошадей и хлѣва для коровъ и барановъ. Скотъ спокойно пасется по бывшимъ улицамъ, площадямъ и мѣстамъ, гдѣ были выстроены деревянные казармы и дома маргитантовъ. Все здѣсь заросло травой; одѣй печи, симметрично стоящія съ трубами, даютъ знать, что тутъ было жилье. Въ башняхъ U и Z, на нѣкоторыхъ внутреннихъ стѣ-

(*) Вотъ подлинныя слова сэра Г. Дугласа объ этомъ случаѣ: «Корабль *Edinburgh* принялъ спокойную позицію въ 500 ярдахъ (214 сажень) отъ крѣпости, и свободно началъ и продолжалъ пальбу, стоя внѣ непріятельскихъ выстрѣловъ. На немъ были самыя большія и сильныя орудія, именно ланкастерскія въ 95 центеръ съ эллиптическими бомбами, 68 фунтовныя съ сплошными ядрами, 10-ти дюймовыя бомбическія и проч.»

нахъ видны еще и теперь черныя дощечки съ бѣлыми цифрами нумеровъ. Желѣза, дерева нигдѣ не видно; даже на пристаняхъ деревянные устои и ряжи сняты.

Съ грустью смотрѣли мы на развалины Бомарзунда и думали: отчего бы на такой прекрасной мѣстности, вмѣсто утраченной крѣпости не устроить городъ, хотя бы тотъ же Маріегамнъ, чѣмъ воздвигать его на новой, дикой и отдаленной мѣстности? Маріегамнъ строится уже болѣе 10 лѣтъ, но строится очень плохо,—и врядъ ли онъ когда нибудь будетъ цвѣсти хорошею городскою жизнію. Мѣстность же Бомарзунда, по нашему взгляду, весьма удобна для города. Оставшійся каменный матеріалъ отъ крѣпости, какъ то: гранитъ, цоколь, плита, кирпичъ и проч., можно бы отдать безвозмездно вновь строящимся городскимъ обывателямъ, что много подспорило бы постройку домовъ. Кромѣ того, здѣсь всѣ улицы готовы, дороги сдѣланы, колодцы вырыты, канавы и стоки для воды устроены, пристани съ моря не пришлось бы выводить вновь и проч. и проч. Теперь же въ Бомарзундѣ все совершенно пропадаетъ даромъ; хорошо еще, что кто-то устроилъ тутъ конюшни и хлѣва!...

«Какая жизнь кипѣла въ крѣпости, какое движеніе по водѣ было въ Бомарзундѣ—до войны-то»,—говорилъ намъ лопманскій староста здѣшней дистанціи. — «Было и намъ хорошо, было и окрестнымъ поселянамъ сытно; а теперь все пусто, все мертво».

V.

Дэгербю, Соттунга, Вергхамнъ.

Дэгербю великолѣпнѣйшая гавань или вѣрнѣе якорное мѣсто для всѣхъ судовъ, идущихъ шхерами изъ Швеціи въ Финляндію и обратно. Гавань эта недоступна бурливости вѣтра ни съ котораго румба компаса. Здѣсь расположено весьма значительное селеніе и находится первая таможенная застава съ запада Финляндіи. Ни одно проходящее судно не имѣетъ права миновать эту таможенную заставу, отчего въ Дэгербю постоянно стоятъ на якорѣ нѣсколько судовъ. Пароходы, идущіе изъ Стокгольма въ Финляндію и въ С.-Петербургъ, обязаны заходить

въ Дэгербю, и на здѣшней таможенной заставѣ заявить свои документы.

Не разъ намъ приходилось видѣть, какъ пароходъ, идущій изъ Стокгольма, останавливался въ таможенѣ Дэгербю. Насъ всегда удивляла крайняя аккуратность таможенныхъ чиновниковъ, благодаря которой, пароходъ на стоянку въ Дэгербю тратилъ не болѣе 10 минутъ времени.

Дэгербю съ виду очень веселое селеніе. Въ немъ на первомъ планѣ стоитъ таможенный двухэтажный домъ съ большимъ флагштокомъ, на которомъ порой развѣвается таможенный флагъ Финляндіи. Около дома пристань для судовъ и небольшая гавань для большихъ шлюпокъ и яхточекъ. Позади дома много какихъ-то красивыхъ сараевъ въ родѣ пакгаузовъ, и много разныхъ хозяйственныхъ построекъ. Тутъ же селеніе лощмановъ, лощмановъ солидныхъ, знающихъ свое дѣло вполне основательно и имѣющихъ медали за войну 1853—1856 года.

Въ селеніи жизнь не бѣдная, но, не смотря на непрерывный проходъ судовъ въ Дэгербю, промышленности здѣсь нѣтъ никакой. Съѣстные припасы—рыба свѣжая, преимущественно окуни, соленая салака, печеный хлѣбъ и молоко; другое что мудрено найти.

На якорѣ стоять въ Дэгербю пріятно, но на берегу скучно и даже нѣтъ мѣста для прогулки.

«А много ли англійскихъ судовъ было на здѣшнихъ водахъ въ 1854 году?» спросили мы у встрѣтившагося старожила Дэгербю.

«Было много и судовъ, да и дыму отъ нихъ было много,—такъ какъ суда все были съ винтами».

«Кто же водилъ ихъ по здѣшнимъ шхерамъ?»

«Про то Богъ знаетъ... а плавали хорошо!»

Надо полагать, что безъ проводниковъ ходить они не могли, такъ какъ шхеры аландскіе и абоскіе весьма густы, и плавать въ нихъ небывалому и спеціально съ ними незнакому очень мудрено. Подробныхъ и надежныхъ гидрографическихъ изслѣдованій этихъ шхеръ и мы не имѣемъ; слѣдовательно, по тѣмъ картамъ, какія имѣются на русскомъ и шведскомъ языкахъ, военнымъ судамъ безъ проводниковъ ходить положительно

невозможно, однакоже союзники во время войны тамъ бывали.

Изъ Дэгербю къ востоку фарватеръ идетъ все густыми шхерами, точно рѣкой, вплоть до лоцманской станціи Малая Соттунга. Малая Соттунга есть отдѣльная группа голыхъ, каменныхъ, унылыхъ острововъ, въ срединѣ которыхъ находится прекрасное якорное мѣсто. Растительности здѣсь вовсе нѣтъ, все гранитъ и тотъ вездѣ обнаженный, сѣрый. Видъ острововъ печальный, и смотря на избы здѣшнихъ лоцмановъ, такъ и думается, что живущіе въ нихъ все время плачутъ отъ тоски.

Мы посѣтили одинъ изъ острововъ этой группы. На немъ стояли три съ виду довольно бѣдныя лоцманскія хаты; но, войдя въ нихъ, мы встрѣтили полный крестьянскій шведскій комфортъ для жизни. Въ домѣ видны и мѣдныя костюли, и часы стѣнные, качалки, прялки, разная фаянсовая посуда и даже абоская газета. На лицахъ обитателей полное веселье и самое совершенное здоровье.

Что же даетъ этимъ жителямъ такой комфортъ?

Рыба салака, или вѣрнѣе неутомимый трудъ обитателей этихъ пустынныхъ острововъ. Понятно всякому, что для ловли рыбы надо приготовить снаряды, надо наловить рыбы, смастерить посуду для соленія, посолить и отвезти на продажу добытый продуктъ, потомъ надо запастись хлѣбомъ, дровами, обувью и прочимъ. Тутъ некогда лежать на печи и раздумывать; надо дѣйствовать и дѣйствовать энергически, иначе — и голодъ и холодъ. Самое названіе группы Соттунга (Soltunga) Sot—болѣзнь, tunga—печаль, вполне выражаетъ красоту здѣшняго уголка шхеръ.

Въ группѣ Малая Соттунга, черезъ одинъ изъ ея острововъ идетъ жила желѣзныя руды. Жила эта имѣетъ направленіе черезъ весь островъ почти по параллели. Въ недавнее время, эту руду стало разрабатывать финляндское правительство; но по дороговизнѣ добыванія работа брошена.

На островѣ, по направленію рудной жилы, вырублены шахты, которыя въ настоящее время наполнены водою. Этихъ шахтъ обитатели здѣшняго острова очень боятся, потому

что шахты ничѣмъ не огорожены и дѣти, играя по острову, могутъ утонуть въ нихъ.

Проночевавъ въ Малой Соттунгѣ, мы ушли къ востоку по направленію къ Або, и къ вечеру стали на якорь въ Бергхамнѣ.

Бергхамнъ—тоже группа острововъ лежащихъ по фарватеру идущему отъ Соттунга къ Або. Эта группа веселѣе и имѣетъ уже совершенно другой характеръ. Въ ней острова весьма высокіе, покрыты нѣкотораго рода растительностію и заселенные обитателями, хотя то же лоцманами, но въ довольно значительномъ количествѣ. Якорная стоянка такъ закрыта отъ всѣхъ вѣтровъ, что судно, скрывшееся въ ней, мудро и отыскать; самый же входъ въ гавань, кто не знаетъ, трудно найти.

Лоцмана этой станціи обязаны проводить суда, идущія изъ Або къ западу и обратно; фарватеръ черезъ группу Бергхамнъ не глубока и мѣстами идетъ совершенно вплотную къ берегамъ высокаго острововъ Бергхамнской группы, что дѣлаетъ путь судна оригинально-интереснымъ. Для болѣе глубокихъ судовъ, есть фарватеръ южнѣе этой группы; но немъ-то, преимущественно, и направляется движеніе всѣхъ судовъ, идущихъ отъ запада къ Або, или изъ Або къ Аланду. Этотъ фарватеръ хотя и имѣетъ направленіе, повидимому, черезъ чистый плесъ (шифтень), но на немъ много маленькихъ каменныхъ, голыхъ островковъ, подводныхъ мелей и камней. Чтобы безопасно обходить подобныя затрудненія, здѣсь, для указанія пути, выстроены башни и поставлены вѣхи.

VI.

Кимитостремъ.

Въ восточной сторонѣ абоскихъ шхеръ лежитъ весьма большой островъ Кимито. По сѣверную и восточную его сторону идетъ узкій и довольно глубока фарватеръ. Мѣстность материка и самаго острова Кимито есть лучшая мѣстность изъ всѣхъ шхеръ Финляндіи.

Большія селенія, огромнѣйшія поля, великолѣпные луга, зна-

чительный лѣсъ, высокіе, но не холмистые берега, множество пристаней для выгрузки разныхъ привозимыхъ товаровъ и верфей для постройки небольшихъ каботажныхъ судовъ, мѣстами желѣзная руда и ломка кварца, нѣсколько чугунныхъ и желѣзныхъ заводовъ, непрерывное и довольно значительное движеніе каботажа—все это придаетъ краю дѣятельный и оживленный видъ.

Идя по этимъ шхерамъ, глазъ вездѣ находитъ отраду и зрѣніе не утомляется однообразіемъ предметовъ. Стоитъ только побывать на чугунномъ заводѣ Тюкке, гдѣ отчетливыя заводскія постройки, удивительная опрятность и практически хозяйственное соображеніе даютъ знать, что металло-производство здѣсь не дремлетъ, хотя руда употребляется преимущественно шведская.

Печи для приготовленія древеснаго угля и отдѣленіе при этомъ процессѣ смолы заслуживаютъ взгляда хорошаго технолога. Закладка руды въ доменные печи и процессъ отдѣленія металла интересны каждому мало-мальски любознательному человѣку. Слитки чугуна и качество внутреннего его состава свидѣтельствуютъ о хорошей выработкѣ металла завода Тюкке.

Желѣзо-дѣлательный заводъ Мателя мы не можемъ разсматривать въ отношеніи выдѣлки на немъ дѣльнаго желѣза, такъ какъ производства его работъ намъ не удалось видѣть, но скажемъ только то, что здѣсь цѣлый городокъ различнаго вида зданій, начиная съ кирпичи, барскаго дома, мастерскихъ и проч., до хижинъ рабочихъ включительно—все смотритъ какъ то весело. Тѣнистый садъ, усаженные деревьями берега, прекрасныя дороги, отличная для судовъ пристань ясно доказываютъ, что разумный взглядъ владѣльца завода—самый лучший механизмъ для приведенія въ должное и правильное движеніе всего заводскаго дѣла.

Въ проливѣ по восточную сторону острова Кимито, въ особенности въ сѣверной его части, фарватеръ чистъ, берега довольно глубоки, опасныхъ мелей нѣтъ, грунтъ вездѣ хорошій.

Посрединѣ пролива или посрединѣ пути, по восточную сторону острова Кимито, есть узкость, называемая Кимито-стремъ. Здѣсь лежатъ два небольшіе островка, а по сторо-

намъ ихъ находятся два узкіе каменистые проливца, гдѣ теченіе воды, временемъ, бываетъ до 3 миль въ часъ.

Въ недавнее время восточный проливецъ очистили и сдѣлали тутъ каналъ до 30 сажень въ длину, съ обдѣлкою откосовъ гранитнымъ камнемъ. Глубина въ каналѣ до 10 футъ и чрезъ него перебинуть мостъ, который во время прохода судовъ разводится. Система моста совершенно такая же, какая находится на Сайменскомъ каналѣ, т. е. мостъ по прямому полотну, лебедкой, движется на колесахъ.

Все это хорошо, ежели не сказать прекрасно, но удивительно зачѣмъ каменные мостовые устои вдвинуты въ каналъ фута на четыре со стороны; вслѣдствіе этого устройства проходъ для судовъ черезъ мостъ сдѣлался шириною только въ 29 футъ съ дюймами. Удивительно, для чего сѣззили проходъ по каналу, когда и всего то канала ширина только до 35 футъ? Намъ кажется, что это ничто иное какъ незнакомство инженеровъ съ плаваніемъ и постройкою морскихъ судовъ! Если же это расчетъ въ отношеніи денежной экономіи, то и въ такомъ случаѣ, ничтожную экономію не слѣдовало имѣть въ виду и не затруднять судоходство узкостію прохода и обязательною шириною судна не болѣе какъ въ 28 футъ.

Всякому извѣстно громаднѣйшее сооруженіе Сайменскаго канала, но малая его ширина отнимаетъ много величія у такой образцовой гидротехнической постройки. Каналъ Кимито, ничтожная вещь въ отношеніи Сайменскаго, но построенъ онъ гораздо позже, такъ для чего же было подводить постройку моста подъ тогъ же недостатокъ для судоходства, какой ощущается на Сайменскомъ! Можетъ быть, тутъ есть какая нибудь особенная цѣль сѣуженія прохода, но намъ подобную цѣль отгадать очень трудно.

Фарватеръ по восточную сторону Кимито, пройдя каналъ, идетъ къ югу прямо къ Гангзудду или, пройдя островъ, путь его склоняется къ западу и идетъ черезъ Юнгфрузундъ, Корпостремъ, Соттунгу въ Дэгербю и далѣе. Движеніе судовъ въ восточный уголъ абоскихъ шхеръ весьма значительно, тѣмъ болѣе, что шхеры идутъ къ сѣверо-востоку еще длиннымъ и узкимъ заливомъ до мѣстечка Сало, которое находится на

большой дорогѣ изъ Або въ Гельсингфорсъ,—а это мѣстечко имѣетъ и не малое военно-стратегическое значеніе.

VII.

Нодендаль и Або.

Нодендаль маленькій въ одну улицу городъ, съ пятью булочными, съ мастеромъ жестяной посуды, съ кожевникомъ и съ часовыхъ дѣлъ мастеромъ, послѣднее потому, что на окнѣ одного дома красуется циферблатъ большихъ часовъ. Въ городѣ до 500 душъ жителей и имѣются морскія ванны, довольно хорошо устроенныя. При ваннахъ небольшой залъ съ галлереею; въ залѣ фортепіано. Здѣсь собравшаяся на водахъ, послѣ купанья, публика проводитъ время совершенно свободно, домашнимъ образомъ, дамы шьютъ, вяжутъ, или же поютъ и играютъ на фортепіано.

Кромѣ этой небольшой залы, въ нынѣшнее лѣто здѣсь выстроено особое зданіе для баловъ. Зданіе деревянное; внутренность комнатъ безъ всякихъ украшеній и даже безъ обоевъ. Люстра по срединѣ и канделябры по стѣнамъ залы, какъ говорится, домашней работы, незатѣйливыя; за то полъ, хотя и изъ сосновыхъ досокъ, и не крашеный, но верхъ совершенства.

Въ Нодендалѣ бываетъ много пріѣзжихъ во время лѣтняго сезона. Сюда каждый день приходитъ пароходъ изъ Або, и раза два въ недѣлю бываютъ въ салонѣ танцы или балъ. Балы эти устраиваются общиннымъ порядкомъ, по-русски сказать, въ складчину. Сперва дѣлаютъ балъ дамы, потомъ отцы семействъ, далѣе дѣвицы, за ними старушки, потомъ въ разное время бываетъ дѣтскій балъ,—а прочіе уже общіе, т. е. ихъ устраиваютъ арендаторы купалень, и тогда уже съ мужчинами берутъ за входъ 1 марку (25 копѣекъ).

Балъ въ Нодендалѣ весьма интересенъ по своей простотѣ. Простота во всемъ: въ костюмахъ, въ освѣщеніи, въ угощеніи и проч. Здѣсь танцуетъ и бѣленькое кисейное платьице, и дешевенькое шерстяное, и цвѣтъ желтенькій, и съ ногъ до головы черный. Въ люстрѣ и канделябрахъ горятъ огарочки,

не смотря на то, что балъ только что въ началѣ. Мужчины угощаютъ себя калѣть-пуншикомъ,—а дамамъ, и то немногимъ, подносятъ лакомство или питье какое-то въ маленькихъ стаканчикахъ брусничнаго цвѣта. Однимъ словомъ, буфетъ во время бала торгуетъ не бойко.

Говоря эти слова, мы вовсе не желаемъ подсмѣиваться какимъ бы то ни было способомъ надъ обществомъ Нодендала и балною обстановкою; напротивъ, мы приводимъ все это собственно для того, чтобы высказать, съ какими малыми средствами можно веселиться, и какъ оживляетъ балъ непринужденность веселящихся. Мы имѣли удовольствіе быть на подобномъ балѣ и вынесли отсюда самое пріятное впечатлѣніе. Тамъ всѣ веселились отъ души: дѣти, дѣвицы, молодые кавалеры, даже средній возрастъ мужскаго человѣчества, хотя иные и съ просвѣтомъ на головѣ, танцовали, какъ говорится, до-упаду. Старушки мамы и бабушки, сидя въ залѣ, пріятно улыбались, а это означало—что и въ ихъ сердце входило веселіе молодежи. Даже прислуга нодендальскихъ жителей, стоя на галлерей и смотря на танцующихъ въ окна, изъясняла полное свое сочувствіе къ веселящимся.

Балъ нодендальскій нельзя назвать баломъ; собраніе это скорѣе можно назвать кружкомъ родственниковъ и друзей, гдѣ стѣснительныя свѣтскія условія отстранены, а непринужденность и простота играютъ главную роль.

Мѣсто, гдѣ стоитъ Нодендаль, очень интересно. Городъ построенъ довольно высоко, за каменной горой, идущей вдоль пролива. Одна сторона города спускается къ морю, гдѣ устроена очень хорошая пристань и ванны. За ваннами, на горѣ, стоитъ каменная лютеранская церковь весьма древней постройки.

Отъ Нодендала до Або, водой, считается 30 верстъ; подходъ къ самому городу, въ проливѣ между скалъ, очень узокъ.

Въ Або, хотя въ рѣкѣ и соленая вода, но она не столько солонa, сколько мутна и грязна, такъ какъ рѣка въ продолженіе всего лѣта почти вовсе не имѣетъ теченія. На этомъ основаніи, многія семейства изъ Або переѣзжаютъ на цѣлое

лѣто въ Нодендаль, пользуются здѣсь купаньемъ въ морской водѣ и дышать воздухомъ чистымъ, морскимъ, здоровымъ.

Итакъ Нодендаль довольно митенькій городокъ во всѣхъ отношеніяхъ; объ окрестностяхъ же его, къ сожалѣнію, мы ничего сказать не можемъ.

Городъ Або губернский, имѣетъ до 18 000 жителей; о немъ много было говорено въ разныхъ описаніяхъ. Мы не станемъ приводить всю его статистику, но должны сказать, что подходя къ нему съ моря, уже верстъ за 8, по пути встрѣчаются высокіе лѣсистые острова, гдѣ видно много дачъ весьма красивой постройки, и загородное лѣтнее жильѣ обрисовывается уже ясно. На одномъ изъ здѣшнихъ острововъ, именно на Рунсало, есть небольшая дубовая роща, по преданію насажденная Петромъ Великимъ.

Суда, сидяція въ грузу до 15 футъ, останавливаются на рейдѣ, не доходя города версты 4; углубленныя же до 9 футъ, могутъ входить въ рѣку Ауру и швартовиться у городской набережной. Первое, что вы встрѣчаете при подходѣ къ городу, это — длиннѣйшій деревянный на сваяхъ мостъ, перекинутый отъ города черезъ мелководный заливъ на островъ Рунсало. Далѣе показывается шлось или арестантскій замокъ, — а потомъ, на горѣ, ясно рисуется большое строеніе, весьма замѣчательной новѣйшей архитектуры. Вы спрашиваете, указывая на прекрасное зданіе: «это дворецъ?» — Вамъ отвѣчаютъ — «это исправительное заведеніе.»

При входѣ въ рѣку вы видите городъ весь на лицо; онъ весьма красивый и весьма опрятный. На рѣкѣ, при началѣ города, стоитъ прекрасный чугунно-литейный и механическій заводъ; корабельная верфь, гдѣ строился военный корветъ «Калевала», — и довольно большой сахарный заводъ.

Внутри города, на холмѣ высокой горы, выстроено деревянное, высокое, четырехугольное съ куполомъ зданіе, на верху котораго красуется глобусъ; это бывшая университетская обсерваторія, — въ настоящее же время въ ней помѣщается школа мореплаванія. Съ вершины этого зданія, панорама города открывается во всей красѣ; слѣдовательно, желающему обозрѣть городъ съ высоты, самый удобный пунктъ для этого,

обсерваторія. Изъ городскихъ зданій интересна городская кирка; она самая древняя въ Финляндіи, и въ ней самый лучшій органъ.

Церковь эта дѣйствительно интересна и снаружи и внутри. Снаружи она продолговато-четыреугольная, со стрѣльчатами по фасаду окнами, съ остrokонечною высокою крышею, съ четырехугольною со шпиемъ башнею (колокольнею), и съ пристроеннымъ уже въ недавнее время олтаремъ новѣйшей архитектуры. Церковь снаружи вся выкрашена красною краскою (черлядью), исключая оконъ, которыя вмѣстѣ со знаками на входной ея сторонѣ (кресты, сердца, четырехугольники и проч.), окрашены бѣлымъ цвѣтомъ.

Внутри, самая церковь есть длинное зданіе готической архитектуры; вдали ея или на краю къ востоку, прекрасный свѣтлый олтарь съ весьма хорошимъ запрестольнымъ образомъ. Когда пасторъ, въ роскошной малиноваго бархата съ золотомъ короткой ризѣ, и въ бѣломъ длинномъ съ рукавами подризникѣ, совершаетъ мессу (обѣдню), когда органъ увлекаетъ слухъ прекрасной духовной музыкой, торжественность религіознаго обряда бываетъ полная.

По всей церкви устроены сидѣнья, въ срединѣ идетъ довольно широкій проходъ. Наверху по бокамъ большіе хоры; подъ хорами отдѣленные рѣшетками какія-то комнаты, а подъ ними подвалы или склепы, гдѣ лежатъ останки знаменитыхъ дѣятелей страны.

Склепы доступны всѣмъ, и намъ совѣтовали посмотреть ихъ на томъ основаніи, что многіе гробы открыты и трупы въ нихъ лежащіе видны. Мы отклоняли осмотръ подобныхъ рѣдкостей до другаго раза, но пишущій эти строки очень радъ былъ и вовсе не смотрѣть на подобнаго рода зрѣлище, такъ какъ уже и мумія злосчастнаго Дюка-де-Круа въ Ревелѣ произвела на него самое неприятнѣйшее впечатлѣніе.

Впослѣдствіи, кто-то изъ горожанъ сказалъ намъ, что въ склепахъ церкви Або очень много интереснаго въ томъ отношеніи, что нѣкоторые гробы мѣдные, чеканки древней, рисунки гербовъ на гробахъ достойны замѣчанія, сохранившіеся покойники весьма оригинальны и проч. Я все-таки не хотѣлъ

идти на подобное зрѣлище, но товарищи упросили не покидать компаніи тѣмъ болѣе, что въ извѣстный часъ церковь для насъ будетъ отворена и насъ будетъ ждать проводникъ.

Въ назначенный часъ мы явились въ церковь; осмотрѣли ее во всѣхъ подробностяхъ и спустились черезъ люкъ по каменной лѣстницѣ въ первый склепъ.

Въ склепѣ воздухъ былъ весьма сносенъ. Проводникъ зажегъ свѣчу и сталъ объяснять что тутъ находится. Говорилъ онъ много по-шведски... Мы видѣли на чемъ-то стоящіе, раскрытые два большіе гроба; въ нихъ лежали покойники — человѣческіе скелеты; гробы обиты были или жестью или мѣдью, но весьма тонкой. Рельефной замѣчательной насѣчки на металлѣ не было, а были какіе-то рисованные арабески и гербы. Вдали въ склепѣ было много гробовъ, небрежно наваленныхъ одинъ на другой. Мало понимая шведскій языкъ и болѣе изъ вѣжливости выслушавъ говоръ проводника, мы перешли въ другой склепъ. Здѣсь зрѣлище было поражающее!.. Испытываемое ощущеніе до того было тяжело, что я невольно рвался выйти вонъ, несмотря на жаркій разговоръ проводника о доблестяхъ рыцарей, такъ небрежно валявшихся въ здѣшнихъ подвалахъ. Въ высшей степени непріятенъ былъ видъ ихъ. Вообразите множество гробовъ: одинъ стоитъ прямо, другой на боку; въ иномъ скелетъ, въ другомъ сухая мумія; одежда вездѣ истлѣла; иные гроба безъ крышъ, иные безъ боковъ, — а у одной стѣны, на полу, валялся на нижней гробовой доскѣ скелетъ младенца, возраста не болѣе какъ года въ 4 или въ 5!... Въ углу были гробы профессора съ супругой; около нихъ генералъ съ рыцаремъ брошены одинъ на другаго; ближе къ выходу стоялъ гробъ, въ которомъ лежалъ одинъ изъ очень ученыхъ мужей страны. Гробъ этотъ открытъ зрѣнію посѣщающихъ, и у покойника на головѣ сохранилось нѣсколько десятковъ длинныхъ не то чтобы волосъ, а какихъ-то выцвѣтшихъ растительныхъ нитей, что, говорилъ проводникъ, достойно удивленія, такъ какъ трупу болѣе 300 лѣтъ. Каждый посѣщающій трогаетъ за прядь и какъ бы обязанностію считаетъ постучать ученаго мужа по головѣ!

Заплативъ съ своей стороны проводнику двѣ марки, я вы-

шелъ на улицу, гдѣ и чистый воздухъ мнѣ не помогъ; мое состояніе походило на начало морской болѣзни. Какъ бранилъ я себя, что пошелъ смотрѣть подобное зрѣлище!.. Непріятное впечатлѣніе сильно врѣзалось въ мою голову, и муміи въ Або долго смущали мой аппетитъ.

VIII.

Общій взглядъ на финскіе шхеры.

Кончая очерки финскихъ шхеръ, считаемъ не лишнимъ сказать, что нынѣшнимъ лѣтомъ мы прошли въ нихъ коронными фарватерами 2200 морскихъ миль. Разстояніе, какъ всякому понятно, не малое; цѣль подобной прогулки была специально-официальная.

Не касаясь официальности, намъ слѣдуетъ объяснить, что короннымъ фарватеромъ въ финскихъ шхерахъ называется тотъ путь для судовъ, который обставляется знаками, т. е. вѣхами, шестами и голиками. Подобные знаки ставятся не съ дною цѣлью указывать направленіе фарватера, но и для того, чтобъ ограждать для плавателей подводныя опасности; слѣдовательно, всякому понятно, какъ важенъ каждый знакъ, ограждающій мель, банку, подводный рифъ и камень, — и какъ необходимо, чтобы каждый знакъ стоялъ надежно и прочно на своемъ должномъ мѣстѣ.

Такихъ знаковъ отъ Біеркэ-зунда до Аланда ставится около 2000, а кто плавалъ на суднѣ въ морѣ, кто понимаетъ кораблехожденіе въ шхерахъ, тотъ очень хорошо долженъ знать, какая святая обязанность лежитъ на томъ, кто ставитъ знаки для огражденія опасностей на водѣ; какъ важно, чтобы они были безукоризненно правильно поставлены, и чтобы всегда было время у тѣхъ, кто этимъ дѣломъ занимается, постоянно слѣдить за этой правильностію въ продолженіе всего времени навигаціи. Вѣдь подобные знаки спасаютъ корабль отъ гибели, а людей отъ смерти.

Мы, какъ свидѣтели этого дѣла, считаемъ обязанностію заявить, что лопманская обстановка по всѣмъ фарватерамъ шхеръ Финскаго залива, абоскимъ и аландскимъ — безукоризненно

правильная и во всѣхъ отношеніяхъ честная. Мы ходили и по тѣмъ фарватерамъ, гдѣ можетъ быть пройдетъ одно или два судна въ лѣто, но и тамъ находили въ подобномъ дѣлѣ полнѣйшую акбуратность.

Конечно, встрѣчались нѣкотораго рода недоразумѣнія, но всѣ они болѣе относились къ требованію современнаго плаванія новѣйшихъ судовъ и, кромѣ того, къ усовершенствованіямъ подобнаго дѣла сообразно времени; наприм.: знаки надо дѣлать больше, перемѣнить цвѣтъ вѣхъ, измѣнить систему голиковъ, сдѣлать огражденіе вездѣ однообразное и проч. Такого рода усовершенствованія всѣ относятся къ специально-административному распоряженію, о которомъ въ нашихъ очеркахъ говорить неумѣстно, — но должно желать, чтобы и впредь, всѣ лица, прикосновенныя къ огражденію подводныхъ опасностей въ финскихъ шхерахъ, никогда не теряли бы того убѣжденія, что подобная обстановка есть дѣло вполне святое.

А. Андреевъ.



СТАТИСТИКА КОРАБЛЕКРУШЕНІЙ У БЕРЕГОВЪ РОССІИ

ЗА ПЯТЬ ЛѢТЪ,

съ 1862 по 1867 годъ.

Гидрографическій департаментъ получаетъ ежегодно отъ таможенныхъ и другихъ мѣстныхъ управленій, свѣдѣнія о судахъ, потерпѣвшихъ крушенія у нашихъ береговъ. Свѣдѣнія эти доставляются въ такой неполной формѣ, что мы не имѣемъ возможности представить статистическихъ данныхъ, подобныхъ сообщаемымъ англійскими отчетами.

Въ нижепомѣщаемыя цифры не вошли свѣдѣнія о крушеніяхъ, происходящихъ на нашихъ внутреннихъ водахъ (рѣкахъ и озерахъ), крушенія у береговъ Сибири и тѣ крушенія въ поименованныхъ въ таблицахъ мѣстахъ, которыя не дошли до свѣдѣнія мѣстныхъ управленій, такъ что табличныя цифры не представляютъ полнаго итога бѣдствій, случающихся на нашихъ моряхъ и побережьяхъ.

ОБЩЕЕ ЧИСЛО КРУШЕНІЙ ПО ГОДАМЪ.

М ѣ с т н о с т и .	1862	1863	1864	1865	1866	Всего.
Въ Невской губѣ	7	2	3	1	5	18
У Кронштадта	3	4	4	7	9	27
Въ Финскомъ заливѣ	16	55	32	44	30	177
— Ботническомъ заливѣ	—	28	4	10	7	49
— Балтійскомъ морѣ, отъ Вормса до Рижскаго залива	15	22	20	30	19	106

Мѣстности.	1862	1863	1864	1865	1866	Всего.
Въ Рижскомъ заливѣ	9	5	15	8	11	48
— Бѣломъ морѣ	27	3	13	11	9	63
— Каспійскомъ морѣ	16	8	25	14	13	76
— Черномъ морѣ	33	8	15	32	6	94
— Азовскомъ морѣ	70	17	40	22	23	172
— Восточной Сибири.	—	—	—	6	—	6
Всего.	196	152	171	185	132	836

Число крушеній по флагамъ судовъ.

Н а ц і и.	1862	1863	1864	1865	1866	Итого.
Русскихъ	132	49	88	83	68	420
Финляндскихъ	3	20	7	16	8	54
Англійскихъ	21	32	32	32	18	135
Шведско-норвежскихъ	6	15	3	19	11	54
Датскихъ	—	4	1	5	2	12
Германскихъ	5	15	8	11	10	49
Французскихъ	3	—	5	2	—	10
Итальянскихъ	6	3	6	—	2	17
Голландскихъ	3	8	12	8	8	39
Австрійскихъ.	—	—	1	1	—	2
Греческихъ	10	1	4	1	3	19
Турецкихъ.	—	—	1	3	—	4
Бельгійскихъ.	—	—	—	1	—	1
Американскихъ	1	1	—	—	—	2
Валахскихъ	—	—	—	—	1	1
Неизвѣстной націи.	6	4	3	3	1	17
Всего.	196	152	171	185	132	836

Число людей погибшихъ при крушеніяхъ.

Мѣстность.	1862	1863	1864	1865	1866	Итого.
Въ Невской губѣ	—	—	—	—	—	—
У Кронштадта	—	—	—	—	—	—
Въ Финскомъ заливѣ	—	1	—	11	5	17
— Ботническомъ заливѣ	—	—	—	—	—	—
— Балтійскомъ морѣ	—	3	—	1	4	8
— Рижскомъ заливѣ	—	1	—	11	—	12
— Бѣломъ морѣ	62	—	3	15	16	96
— Каспійскомъ морѣ	—	—	2	—	—	2
— Черномъ морѣ	—	—	—	302	—	302
— Азовскомъ морѣ	—	—	13	6	—	19
— Восточной Сибири	—	—	—	—	—	—
Всего	75	5	18	346	25	469

Цифры этой таблицы не представляютъ полнаго числа погибшихъ при крушеніяхъ, потому что въ нѣкоторыхъ случаяхъ при гибели судна число погибшихъ людей экипажа осталось неизвѣстно.

Спасительными лодками оказана помощь и спасеніе: въ 1862 г. двумъ судамъ; къ осени 1863 года всѣ четыре спасительныя станціи Балтійскаго моря получили полную организацію и на двухъ изъ нихъ лодки оказали спасеніе 9 человѣкамъ; въ 1864 г. не было чрезвычайныхъ случаевъ спасенія, но 10 судамъ, ставшимъ на мель, оказана помощь; въ 1865 году спасено два судна и 51 человѣкъ и оказана значительная помощь 6 судамъ, терпѣвшимъ бѣдствіе; въ 1866 году наиболѣе замѣчательны были 11 случаевъ поданія помощи судамъ, терпѣвшимъ бѣдствіе, при чемъ спасены и люди. Случаи эти описаны въ отчетѣ гидрографическаго департамента за 1866 годъ (М. Сб. 1868 г. № 8. Оф. отд., стр. 78).

Артиллерійскіе очерки.

Мѣніе англичанъ объ оружіяхъ Круппа. — Мѣнная оборона Швеціи. — Опытъ стрѣльбы въ фортѣ Делавэръ. — Приборъ для подъема снарядовъ. — Новый ракетный станокъ г. Нэсмита.

Мѣніе англичанъ объ орудіяхъ Круппа.

Сравнительные опыты, произведенные, въ прошломъ году, въ Берлинѣ, надъ пушками Круппа и Армстронга, все еще продолжаютъ служить темою для статей въ различныхъ журналахъ и газетахъ. Изъ нихъ къ числу болѣе замѣчательныхъ, принадлежитъ статья въ «Times» отъ 23 января, авторъ которой лично ѣздилъ въ Берлинъ для осмотра орудій, щитовъ и проч., и на основаніи собранныхъ на мѣстѣ опытовъ, данныхъ, составилъ свое описаніе.

Помѣстивъ въ началѣ краткія біографіи Круппа и Армстронга, авторъ вслѣдъ за тѣмъ говоритъ:

Прошлое лѣто трое прусскихъ офицеровъ, стоя передъ дорожными шебуринесскими щитами, имѣли случай видѣть какъ 10 д. бомбы пробивали три 5 д. броневыя плиты, положенныя одна на другую, т. е. желѣзную массу толщиною въ 15 д. Въ это самое время изъ Берлина было получено извѣстіе, что крупновская пушка болѣе 9 $\frac{1}{4}$ д. калибра не въ состояніи была пробить щитъ, представлявшій бортъ фрегата *König Wilhelm*, (8 д. броня съ подкладкою *Bellerophon*), между тѣмъ какъ, доставленная въ Берлинъ англійская 9 д. пушка пробивала его весьма легко. Фактъ этотъ произвелъ сильное впечатлѣніе и въ поспѣшно созванномъ комитетѣ было рѣшено, заказать для *König Wilhelm* 10 д. пушки Армстронга. Круппъ, съ своей стороны, всѣми средствами старался доказать, что неудачные резуль-

н. оф.

6

таты происходят не отъ конструкціи его пушекъ, а отъ принятыхъ снарядовъ и зарядовъ. Артиллерійскій комитетъ, вслѣдствіе такого заявленія, рѣшился принять форму англійскаго снаряда, на сколько это позволяла система заряжанія съ казенной части, и кромѣ того онъ воспользовался способомъ, принятымъ въ англійской полевой артиллеріи для прикрѣпленія тонкослойной свинцовой оболочки. Вопросъ относительно пороха, по словамъ автора, оказался болѣе сложнымъ. Крупновскія пушки не созданы для того, чтобы выдерживать сильное дѣйствіе англійскаго пороха. Мы уже не въ первый разъ высказываемъ мнѣніе, что Англія ошиблась въ выборѣ пороха, для орудій большаго калибра. Желаніе, во что бы то ни стало, имѣть короткія пушки, заставило нашихъ артиллеристовъ подвергнуть ихъ слишкомъ сильному давленію пороховыхъ газовъ. Англійскій порохъ чистъ и превосходно отработанъ, но онъ слишкомъ быстро воспламеняется. Это послѣднее свойство необходимо по малой длинѣ каналовъ, однако, оно весьма вредно дѣйствуетъ на стѣны орудій. Въ то время какъ англичане, въ виду удобствъ дѣйствія, и вслѣдствіе предубѣжденія моряковъ противъ заряжанія съ казенной части, создали пушки сильно дѣйствующія на броню, и приняли порохъ, разрушающій ихъ орудія, другія націи изыскивали всевозможныя средства для сбереженія своихъ орудій. Исслѣдованія эти привели къ тому результату, что Россія, а вслѣдъ за нею и Пруссія, приняли, изобрѣтенный въ Америкѣ, призматическій порохъ. Единственная причина, не позволяющая употреблять этотъ порохъ въ англійскихъ пушкахъ, есть небольшая ихъ длина. Каналы ихъ слишкомъ коротки для выгоднаго употребленія медленно сгорающаго пороха. Вопросъ о порохѣ въ настоящее время разсматривается въ особомъ комитетѣ, труды котораго, надо надѣяться, приведутъ къ тому результату, что срокъ службы англійскихъ пушекъ будетъ увеличенъ въ полтора раза.

Есть еще и другое средство продолжить срокъ службы пушекъ, а именно производить воспламененіе заряда сзади, а не близъ середины, какъ это до настоящаго времени дѣлается въ Англіи, и недавно еще дѣлалось и въ другихъ государствахъ. При такомъ способѣ огонь долженъ пройти отъ крайнихъ зеренъ сквозь всю массу пороха, время горѣнія котораго, вслѣдствіе

этого, очевидно должно увеличиться, а это есть главное условіе для уменьшенія разрушительнаго дѣйствія на стѣнки орудія. Итакъ, мы имѣемъ два средства для увеличенія срока службы, но какъ тотъ, такъ и другой, требуютъ канала болѣе длиннаго чѣмъ у англійскихъ пушекъ. Положительно можно сказать, что длинное орудіе съ обоими этими усовершенствованіями прослужитъ срокъ вдвое больше, при тѣхъ же начальныхъ скоростяхъ.

При внимательномъ разборѣ произведенныхъ въ Берлинѣ опытовъ, мы видимъ, что именно въ этихъ усовершенствованіяхъ и заключаются преимущества прусской системы, и единственнымъ аргументомъ противъ ихъ примѣненія является неудобство дѣйствія изъ длинныхъ орудій. Англійскій флотъ весьма справедливо возстаетъ противъ расположенія запала по направленію длины картуза; качка заставляетъ комендора держать глазъ на прицѣлѣ до послѣдняго момента, между тѣмъ какъ это дѣлается невозможнымъ, если изъ запала будетъ вырываться огненная струя; неудобство это можетъ быть устранено расположеніемъ запала въ наклонномъ положеніи; главное требованіе здѣсь заключается только въ томъ, чтобы зарядъ воспламенился сзади. Что касается до неудобствъ дѣйствія, то дѣло это, при нѣкоторомъ стараніи, легко устранить и изъ длинныхъ орудій, по всей вѣроятности, можно будетъ дѣйствовать столь же быстро, какъ и изъ короткихъ.

Упомянувъ въ короткихъ словахъ о неудовольствіяхъ, возникшихъ, вслѣдствіе первыхъ неудачъ берлинскихъ опытовъ, между флотомъ и военнымъ вѣдомствомъ, авторъ вслѣдъ за тѣмъ довольно подробно описываетъ опыты, произведенные въ Берлинѣ въ продолженіе второй половины прошлаго года. Результаты этихъ опытовъ намъ уже извѣстны (Морск. Сборн. за 1868 годъ № 11), а поэтому мы перейдемъ прямо къ послѣдней части статьи, въ которой авторъ говоритъ слѣдующее:

Самый тщательный и добросовѣстный разборъ берлинскихъ сравнительныхъ опытовъ, показываетъ, что результаты стрѣльбы снаряженными бомбами почти одинаковы, а отъ неснаряженныхъ нельзя ожидать никакой пользы. На основаніи теоретическихъ данныхъ (принимая въ расчетъ, что начальные скорости были измѣрены вѣрно) разрушительная сила пушки Круп-

*

на должна быть на 30% болѣе пушки Армстронга. Почему же на дѣлѣ вышло иначе? Причина очевидно заключается въ какомъ-либо недостаткѣ снаряда. Отвѣчать на вопросъ, почему грязовскій снарядъ изъ охлажденнаго чугуна никогда не пробивалъ 7 д. броню, невозможно. Быть можетъ, свинцовая оболочка препятствуетъ надлежащему движенію снаряда и уменьшаетъ его живую силу.

Хотя успѣхъ англійской артиллеріи и былъ въ высшей степени удаченъ противъ брони, но нельзя не замѣтить, что пушка, доставленная въ Берлинъ, соотвѣтственно своему вѣсу и вѣсу снаряда, а также и ея стоимости, оказалась въ отношеніи прочности довольно неудовлетворительною. Она не выдержала даже и средняго числа выстрѣловъ, которое опредѣлено у насъ для 9 д. орудій. Извѣстно, что для внутреннихъ стволовъ орудій Армстронга большихъ калибровъ употребляется сталь, во первыхъ, по причинѣ ея твердости, во вторыхъ, потому что она представляетъ поверхность болѣе гладкую, чѣмъ кольцевое желѣзо, и наконецъ потому, что она не такъ скоро портится отъ тренія снарядовъ. Нѣкоторые специалисты, въ числѣ которыхъ находится и майоръ Паллизеръ, однако предпочитаютъ употреблять желѣзо. Вопросъ этотъ не относится до настоящихъ разсужденій, а поэтому здѣсь достаточно будетъ сказать, что какъ правительство, такъ и Армстронгъ, дѣлаютъ у своихъ орудій внутренніе стволы изъ стали. Къ сожалѣнію, однако, въ этомъ именно и заключается важный недостатокъ нашихъ орудій. Если бы всегда можно было съ увѣренностію рассчитывать на стальные стволы, тогда не существовало бы и боязни въ отношеніи нашихъ орудій большого калибра какъ на опытахъ, такъ и на дѣйствительной службѣ. Затрудненія, встречающіяся при выдѣлѣ болванокъ для внутреннихъ стволовъ, очевидно должны увеличиться, когда болванки эти изготовляются для цѣльныхъ орудій. Первоначальный проектъ Круппа состоялъ въ томъ, чтобы выдѣлывать орудія изъ цѣльной стальной массы, но потомъ онъ измѣнилъ его. Находящаяся въ Берлинѣ 9 д., заряжающаяся съ казенной части, пушка состоитъ изъ большого числа отдѣльных частей чѣмъ пушка Армстронга, и значительно болѣе большого чѣмъ пушка, выдѣлываемая въ настоящее время

въ вуличскомъ арсеналѣ. 11 д. крупновская пушка, изготовленная для русскаго правительства и испытанная въ Эссенѣ, имѣетъ наружный видъ столь сходный съ пушкою Армстронга, что ее можно было бы принять за послѣднюю, еслибы этому не препятствовалъ запирающій механизмъ. Изъ чертежа 11 д. пушки Круппа видно, что она состоитъ изъ внутренняго ствола и семи рядовъ стальныхъ скрѣпляющихъ колецъ. Если въ каждомъ ряду находится тоже самое число колецъ, какъ и у 9 д. пушки, то она по истинѣ составляетъ произведеніе въ высшей степени сложное. Она выдержала 400 выстрѣловъ полными зарядами призматическаго пороха, воспламенение когорыхъ производилось черезъ запаль, проведенный въ запирающемъ клинѣ. Трудно сказать сколько выстрѣловъ выдержала-бы эта пушка зарядами изъ англійскаго пороха; впрочемъ, вопросъ этотъ и не имѣетъ особаго значенія; гораздо практичнѣе будетъ опредѣлить сколько выстрѣловъ выдержать англійскія пушки зарядами изъ призматическаго пороха, и мы надѣемся, что вопросъ этотъ не останется неразрѣшеннымъ.

Главная разница, существующая, въ настоящее время, между орудіями Круппа и Армстронга, заключается въ томъ, что первый изготовляетъ свои пушки изъ толстостѣнныхъ стальныхъ стволовъ, на которые надѣваются ряды стальныхъ колецъ, а послѣдній употребляетъ тонкостѣнные стальные стволы, скрѣпленные кованными желѣзными кольцами. Необыкновенно слабый стальной стволъ у пушки Армстронга, присланной въ Берлинъ, получилъ трещину на 203 выстрѣлѣ (*) и послѣ того онъ выдержалъ еще 78 выстрѣловъ полными зарядами и 18 зарядами въ 30 ф. При пяти послѣднихъ выстрѣлахъ (полными зарядами) размѣры трещины нисколько не увеличились.

Въ Англіи весьма часто случалось, что стрѣльба изъ орудія была продолжаема послѣ образованія трещинъ въ стальныхъ стволахъ. Легко можетъ быть, что доставленная въ Берлинъ пушка, при этихъ условіяхъ, выдержала бы такое же число выстрѣловъ, какъ и ея соперница, но во всякомъ случаѣ ее слѣдуетъ назвать ненадежною. Крупновская пушка, не подвергаясь

(*) Въ 203 выстрѣла были произведены полными зарядами.

особому напряженію, выдержала 445 выстрѣловъ полными зарядами, при чемъ въ концѣ опытовъ въ ней замѣчена сильная трещина. Теперь возникаетъ вопросъ относительно опытовъ до разрыва. Сколько выстрѣловъ выдержать стальное орудіе послѣ образованія въ немъ трещины? Кованныя желѣзныя кольца безопасно защищали треснувшій стволъ въ продолженіе 78 выстрѣловъ. Сдѣлаютъ ли тоже самое стальные кольца вокругъ толстоствѣннаго ствола крупновской пушки? Вопросъ этотъ въ высшей степени важенъ, и мы надѣемся, что никакія обстоятельства не помѣшаютъ прусскому артиллерійскому комитету, отвѣтить на него, на томъ основаніи, что онъ одинъ только и въ состояніи сдѣлать это.

Вникая въ подробности стрѣльбы изъ прусскаго орудія, мы замѣчаемъ нѣкоторые факты, говорящіе не въ пользу его прочности. Если сообщенныя намъ свѣдѣнія вѣрны, то запирающій клинъ былъ перемѣненъ 29 сентября. Въ этотъ же день, по окончаніи стрѣльбы, была замѣчена трещина въ нижней части стараго верхняго запала. Мастеровымъ Круппа было разрѣшено срѣзать въ каналѣ ту часть, гдѣ она замѣчена. 15 октября часть запирающаго механизма опять была замѣнена новою. Въ этотъ же день, по окончаніи стрѣльбы, вновь замѣчена трещина, которая опять была срѣзана. 19 ноября замѣчено сильное прорываніе газовъ. 21 ноября, до начала стрѣльбы, весь запирающій механизмъ вмѣстѣ съ кольцомъ Бродвеля былъ замѣненъ новымъ. 3-го декабря замѣчена такая трещина, что главные защитники орудія пожелали прѣкратить дальнѣйшее испытаніе.

Неужели специальный комитетъ и остановится на этомъ? Англіійскій артиллерійскій комитетъ довольствуется только тогда, когда онъ доводитъ дѣло до конца. Весьма важно знать сколько выстрѣловъ можетъ быть сдѣлано изъ орудія послѣ того какъ въ немъ показались первые признаки порчи? Орудійная прислуга не можетъ остановиться во время боя для того, чтобы полурасплавленной гуттаперчею снимать слѣпки канала, и убѣждаться въ его исправности. Въ виду преждевременныхъ разрывовъ стальныхъ пушекъ, разрывовъ, случавшихся въ Петербургѣ, Кадиксѣ, Берлинѣ и другихъ мѣстахъ, необходимо испытать прочность обоихъ родовъ пушекъ и узнать характеръ ихъ раз-

рыва. Сдѣлать это необходимо для безопасности солдатъ и матросовъ, жизнь которыхъ зависитъ отъ благонадежности орудій.

Разсматривая общій результатъ настоящихъ испытаній, мы видимъ, что заряжающаяся съ казенной части, стальная пушка можетъ быть изготовлена весьма прочно и вмѣстѣ съ тѣмъ, при употребленіи призматическаго пороха, задняго запала и снаряда англійской формы, она будетъ весьма дѣйствительна противъ брони. Стальные орудія, однако, чрезвычайно дороги. Съ другой стороны, мы видимъ, что англійская недорого-стоющая пушка, при употребленіи пороха болѣе сильнаго и при дешевыхъ снарядахъ, нисколько не уступаетъ въ отношеніи дѣйствія своей соперницѣ. Пушка, присланная въ Берлигъ, не имѣетъ даже и средней прочности орудій 9 д. калибра, а потому она и оказалась неудовлетворительною. Но вмѣстѣ съ тѣмъ продолжительная стрѣльба, изъ треснувшей уже пушки, показала и достоинство англійской системы. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что если вмѣсто треснувшаго стального ствола, будетъ вставленъ новый (что сдѣлать весьма нетрудно), то пушка Армстронга вновь оказалась бы весьма хорошею и даже лучшею чѣмъ въ первоначальномъ своемъ видѣ при выходѣ съ эльзвикскаго завода. Въ настоящее время въ вуличскомъ арсеналѣ лежатъ четыре 9 д. пушки, изготовленныя для испытанія различныхъ способовъ выдѣлки орудій. Каждая изъ нихъ выдержала 600 выстрѣловъ, изъ коихъ 400 сдѣланы полными зарядами. Ни въ одной изъ нихъ не замѣчено никакихъ признаковъ, предвѣщающихъ разрывъ. Въ Англійи есть 9 д. пушки, выдержавшія 1000 выстрѣловъ, а 10 д. пушка выдержала въ Шебуринессѣ 300 выстр. полными зарядами, и безъ всякихъ признаковъ порчи. Много можно было бы привести еще и другихъ примѣровъ долговѣчности англійскихъ пушекъ, не смотря на разрушительное дѣйствіе употребляемаго пороха. На стальные стволы трудно рассчитывать, не смотря на всѣ испытанія, которымъ ихъ подвергаютъ. На основаніи правилъ принято стальной стволъ признавать годнымъ, когда онъ выдержитъ пробный выстрѣлъ. Англійскіе сталелитейщики дѣлаютъ большіе успѣхи; по словамъ г. Перси они идутъ наравнѣ съ

Крупномъ, и при этомъ сталь ихъ дешевле чѣмъ выдѣлываемая знаменитымъ прусскимъ техникомъ.

Только одинъ вопросъ выяснился вполне опредѣленно, а именно вопросъ о призматическомъ порохѣ, который оказался превосходнымъ не только для орудій большого калибра, но и для сравнительно малыхъ. Къ чести новой прусской системы слѣдуетъ упомянуть, что 8 д. пушка зарядомъ въ 38 англійскихъ фунт. (42 ф. 8 зол.) призматическаго пороха, снарядомъ около 223 англійскихъ фунт. (247 ф.) и начальной скорости около 1390 футъ, пробилъ 8 д. броню. Случай этотъ показываетъ, что выгоды призматическаго пороха не ограничиваются большими пушками; можно представить еще болѣе убѣдительный примѣръ, а именно 24-хъ ф. пушка, при зарядѣ въ 15,7 англ. фунт. (17 ф. 36 зол.) призматическаго пороха и разрывномъ снарядѣ около 72 англ. фунт. (79 ф. 72 зол.) пробилъ щитъ съ броней въ 6 д. Весьма трудно сказать сколько выстрѣловъ выдержали бы подобныя пушки и всегда ли выстрѣлы обазывались удачными; но самымъ точнымъ образомъ опредѣлено, что призматическій порохъ въ длинной пушкѣ всегда даетъ значительную начальную скорость, не смотря на малость калибра.

Вопросъ о достоинствахъ орудій, заряжающихся съ казенной части, сравнительно съ заряжающимися съ дула, весьма сложенъ и каждая изъ этихъ системъ имѣетъ своихъ горячихъ приверженцевъ. Сторонники первыхъ основываютъ свои убѣжденія на томъ, что запирающій механизмъ достигъ совершенства. Мы повторимъ уже неоднократно высказанное нами мнѣнiе, что запирающій механизмъ Круппа есть наилучшій, но, не смотря на это, онъ требуетъ еще улучшеній. Прежде чѣмъ система эта можетъ быть названа совершенною, необходимо уничтожить прорыванiе газовъ и устранить необходимость часто перемѣнять запирающій механизмъ. Самое главное достоинство орудій, заряжающихся съ казны, есть то, что люди во время заряжанiя не высовываются изъ пупечныхъ портовъ. Но развѣ морскiе артиллеристы не намѣрены воспользоваться изобрѣтенiемъ капитана Монкрифа? Достоверно извѣстно, что у него есть чертежи относительно примѣненiя своей системы къ судамъ; но неужели вмѣстѣ съ тѣмъ сила отдачи должна про-

падать даромъ? Тросовые штоки для банниковъ и приборниковъ допускаютъ заряжаніе орудій при небольшомъ пространствѣ впереди дула. Отчего не воспользоваться силою отдачи орудія для запиранія пушечнаго порта? Кажется, ничего не можетъ быть легче какъ устроить подобное приспособленіе.

Въ заключеніе сдѣлаемъ еще нѣсколько замѣчаній. Большая часть иностранныхъ державъ предпочитаютъ употреблять снарядъ болѣе мягкій чѣмъ чугунный паллизеровскій. Они не желаютъ, чтобы снарядъ ломался на большое число осколковъ. Англійскіе артиллеристы, напротивъ, желаютъ получить по возможности большее число осколковъ, послѣ того какъ снарядъ пробьетъ предметъ. Стальные бомбы часто проходятъ сквозь щитъ, не разрываясь, и онѣ никогда не разорвутся при пробитіи борта деревяннаго судна. Въ передней части не можетъ быть употребляема бомбовая трубка, ибо она слишкомъ ослабитъ снарядъ; капитанъ фонъ-Фейхманъ изобрѣлъ ударную трубку, помещаемую въ поддонъ снаряда. Произведенныя надъ нею испытанія до настоящаго времени давали удовлетворительные результаты. Какъ крупшовская, такъ и Армстронга 9 д. пушка не опасна для фрегата *König Wilhelm*. Выстрѣленные изъ нихъ бомбы пробиваютъ его только тогда, когда онѣ бьютъ перпендикулярно къ борту, что въ дѣйствительномъ сраженіи будетъ случаться довольно рѣдко. Что же касается до 10 д. англійской пушки, то она весьма опасна для новаго прусскаго судна.

Минная оборона Швеціи.

Создавать, испытывать и употреблять въ дѣло средства для защиты отечества есть долгъ война.

Въ числѣ различныхъ важныхъ вопросовъ, предложенныхъ для рѣшенія шведскою военною академіею, находится, между прочимъ, и слѣдующій: «*могутъ ли подводныя мины, при настоящемъ развитіи миннаго дѣла, содѣйствовать защитѣ шведскихъ шхеръ и внутреннихъ фарватеровъ, и какимъ именно образомъ?*»

Приступая къ рѣшенію этого вопроса, авторъ предлагаемой статьи дѣлаетъ оговорку, что онъ не обладаетъ всѣми необходимыми для цѣли свѣдѣніями и продолжаетъ:

Для Швеціи, конечно, было-бы весьма выгодно имѣть большой, современный флотъ, съ которымъ, рассчитывая на успѣхъ, можно идти на встрѣчу любому непріятелю; но такъ какъ средства страны не позволяютъ не только создать, но и поддерживать такой флотъ, то мы и должны, при помощи имѣющихся подъ рукою средствъ, составить возможно хорошую оборону.

Если на Швецію будетъ сдѣлано нападеніе, то армія будетъ обязана изыскать средства не допустить непріятеля занять позицію на открытыхъ частяхъ нашего побережья, а шхерная артиллерія и флотъ должны вредить ему всѣми возможными средствами, въ томъ случаѣ, если онъ рѣшится войти въ шхеры, и наконецъ, преградить ему входъ на болѣе важные фарватеры.

Съ одними мониторами, броненосными лодками, подводными преградами и крѣпостями едва ли возможно будетъ выполнѣть заградить главные наши фарватеры, ибо сила непріятеля при нападеніи, конечно, будетъ несравненно больше нашей. Если мы, въ какомъ либо мѣстѣ, выставимъ нѣсколько судовъ, то непріятель явится съ числомъ судовъ вдвое большимъ. Если дѣло начнется артиллерійскимъ боемъ, то онъ, по всей вѣроятности, не приведетъ ни къ какому окончательному результату на томъ основаніи, что дѣйствіе ядеръ не слишкомъ ощутительно для броненосныхъ судовъ, а основывать свои расчеты на удачныхъ выстрѣлахъ едва ли будетъ вѣрно. Съ обѣихъ сторонъ, надо полагать, будутъ сдѣланы попытки потопить противника. Если на пути не будутъ расположены болѣе сильныя преграды, могущія остановить непріятеля, то онъ, вѣроятно, оставитъ на мѣстѣ сраженія необходимое число судовъ, а съ остальными направится туда, куда ему заблагоразсудится. Болѣе же сильныя преграды суть именно подводныя мины, какъ постоянныя, такъ и подвижныя. Онѣ, безъ сомнѣнія, составляютъ самое страшное разрушительное средство противъ броненосныхъ судовъ и вмѣстѣ съ тѣмъ единственное, которое мы, съ надеждою на успѣхъ, можемъ употребить въ дѣло на тѣхъ фарватерахъ, которые не слѣдуетъ заграж-

дать камнями. Одна сильная мина достаточна для того, чтобы въ нѣсколько минутъ затопить, или по крайней мѣрѣ привести въ негодность судно, находящееся въ кругу ея дѣйствія.

Выгода приборовъ, устроенныхъ въ носовой части для отсѣиванія минъ, весьма сомнительна; они затрудняютъ движенія судовъ въ тѣсныхъ фарватерахъ и кромѣ того могутъ быть уничтожены посредствомъ различныхъ приспособленій впереди ряда минъ. Если послѣднія будутъ положены на большой глубинѣ, то такого рода приборы будутъ совершенно бесполезны.

Подобно тому, какъ ядра весьма часто не производятъ ожидаемаго отъ нихъ дѣйствія, и мины нерѣдко могутъ оказаться неэффективными. Для устраненія подобнаго неудобства необходимо располагать послѣднія въ нѣсколько рядовъ и такимъ образомъ, въ случаѣ осѣчки, можно рассчитывать на успѣхъ втораго или третьяго ряда.

Такъ какъ подводныя мины могутъ содѣйствовать защитѣ нашихъ фарватеровъ болѣе чѣмъ пушки, то на нихъ и слѣдуетъ смотрѣть, какъ на главное оружіе нашихъ шхеръ, а всѣ остальные средства будутъ уже составлять оружіе дополнительное.

Въ большой части государствъ учреждены минныя комитеты, труды которыхъ, а также и результаты опытовъ надъ минами, отчасти извѣстны изъ напечатанныхъ отчетовъ.

Въ послѣднюю сѣверо-американскую войну подводныя мины считались весьма страшнымъ оружіемъ, и вредъ, нанесенный флоту минами южанъ, былъ болѣе дѣйствителенъ, чѣмъ всѣ прочія разрушительныя средства вмѣстѣ взятыя. Въ то время мины были весьма несовершенны и только небольшое число изъ нихъ оказались дѣйствительными, между тѣмъ какъ теперь онѣ могутъ быть изготовлены со всѣми новѣйшими усовершенствованіями.

Мины въ высшей степени замедляли дѣйствія федералистовъ и наводили на нихъ такой страхъ, что нерѣдко уничтожали предприятия въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ онѣ были положены. Въ продолженіе американской войны подводными минами было затоплено и разрушено всего 39 судовъ сѣверянъ, въ числѣ которыхъ находилось много мониторовъ и другихъ броненосныхъ

судовъ; въ это число не входятъ тѣ суда, которыя получили менѣе значительныя поврежденія.

Австрійцы признаютъ подводныя мины за весьма сильное морское оружіе, и они употребляли ихъ въ послѣднюю итальянскую войну для защиты Венеціи.

Въ Россіи, по всей вѣроятности, минное оружіе въ высшей степени развито и организовано.

Въ Швеціи, какъ извѣстно, также производились опыты надъ подводными минами и, кромѣ того, сдѣланы нѣкоторые запасы по минной матеріальной части, немогущіе, однако, удовлетворить всѣмъ требованіямъ. Послѣдніе опыты, произведенные въ Карлскронѣ надъ кораблемъ *Carl XII*, еще болѣе показали разрушительное дѣйствіе подводныхъ минъ и ихъ примѣнимость какъ военнаго оружія.

Минная система уже на столько разработана, что мы, съ полною увѣренностію и надеждою на успѣхъ, можемъ одобрить ее и примѣнить къ дѣлу. Подводныя мины въ особенности примѣнимы для защиты шведскихъ шхеръ и, кромѣ того, онѣ, при большей разрушительной силѣ сравнительно съ пушками, дешевле послѣднихъ.

Вышесказанное, кажется, достаточно убѣдительно говорить въ пользу того, что для Швеціи необходимо выработать проектъ минной обороны. Определить въ шхерахъ тѣ мѣста, которыя необходимо защитить минами, и способы расположенія послѣднихъ, пріобрѣсти необходимую матеріальную часть, и наконецъ организовать и обучить кадръ минной команды, конечно, нельзя будетъ вдругъ и для всего этого потребуется не мало времени.

Подводныя мины бываютъ двухъ родовъ, электрическія и пиротехническія или ударныя. Первые преимущественно употребляются на тѣхъ фарватерахъ, гдѣ приходится ходить своимъ судамъ. Второй родъ минъ, т. е. ударныя, обыкновенно помѣщаются на такихъ фарватерахъ, которые въ военное время не нужны для прохода своихъ судовъ.

Авторъ не въ силахъ одинъ составить полный и вполне выработанный проектъ минной обороны, а потому онъ ограничивается здѣсь краткимъ изложеніемъ тѣхъ началъ, на осно-

ваніи которыхъ, по его мнѣнію, онъ долженъ быть составленъ, и указаніемъ нѣкоторыхъ случаевъ употребленія минъ для защиты шхеръ.

Минная оборона, для достиженія требуемой цѣли, должна употребляться въ соединеніи съ огнестрѣльнымъ оружіемъ, различнаго рода подводными преградами, средствами для порчи и запутыванія винтовъ непріятельскихъ судовъ и проч.

Число оборонительныхъ линій должно быть не менѣе двухъ, расположенныхъ одна впереди другой; разстояніе между ними совершенно зависитъ отъ мѣстныхъ условій, оно можетъ быть только въ нѣсколько сотъ футъ, а также и въ нѣсколько миль. Имѣть болѣе одной оборонительной линіи выгодно въ томъ отношеніи, что если непріятель прорветъ первую, то у второй или третьей онъ навѣрное получитъ столь сильныя поврежденія, что всякое дальнѣйшее движеніе впередъ будетъ для него невозможно.

Оборонительная линія можетъ состоять изъ одной или нѣсколькихъ минныхъ позицій, при чемъ въ каждой должно находиться не менѣе двухъ рядовъ минъ.

Оборонительныя линіи должны располагаться такимъ образомъ, чтобы ихъ нельзя было обойти или атаковать съ тылу. Кроме того, онѣ должны доставлять удобства для выгоднаго расположенія рядовъ минъ и возможность защищать послѣднія съ берега или судовъ артиллерійскимъ и ружейнымъ огнемъ, чтобы не допустить непріятеля вылавливать мины дреками или другими приборами и производить преждевременные взрывы. Въ послѣднемъ случаѣ, на нѣкоторомъ разстояніи впереди минъ, полезно располагать прочныя боны. Мины незащищенныя, въ большей части случаевъ, принесутъ только ту непосредственную пользу, что заставятъ непріятеля, нашедшаго мину, быть болѣе осторожнымъ, вслѣдствіе чего наступленіе замедлится, а обороняющійся будетъ имѣть время укрѣпиться.

Если-бы потребовалось заградить проливъ, въ такомъ случаѣ мины, смотря по обстоятельствамъ, кладутся поперекъ или по діагонали фарватера, на такомъ мѣстѣ, гдѣ онѣ могутъ быть защищаемы, а обороняющійся, по возможности, будетъ прикрывъ отъ дѣйствія непріятельскаго огня. Однимъ словомъ, минная

позиція должна защищаться самымъ выгоднымъ образомъ съ берега или съ судовъ.

Если употребляются въ дѣло ударныя мины, то способъ прикрѣпленія долженъ быть принятъ такой, чтобы по срединѣ фарватера, или сбоку онаго, ихъ можно было удобно поднимать и опускать для пропуска своихъ судовъ.

До сихъ поръ мы говорили только о постоянныхъ минахъ, а между тѣмъ подвижныя мины, т. е. такія, которыя ведутся противъ непріятеля на судахъ, шлюпкахъ или помощи какихъ либо другихъ приборовъ, составляютъ не менѣе важное оборонительное средство. Въ настоящемъ случаѣ преимущество должно быть отдано минной шлюпкѣ, потому что она можетъ швырять повсюду въ шхерахъ, отыскивать непріятеля гдѣ бы то ни было и нападать на него днемъ и ночью. Число подобныхъ шлюпокъ, по возможности, должно быть большее. Соединившись вмѣстѣ отъ 5 до 6 штукъ, защищаемыя мелкосидящими судами, онѣ могутъ выходить далеко въ шхеры и занимать тамъ позиціи близъ фарватеровъ.

При атакѣ 3 или 4 шлюпки выступаютъ сразу и нападаютъ на непріятеля съ различныхъ сторонъ. Если одна или двѣ будутъ уничтожены, то, быть можетъ, третьей или четвертой удастся потопить непріятельское судно или нанести ему вредъ. Очевидно, что при большемъ числѣ непріятельскихъ судовъ необходимо имѣть и большее число минныхъ шлюпокъ.

Минныя шлюпки преимущественно должны быть паровыя, но онѣ могутъ быть приводимы въ движеніе и вручную; онѣ должны быть устроены такъ, чтобы команда на нихъ была защищена отъ картечнаго и штупернаго огня.

Подводныя мины могутъ быть направляемы противъ непріятеля и помощью другихъ приборовъ, но онѣ, вслѣдствіе неправильныхъ своихъ движеній, должны быть употребляемы только въ то время, когда непріятель подойдетъ близко къ мѣсту ихъ расположенія.

Наступательная и оборонительная сила судна значительно увеличивается устройствомъ тарана, а поэтому весьма полезно было-бы устроить ихъ на нашихъ мониторахъ и бронесныхъ лодкахъ. На мониторахъ, кромѣ того могутъ быть сдѣланы при-

способленія для выдвиганія минъ и чрезъ это они сдѣлаются еще болѣе грозными.

Авторъ полагаетъ, что онъ, хотя и слабо, но все таки доказалъ, что подводныя мины въ значительной степени могутъ содѣйствовать защитѣ шведскихъ шхеръ и внутреннихъ водныхъ сообщеній и, кромѣ того, указалъ на необходимыя для сего средства. Въ заключеніе да позволено ему будетъ высказать искреннее желаніе, чтобы Швеція, въ недалекомъ будущемъ, создала сильную и хорошо организованную минную оборону, которая, въ случаѣ надобности, безъ сомнѣнія, принесетъ отечеству большую пользу.

(Tidskrift for Sjöväsen)

Опыты стрѣльбы въ фортѣ Делаваръ.

Въ послѣднемъ арт. очеркѣ (М. Сборн. № 1) были помѣщены свѣдѣнія относительно артиллерійскихъ опытовъ, произведенныхъ въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1868 года въ фортѣ Монрое, а теперь мы узнаемъ изъ американскаго Army and Navy Journal, что опыты эти были продолжаемы 3-го декабря въ фортѣ Делаваръ, гдѣ стрѣльба производилась въ желѣзный щитъ, прилаженный прямо къ форту. Щитъ состоялъ изъ двухъ броневыхъ плитъ, толщиною въ 7 и 8 д., соединенныхъ между собою и вставленныхъ въ амбразуру форта. Плиты не были соединены съ каменною стѣною форта, а позади ихъ была устроена рама изъ 2 д. желѣза, упирающаяся въ два каменные столба, толщиною въ 8 футовъ; столбы примыкали къ стѣнѣ форта и составляли вмѣстѣ съ послѣднею каменную кладку, толщиною въ 16 футовъ.

Прежде всего были сдѣланы три выстрѣла въ броневыя плиты, на разстояніи 500 ярдовъ (250 саж.). Первое ядро изъ закаленнаго чугуна, вѣсомъ въ 632 ф. (700 ф.), выстрѣленное изъ 12 д. наръзной пушки, зарядомъ въ 64 ф. (71 ф.), попало въ лѣвую часть щита, отъ края амбразуры въ разстояніи одного фута. Оно углубилось всего на 3 д., но при этомъ сдѣлало въ краѣ амбразуры, выбоину въ одинъ квадрат. футъ, и отбило у задней плиты кусокъ, вѣсомъ около 700 фунтовъ (19 пуд.), который влетѣлъ внутрь вземата и зарылся въ

песокъ. Ядро разбилось и часть его засѣла въ щитѣ, который былъ сдвинуть назадъ на $\frac{3}{4}$ т. Осколокъ отъ задней плиты оторвалъ часть углового желѣза, которымъ броня была прикрѣплена къ рамѣ, и кромѣ того, сломалъ два болта.

Второе стальное ядро, вѣсомъ въ 483 ф. (535 ф.), выстрѣленное изъ 15 д. пушки, зарядомъ въ 84 ф. (93 ф.), ударило въ правую часть щита въ нижній уголъ. Наружная плита была вогнута на четыре дюйма, и кромѣ того образовалась трещина отъ центра амбразуры въ правую сторону около шести дюйм. Отъ задней плиты ядро отломило кусокъ въ 18 квадр. дюйм. и толщиною въ 2 д. и, кромѣ того, сломало и погнуло угловое желѣзо. (Задняя плита состояла изъ двухъ плитъ, положенныхъ одна надъ другою). Въ нижней образовалась трещина вплоть до края верхней плиты. Наконецъ, ядро это сломало два болта.

Третье чугунное ядро, вѣсомъ въ 452 ф. (501 ф.), выстрѣленное изъ 15 д. пушки, зарядомъ въ 84 ф. (93 ф.), ударило на $2\frac{1}{2}$ фута выше втораго ядра. Оно углубилось на $2\frac{1}{2}$ д. и вогнуло плиту, около мѣста удара, на одинъ футъ. Въ передней броневой плитѣ образовались большія трещины между болтами, а отъ внутренней, позади мѣста удара ядра, былъ отломанъ кусокъ въ 15 квадр. дюйм. Кромѣ того, образовались трещины вплоть до соединенія съ нижнею частію плиты.

Весь щитъ этими тремя выстрѣлами былъ сдвинуть на 3 д.; рама немного отдѣлилась отъ каменныхъ столбовъ; правая ее часть оторвалась отъ щита и сдвинулась назадъ на 14 д., а также и правый каменный столбъ былъ поврежденъ.

Вслѣдъ за этимъ, изъ той же 15 д. пушки, были сдѣланы шесть выстрѣловъ въ каменную стѣну, влѣво отъ амбразуры; изъ нихъ пять чугунными ядрами, вѣсомъ отъ 450 до 455 ф. (отъ 499 до $504\frac{1}{2}$ ф.) и одинъ стальнымъ, вѣсомъ въ 485 фунт. ($537\frac{1}{4}$ ф.); заряды были тѣ же, какъ и при двухъ первыхъ выстрѣлахъ. Одно ядро ударило въ контръ-эскарпъ, сдѣлало риконшетъ, перелетѣло черезъ верхнюю кромку наружной плиты, недоходившей вплоть до верхняго края задней плиты, задѣло послѣднюю, раскололо ее вплоть до амбразуры и, наконецъ, оторвало заднюю раму и отбросило ее назадъ на 22 д. Осталь-

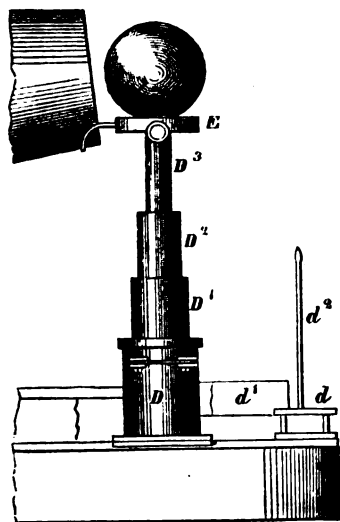
ныя ядра ударяли въ каменную стѣну и углублялись въ нее среднимъ числомъ на 7 футъ. Каменная кладка надъ щитомъ была разбита, при чемъ черезъ образовавшееся отверстіе, а также и сквозь амбразуру, внутрь каземата влетали обломки камней. Съ внутренней части стѣны также были отломаны куски, упавшіе въ казематъ.

Army and Navy Journal высказываетъ надежду, что поучительные опыты въ фортахъ Монрое и Делаваръ не пропадутъ даромъ и что американскіе инженеры употребятъ всѣ средства для того, чтобы опредѣлить лучший способъ постройки современныхъ укрѣпленій.

Приборъ для подъема снарядовъ.

Подъемный приборъ г. Идса, подробно описанный въ спецификаціи, изданной въ Англіи г-номъ Лекъ, состоитъ изъ телескопическихъ цилиндровъ D , D^1 , D^2 , D^3 и снарядной площадки E , придѣланной къ верхней части внутренняго цилиндра D^3 .

Фиг. 1.



Цилиндры должны быть хорошо обточены и пригнаны такъ, чтобы ихъ можно было раздвинуть механическою силою и подвести снарядъ къ дулу орудія. Приборомъ этимъ удобнѣ всего будетъ дѣйствовать при помощи пара, который посредствомъ ручки d^2 впускается изъ паровика d , черезъ трубку d^1 , въ пустоту внутренняго цилиндра; наружный цилиндръ D дѣлается закрытымъ снизу и открытымъ сверху, а всѣ осталь-

ные, числомъ отъ двухъ до трехъ, на оборотъ, закрыты сверху и открыты снизу. Приборъ этотъ можетъ быть устроенъ и съ однимъ цилиндромъ, подобнымъ употребляемому въ паровыхъ машинахъ, т. е. закрытымъ съ обоихъ концовъ и со штокомъ,

на которомъ и производится подъемъ снаряда. Снарядная площадка E состоитъ изъ нижней части, на-глухо прикрѣпленной къ верхней части цилиндра D^3 , и верхней подвижной части, соединенной съ нѣжною посредствомъ шарнира. Къ подвижной части прикрѣпленъ поперечникъ изъ прутаго желѣза, задѣ- вающій за орудіе и заставляющій ее принять наклонное положе- ніе, въ то время, когда ядро подойдетъ къ дулу.

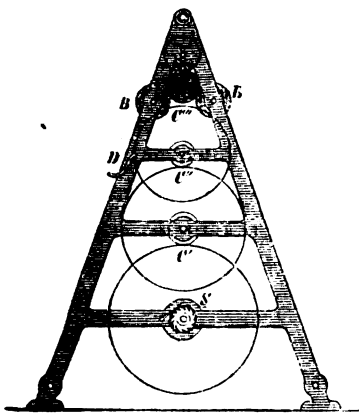
Новый станокъ Нэсмита для бросанія боевыхъ ракетъ.

Боевыя ракеты, говоритъ Нэсмита, соединяющія въ одномъ и томъ же снарядѣ, пушку, зарядъ и ядро или бомбу, по своей легкости и разрушительному дѣйствію, весьма часто и съ большимъ успѣхомъ употребляются въ сраженіяхъ. Снаряды эти, однако, имѣютъ весьма важный недостатокъ, заключаю- щійся въ неправильномъ ихъ полетѣ, который можетъ быть устраненъ только придачею ракетъ вращательнаго движенія, подобнаго тому, которое имѣютъ нарѣзные снаряды.

Прежде описанія способа, при которомъ г. Нэсмита надѣется достигнуть этой послѣдней цѣли, онъ считаетъ необходимымъ замѣтить, что въ нарѣзномъ оружіи весьма важно то обстоя- тельство, чтобы снарядъ получалъ вращательное движеніе въ самый первый моментъ своего смѣщенія; если не бу- деть существовать этого условія, то никакое приобрѣтенное вслѣдъ за симъ вращеніе снаряда, не въ состояніи будетъ исправить погрѣшность полета. Изъ этого слѣдуетъ, что глав- ная задача при рѣшеніи вопроса о правильности полета бое- вой ракеты заключается въ томъ, чтобы придать ей, при самомъ началѣ полета, весьма сильное вращеніе около большой оси. Если цѣль эта будетъ достигнута, то англійскія боевыя ракеты будутъ обладать всѣми преимуществами лучшихъ нарѣзныхъ снарядовъ.

Приложенный при семъ рисунокъ (фиг. 1) даетъ понятіе о томъ механическомъ приборѣ, посредствомъ котораго г. Нэ-

Фиг. 1.



смытъ надѣется придать боевой ракетѣ сильное вращательное движеніе и тѣмъ сравнить ее, въ отношеніи мѣткости съ лучшими нарѣзными снарядами. Здѣсь кстати будетъ упомянуть о томъ способѣ, который въ настоящее время употребляется для бросанія ракетъ. Послѣдняя для этой цѣли похѣщается на станокъ, посредствомъ котораго придаются требуемое направленіе и углы возвышенія. Вращательное же движеніе при-

дается дѣйствіемъ газовъ, выходящихъ изъ задней части ракеты черезъ косвенныя отверстія. Устройство это до нѣкоторой степени заставляеть ракету вращаться около оси, но такъ какъ вращеніе начинается только тогда, когда образуется достаточное количество газовъ, т. е. когда ракета уже пролетѣла нѣкоторое пространство, то дѣйствіе его оказывается безполезнымъ для правильности полета.

При употребленіи моего прибора ракета вставляется въ трубу, которая посредствомъ механическихъ приспособленій можетъ быть вращаема около оси нѣсколько тысячъ разъ въ минуту. Вращающаяся такимъ образомъ, вмѣстѣ съ трубою, ракета, зажигается и вылетаетъ совершенно при тѣхъ же условіяхъ какъ и нарѣзной снарядъ. Приборъ мой, какъ видно изъ прилагаемаго чертежа, состоитъ изъ желѣзнаго станка съ направляющею трубою А, расположенною между роульсами В, В, В. Труба приводится въ вращательное движеніе посредствомъ сильной часовой пружины S, дѣйствующей на колеса C, C', C'', а послѣднія уже дѣйствуютъ на самую трубу.

До бросанія ракеты колесо C''' стопорится посредствомъ пала D; въ это время заводятъ пружину и наводятъ ракету въ данный предметъ. Вслѣдъ за симъ зажигаютъ стопинъ и чтобы ракета двинулась съ полною силою, она удерживается въ задней части тремя пружинами, уступающими только въ то

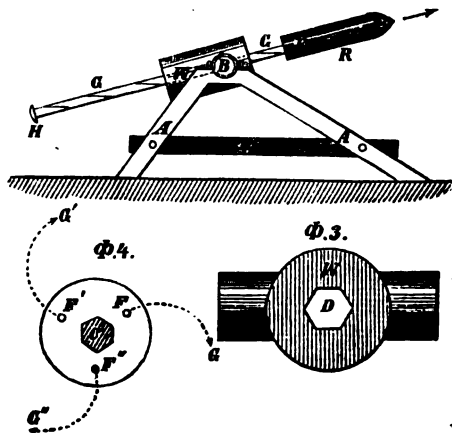
*

время, когда образуется достаточное количество газовъ. При такомъ устройствѣ ракета трогается съ мѣста съ полною поступательною и вращательною силою.

(Mechan. Magazine.)

Вслѣдствіе изобрѣтенія г. Нэсмита, въ той же газетѣ *Mechanic's Magazine*, появилась слѣдующая замѣтка неизвѣстнаго автора. Прочитавъ описаніе прибора г. Нэсмита, я рѣшился представить и свое изобрѣтеніе, сдѣланное нѣсколько лѣтъ тому назадъ. Я вполне согласенъ съ г. Нэсмитомъ, что вращательное движеніе есть главное условіе для мѣткости ракетъ, но въ то же время долженъ замѣтить, что онъ плохой артиллеристъ потому, что предлагаетъ для военной цѣли столь сложный и легко повреждающійся приборъ. Въ артиллеріи всегда желательно имѣть приборы простѣйшаго устройства и вмѣстѣ дѣйствующіе мѣтко и разрушительно. Въ англійской артиллеріи имѣются вращательныя ракеты, устроенныя по такъ называемой системѣ съ косвенными отверстіями. Я не одобряю этой системы на томъ основаніи, что сила вращенія у ней въ нѣкоторой степени зависитъ отъ состоянія атмосферы, при чемъ невозможно ручаться за полетъ ракеты. Но я также не согласенъ съ г. Нэсмитомъ въ томъ отношеніи, что ракета для вѣрности полета должна имѣть въ высшей степени вращательное движеніе. Результатомъ такого вращенія будетъ сильная и трудно исправимая деривація. Кромѣ того,

Фиг. 2.



я полагаю, что для мѣткости необходимо однообразное вращеніе, и именно то, которое пріобрѣтается при началѣ полета. Я не могу согласиться съ артиллеристами, которые говорятъ, что пушка, имѣющая такую-то длину хода нарезовъ, даетъ снаряду одинъ оборотъ на такомъ-то разстояніи.

Снарядъ, выстрѣленный изъ нарезнаго орудія, дѣлаетъ

большее число оборотовъ, чѣмъ то, которое опредѣлено крутизною наръзовъ.

Я предлагаю для бросанія ракетъ станокъ, изображенный на прилагаемыхъ рисункахъ. *А А* (фиг. 2) станокъ; *В* цапфы; *С* стержень съ винтовою наръзкою, входящій въ отверстіе *Д* (фиг. 3) и дѣйствующій въ цилиндръ *W*, который наръзанъ подобно пушкамъ Витворта. На одномъ концѣ стержня *С* расположенъ пустотѣлый цилиндръ *Е*, въ который вставляется предназначенная для бросанія ракета. Последняя удерживается пружинами до тѣхъ поръ, пока не образуется достаточное количество газовъ для смѣщенія стержня *С*, который и придаетъ ракетѣ необходимое вращательное движеніе; *Н* чека для удержанія стержня послѣ вылета ракеты изъ цилиндра *Е*, и кромѣ того, она ударомъ своимъ помогаетъ вытолкнуть снарядъ. Фиг. 4 представляетъ заднюю часть цилиндра *Е*, вмѣстѣ съ вставленнымъ въ него стержнемъ *С С*. *Ф Ф' Ф''* отверстія, устроенныя для прохода газовъ; они расположены такъ, что газы идутъ по направленію винтовой наръзки стержня *С С*. Такимъ устройствомъ облегчается движеніе стержня по отверстію цилиндра *W*.

В. С—ій.

О РУЛЕВОМЪ ТЕЛЕГРАФѢ.

(Дополненіе къ статьѣ: Очеркъ штурвальныхъ приводовъ).

Въ статьѣ о штурвальныхъ приводахъ, мы упомянули на стр. 37, что третью часть изобрѣтенія Грея составляетъ его телеграфный механизмъ. Не желая развлекать вниманія объясненіями по вопросу, не относящемуся, строго говоря, къ предмету предыдущей статьи мы умолчали тамъ объ этой части изобрѣтенія. Но, принимая въ соображеніе: съ одной стороны, что вопросъ о средствахъ передачи на судахъ приказаній самъ по себѣ весьма важенъ для современныхъ громадныхъ пароходовъ; а съ другой — что телеграфный приводъ составляетъ весьма существенную часть изобрѣтенія Грея, мы рѣшились посвятить этому вопросу настоящее дополненіе къ предыдущей статьѣ.

Спеціальная коммисія, разсматривавшая (представленные на всемірную выставку 1867 года) приборы для передачи на судахъ приказаній, высказалась объ этомъ предметѣ слѣдующимъ образомъ: (*)

На парусныхъ судахъ, ни для передачи приказаній, ни для наблюденія за ихъ исполненіемъ, почти не требовалось никакихъ инструментовъ. При дѣйствіи парусами достаточно было громкаго произнесенія нѣсколькихъ командныхъ словъ и требуемое приказаніемъ, видимо для командующаго, тотчасъ же исполнялось по свистку боцмана. Нужно ли было положить руль болѣе или менѣе, командующій, находясь обыкновенно близъ штурвала и компаса, могъ непосредственно назначать курсъ и

(*) Revue Maritime et Coloniale, октябрь 1868 года.

слѣдить, какъ за тѣмъ, чтобы имъ держали; такъ и за положеніемъ румпеля. Что касается, впрочемъ, до послѣдняго, то давно уже признано полезнымъ употребленіе аксіометра—механизма небольшого и весьма несложнаго, стрѣлка котораго давала возможность судить о положеніи румпеля, не отходя отъ штурвала и притомъ съ удовлетворительною точностію.

Съ появленіемъ новыхъ длинныхъ судовъ почувствовались и новыя потребности: прежнія средства для передачи приказаній стали оказываться неудовлетворительными.

Главный двигатель пересталъ быть на глазахъ и, подвинувшись на средину длины судна, потребовалъ отъ вахтеннаго начальника перенесенія его поста на мостикъ, т. е. такой пунктъ, который былъ бы ближе къ машинѣ, и съ котораго вмѣстѣ съ тѣмъ былъ бы видѣнъ весь горизонтъ. Вслѣдствіе этого перемѣщенія случилось, что румпель и его движенія удалялись отъ непосредственнаго контроля и наблюденія вахтеннаго начальника, если только штурвалъ тоже не переносился на мостикъ, что, впрочемъ, не всегда было удобно. Такимъ образомъ явилась потребность подумать о новыхъ средствахъ для передачи приказаній къ рулю съ точностію и быстротою прежняго времени. Средства къ подобной передачѣ становились тѣмъ болѣе необходимыми, что значительное увеличеніе длины судовъ и быстроты ихъ хода, дѣлало, въ одно и то же время, несчастія отъ столкновеній болѣе важными, а ошибки болѣе возможными. Въ видахъ уменьшенія вѣроятности послѣднихъ, англичане не задумались, нѣсколько лѣтъ тому назадъ, нарушить вѣковую привычку и замѣнили употреблявшееся слово *larboard* (лѣво) словомъ *port*, такъ какъ первое, своимъ созвучіемъ со *starboard* (право) представляло болѣе шансовъ къ ошибкамъ, отъ принятія одного слова за другое.

Непрерывно возрастающая длина паровыхъ судовъ, и въ особенности, быстро ходящихъ почтовыхъ пароходовъ, повела къ введенію на флотахъ переговорныхъ трубъ: способъ сообщенія простой и недорого стоящей, успѣшное примѣненіе котораго можно видѣть, на примѣръ, въ огромныхъ отеляхъ Соединенныхъ Штатовъ. Пользованіе этими трубами на военныхъ судахъ не ограничивалось штурваломъ; онѣ проводились въ ма-

шину, батареи, крѣпость-камеры и даже на бакъ (*). Если справедливо, что крушеніе корабля *Superbe*, въ 1834 году, имѣло ближайшей причиной неправильную передачу приказаній, относительно отдачи якоря, то широкое примѣненіе на судахъ переговорныхъ трубъ не будетъ казаться дѣломъ вкуса.

Со времени появленія броненосныхъ судовъ еще болѣе увеличилась необходимость усовершенствованныхъ средствъ для передачи капитанскихъ приказаній во всѣ части.

Ходъ судовъ быстрѣе чѣмъ прежде, столкновенія бѣдственнѣе, управленіе артиллеріей точнѣе, различныя части судна болѣе изолированы другъ отъ друга, однимъ словомъ отвѣтственность начальниковъ сдѣлалась значительнѣе; необходимо, слѣдовательно, дать имъ и большія средства для правильнаго исполненія всѣхъ требованій. Больше чѣмъ когда либо необходимо, если это только возможно, чтобы капитанъ имѣлъ передъ глазами и въ полномъ своемъ распоряженіи различныя органы, заставляющіе двигаться и вращаться его судно, а также и тѣ, которые составляютъ его оборонительную силу. Подобное, совершенное сосредоточеніе всѣхъ органовъ судна въ одномъ мѣстѣ, на практикѣ, конечно, недостижимо, но, по крайней мѣрѣ, надлежитъ приближаться къ нему, на сколько позволяютъ то мѣстныя условія и средства промышленности.

Переговорныя трубы, въ своей отдѣльности, не представляютъ уже необходимыхъ условій достаточной быстроты. Въ самомъ дѣлѣ, пользуясь ими, прежде всего необходимо сдѣлать предварительный свистокъ и выждать на него отвѣтъ, и затѣмъ уже можно передавать приказанія словесно; отъ непривычки передающаго говорить въ трубу, а также и отъ числа заворотовъ и длины ея, слова приказанія часто будутъ слышны не явственно, а иногда даже и совсѣмъ не разборчиво. Отвѣтъ, переданный при тѣхъ же условіяхъ; одинъ только можетъ дать капитану увѣренность, что его поняли. Изъ этого видно, сколько вообще пройдетъ времени, прежде чѣмъ приказаніе будетъ исполнено; а между тѣмъ нерѣдко каждая секунда промедленія можетъ повести за собою весьма гибельныя послѣд-

(*) Прибавимъ—даже на марсѣ.

ствія. Для полученія сигналовъ съ наибольшею быстротою, вводятся въ настоящее время на судахъ электромагнитные приборы. Какъ ни точна, однако, передача приказаній электрическими аппаратами, комиссія международной выставки нашла нужнымъ окончательно высказаться относительно ихъ въ слѣдующихъ выраженіяхъ: «Понятно, что на суднѣ можно найти мѣсто для помѣщенія гальванической батареи, гдѣ она была бы защищена отъ обыкновенной случайности поврежденія и въ то же время легко доступна для содержанія ея въ исправности, какъ того требуетъ ея постоянное и точное дѣйствіе. При всемъ томъ, нельзя не признать и того обстоятельства, что условія помѣщенія на судахъ электрическихъ аппаратовъ, во многихъ отношеніяхъ далеко не такъ благопріятны для нихъ, какъ помѣщеніе на берегу; а между тѣмъ, какъ то извѣстно, даже въ этомъ послѣднемъ случаѣ, эти приборы не совершенно защищены отъ нѣкотораго разстройства въ отправленіи своего дѣла. Одинъ опытъ, слѣдовательно, можетъ дать что либо положительное для окончательныхъ сужденій объ этомъ предметѣ....»

Пневматическіе приборы для передачи приказаній, дѣйствующіе посредствомъ сжиманія воздуха, которое передается черезъ трубки малаго діаметра къ штурвалу и открываетъ тамъ надпись, указывающую требуемое, имѣлись на выставкѣ въ нѣсколькихъ экземплярахъ. При испытаніяхъ на *Provence* подобный приборъ оказался неудовлетворительнымъ, потому что открывалъ иногда менѣе чѣмъ всю надпись, иногда же разомъ двѣ смѣжныя надписи, и вообще дѣйствовалъ несогласно съ примѣникомъ; чего впрочемъ и должно было ожидать, такъ какъ сопротивленіе твердыхъ предметовъ, какъ то: щитовъ, рычаговъ и тому подобныхъ принадлежностей прибора, никогда не можетъ оставаться въ морѣ одинаковымъ, а слѣдовательно и влияніе на нихъ той же силы сжатого воздуха будетъ различно.

Аппараты оптическіе, образцы которыхъ также имѣлись на выставкѣ, хотя и употребляются съ пользою на нѣкоторыхъ коммерческихъ пароходахъ, не пригодны для военныхъ судовъ, потому что требуютъ совершеннаго отсутствія препятствій, мѣ-

шающихъ видѣть съ мѣста, гдѣ находятся рулевые, аппаратъ, стоящій близъ капитана, и обратно, т. е. невозможно, чтобы аксіометръ былъ постоянно видимъ на мостикѣ.

Сверхъ вышесказаннаго, комиссія всемірной выставки выразила, что для паровыхъ судовъ вообще, а для броненосныхъ въ особенности, телеграфную систему, основанную на механической передачѣ, должно признать за лучшую. Эта система, давно уже и съ успѣхомъ, примѣняется на многихъ судахъ и отвѣчаетъ требованіямъ простоты, безошибочности и прочности. Образчикомъ подобнаго устройства можетъ служить приборъ, имѣющійся на почтовомъ пароходѣ *Louisiane*. Этотъ приборъ состоитъ главнымъ образомъ изъ прочной стрѣлки, ходящей по циферблату, помѣщенному на мостикѣ. Движенія стрѣлки, сообщаемыя ей рукою командующаго судномъ, воспроизводятся другою стрѣлкою на другомъ циферблатѣ, утвержденномъ предъ глазами рулеваго. Кромѣ того, для увѣренности вахтеннаго офицера въ томъ, что его приказаніе и понято и исполняется, рулевой долженъ вывести свою стрѣлку изъ принятаго ею положенія и тотчасъ же снова возвратиться къ нему; а такъ какъ при этомъ, движеніе стрѣлки на мостикѣ будетъ вполнѣ соответствовать движенію стрѣлки рулеваго, то вахтенный офицеръ получаетъ полную возможность убѣдиться, что его приказаніе понято и исполнится.

Вводя это устройство для сообщенія мостика съ штурваломъ на броненосныхъ судахъ, желательно было бы, говорить комиссія, чтобы этотъ приборъ усовершенствовали, относительно быстроты сообщенія, чего можно достигнуть весьма просто. Напримѣръ, стрѣлка, находящаяся предъ капитаномъ, могла бы двигать вертикальную стрѣлку предъ рулевымъ параллельно со стрѣлкой аксіометра и почти касаясь ея; такимъ образомъ рулевой долженъ бы былъ только заботиться, чтобы сохранялось постоянное совпаденіе обѣихъ стрѣлокъ, двигая въ известную сторону румпель, а слѣдовательно и аксіометръ. Обратно, движеніе штурвала должно передаваться второй стрѣлкѣ, расположенной концетрично подъ тою, которая находится на циферблатѣ мостика; совпаденіе этихъ двухъ стрѣлокъ будетъ показывать капитану или вахтенному офицеру, что его прика-

заніе не только хорошо понято (что въ крайнихъ случаяхъ еще недостаточно), но кромѣ того, и хорошо исполнено. Другими словами, такое устройство позволило бы капитану или вахтенному офицеру править судномъ съ такою же точностію, какъ еслибы колесо штурвала находилось на томъ же мѣстѣ, гдѣ и капитанъ. Если вспомнить какъ сложны и трудны маневры, которые требуются въ настоящее время отъ броненосныхъ судовъ, то выгоды такого устройства будутъ сами по себѣ понятны, тѣмъ болѣе, что эти выгоды достигаются безъ перенесенія штурвала и штуртроса изъ блиндированныхъ отдѣленій судна, гдѣ они и должны помѣщаться.

Вышеизложенныя указанія и соображенія комиссіи выставки прекрасно осуществляются въ рулевомъ телеграфѣ Макфарланъ Грея.

Въ его приборѣ, съ одной стороны: *кормовое* или *вахтенное*, что на мостикѣ, штурвальные или, вѣрнѣе, *телеграфныя* колеса (*), передавая, системою стержней *B* (фиг. 7 статьи о штурвальныхъ приводахъ), свое движеніе золотнику Грея, въ то же время отклоняють стрѣлку на вертикальномъ циферблатѣ, утвержденномъ на рамѣ машины, какъ разъ предъ глазами рулевого, слѣдовательно эта стрѣлка служитъ нагляднымъ выраженіемъ желаній рулевого. Съ другой стороны, вращенія штурвального вала *N*, подобнымъ же образомъ передаются другой стрѣлкѣ, концентрической съ первою, но помѣщенной ближе къ циферблату (какъ въ часахъ—часовая стрѣлка ближе къ циферблату, чѣмъ минутная). Слѣдовательно, эта послѣдняя будетъ: 1) исполнять роль стрѣлки прежняго аксіометра и 2) должна постоянно быть въ совмѣщеніи съ первою, если только руль дѣйствительно положенъ столько, сколько желаетъ рулевой. Итакъ, въ руле-

(*) Рулевая машинка *Great Eastern* расположена въ кормѣ на верхней палубѣ. Непосредственно сзади нея поставлено запасное штурвальное колесо, которое мы будемъ называть *кормовымъ* (*E* фиг. 8); другое подобное и соединенное точно также съ машиною стержнями *B* (фиг. 8) имѣется посреди судна, на мостикѣ; его мы будемъ называть *вахтеннымъ*. Впрочемъ, строго говоря, эти колеса не могутъ быть названы штурвальными, какъ будетъ видно изъ описанія, хотя и служатъ для дѣйствія румпелей. Четыре штурвальныхъ колеса для дѣйствія штурваломъ вручную помѣщены сзади рулевой машинки и на верхней же палубѣ.

вомъ телеграфѢ Грея (фиг. 8), первая стрѣлка F^2 и принадлежащая ей система приводовъ C, C', C^2, C^6, C', C^6 составляетъ, такъ сказать, *приказательную* часть телеграфа, а вторая стрѣлка H^2 съ ея приводами, G, G', G^2 есть *исполнительная* или *отвѣтная* (*).

Задумавъ свой телеграфъ, Грей имѣлъ въ виду такъ устроить и расположить части прибора, чтобы онъ отвѣчалъ всѣмъ требованіямъ, и при томъ безъ всякихъ измѣненій въ его составѣ, какъ при дѣйствіи штурваломъ вручную, такъ и паровою силою, а въ послѣднемъ случаѣ еще безъ посредства челоуѣка, между рулевымъ, стоящимъ на мостикѣ, и паровою штурвальною машиною.

Приступая къ описанію прибора въ подробностяхъ, напомнимъ о гайкѣ на винтовомъ стержнѣ D и о шестернѣ C_2 , назначеніе которыхъ уже было описано, когда мы говорили объ устройствѣ машины. И такъ, движеніе на мостикѣ вахтеннаго колеса (оно же и телеграфное) (**) передается, помочио сцепляющихся стержней B (фиг. 8), стержню C . У него имѣются:

C —цилиндрическая соединительная муфта.

C^2 —сравнительно широкая шестерня, о которой также говорилось уже при описаніи машины.

C' —заплечики стержня C , на которыхъ онъ стоитъ.

C^6 —подупки, прикрѣпленныя къ машинной рамѣ, служащія опорой для стержня C и, вмѣстѣ съ тѣмъ, поддерживающія

(*) Изобрѣтатель именуется эти части иначе; а именно: первую—называетъ штурвальнымъ телеграфомъ (steering telegraph), а вторую—рулевымъ индикаторомъ (rudder indicator). Эти названія, какъ произвольныя и въ сущности равнозначущія, которыя притомъ неудовлетворительны, но словамъ самого же изобрѣтателя, мы позволили себѣ замѣнить названіями соотвѣственными назначенію этихъ двухъ частей аппарата.

(**) Вахтенное колесо, что на мостикѣ, вращается въ ту же сторону и точно также, какъ объяснено ниже, сохраняетъ свое движеніе (независимо отъ силы, приложенной къ нему для подавія сигнала), если руль положится болѣе, чѣмъ требовалось. Всякій матросъ, умѣющій править рулемъ, безъ всякихъ дальнѣйшихъ свѣдѣній, можетъ дѣйствовать и этимъ колесомъ.

стопорную шестерню C^3 , часть окружности коей не наръзана зубцами и которая употребляется, когда дѣйствуютъ на механизмъ не *вахтеннымъ* колесомъ, что на мостикѣ, а *кормовымъ* E' , обозначеннымъ здѣсь пунктиромъ. Роль C^3 ограничивать число оборотовъ E' . Соединеніе и разъединеніе этихъ колесъ съ машиною совершенно подобное.

C^7 —винтовая наръзка слѣва направо, которою сдѣпляется стержень C съ зубчатымъ секторомъ F^1 .

Перейдемъ теперь къ описанію стержня G , съ его принадлежностію, расположеннаго вертикально по другую сторону и который мы называемъ *отвѣтнымъ*. У него:

G' —шестерня, утвержденная на нижнемъ концѣ стержня G и передающая ему движеніе сдѣпленного съ нею штурвала.

G^x —опорный банмакъ отвѣтнаго стержня, а G^2 его верхній опорный подшипникъ.

G^1 —винтовая наръзка справа налѣво, сдѣпленная съ секторомъ H' .

H —ось вращенія секторовъ H' и F' ; эта ось съ однимъ изъ секторовъ, и именно съ *отвѣтнымъ* H' (замѣьте—ближайшимъ къ плоскости циферблата), соединена прочно, а секторъ F' только вращается на ней.

Устройства приказательной и отвѣтной стрѣлокъ имѣютъ особенность, которая заслуживаетъ полнаго вниманія. А именно:

Отвѣтная стрѣлка H^2 (низъ ея обозначенъ пунктиромъ, какъ находящійся подъ F^2), составляя одно цѣлое съ своимъ секторомъ H' , носитъ на себѣ, немного ниже острія, шкало HF съ дѣленіями, котораго назначеніе показано ниже. Остріе отвѣтной стрѣлки движется по циферблату HW , раздѣленному на градусы, показывая при этомъ дѣйствительное положеніе руля (*).

Что касается до *приказательной* стрѣлки F^2 , то послѣдняя соединена съ обоими секторами и при томъ такимъ образомъ, что разстояніе между центрами, т.е., этихъ соединеній весьма мало сравнительно съ длиною стрѣлки, отчего всякая

(*) Изобрѣтатель называетъ ее рулевымъ индикаторомъ.

незначительная перемѣна въ взаимномъ положеніи зубчатыхъ секторовъ, воспроизводится концемъ стрѣлки въ увеличенномъ видѣ. Остріе приказательной стрѣлки двигается по циферблату *HF*, утвержденному, какъ мы уже говорили, на отвѣтной стрѣлкѣ.

Дѣйствіе вышеописаннаго прибора г. Грей характеризуютъ, въ выданномъ ему патентѣ, слѣдующимъ образомъ: всякое движеніе винтоваго стержня и колеса гайки *D* (см. фиг. 6 и 7) отразится въ соотвѣтственномъ движеніи зубчатыхъ секторовъ кормоваго колеса (*); равно всякое несогласіе между движеніями секторовъ обнаружится, въ увеличенномъ видѣ, приказательною стрѣлкою на шкалѣ *HF*. Если вахтенное колесо, что на мостикѣ, будетъ соотвѣтствовать дѣйствительному положенію руля, то приказательная стрѣлка *F²* окажется по срединѣ шкалы *HF*, свидѣтельствуя рулевому, что руль находится въ требуемомъ положеніи. Слѣдовательно, обязанность рулевыхъ должна заключаться въ томъ, чтобы постоянно удерживать приказательную стрѣлку по срединѣ *HF* (**), вращая для того вахтенное колесо въ ту или другую сторону. Когда, вслѣдствіе отведеніе руля, напримѣръ ударомъ волны, вахтенное колесо повернется въ которую либо сторону, то стрѣлка *F²* сойдетъ, въ соотвѣтственномъ направленіи, со средины *HF* и несопаденіе это будетъ продолжаться до тѣхъ поръ, пока дѣйствительное положеніе руля не будетъ соотвѣтствовать требуемому.

Въ дополненіе къ видимому (оптическому—стрѣлками) сигналу, приборъ Грея подастъ еще звуковые сигналы. Это достигается посредствомъ *предостережительнаго* звонка *D³* (при немъ два молоточка съ пружинами), укрѣпленнаго на верхнемъ концѣ винтоваго стержня и посредствомъ вертикальнаго штифта на верхней поверхности колеса *D*. При среднемъ положеніи винтоваго стержня, штифтикъ находится посрединѣ между

(*) На мостикѣ, т. е. у вахтеннаго телеграфнаго колеса, такіа же стрѣлки дѣйствуютъ посредствомъ того же телеграфнаго сѣщенія. Примѣняясь къ чертежу, мы будемъ говорить только о стрѣлкахъ кормоваго колеса, которымъ править, когда почему либо это невозможно на мостикѣ.

(**) Очевидно, что само *HF* можетъ и не быть на срединѣ при этомъ.

молоточками; а при выходѣ стержня изъ средняго положенія (т. е. изъ стопъ машина), штифтикъ, задѣвая за который либо изъ молоточковъ, производитъ звукъ, призывая такимъ образомъ вниманіе рулевого. Если винтовой стержень сдѣлаетъ цѣлый оборотъ, то происходитъ повтореніе звука, услышавъ который, рулевой долженъ класть руль какъ можно скорѣе. Если движеніе штурвала (руля) отстанетъ отъ движенія вахтеннаго колеса на цѣлый оборотъ винтоваго стержня, и за тѣмъ, сигналъ все-таки не будетъ исполняться, то, покачивая вахтенное колесо, можно производить частые удары молоточковъ и это будетъ считаться сигналомъ крайности. Если приказаніе совершенно исполнено и руль подходитъ къ требуемому положенію, колокольчикъ издаетъ звукъ; если же руль переходитъ требуемое положеніе, звонокъ опять повторяется. Обязанность рулевого будетъ, слѣдовательно, состоять въ томъ, чтобы держать штифтикъ между молоточками, при чемъ стрѣлка F^2 будетъ посреди шкалы, что на отвѣтной стрѣлкѣ. Должно замѣтить, однако же, что звонки составляютъ не болѣе какъ сигналъ предостереженія; звономъ не выражается какое либо приказаніе, имъ только возбуждается вниманіе рулевыхъ къ тѣмъ приказаніямъ, которыя указываются приказательною стрѣлкою.

Возвращаясь снова къ разъясненію дѣйствія телеграфныхъ приводовъ, мы должны замѣтить, что приказательная стрѣлка F^2 , въ движеніи своемъ, въ точности изображаетъ движеніе вахтеннаго колеса, но только она будетъ: а) впереди дѣйствительнаго положенія руля, если руль ворочается для исполненія приказанія, и б) позади дѣйствительнаго положенія руля, когда этотъ послѣдній будетъ отводиться волною или двигаться обратно данному приказанію. То же самое должно происходить и съ отвѣтною стрѣлкою H^2 , т. е. стрѣлкою, указывающею положеніе руля. Упрежденіе или отставаніе той и другой стрѣлки будетъ зависѣть отъ величины даннаго сигнала, или, иначе сказать, отъ величины желаемой перемѣны въ положеніи руля, и отъ скорости вращенія штурвала. Положимъ, что руль получилъ движеніе независимо отъ сигнала съ мостика, на примѣръ, отъ удара волны; это движеніе, прежде всего заставитъ двинуться въ ту же сторону, какъ и руль, зубчатый отвѣтный сек-

торъ и, такъ какъ приказательные телеграфные приводы остаются неподвижными, то отвѣтная стрѣлка сдвинется съ середины своей шкалы и потребуетъ положенія румпеля въ сторону противоположную той, куда руль положило ударомъ волны. Лишь только отвѣтная стрѣлка H^2 укажетъ полный сигналъ исправленія, соединительныя муфты сообщать гаечное колесо съ винтовымъ стержнемъ, и если противоположное движеніе руля будетъ простираться за предѣлы этого пространства, то придется въ движеніе вся система телеграфнаго сдѣйствія и отвѣтная стрѣлка укажетъ положеніе руля немного позади дѣйствительнаго его положенія, какъ это было объяснено выше. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что малыя перемѣны въ положенія руля не будутъ замѣтны на HW , и напротивъ, малѣйшее перемѣщеніе руля, въ которую либо сторону, вызоветъ тотчасъ же исправляющій сигналъ приказательной стрѣлки.

Для передачи движенія телеграфнымъ стрѣлкамъ слѣдуетъ употреблять колеса и шестерни изъ рода употребляющихся на нарѣзныхъ винтовальныхъ станкахъ, и хотя такимъ образомъ получатся болѣе тяжелыя колеса, чѣмъ на самомъ дѣлѣ это необходимо, но выгода ихъ заключается въ большей, противу легкихъ, прочности.

Число оборотовъ (фиг. 9) вахтеннаго колеса (*) A^1 должно быть соотвѣтственно положенію руля на борть. Для этой цѣли, на горизонтальномъ валигѣ телеграфнаго колеса (который составляетъ первый съ мостика стержень, въ ряду телеграфнаго сдѣйствія), имѣется сильная винтовая нарѣзка, по которой ходитъ стопорная гайка A^9 , а для предупрежденія вращенія ея вмѣстѣ съ винтомъ, служить, прикрѣпленная къ ней, направляющая рама A^{10} . На обоихъ концахъ винтовой нарѣзки имѣются неподвижныя муфты A^8A^8 , коихъ назначеніе сдѣйствоваться съ гайкой, когда она, двигаясь по валику, подойдетъ къ которой либо изъ неподвижныхъ муфтъ. Разстояніе этихъ муфтъ, отъ соотвѣтствующихъ выступовъ на поверхности гайки, или иначе сказать, длина винтовой нарѣзки такъ рассчитана, что, когда отвѣтная стрѣлка покажетъ руль на борть,

(*) У кормоваго колеса нижеслѣдующихъ частей нѣтъ, судя по патенту.
в. оф.

то одна изъ неподвижныхъ муфтъ должна быть сообщена съ поперечной стопорной гайкой и, слѣдовательно, валикъ не въ состояніи будетъ продолжать движеніе въ томъ же направленіи.

Наконецъ, для предохраненія всей системы сдѣлания отъ чрезмѣрнаго усилія при дѣйствіи на вахтенное колесо A^1 , когда сигналъ почему либо на штурвалѣ не исполняется или руль уже на бортѣ,—служить соединеніе вахтеннаго колеса съ валикомъ A , посредствомъ особой предохранительной муфты, состоящей изъ двухъ штукъ $A^4 A^5$. Вахтенное колесо прикрѣплено, или же составляетъ одно цѣлое съ одною изъ этихъ муфтенныхъ штукъ; ею вахтенное колесо надѣвается на валикъ, на которомъ и удерживается посредствомъ кольцевого хомутика A^2 и чеки. Муфта съ колесомъ свободно вращается на стержнѣ; на ней имѣется шейка; а подшипникъ A^3 , поддерживая ее, въ то же время поддерживаетъ конецъ валика; между этою втулкою и другою штукою той же муфты происходитъ сопряженіе поверхностей и ихъ движущіе выступы образуютъ наклонныя плоскости. Вторая муфтенная штука держится на валикѣ A посредствомъ шиповъ и можетъ скользить вдоль по пазу стержня. Чтобы посредствомъ этихъ муфтъ можно было передавать какую либо силу, онѣ должны быть крѣпко прижаты одна къ другой, въ противномъ случаѣ, вторая штука муфты, дѣйствіемъ наклонныхъ движущихъ поверхностей, при вращеніи колеса, разойдется съ первою. Соприкосновеніе ихъ достигается посредствомъ спиральной пружины A^6 , которая упирается во вторую муфтенную штуку и нажимается особою гайкою A^7 , ходящею также по валику. Такимъ образомъ двѣ части муфты и спиральная пружина крѣпко держатся вмѣстѣ, между вышеупомянутымъ кольцевымъ хомутикомъ и гайкою на томъ же стержнѣ, и сила пружиннаго нажима, посредствомъ гайки, можетъ быть такъ регулирована, въ зависимости отъ угла движущихъ поверхностей, что только безопасное усиліе будетъ передано отъ вахтеннаго телеграфнаго колеса всей системѣ приводовъ. Если же къ колесу на мостикѣ будетъ приложено усиліе больше требуемаго, то вторая муфтенная штука скользнетъ по пазу валика и за тѣмъ вахтенное колесо будетъ вращаться, не приводя въ движеніе телеграфной системы, показывая тѣмъ, или

то, что уже подашь полный сигналъ, или же, что руль на бортѣ. Впрочемъ, человѣкъ, привыкшій къ прибору, никогда не доведетъ до того, что муфты разойдутся и, вообще говоря, для дѣйствія колесомъ требуется такое небольшое усиліе, что, почувствовавъ потребность увеличить напряженіе, слѣдуетъ всегда заключить, что который либо изъ задержниковъ начинаетъ дѣйствовать.

Если телеграфные приводы, а вмѣстѣ съ ними и вахтенное колесо, получаютъ движеніе отъ дѣйствія руля, то, на основаніи описаннаго устройства предохранительныхъ муфтъ, слѣдуетъ замѣтить, что человѣкъ на мостикѣ не долженъ препятствовать обратному движенію вахтеннаго телеграфнаго колеса; ибо его сопротивленіе можетъ имѣть послѣдствіемъ только разобщеніе колеса отъ приводовъ. Онъ долженъ выждать пока движеніе не кончится и тогда возвратитъ приказательную стрѣлку F^2 въ прежнее положеніе изъ того, въ которое она была поставлена вслѣдствіе удара волны на руль.

Устройство телеграфныхъ приводовъ останется тоже самое, будетъ ли штурвалъ вращаться вручную или же посредствомъ паровой силы. Если обратное движеніе руля произойдетъ при дѣйствіи штурвальной машиной, то это движеніе руля тотчасъ вызоветъ исправляющее усиліе машины, какъ мы уже говорили при описаніи, и рѣдко можетъ случиться, что противоположное движеніе распространится такъ далеко, чтобы привести въ движеніе всю систему телеграфнаго соединенія, а слѣдовательно, вахтенное телеграфное колесо, вообще, будетъ двигаться только тогда, когда имъ дѣйствуетъ человѣкъ на мостикѣ.

Е. Березинъ.

ПРИГОТОВЛЕНИЕ 15-ТИ ДЮЙМОВОЙ БРОНЕ ВОЙ ПЛИТЫ ВЪ ШЕФФИЛЬДѢ.

Недавно на заводѣ Атласъ, въ Шеффилдѣ, состоящемъ въ управленіи сэра Джона Брауна, приготовлена была самая большая и толстая изъ всѣхъ извѣстныхъ броневыхъ плитъ. Эта огромная плита, приготовленная въ началѣ сентября 1867 г., имѣла по выходѣ изъ печи 20 ф. длины, 4 ф. ширины, 21 д. толщины и вѣсила 21 тоннѣ или 1281 пуд. Послѣ же прокатки толщина ея была 15 дюймовъ. Выдѣлка ея, сравнительно съ болѣе тонкими плитами, не представляла никакихъ затрудненій. Приготовленные прежде сего 12 дюйм. плиты получили въ дѣйствительности разное назначеніе; а 15 дюйм. плиту рѣшено было приготовить въ видѣ опыта для предполагавшейся броневой одежды фортвъ. Форты эти намѣревались одѣть 5 дюймов. плитами, набранными на 2 ряда 5 дюймовыхъ (желѣзныхъ?) брусъвъ, расположенныхъ—одинъ рядъ горизонтально, а другой—вертикально. Система эта признана потомъ вообще уступающею системѣ массивныхъ плитъ, ибо опытомъ было дознано, что 8 дюймовая броня, набранная изъ нѣсколькихъ болѣе тонкихъ плитъ, далеко уступаетъ въ своей прочности массивной 4½ дюймовой бронѣ. Массивныя же 15 дюймовыя плиты считали сначала совершенно невозможными.

Способъ приготовленія этой гигантской плиты дѣйствительно очень любопытенъ. Особенное свойство выдѣлываемой сэромъ Брауномъ брони состоитъ въ томъ, что она съ твердостью желѣза соединяетъ вязкость мѣди, что и доставило этой бронѣ огромную извѣстность. Составъ употребляемыхъ для этой фабрикаціи сырыхъ матеріаловъ содержитсяъ въ большомъ секретѣ,

ОБЪ ИСПЫТАНІИ СТАЛЬНЫХЪ БРОНЕВЫХЪ ПЛИТЪ

И О ВЫГОДНОМЪ ВЛІЯНІИ НА НИХЪ ОТЖИГАНІЯ.

При изученіи дѣйствія пробиванія дыръ въ стальныхъ доскахъ, употребляемыхъ на судостроеніе, и при сравненіи ихъ съ плитами, просверленными, относительно ихъ годности и сопротивленія, необходимо слѣдуетъ обращать самое тщательное вниманіе на качества употребленной для этихъ плитъ стали. Плиты, приготовленныя изъ богатой углеродомъ стали и отличающіяся твердостью и плотностью, имѣютъ въ изломѣ видъ блестящій и тонкозернистый. При внимательномъ изслѣдованіи оказывается, что подобная сталь состоитъ изъ совершенно однородной массы весьма мелкихъ частицъ, соединенныхъ между собою по законамъ сродства и сцѣпленія; а потому, равно какъ и вслѣдствіе богатства углеродомъ и особенной чистоты металла,—сталь эта обладаетъ чрезвычайною вязкостью и сопротивленіемъ до тѣхъ поръ, пока въ какой нибудь части плиты не произойдетъ большой проломъ или трещина. Особенная и такъ сказать исключительная твердость частицъ имѣетъ, однако, прямымъ послѣдствіемъ своимъ то, что изъ такой стали приготовленныя броневыя плиты лишены бываютъ одного изъ вѣнчѣйшихъ своихъ качествъ, позволяющихъ имъ хорошо сопротивляться неизбѣжнымъ сильнымъ сотрясеніямъ, — а именно: онѣ не имѣютъ *тягучести*, соединенной съ извѣстною степенью *упругости*. Въ то время, когда частицы обыкновенной плиты, подъ вліяніемъ сильнаго сотрясенія, стремятся сдвинуться другъ съ другомъ и тѣмъ взаимно удержаться въ первоначальномъ своемъ положеніи,—въ плитѣ изъ твердой стали частицы ея, необладая растяжимостью, стремятся удержать свое первоначальное

положеніе безъ всякаго измѣненія, до тѣхъ поръ пока мгновенно не произойдетъ разрывъ. Все это очень ясно можно наблюдать при пробиваніи въ стальныхъ доскахъ дыръ помощію комара или подобнаго ему прибора. Подъ вліяніемъ давленія, производимаго въ этомъ случаѣ на сталь, штемпелемъ комара, или пропивнемъ, частицы ея, непосредственно лежащія около образовавшагося отверстія, теряютъ такимъ образомъ свое первоначальное расположеніе и получаютъ чрезъ то внутреннія (не всегда впрочемъ замѣтныя) трещины.

Въ подкрѣпленіе сейчасъ сказаннаго нами, замѣтимъ здѣсь, что въ чатамскомъ адмиралтействѣ приготовлялось и подвергалось испытанію весьма большое число стальныхъ плитъ и, что всѣ эти плиты, не смотря на принятія мѣры къ тому, чтобы онѣ ломались въ наиболѣе тонкой ихъ части,—всѣ безъ исключенія обнаруживали переломъ или трещины въ тѣхъ именно мѣстахъ, гдѣ продавлены были двѣ маленькія дыры. Напротивъ того, когда дыры вмѣсто продавливанія были просверливаемы и при томъ въ мѣстахъ наибольшей толщины стали, тогда всѣ таія плиты, безъ исключенія, ломались въ частяхъ болѣе тонкихъ, и слѣдовательно, обнаруживалось явленіе прямо противоположное предъидущему.

Въ томъ же чатамскомъ адмиралтействѣ одна плита съ пробитыми посредствомъ комара отверстиями утверждена была на одномъ изъ бортовъ строившагося тогда фрегата *Hercules*. По прошествіи нѣсколькихъ дней плита эта внезапно (съ большимъ трескомъ) дала трещину по направленію прошитыхъ на ней отверстій, послѣ чего вынуждены были замѣнить ее новою. Многократно повторенные опыты надъ различными сортами стали, подвергаемыми продавливанію и просверливанію, показали, что просверленные плиты на $22\frac{1}{2}$ процента имѣютъ большее сопротивленіе разрыву сравнительно съ плитами, у которыхъ отверстія пробиты комаромъ.

Относительно-же *отжиганія* или *отпуска* стальныхъ плитъ—прямой опытъ показалъ, что отожженные плиты сравнительно съ неотожженными имѣютъ огромное преимущество. При испытаніи плитъ особаго рода, у которыхъ отверстія были пробиты комаромъ, оказалось, что отожженные плиты имѣютъ сопротив-

леніе разрыву и растягиванію превышающее иногда на 60%, сопротивленіе плитъ неотожженныхъ. Должно полагать, что при отжиганіи стали—въ ней уменьшается содержаніе углерода, при чемъ частицы ея, сдѣлавшись мягче, становятся болѣе подвижными и лучше сопротивляются дѣйствию внѣшнихъ силъ. За тѣмъ, хотя это не было наблюдаемо, не не подлечь сомнѣнію, что очень твердая сталь при отжиганіи теряетъ свое мелко-зернистое сложеніе и дѣлается жилковатою. Тигельная литая сталь, по свойствамъ своимъ наиболѣе приближающаяся къ мелкозернистому (твердому) желѣзу, имѣетъ въ изломѣ очень нѣжный шелковистый видъ и пріобрѣтаетъ по отжиганіи на 16% большее сопротивленіе разрыву противу стали не отпущенной, ибо послѣ отпуска она становится очень мягкой.

Тщательный выборъ стальныхъ плитъ составляетъ предметъ особенной важности; онѣ должны быть упруги, тягучи, обладать способностью сопротивляться разрыву, имѣть сложеніе жилковатое или волокнистое и, наконецъ, обладать способностью коваться въ холодномъ состояніи, не давая трещинъ.

Изъ всего вышесказаннаго слѣдуетъ, что пробиваніе дыръ въ стальныхъ плитахъ вредитъ ихъ достоинству и что съ другой стороны отжиганіе этихъ плитъ послѣ пробиванія въ нихъ дыръ—возвышаетъ качество металла. Упомянутая выше стальная плита *Hercules* была приготовлена изъ очень твердой стали, продырявлена посредствомъ пробиванія (а не сверленія) и подвергалась холодной проковкѣ, что все вмѣстѣ взятое и было причиною столь слабого ея сопротивленія. А потому для практики выводимъ мы заключеніе, состоящее въ томъ, что для приготовленія возможно стойкихъ и обладающихъ большимъ сопротивленіемъ стальныхъ плитъ, слѣдуетъ: по пробиваніи въ нихъ дыръ и послѣ холодной проковки (или выправки)—подвергать ихъ всѣ безъ различія (т. е. твердыя и мягкія) отжиганію, прежде нежели онѣ поступятъ въ наборку.

Андрей М....ъ.

ПРОМѢРЫ ПОСРЕДСТВОМЪ ЭЛЕКТРИЧЕСКАГО ЛОТА

И ОПРЕДѢЛЕНІЕ ПОДВОДНОЙ ТЕМПЕРАТУРЫ ВЪ ЧЕРНОМЪ МОРѢ.

Въ началѣ 1868 года морское министерство разрѣшило произвести промѣры въ Черномъ морѣ для доставленія вновь учрежденному Индо-Европейскому телеграфному Обществу свѣдѣній, относительно профиля морскаго дна вдоль кавказскаго берега. Для этой цѣли былъ снаряженъ корветъ «Львица». Промѣры должны были производиться способомъ наблюденія временъ паденія линя, а также электрическимъ лотомъ. При этомъ имѣлось въ виду сравненіе результатовъ, получаемыхъ обоими означенными способами; кромѣ того, желательно было опредѣлить степень практичности отдѣльныхъ частей электрическаго лота.

Ученое Отдѣленіе Морскаго Техническаго комитета снабдило меня необходимыми для проѣзда въ Черное море средствами; я, съ своей стороны, предполагая, что линь, бывшій уже въ употребленіи въ Средиземномъ морѣ, не вполне соответствуетъ своему назначенію, приготовилъ 1000 саж. линя новаго устройства; а кромѣ того, по моему заказу изготовлены были для предстоящихъ наблюденій колокольный снарядъ съ реле, нѣсколько электрическихъ термометровъ, два термометрографа и нормальный термометръ съ дѣленіями черезъ 0°, 1.

Служебныя занятія воспрепятствовали мнѣ выѣхать изъ Петербурга ранѣе 3-го іюня, такъ что корветъ при моемъ приѣздѣ въ Николаевъ, 13-го іюня, находился уже въ плаваніи съ 28-го мая. Въ николаевскомъ адмиралтействѣ были заготовлены, по приказанію главнаго командира николаевскаго порта, гене-

раль-адъютанта вице-адмирала Глазенапа, снаряды, которые по тяжести своей не были удобны для переездки изъ Петербурга, т. е. отдѣляющіеся лоты и подставка для вышки; кромѣ того, въ послѣдней была переиженена желѣзная ось, потому что способъ прикрѣпленія ея къ щекамъ оказался ненадежнымъ. Въ концѣ іюня адмиралъ Глазенапъ отправился на яхтѣ «Тигръ» въ Азовское море и взялъ меня до Керчи, откуда я на шхунѣ «Пипунда» прибылъ на сухумскій рейдъ, гдѣ наконецъ 8-го іюля засталъ корветъ «Львица», на которомъ промѣрные работы съ моего пріѣзда продолжались еще до 19-го іюля. Въ этотъ день уполномоченный индо-европейскаго телеграфнаго общества, инженеръ Гельцеръ, присутствовавшій со своимъ помощникомъ на корветѣ, объявилъ, что ему доставлены всѣ свѣдѣнія, необходимыя директорамъ общества для выбора линіи проложенія подводнаго каната.

На возвратномъ пути изъ Керчи въ Севастополь и въ Николаевъ съ полнымъ успѣхомъ испытанъ предложенный мною термометрографъ для опредѣленія наибольшей и наименьшей температуры. Корветъ вернулся въ Николаевъ 29-го іюля.

Одна часть лотлиня, употреблявшагося лейтенантомъ Врангелемъ, была пропитана газовой смолою, а другая—варенымъ льнянымъ масломъ. Оба способа пропитыванія были ошибочны, потому что нѣкоторая часть резины, изолирующей проводникъ, оказалась растворенною въ пропитывающей средѣ, къ чему въ особенности способствовала высокая температура, слѣдовательно, это обстоятельство уменьшало способность линя изолировать электрическій токъ. Передъ отъѣздомъ изъ Петербурга резина стараго линя оказалась еще довольно прочною, но по пріѣздѣ она была во многихъ мѣстахъ измѣнена до такой степени, что предварительные опыты, произведенные на «Тигрѣ», доказали невозможность дальнѣйшаго употребленія этого линя. Осталось у меня, слѣдовательно, только 1000 саж. новаго линя, которыми и произведены всѣ нижеозначенные опыты. Линь этотъ былъ пропитанъ смѣсью изъ спиртоваго и маслянаго лака и этотъ способъ пропитыванія совершенно оправдался практикою; несмотря на перевозку, большею частію на телегѣ, и на высокую температуру этого лѣта, новый линь, по возвращеніи

въ Петербургъ, оказаль лучшую изолировку, чѣмъ передъ отъѣздомъ; улучшеніе это надо приписать сильному давленію воды во время промѣровъ, всѣ другія качества линя не измѣнились, заисключеніемъ только того, что снаружи смyta нѣкоторая часть лака. Устройство новаго линя отличается отъ устройства стараго тѣмъ, что въ послѣднемъ, въ видѣ проводника употреблялась одна нить, обмотанная спирально тремя мѣдными проволоками, а въ новомъ такихъ нитей было три; при томъ для избѣжанія увеличенія вѣса, проволоки были тоньше. Всѣ три нити, лежащія параллельно другъ другу, оплетены снаружи тонкою бумажною тканью, а потомъ покрыты резиною. Такимъ образомъ получился одинъ, весьма мягкій и гибкій сложный проводникъ, который, въ особенности въ отношеніи проводимости, оказался весьма надежнымъ; ибо нельзя предположить, что всѣ девять спиральныхъ проволокъ, при движеніяхъ или при натягиваніи линя, порвались бы въ одномъ и томъ же мѣстѣ. Гибкости сложнаго проводника надо приписать и то обстоятельство, что новый линь не показывалъ, при необходимыхъ сильныхъ измѣненіяхъ температуръ, ни малѣйшаго слѣда колышекъ, замѣченныхъ барономъ Врангелемъ на старомъ линѣ.

Прикрѣпленіе верхняго конца линя къ оси въюшки и устройство сей послѣдней соотвѣтствовали всѣмъ требованіямъ.

Устройство отдѣляющагося лота, въ томъ видѣ, въ которомъ онъ уже употреблялся въ Средиземномъ морѣ, оказалось также весьма удовлетворительнымъ: гиря отдѣляется при касаніи лотомъ твердаго грунта тотчасъ; при мягкомъ-же грунтѣ она отдѣляется въ моментъ вытравливанія линя, такъ что ни разу не представилось надобности вытаскивать гирю вмѣстѣ съ храпомъ; а это часто случается съ лотомъ по системѣ Брука, употреблявшемся капитанъ-лейтенантомъ Кумани. Кромѣ того, первымъ лотомъ доставалось при всякомъ промѣрѣ значительное количества грунта (около двухъ фунтовъ) и въ этомъ обстоятельстве заключается еще не маловажное преимущество его передъ лотомъ Брука и различными его видоизмѣненіями. При опусканіи моего лота надобно, однакоже, тормозить въюшку или задерживать ее немного руками при первыхъ 50—75 саженьяхъ; этимъ пріобрѣтается то, что нижняя часть линя не можетъ образо-

вать лишнюю слабинку; если, напротивъ, съ самаго начала промѣра дать слабинку линю, то отдѣляющаяся гиря можетъ выпасть изъ храпа, какъ это дѣйствительно разъ случилось по неопытности приставленнаго къ вьюшкѣ матроса. По сматываніи около 75 саж., треніе воды уже достаточно натягиваетъ нижній конецъ линя; тогда можно дать ему и вьюшкѣ свободный ходъ.

Отмыкающійся снарядъ на нижнемъ концѣ линя (снарядъ, дѣйствіемъ котораго прекращается токъ при басаніи лотомъ дна) оказывалъ два, болѣе или менѣе важныхъ, недостатка: во первыхъ, отдѣльныя его части были слишкомъ тонки и слабы, а во вторыхъ, точное дѣйствіе его зависѣло отъ болѣе или отъ меньшей длины или ширины отдѣльныхъ вставляемыхъ въ хrapъ гирь; другими словами, надо было его часто прилаживать, потому что отдѣляющіяся гири были вылиты не одной и той же величины. При будущихъ промѣрахъ легко устроить, чтобы отмыкающійся снарядъ былъ въ полной независимости отъ формы и вѣса гирь.

Телеграфъ состоитъ изъ двухъ частей: изъ собственнаго колокольнаго снаряда и изъ такъ называемаго поляризованнаго реле Сименса и Гальске. Колокольный снарядъ въ сущности не отличается отъ подобныхъ сварядовъ, употребляемыхъ въ комнатахъ. Элементовъ Маріе-Дави, называемыхъ такъ по имени изобрѣтателя, употреблялось четыре; Сименсъ далъ имъ особенное устройство въ виду употребленія въ походахъ. Они самаго небольшого размѣра, вышиною въ $3\frac{1}{2}$ дюйма, а діаметромъ въ $2\frac{1}{4}$ д. и имѣютъ нижеслѣдующее устройство: въ угольный цилиндрическій сосудъ, сверху открытый, вставляется цинковый цилиндръ; пространство между углемъ и цинкомъ наполнено тѣстомъ изъ сѣрно-кислой окиси ртути; угольный сосудъ находится въ тѣсно прилегающемъ къ нему резиновомъ сосудѣ. Передъ употребленіемъ этихъ элементовъ нужно тщательно пропитать угольный сосудъ растопленнымъ воскомъ; въ противномъ случаѣ полужидкая масса ртутной соли просачивается чрезъ скважины угля въ резиновый сосудъ; отъ этого сила электрическаго тока значительно уменьшается; это обстоятельство въ нѣкоторыхъ случаяхъ было причиною неуспѣха. Вообще, произведенные опыты показали, что лучше замѣнить

реле простымъ гальваноскопомъ, т. е. магнитною стрѣлкою, обмотанною проволокой въ нѣсколько оборотовъ; плоскость каждаго оборота параллельна оси вращенія стрѣлки. Я даже совѣтую ограничиться одною магнитною стрѣлкою, безъ колокольнаго снаряда. Въ этомъ случаѣ знакъ при достиженіи лотомъ дна получится тѣмъ, что стрѣлка, отклоненная дѣйствіемъ тока во время паденія лота, возвращается опять къ первоначальному своему направленію. Чтобы стрѣлка имѣла такое постоянное положеніе, надо уничтожить дѣйствіе на нее земнаго магнетизма, т. е. можно взять вмѣсто одной стрѣлки—астатическую пару, и прикрѣпить вблизи полюса одного изъ нихъ маленькій искусственный магнитъ. Такого рода приборъ отличается крайнею простотою, незначительнымъ объемомъ и вѣсомъ, не подвергается порчѣ и не требуетъ при измѣненіи силы тока никакого регулированія, такъ что всякій морской офицеръ при первомъ взглядѣ тотчасъ съ нимъ освоится.

Означеннымъ электрическимъ лотомъ были произведены слѣдующіе промѣры (*):

11-го іюля, 10 ч. у. Шир. N 44° 46' 20"; долг. О отъ Пулкова 6° 18' 10". Два знака на колокольномъ снарядѣ: первый при достиженіи дна, второй, когда стали выбирать лннь. Храпъ наполненъ синеватымъ иломъ. Глубина 51 саж.

11-го іюля, 7½ ч. у. Шир. N 44° 40' 20"; долг. О 7° 5'. Два знака. Храпъ наполненъ синеватымъ иломъ съ раковинами; или жидкій. Глубина 38½ саж.

Примѣч. О бѣльшей или меньшей твердости ила можно было судить изъ слѣдующаго обстоятельства. Если иль бѣлье или менѣе твердъ, то выбирая лннь получится знакъ отдѣленія лота отъ дна при той же маркѣ, при которой получился знакъ касанія дна. Если же иль жидокъ, то лоть послѣ перваго знака, погрузится еще въ иль иногда на 1½ аршина, и обрѣзуетъ въ немъ впадину; вслѣдствіе этого знакъ при выборѣ лнни получается при маркѣ отстоящей бѣлье вверху на 1½ аршина. Если же

(*) При всѣхъ нижеслѣдующихъ показаніяхъ глубинъ взяты уже въ расчетъ поправки марокъ; углы лнни съ вертикаломъ опредѣлены глазомѣромъ; отдѣляющіяся гни вѣсомъ кажда въ 80 ф. въ воздухѣ.

грунтъ очень твердъ, то тотчасъ при касаніи дна отдѣляющаяся гиря выпадаетъ изъ храпа, и сей послѣдній вовсе не погрузится въ грунтъ. Въсѣ одного храпа не въ состояніи замыкать тогъ; слѣдовательно, въ этомъ случаѣ не получится знака (второго) при выбираніи линя. Въ дѣйствительности, если полученъ былъ только одинъ знакъ, то динамометръ показывалъ съ самаго начала выбиранія только около 20—50 фунтовъ; въ противномъ случаѣ сначала отъ 100—120 ф., а потомъ только отъ 20—50 ф.; въ послѣднихъ случаяхъ часто храпъ, даже нижнія части линя были покрыты иломъ.

16-го іюля, 6 ч. пополд. Шир. N 44° 30' 20"; долг. O 7° 38'. Два знака. Храпъ наполненъ синеватымъ иломъ. Глубина 42½ саж.

19-го іюля, 7¼ ч. пополд. Шир. N 44° 24' 50"; долг. O 7° 41' 10". Знака не получилось; моментъ достиженія дна опредѣленъ измѣненіемъ скорости паденія линя. Храпъ наполненъ синеватымъ иломъ. Глубина 346 саж.

17-го іюля, 1¼ ч. пополд. Шир. N 44° 24' 20"; долг. O 7° 45'. Время паденія 4 минуты; выбиранія 8 мин. Два знака. Выпущенный линь 291 саж. при углѣ 17°. Храпъ наполненъ чернымъ иломъ. Исправленная глубина 278 саж.

19-го іюля, 6¾ ч. пополд. Шир. N 44° 21'; долг. O 7° 47' 10". Знакъ неясный. Моментъ достиженія лотомъ дна замѣченъ по измѣненію скорости паденія линя. Храпъ съ синеватымъ иломъ. Глубина 380 саж.

19-го іюля, 6 ч. пополд. Шир. N 44° 20'; долг. O 7° 53'. Одинъ знакъ. Храпъ съ синеватымъ иломъ. Длина выпущеннаго линя 256½ саж. при углѣ 5°. Исправленная глубина 254 саж.

19-го іюля, 5¼ ч. пополд. Шир. N 44° 19' 30"; долг. O 7° 56' 30". Время паденія 4 мин. 10 сек. Два знака. Храпъ наполненъ чернымъ иломъ. Глуб. 237 саж. при углѣ 0°.

18-го іюля, 10½ ч. у. Шир. N 44° 19' 30"; долг. O 8° 3'. Вѣтеръ SW₂. Время паденія 2½ мин., выбиранія 4 м. Два знака. Линь попалъ немного подъ корветъ. Длина выпущеннаго линя 136 саж. при углѣ 20°. Храпъ наполненъ черноватымъ иломъ. Исправленная глубина 128 саж.

19-го іюля, $4\frac{3}{4}$ ч. у. Шир. N $44^{\circ} 18' 40''$; долг. O $7^{\circ} 57' 10''$. Два знака. Длина выпущеннаго линя 169 саж. при углѣ 10° . Храпъ съ синеватымъ иломъ. Исправленная глубина 166 саж.

19-го іюля, $3\frac{3}{4}$ ч. у. Шир. N $44^{\circ} 17' 30''$, долг. O $8^{\circ} 6' 40''$. Время паденія 3 мин. Два знака. Термометръ опущенный въ середину доставленнаго храпомъ ила, показывалъ $9^{\circ},75$ Ц. Глубина 196 саж. при углѣ 0° .

18-го іюля, 2 ч. пополд. Шир. N $44^{\circ} 12' 10''$, долг. O $8^{\circ} 20' 40''$. Вѣтръ SW₂. Два знака. Храпъ съ иломъ и раковинами. Глубина 50 саж.

18-го іюля, 3 ч. пополд. Шир. N $44^{\circ} 9'$, долг. O $8^{\circ} 25' 30''$. Вѣтръ SW₂. Время паденія 3 м. 25 сек., выбиранія 8 мин. Два знака. Храпъ наполненъ синеватымъ вязкимъ иломъ. Илъ на днѣ жидкій; весь храпъ и нижнія части линя покрыты иломъ. Глубина 252 саж. при углѣ 0° .

Іюля 11-го, $6\frac{1}{4}$ ч. у. Шир. N $44^{\circ} 7'$, долг. O $8^{\circ} 35' 50''$. Время паденія $7\frac{1}{2}$ м., выбиранія 10 мин. Одинъ знакъ. Длина выпущеннаго линя 515 саж. при углѣ 12° . Храпъ былъ наполненъ чистою водою съ нѣсколькими кусками твердаго, синеватаго ила. Исправленная глубина 504 саж.

10-го іюля, $12\frac{1}{2}$ ч. попол. Шир. N $44^{\circ} 6'$, долг. O $8^{\circ} 32' 2''$. Знака не получилось по слабости батареи; поэтому въ послѣдствіи угольные сосуды элементовъ были болѣе тщательно пропитаны воскомъ. Моментъ достиженія дна замѣченъ по измѣненію скорости сматыванія линя. Длина выпущеннаго линя $200\frac{1}{2}$ саж., при углѣ 8° . Время паденія $2\frac{3}{4}$ мин. Храпъ наполненъ синеватымъ иломъ. Исправленная глубина 198,5 саж.

18-го іюля, $5\frac{1}{2}$ ч. пополд. Шир. N $44^{\circ} 3' 30''$, долг. O $8^{\circ} 32' 45''$. Два знака. Длина выпущеннаго линя 243 саж., при углѣ 5° . При выбираніи линя, вслѣдствіе дрейфа судна, попалъ подъ корветъ; при этомъ храпъ сорвался съ линя. Исправленная глубина 242 саж.

10-го іюля, 10 ч. у. шир. N $44^{\circ} 3'$, долг. O $8^{\circ} 35'$. Два знака. Длина выпущеннаго линя 277 саж., при углѣ 8° . Храпъ съ чернымъ иломъ. Исправленная глубина 274 саж.

10-го іюля, 8 ч. у. Шир. N $43^{\circ} 56' 20''$, долг. O $8^{\circ} 43' 50''$.

*

Неотдѣляющійся лотъ. Два знака. Храпъ безъ ила, открытъ; одинъ крючекъ не выскочилъ изъ верхнихъ рычаговъ. Длина выпущеннаго линя 101 саж. Исправленная глубина 100 саж.

10-го іюля, 7 ч. у. Шир. $N 43^{\circ} 46' 50''$, долг. $O 8^{\circ} 50' 10''$. Два знака. Длина выпущеннаго линя 69 саж., при углѣ 6° . Храпъ наполненъ синеватымъ иломъ съ раковинами и открытъ снаружи иломъ. Исправленная глубина 68 саж.

9-го іюля, 5 ч. пополд. Шир. $N 43^{\circ} 43' 40''$, долг. $O 8^{\circ} 59' 40''$. Время паденія 9 мин. Одинъ знакъ, при достиженіи дна. Длина выпущеннаго линя 628 саж., при углѣ 6° . Динамометръ при началѣ выбора 50 ф., т. е. меньше отдѣляющейся гири въ водѣ (70 ф.). Храпъ наполненъ иломъ. Исправленная глубина 624 саж.

9-го іюля, 7 ч. пополд. Шир. $N 43^{\circ} 42' 15''$, долг. $O 8^{\circ} 56'$. Время паденія 5 мин. Одинъ знакъ, при достиженіи дна. Динамометръ при началѣ выбора 40 ф. Грунтъ поэтому твердый. Храпъ наполненъ незначительнымъ количествомъ довольно твердаго ила и чистою водою. Глубина 346 саж. при углѣ 2° .

9-го іюля, $4\frac{1}{4}$ ч. пополд. Шир. $N 43^{\circ} 19' 40''$, долг. $O 9^{\circ} 33'$. Два знака. Динамометръ сначала 120 ф.; но тотчасъ упалъ на 35 ф. и держался на этомъ показаніи; при увеличиваніи же скорости выбора показывалъ 50 ф. Длина выпущеннаго линя 378 саж., при углѣ 5° . Храпъ наполненъ синеватымъ иломъ. Грунтъ поэтому здѣсь болѣе жидокъ, чѣмъ при предыдущихъ двухъ измѣреніяхъ. Исправленная глубина 376 саж.

9-го іюля, 9 ч. у. Шир. $43^{\circ} 12' 20''$ (?), долг. $O 9^{\circ} 43'$. Два знака. Длина выпущеннаго линя 341 саж., при углѣ 6° . Храпъ съ синеватымъ иломъ. Динамометръ при отдѣленіи храпа отъ дна 125 ф.; въ послѣдствіи постоянно 35 ф. Исправленная глубина 339 саж.

Изъ предыдущаго видно, что если въ нѣкоторыхъ случаяхъ по неопытности, а также по непрочности устройства отмыкающагося снаряда, не полученъ былъ знакъ со дна, то глубина опредѣлялась измѣненіемъ скорости паденія линя по достиженіи дна, а также частію и показаніями динамометра; другими словами: электрическій способъ измѣренія глубины имѣетъ то преимущество предъ прочими способами; что если измѣреніе

съ помощью звонка или магнитной стрѣлки не удастся, то все-таки, по скорости паденія линя, а также показаніями динамометра, можно опредѣлить глубину; въ другихъ же способахъ, если измѣреніе по какому-либо причинамъ не удастся, то уже нѣтъ средствъ получить глубину изъ другихъ соображеній.

Капитанъ Кумани, при своихъ промѣрахъ, держался слѣдующаго способа: во время паденія линя онъ его останавливалъ нѣсколько разъ сорѣмъ, или-же замедлялъ по крайней мѣрѣ скорость его паденія, слѣдовательно, опредѣлялъ моментъ достиженія дна вѣсомъ линя, показаннымъ динамометромъ. Этотъ способъ удобенъ для незначительныхъ глубинъ, не болѣе 1200 саж.; но едва-ли примѣнимъ на глубинахъ превышающихъ 2000 саж. При подобныхъ промѣрахъ чувствительное уменьшеніе скорости паденія, сопряженное съ этимъ способомъ, составляетъ весьма важный недостатокъ для точности результата; во вторыхъ, надо замѣтить, что при большихъ глубинахъ отпаденіе гири не такъ легко обозначится динамометромъ, по причинѣ уже значительнаго собственнаго вѣса линя; если-же, въ третьихъ, при большихъ глубинахъ будутъ употреблены значительнаго вѣса гири, то, останавливая линь, сей послѣдній легко можетъ порваться, т. е. весь промѣръ будетъ сдѣланъ безъ результата; между тѣмъ какъ при способѣ наблюденія временъ паденія отдѣльных марокъ, линь не останавливается и, слѣдовательно, сей послѣдній можетъ порваться лишь при выбираніи, т. е. по полученіи уже результата. Способъ наблюденія временъ паденія имѣетъ передъ другими способами ту невыгоду, что не позволяетъ тормазить вышку, т. е. дать линю, для избѣжанія слабінъ, нѣкоторое напряженіе, и исключить по возможности углы линя, происходящіе отъ дрейфа судна.

Надо еще замѣтить, что во всѣхъ случаяхъ одновременныхъ промѣровъ обыкновеннымъ и электрическимъ лотомъ, результаты обоихъ способовъ совпадали, или по крайней мѣрѣ разности заключались въ предѣлахъ отъ 1 до 3 саж.; разности эти происходили или отъ не вполне точнаго наблюденія угловъ линя, или же отъ вытяженія въ водѣ пеньковаго лотлиня.

Относительно почвы морскаго дна вдоль кавказскаго берега, настоящіе промѣры доказали, что она состоитъ исключительно изъ ила синеватаго цвѣта, который въ различныхъ мѣстахъ принимая различныя оттѣнки, доходить до чернаго; болѣею частію онъ весьма вязокъ и мелокъ; на меньшихъ глубинахъ въ верхнихъ своихъ слояхъ онъ болѣе ледокъ, на бѣльшихъ глубинахъ онъ имѣетъ болѣе вязкости и твердости, въ одномъ случаѣ (504 саж.) поднятые куски были даже съ рѣзкими краями. Противъ устья рѣкъ на глубинахъ до 100 саж. иль почти всегда сопровождается множествомъ раковинъ. Въ сухомъ состояніи иль имѣетъ зеленовато-синеватый цвѣтъ; съ кислотами онъ шипитъ, т. е. содержитъ углекислую известь и даетъ остатокъ не растворяющійся въ кислотахъ, преимущественно изъ кремнезема.

Обозрѣніе всѣхъ промѣровъ, произведенныхъ на «Львицѣ», представляетъ весьма замѣчательный фактъ крутыхъ перемѣнъ глубинъ, по параллельной къ берегу линіи. Разности глубинъ оказывались иногда болѣе чѣмъ на 3000 фут. на разстояніи нѣсколькихъ верстъ. Эти разности нельзя объяснить тѣмъ, что берегъ круто опускается подъ поверхность воды, и что промѣры, сдѣланные немного дальше отъ него, должны поэтому показывать значительно большую глубину, чѣмъ тѣ, которые произведены на меньшихъ разстояніяхъ отъ него; ибо изъ значительнаго числа промѣровъ можно выбрать такіе, которые сдѣланы на линіи, отстоящей отъ берега среднимъ числомъ на 5 миль. Такимъ образомъ, кромѣ незначительныхъ глубинъ къ сѣверу отъ Геленджика, простирающихся до Керчи, тянутся между Гагры и упомянутымъ селеніемъ еще двѣ подводныя возвышенности, по направленію отъ кавказскаго хребта къ морю; первая противъ Тенгисскаго укрѣпленія на продолженіи рѣки Шапсухо съ глубиною только въ 50 саж. на разстояніи 5 миль отъ берега; а другая болѣе широкая отъ Вельяминовскаго до Головинскаго укрѣпленій съ глубиною въ 68 саж. на разстояніи 9 миль отъ берега; между тѣмъ, какъ въ полосахъ къ сѣверу и къ югу отъ этихъ возвышенностей встрѣчаются глубины, доходящія до 624 саж. на разстояніи не болѣе 5 миль отъ берега. Рождается теперь вопросъ, происхо-

дять-ли эти возвышенности и впадины отъ того, что отдѣльные горныя хребты и долины продолжаются подъ уровнемъ моря въ томъ-же видѣ, какъ они представляются на материкѣ, или надо искать ихъ происхожденіе въ наносахъ, увлекаемыхъ въ море рѣками по мѣрѣ разрушенія собственнаго ихъ ложа? Въ прежнія времена географы, основывавшіе свои гипотезы на недостаточномъ числѣ наблюдений, держались преимущественно перваго мнѣнія. Дѣйствительно, почему не встрѣтить подъ поверхностью океана тѣ-же гипсометрическія неровности, которыя видны на континентахъ. Мы часто замѣчаемъ, что въ шхерахъ или на континентальныхъ островахъ свойственный этимъ образованіямъ горный хребетъ тянется по тому-же направленію и даже бываетъ одинаковаго геологическаго состава, какъ ближайшій хребетъ сосѣдняго материка. Какъ ни увлекательна, однакожь эта гипотеза при первомъ взглядѣ, все-таки съ одной стороны факты по этому вопросу весьма скудны, съ другой всѣ геологическія соображенія не говорятъ въ пользу этого мнѣнія. Всѣ до нынѣ произведенныя промѣры, сколько мнѣ извѣстно, показали, что если дно морское иногда и круто опускается съ берега въ океанъ, то это увеличеніе глубины происходитъ все таки болѣе или менѣе однообразно; между тѣмъ, какъ дно собственно океана, если и показываетъ значительныя разности глубинъ, то пигдѣ не встрѣчаются такія рѣзкія измѣненія, какъ надо было бы ожидать, еслибы дно было усѣяно настоящими горными хребтами; другими словами, дно морское показываетъ болѣе сплошныя возвышенности, въ видѣ нашихъ континентовъ, чѣмъ отдѣльныя горныя системы. Приведа эти соображенія какъ возраженіе противъ упомянутаго мнѣнія, невольно сознаешь, что они недостаточно надежны для окончательнаго рѣшенія. Такъ напримѣръ, измѣренія нынѣшняго года сначала произведены на точкахъ, отстоящихъ другъ отъ друга на разстояніи 4 миль; инженеръ индо-европейскаго телеграфа Гельцеръ могъ, по результатамъ этихъ промѣровъ, выбрать почти прямую линію, параллельную берегу, для удобнаго проложенія телеграфнаго каната; на ней глубины видимо оказались довольно однообразными, т. е. въ 200—300 саж. Но, не довольствуясь данными

показаніями, онъ просилъ произвести еще по одному или по два промѣра между каждаыми двумя уже извѣстными точками. Только по исполненіи этой задачи оказались именно выше-означенныя неровности, именно въ однихъ пунктахъ 50, а на другихъ 624 саж. глубины. Въ океанахъ отдѣльныя точки промѣровъ, сдѣланныхъ по нѣкоторымъ линіямъ, находятся въ разстояніи не меньше 30 миль; поэтому только съ осторожностью можно-бы отрицать существованіе подводныхъ горныхъ цѣпей, если-бы мы не имѣли еще другихъ фактовъ, подтверждающихъ до извѣстной степени однообразность морскаго дна. Во первыхъ одинаковое направленіе горныхъ хребтовъ на материкѣ и на континентальныхъ островахъ не можетъ служить доказательствомъ существованія такихъ-же хребтовъ и на днѣ настоящихъ океановъ; напротивъ того, самое названіе «континентальные острова» указываетъ, что пространство между ними и ближайшимъ берегомъ принадлежитъ континенту, а не океану въ собственномъ смыслѣ. Каждому, напримѣръ, извѣстно, что очертаніе европейскаго материка вовсе не совпадаетъ съ береговой его линіею (*); можно сказать, что континентъ оканчивается тамъ, гдѣ начинается линія «синей воды», и всякій мореплаватель часто убѣждается, что эта линія означается почти всегда довольно рѣзко; другими словами, континенты суть сплошныя возвышенности, поднимающіяся изъ значительныхъ глубинъ (среднимъ числомъ около 2000 саж.) до уровня океана; поверхность ихъ ровная или слабо волнистая; горные хребты образуются преимущественно, какъ по мнѣнію нентунистовъ, такъ и плутонистовъ, преимущественно у краевъ. Если притомъ нѣкоторыя части континента на его окраинахъ еще покрыты не глубокимъ слоемъ воды, то тѣмъ не менѣе они принадлежатъ общей массѣ материка. Такъ напр., предѣлы европейскаго континента лежатъ на 80—90 миль къ западу отъ Ирландіи, гдѣ глубина отъ 80 саж. круто переходитъ въ 1700—2400 саж.; къ матеріку Европы при-

(*) Поэтому можно было бы различать навигическій океанъ отъ геологическаго; знаніе предѣловъ перваго важно для практики, втораго для науки.

надлежать Нѣмецкое и Балтійское моря, но вовсе не Бискайскій заливъ и Средиземное море. Очень жаль, что на картахъ Европы, на которыхъ обозначены даже возвышенія въ 200—300 футовъ, не очерчены и предѣлы океана, извѣстные уже въ общихъ своихъ очертаніяхъ. Эти указанія пріучили бы насъ къ болѣе вѣрному взгляду на истинное распредѣленіе твердыхъ массъ на поверхности земли. Надо надѣяться, что со временемъ капельно-жидкая оболочка нашей планеты представится намъ столь-же прозрачною, какъ въ настоящее время воздухообразная.

Знаніе предѣловъ геологическаго океана, кромѣ научнаго своего значенія, имѣетъ еще нѣкоторую важность и въ практикѣ. Занимающемуся, напримѣръ, геодезическими работами на сѣверномъ берегу Циренейскаго полуострова слѣдовало бы брать въ расчетъ, что по близости отъ мѣста наблюденія и къ сѣверу отъ него, находится впадина въ 15000 ф., наполненная водою, а къ югу возвышенія, доходящія до 9000 ф., состоящія изъ массъ, удѣльный вѣсъ которыхъ приблизительно въ 3 раза болѣе удѣльнаго вѣса воды; другими словами отвѣсъ долженъ отклоняться немного къ югу, и слѣдов. и искусственный горизонтъ образовать уголъ съ настоящимъ. Такого рода замѣчаніе не излишнее; упрекали (*) даже англо-индійское градусное измѣреніе въ томъ, что при опредѣленіи отвѣса, огромная масса Гималайской и Тибетской возвышенностей, поднимающихся болѣе чѣмъ на 25000 ф. надъ уровнемъ деканской

(*) Ф. Фишеръ. Изслѣдованія о формахъ земли, Дармштадтъ, 1858 (на нѣм. яз.). Въ этомъ сочиненіи указано на то обстоятельство, что при опредѣленіи скатія земли изъ всѣхъ существующихъ градусныхъ измѣреній, получится величина $= \frac{1}{294.26}$, а посредствомъ качанія маятника $\frac{1}{284}$; если же не брать въ расчетъ индійскаго градуснаго измѣренія, то первое число приблизится къ послѣднему результату, заслуживающему полнаго довѣрія по точности и обширности наблюденій генерала Сабина. Причины такого несогласія нельзя искать въ неточности геодезическихъ способовъ, слѣд. ее надо приписать измѣненію искусственнаго горизонта дѣйствіемъ огромныхъ матеріальныхъ массъ, поднимающихся двумя уступами изъ глубинъ Индійскаго океана; первый уступъ —деканская возвышенность второй—средне-азиатская.

равнины, и еще болѣе надъ глубинами Индійскаго океана, не была принята во вниманіе.

Другимъ доводомъ однообразности морскаго дна служить то обстоятельство, что части теперешнихъ материковъ, покрытыя еще водою во время третичнаго періода и поднятыя впослѣдствіи, представляютъ вездѣ огромнѣйшихъ размѣровъ равнины. Такимъ образомъ, въ означенное время пространство къ сѣверу и къ сѣверо-западу отъ кавказскихъ горъ находилось надъ уровнемъ моря, между тѣмъ какъ оно теперь представляется въ видѣ однообразной низменности; на мѣстѣ же Кавказа находилась сѣверная отлогость армянской и иранской возвышенностей.

Касательно частнаго нашего случая, т. е. въ пользу того мнѣнія, что найденные въ Черномъ морѣ подводные кряжи суть, не что иное какъ наносы съ берега, можно указать на то, что возвышенность, простирающаяся отъ укрѣпленія Тенгинскаго въ море, составляетъ прямое продолженіе долины, направляющейся отъ горы Шапсухо къ берегу; т. е. углубленіе материка, врѣзанное въ горный хребетъ въ видѣ долины, получаетъ подъ уровнемъ воды отрицательный характеръ; матеріалы, унесенные рѣкою означенной долины, осаждались по направленію оси ея въ покойныхъ глубинахъ прибрежнаго моря. Это окончательно еще подтверждается тѣмъ, что иль на этихъ подводныхъ горахъ постоянно сопровождается множествомъ раковинъ, между тѣмъ какъ по обѣимъ сторонамъ этихъ возвышенностей, даже на меньшихъ разстояніяхъ отъ берега и въ томъ же количествѣ поднятаго грунта, ни разу не находили даже обломковъ раковинъ. Пласты этихъ наносовъ, образованные въ новѣйшій геологическій періодъ, отнюдь не уступаютъ толщиной пластамъ прежнихъ геологическихъ формаций. Они также служатъ доказательствомъ, что параллельно берегу не существуетъ подводныхъ теченій, ибо, въ такомъ случаѣ, матеріалы, привлеченные рѣкою, наполнили бы въ скоромъ времени вблизи находящіяся значительныя впадины.

Крупныя измѣненія глубинъ, неблагопріятны для проложенія телеграфнаго каната новаго устройства, изъ 3 отдѣльныхъ про-

родниковъ (*), легко подвергающагося, по своей сложности, порчѣ. Поэтому надо будетъ выбрать линію съ глубинами около 100 саж. Если, съ одной стороны, до такой глубины могутъ простираться сильныя волненія, то съ другой, канатъ уложится въ вязкій илъ, защищающій его отъ поврежденій. Въ случаѣ же нѣкоторой порчи канатъ, не смотря на затрудненія вытаскиванія изъ ила, все-таки по малой глубинѣ, и слѣдовательно незначительнаго вѣса, легко можетъ быть поднятъ на поверхность. Канатъ проложится, вѣроятно, въ сентябрѣ мѣсяцѣ нынѣшняго года.

При испытаніяхъ надъ электрическими термометрами оказалось, что устройство, въ особенности металлическихъ футляровъ, заключающихъ въ себѣ стеклянные термометры, не было вполне удовлетворительно; именно не удалось пропустить токъ чрезъ стѣнки футляра по уединенной отъ послѣдняго проволоцѣ.

На возвратномъ пути изъ Керчи представилась возможность испытать термометрографы, предложенные и описанные мною въ Морскомъ Сборникѣ 1867 г. въ статьѣ: Бато-термометры. Опыты оправдали мои ожиданія. Взятый съ собою нормальный термометръ былъ сравниваемъ передъ отъѣздомъ и по возвращеніи съ другимъ нормальнымъ термометромъ того же устройства, остагленнымъ въ Петербургѣ. Вслѣдствіе этихъ сравненій я убѣдился, что путешествіе не подвергло инструментъ никакому измѣненію. Поправка его для нулевой точки была— $0^{\circ},19$ Ц.; что было взято въ соображеніе при всѣхъ послѣдующихъ опредѣленіяхъ. Термометрографы постоянно сравнивались съ этимъ нормальнымъ термометромъ. Наблюдатели при томъ были, кромѣ меня, еще г. Лапшинъ, профессоръ физики при ново-

(*) Каждый проводникъ состоитъ изъ 7 мѣдныхъ, немного витыхъ, не изолированныхъ другъ отъ друга проволокъ; отдѣльные три проводника изолированы другъ отъ друга не гутаперчею, а вулканизированною резиною. Всѣ три проводника, вмѣстѣ обмотанные снаружы пеньковыми свурками образуютъ такимъ образомъ канатъ, защищаемый противъ поврежденій еще полосами красной листовой мѣди, обхватывающими его спирально; каждая полоса нитѣтъ въ ширину около $\frac{3}{4}$ дюйма. Такое устройство даетъ большую гибкость канату, и уменьшаетъ, при достаточной твердости, вѣсъ его, въ сравненіи съ прежними канатами, обмотанными желѣзною проволокою.

россійскомъ университетѣ, и болышею частію лейтенантъ В. Краевскій.

Первое опредѣленіе подводной температуры было сдѣлано 24-го іюля, 9 ч. у. Шир. N 44° 39' 50'', долг. O 4° 44' 20''; 7½ миль отъ мыса Меганомы. Глубина 3372 фута. Температура поверхности воды 23°,94; на глубинѣ 3000 ф. по термометрографу Шнейдера 6°,86, а по инструменту Сикса 9°,75; разность показаній 2°,98. Термометръ Сикса былъ заключенъ въ обыкновенно употребляемый батометръ, а Шнейдера въ стальной футляръ; послѣдній имѣлъ внутренній діаметръ въ полдюйма, и былъ почти совсѣмъ наполненъ водою, для лучшей передачи инструменту температуры вѣшной воды. Футляръ самъ служилъ для устраненія давленія воды на термометръ. Длины обоихъ лотлиней были предварительно сравниваемы между собою.

Второй опытъ былъ сдѣланъ въ тотъ же день въ 10 ч. у. въ разстояніи около 6 миль къ западу, отъ мѣста перваго опыта. Судно имѣло въ это время сильный дрейфъ, такъ что оба линя попали подъ корветъ. Линь термометра Шнейдера опущенъ былъ съ кормы, вслѣдствіе чего запутался въ рулѣ; когда для освобожденія линя положили право на бортъ, то рулемъ отрѣзанъ былъ конецъ въ 325 саж. Поэтому получено было одно показаніе Сикса. Температура поверхности 24°,5; на глубинѣ 2400 ф. 9°,06.

Въ часть пополу. опущенъ былъ второй термометрографъ Шнейдера. Шир. N 44° 30' 20'', долг. O 4° 6'; 5 миль отъ мыса Аю-Дагъ. Глубина дна 3684 ф.; температура поверхности воды 24°,74; на глубинѣ 2400 ф. 7°,16; разность съ предъидущимъ показаніемъ инструмента Сикса на той же глубинѣ 1°,9.

Чтобы отыскать причину разностей показаній двухъ провѣренныхъ предварительно между собою инструментовъ, надо было бы, по возможности, уменьшить вѣяніе давленія на термометръ Сикса. Для этого предположено было произвести сравнительные опыты въ незначительныхъ глубинахъ севастопольской гавани. Изъ предосторожности оба термометрографа еще разъ были провѣряемы при помощи нормальнаго термометра; при

чемъ инструментъ Шнейдера далъ поправку $+ 0^{\circ},02$, а Сикса $+ 0^{\circ},97$; эти поправки и взяты въ расчетъ при всѣхъ слѣдующихъ показаніяхъ (*).

25-го іюля въ полдень оба термометра были опущены въ глубину 47 фут. и оставлены тамъ 10 минутъ, термометръ Сикса въ своемъ батометрѣ, а Шнейдера въ стальномъ футлярѣ. Температура поверхности $23^{\circ},8$; на глубинѣ по Сиксу $12^{\circ},45$, по Шнейдеру $11^{\circ},34$; разность $1^{\circ},11$.

Второй разъ, въ $12\frac{1}{2}$ ч., инструментъ Сикса былъ опущенъ безъ батометра; оба термометра оставались на глубинѣ 47 ф. въ продолженіе 10 мин. Температура глубины по Сиксу $10^{\circ},82$, по Шнейдеру $11^{\circ},23$; разность $0^{\circ},41$.

Въ $7\frac{1}{2}$ ч. по полд. г. профессоромъ Лапинымъ и лейтенантомъ Краевскимъ сдѣланъ еще опытъ на той же глубинѣ; инструменты оставлены въ водѣ на 10 мин. Температура поверхности $24^{\circ},62$; глубины по Сиксу $11^{\circ},1$, по Шнейдеру $11^{\circ},16$; разность $0^{\circ},06$.

26-го числа, въ $11\frac{1}{2}$ ч. у., оба инструмента опущены еще два раза до той же глубины. Температура воздуха $25^{\circ},22$; поверхности $24^{\circ},37$. Первый разъ оставлены 10 минутъ, Сикса безъ батометра, а второй разъ 15 мин., Сикса въ батометрѣ, Сиксъ показалъ сначала $10^{\circ},30$, а потомъ $10^{\circ},37$; Шнейдера же $10^{\circ},36$, а потомъ $10^{\circ},33$.

По слѣдующей таблицѣ легче сравнивать полученные результаты.

Число.	Часть.	Сикса.	Шнейдера.
25	12	12,45 съ бат.	11,34
	$12\frac{1}{2}$	10,87 безъ бат.	11,23
	$7\frac{1}{2}$	11,10 — —	11,16
26	$11\frac{1}{2}$	10,30 — —	10,36
	12	10,37 съ бат.	10,33

Таблица показываетъ, что почти въ одинаковое время для инструментъ Шнейдера показывалъ и почти одинаковыя темпе-

(*) При поднятіи ртуті въ двухъ колѣнахъ инструмента Сикса, поправки, по причинѣ различнаго тренія волосъ о стѣнки трубки, должны погрузиться болѣе или менѣе въ ртуть; а такъ какъ за показаніе инструмента можно только брать положеніе нижняго конца поплавка относительно шкалы, то надо принять еще поправку для этой погрѣшности; она принята около $+ 0^{\circ},1$.

ратуры; между тѣмъ, какъ по термометрографу Сикса получились значительныя отступленія, отчасти объяснимыя дурною теплопроводностію употребляемаго батометра. Послѣдній опытъ доказываетъ, что надо оставлять инструментъ Сикса не 15, а покрайней мѣрѣ 20 мин. въ водѣ. Инструментъ Шнейдера уже принимаетъ температуру въ 4 мин. Низкое показаніе Сикса во второмъ опытѣ трудно объяснить. При всѣхъ опытахъ линъ съ инструментомъ Сикса выбирался очень осторожно; но на большихъ глубинахъ и при качкѣ это не всегда возможно; равно какъ и нельзя устранить давленіе; этимъ и объясняется, что 24-го іюля отступленія Сикса были значительнѣе, чѣмъ въ Севастополѣ. Изъ таблицы видно еще, что на днѣ гавани въ теченіе 24 часовъ температура постепенно уменьшалась на 1°; причиною этому, вѣроятно, былъ сѣверозападный вѣтръ, приносящій холодныя воды открытаго моря въ гавань.

27-го іюля, въ 8¹/₂ ч. утра, въ шир. N 45° 39' 40'', и долг. O 1° 32' опущены оба термометра до дна, на глубинѣ 100 ф. Вѣтръ NO₁₋₂, Сикса въ батометрѣ; оставлены 10 мин. Температура поверхности 22°,21; глубины по Сиксу 14°,52, по Шнейдеру 7°98; разность 6°,54.

Того же числа въ 11¹/₂ ч., на разстояніи около 17 миль къ сѣверо-западу отъ мѣста предыдущаго промѣра оба термометра были опущены до дна на глубинѣ 74 ф.; оставлены 6 мин.; Сикса безъ батометра. Температура поверхности 23°,88; глубины — по Сиксу 8°,76, по Шнейдеру 8°,78.

Кажется, что вышеприведенныя наблюденія ясно говорятъ въ пользу предложеннаго мною термометрографа въ сравненіи съ инструментомъ Сикса. Что послѣдній ненадеженъ для полученія вѣрныхъ результатовъ подтверждается еще тѣмъ, что Деманъ на одномъ и томъ же мѣстѣ нашелъ, первый разъ на глубинѣ 500 саж. температуру 4°,4 Ц., а другой разъ на глубинѣ 875 саж. 10°,3 (*).

Новый термометрографъ показалъ, однакоже, то неудобство, что дѣленія были вырѣзаны на самой трубкѣ инструмента, а не на особенной шкалѣ, такъ что трудно было ихъ видѣть. Устрой-

(*) Dayman, Deep Sea Sounding. Стран. 60.

ство вновь приготовленныхъ (*) въ настоящее время инструментовъ устраняетъ вполне этотъ недостатокъ. Можно опускать разомъ 3 или 4 термометрографа на одномъ и томъ же линѣ, привязанные на различныхъ маркахъ; тогда однимъ промѣромъ получится нѣсколько показаній температуръ на различныхъ глубинахъ.

Незначительное число температурныхъ промѣровъ не позволяетъ еще вывести общаго закона относительно распредѣленія теплоты на различныхъ глубинахъ Чернаго моря; въ особенности нельзя еще видѣть, поднимаются ли слои равной температуры около береговъ или бываютъ они параллельны поверхности. Кажется, что температуры, начиная съ поверхности, скорѣе уменьшаются, чѣмъ въ открытыхъ океанахъ подъ тѣми же широтами; а на большихъ глубинахъ медленнѣе. Такое расположеніе теплоты совершенно естественно, ибо въ океанахъ подъ шир. N 45° термометръ на поверхности встрѣчаетъ водяные слои, притекшіе туда отъ юга, по всеобщему, хотя и слабому стремленію къ полюсамъ поверхностныхъ тропическихъ водъ; слѣдовательно, въ верхнихъ слояхъ сравнительно больше теплоты, чѣмъ можно было бы ожидать, если бы слои эти нагрѣты были однимъ солнцемъ. Обратное отношеніе должно встрѣтиться въ нижнихъ частяхъ океана, въ силу общаго подводнаго стремленія полярныхъ водъ къ экватору; слѣдовательно, въ глубинахъ умѣренныхъ странъ окажется меньше теплоты при свободномъ сообщеніи съ полярнымъ бассейномъ, чѣмъ въ противномъ случаѣ. Черное море, закрытое со всѣхъ сторонъ, находится какъ бы въ нормальномъ положеніи; если же нѣкоторыя его части и простираются дальше къ сѣверу, то онѣ имѣютъ только малую глубину и могутъ, слѣдовательно, по незначительности своей массы, только мало вліять на общую температуру. Вотъ почему было бы крайне интересно, распространить работы, произведенныя въ 1868 г. только по берегу, на всю поверхность этого моря, лежащаго большею частію въ предѣлахъ нашего государства, какъ это уже сдѣлано для Каспійскаго моря трудами лейтенанта Ульскаго.

Э. Шнейдеръ.

(*) Новаго устройства инструменты сдѣланы братьями Рейнгартъ, на углу Мѣщанской и Гороховой улицъ, въ д. Исакова.

БРОНЕНОСНЫЯ СУДА.

Испытанія фрегата *Hercules*. — Испытанія броневыхъ щитовъ въ Шебуринессъ. — Спускъ греческаго корвета *Королева Ольга*. — Проба прусскаго фрегата *König Wilhelm I.*

Испытанія фрегата *Hercules*.

Въ прошедшей книжкѣ «Морскаго Сборника» мы помѣстили описаніе пробы фрегата *Hercules* на вымѣренной милѣ въ Стоксьбаѣ. Теперь мы представляемъ читателямъ испытанія того же судна, произведенныя во время шестичасовой пробы въ открытомъ морѣ, согласно новымъ правиламъ англійскаго адмиралтейства. Описаніе этихъ испытаній мы заимствуемъ изъ газеты *Times*, которая посвятила большую статью новому броненосцу, справедливо составляющему гордость англійской публики.

Въ прошломъ году, говоритъ *Times*, съ фрегатами *Warrior*, *Minotaur* и *Bellerophon*, и въ нынѣшнемъ году съ *Hercules*, мы произвели пробы по новой методѣ для опредѣленія настоящихъ качествъ хода нашихъ панцырныхъ судовъ. Испытаніе ходкости подъ парами во время шестичасоваго непрерывнаго плаванія между Спитгедомъ и мысомъ Сентъ-Альбанъ на дорсетскомъ берегу, т. е. въ совершенно открытомъ морѣ, несравненно лучше обнаруживаетъ качества судна, чѣмъ проба на вымѣренной милѣ, въ закрытомъ мѣстѣ, безъ вліянія зыби и волненія. Косвеннымъ доказательствомъ справедливости этого мнѣнія можетъ служить и послѣднее испытаніе фрегата *Hercules* въ открытомъ морѣ.

Около 9 часовъ утра, въ пятницу 5 февраля н. с., *Hercules* снялся съ якоря со спитгедскаго рейда и вскорѣ затѣмъ вышелъ въ Каналь. Испытанія должны были производиться подъ руководствомъ капитана Райса, начальника паровыхъ резервныхъ судовъ въ Портсмутѣ. Кочегары были отъ порта, а уголь, отпущенный на шесть часовъ пробнаго плаванія, былъ Никсона, лучшаго качества. Инструкціи, полученные капитаномъ Райсомъ, нѣсколько отличались отъ тѣхъ правилъ, которыя были приняты въ основаніе при испытаніяхъ *Minotaur*, *Warrior* и *Bellerophon*. Въ настоящемъ случаѣ, разстояніе должно было измѣряться числомъ оборотовъ, сдѣланныхъ машиною, при чемъ дѣлителемъ было принято среднее число оборотовъ, совершенныхъ во время шести переходовъ на вымѣренной милѣ при послѣднемъ испытаніи въ Стоксь-баѣ. вмѣстѣ съ тѣмъ отбрасывалось вліяніе теченія и замѣчалось количество употребленнаго угля. Въ то время, когда *Hercules* подходилъ къ отходнымъ знакамъ, понадобилось остановить машину, чтобы нажать ослабѣвшую гайку у передней питательной помпы. Это заняло полчаса времени, послѣ чего снова былъ данъ ходъ и фрегатъ взялъ курсъ въ море въ 10 час. 54 мин. 20. сек.

Hercules былъ въ полномъ грузу, съ количествомъ провізіи и запасовъ на долгое заграничное плаваніе. Въ угольныхъ ящикахъ помѣщалось 600 тоннъ обыкновеннаго угля, и сверхъ того, на верхнюю палубу было взято 90 тоннъ угля Никсона для употребленія во время пробы. Фрегатъ сидѣлъ 23 фута носомъ и 26 футъ 5 дюймовъ кормою. Погода въ Каналь была прекрасная, почти такая же, какая стояла во время испытаній въ открытомъ морѣ *Bellerophon*, но зыбь отъ SW была больше, чѣмъ при пробѣ послѣдняго судна, очевидно послѣдіе недавнихъ сильныхъ штормовъ. Вѣтръ дулъ отъ SSW съ силою 3 балловъ, а теченіе шло къ W почти до половины перваго часа пополудни. *Hercules* поднимался и опускался на зыби также легко какъ деревянный фрегатъ стараго типа и быстро летѣлъ къ западу, сдѣлавъ первыя девять миль по картѣ въ тридцать шесть минутъ: скорость, которая была получена, очевидно, не отъ одного дѣйствія машины. Въ полдень былъ пройденъ траверсъ скаль Нидль и фрегатъ встрѣтилъ болѣе

высокую зыбь, при чемъ черпнулъ флюзами и баковыми портами, но вода быстро сбѣжала черезъ шпигаты, безъ всякаго неудобства для команды. Внизу, въ машинномъ отдѣленіи было интересно наблюдать какъ мѣнялось число оборотовъ, смотря по тому, поднималась или опускалась корма фрегата на увеличившейся зыби. Получасомъ позже, островъ Уайтъ скрылся за кормою въ сѣромъ туманѣ, а впереди, на правый крамболъ, обозначился дорсетскій берегъ съ дерльстонскими высотами. Въ 1 часъ 54 мин. 18 сек. шестой получасъ плаванія былъ оконченъ и фрегатъ поворотилъ назадъ на $01S\frac{1}{2}O$, для трех-часоваго хода къ берегу.

Въ продолженіе перваго получаса обратнаго плаванія, фрегатъ велъ себя чрезвычайно странно, не слушаясь руля и рыская въ обѣ стороны ужаснымъ образомъ. До того времени, балансирный руль судна употреблялся въ томъ видѣ, какъ обыкновенно при паровомъ плаваніи, т. е. передняя и задняя части его были соединены и обращались около средняго стержня, при чемъ фрегатъ слушалъ руля великолѣпно. На обратномъ же пути, т. е. при попутныхъ зыби и волненіи руль употреблялся сначала въ такомъ же видѣ, т. е. при соединеніи обѣихъ частей, и результатомъ были, какъ сказано выше, огромныя уклоненія вправо и влево отъ курса. Тогда, заднюю часть руля разобщили отъ передней, т. е. дали рулю видъ, предназначавшійся для плаванія подъ парусами, и послѣ этого фрегатъ снова началъ слушать руля прекрасно, безъ уклоненій отъ надлежащаго курса. Во время обратнаго плаванія съ попутною зыбью, *Hercules* имѣлъ довольно значительную, но медленную и плавную боковую качку. Въ 4 часа пополудни, дорсетскій берегъ скрылся изъ виду за кормою, островъ Уайтъ былъ на лѣвомъ крамболѣ, а вскорѣ за тѣмъ, въ 4 часа 5 мин. 42 сек., фрегатъ окончилъ двѣнадцатый и послѣдній получасъ своего пробнаго плаванія.

Результаты испытанія не могутъ назваться удовлетворительными во всѣхъ отношеніяхъ. Во все продолженіе ихъ чувствовался недостатокъ въ парѣ, что приписывалось главнымъ образомъ предполагаемой неисправности питательныхъ помпъ. Послѣдствіемъ этого было уменьшеніе индикаторной силы ма-

*

шины болѣе чѣмъ на 100 силъ сравнительно съ дѣйствіемъ механизма во время испытаній *Hercules* на вымѣренной милѣ.

Слѣдующія данныя представляютъ главные результаты, полученные въ продолженіе каждаго получаса.

Замѣчанія во время трехчасоваго плаванія въ морѣ.

Конецъ перваго получаса. — Давленіе пара въ машинномъ отдѣленіи 24 фунта; пустота холодильниковъ, передняго—28,5 дюйм., задняго—27 дюйм.; число оборотовъ машины въ продолженіе получаса 1968, число оборотовъ въ минуту 65,6; общее число сдѣланныхъ оборотовъ 1968. Разстояніе, пройденное судномъ, считая по оборотамъ, 6,513 узловъ. Угля истрачено 52 мѣшка. Индикаторная сила машины 7530,49.

Второй получасъ.—Давленіе пара въ машинномъ отдѣленіи 24 фунта; пустота холодильниковъ, передняго 28,6 дюйм., задняго 27 дюйм.; число оборотовъ машины въ продолженіе получаса 1961; общее число сдѣланныхъ оборотовъ 3929; число оборотовъ въ минуту 65,36. Разстояніе, пройденное судномъ, считая по оборотамъ 13,009 узловъ. Угля истрачено въ полчаса 44 мѣшка, а съ начала испытанія 96 мѣшковъ. Индикаторная сила машины 7113,17.

Третій получасъ.—Давленіе пара въ машинномъ отдѣленіи 22 фунта; пустота холодильниковъ, передняго 28,5 дюйм., задняго 27,5 дюйм.; число оборотовъ машины въ продолженіе получаса 2106; общее число сдѣланныхъ оборотовъ 6035; число оборотовъ въ минуту 70,2. Разстояніе, пройденное судномъ, считая по оборотамъ, 19,979 узловъ. Угля истрачено въ полчаса 30 мѣшковъ, а съ начала испытанія 126 мѣшковъ. Индикаторная сила машины 7577,12.

Четвертый получасъ.—Давленіе пара въ машинномъ отдѣленіи 23,5 фунта; пустота холодильниковъ, передняго 27,5 дюйм., задняго 28 дюйм.; число оборотовъ машины въ продолженіе получаса 2038; общее число сдѣланныхъ оборотовъ 8073; число оборотовъ въ минуту 67,93. Разстояніе, пройденное судномъ, считая по оборотамъ, 26,74 узловъ. Угля истрачено въ полчаса 40 мѣшковъ, а съ начала испытанія 166 мѣшковъ. Индикаторная сила машины 7352,35.

Пятый получась.—Давленіе пара въ машинномъ отдѣленіи 22 фунта; пустота холодильниковъ, передняго 27 дюйм., задняго 28 дюйм.; число оборотовъ машины въ продолженіе получаса 2023; общее число сдѣланныхъ оборотовъ 10096; число оборотовъ въ минуту 67,43. Разстояніе, пройденное судномъ, считая по оборотамъ, 33,433 узла. Угля истрачено въ полчаса 50 мѣшковъ, а съ начала испытанія 216 мѣшковъ. Индикаторная сила машины 6966,5.

Шестой получась.—Давленіе пара въ машинномъ отдѣленіи 24 фунта; пустота холодильниковъ, передняго 28 дюйм., задняго 27 дюйм.; число оборотовъ машины въ продолженіе получаса 1978; общее число сдѣланныхъ оборотовъ 12074; число оборотовъ въ минуту 65,93. Разстояніе, пройденное судномъ, считая по оборотамъ, 39,980 узловъ. Угля истрачено въ полчаса 45 мѣшковъ, а съ начала испытанія 261 мѣшокъ. Индикаторная сила машины 7283,33. Угля истрачено въ продолженіе трехчасоваго испытанія среднимъ числомъ 9 тоннъ 17 центнеровъ (619 пуд. 10 фунт.) въ часъ.

Во время трехчасоваго обратнаго плаванія.

Седьмой получась.—Давленіе пара въ машинномъ отдѣленіи 21 фунтъ; пустота холодильниковъ, передняго 28,5 дюйм., задняго 27,5 дюйм.; число оборотовъ машины въ продолженіе получаса 2006, общее число сдѣланныхъ оборотовъ 14140, число оборотовъ въ минуту 68,86. Разстояніе, пройденное судномъ, считая по оборотамъ, 46,833 узла. Угля истрачено въ полчаса 57 мѣшковъ, а съ начала испытанія 318 мѣшковъ. Индикаторная сила машины 7247,70.

Восьмой получась.—Давленіе пара въ машинномъ отдѣленіи 21 фунтъ; пустота холодильниковъ, передняго 21,5 дюйм., задняго 27,5 дюйм. число оборотовъ машины въ продолженіе получаса 1956, общее число сдѣланныхъ оборотовъ 16096, число оборотовъ въ минуту 65,2. Разстояніе, пройденное судномъ, считая по оборотамъ, 53,29 узловъ. Угля истрачено въ полчаса 45 мѣшковъ, а съ начала испытанія 363 мѣшка. Индикаторная сила машины 6881,91.

Девятый получась.—Давленіе пара въ машинномъ отдѣленіи

21,5 фунтовъ. Пустота холодильниковъ, передняго 28,5 дюйм., задняго 27 дюйм.; число оборотовъ машины въ продолженіе получаса 2098, общее число сдѣланныхъ оборотовъ 18 194, число оборотовъ въ минуту 69,93. Разстояніе, пройденное судномъ, считая по оборотамъ, 60,24 узловъ. Угля истрачено въ полчаса 34 мѣшка, а съ начала испытанія 397 мѣшковъ.

Десятый получасъ.—Давленіе пара въ машинномъ отдѣленіи 23 фунта; пустота холодильниковъ, передняго 28,5 дюйм., задняго 26,5 дюйм. число оборотовъ машины, въ продолженіе, получаса 1946, общее число сдѣланныхъ оборотовъ 20 140 число оборотовъ въ минуту 64,86. Разстояніе, пройденное судномъ, считая по оборотамъ, 68,873 узловъ. Угля истрачено въ продолженіе получаса 53 мѣшка, а съ начала испытанія 450 мѣшковъ.

Одиннадцатый получасъ.—Давленіе пара въ машинномъ отдѣленіи 22,5 фунта; пустота холодильниковъ, передняго 28,5 д., задняго 27 дюйм. число оборотовъ машины въ продолженіе получаса 2092; общее число сдѣланныхъ оборотовъ 22 232; число оборотовъ въ минуту 69,73. Разстояніе, пройденное судномъ, считая по оборотамъ, 75,793 узловъ. Угля истрачено въ продолженіе получаса 38 мѣшковъ, а съ начала испытанія 488 мѣшковъ.

Двѣнадцатый и послѣдній получасъ.—Давленіе пара въ машинномъ отдѣленіи 24 фунта; пустота холодильниковъ передняго 28,5 дюйм., задняго 26,5 дюйм.; число оборотовъ машины въ продолженіе получаса 1956, общее число сдѣланныхъ оборотовъ 24 188. Разстояніе, пройденное судномъ, считая по оборотамъ, 82,263 узловъ. Угля истрачено въ полчаса 33 мѣшка, а съ начала испытаній 521 мѣшокъ.

Предполагая, что ошибка въ вычисленіи равна 2,193 узламъ, и вычтя это число изъ общаго пройденнаго разстоянія, мы получимъ точное разстояніе, пройденное фрегатомъ въ продолженіе шести часовъ, равное 80,070 узламъ. Не слѣдуетъ забывать, впрочемъ, что при подобномъ измѣреніи разстоянія, пройденнаго судномъ въ шесть часовъ пароваго плаванія, предполагалось, что обстоятельства были такія же, какъ во время

испытаній на вымѣренной милѣ, чего въ дѣйствительности не существовало. Кромѣ того, скользеніе винта и дѣйствіе теченія вовсе не были приняты во вниманіе.

Всѣ вышеприведенныя цифры даютъ слѣдующіе средніе выводы: средняя скорость хода была равна 13,39 узламъ. Средняя индикаторная сила машины была 7185, т. е. 7303,8 въ продолженіе первыхъ трехъ часовъ и 7065,6 въ продолженіе вторыхъ. Средняя трата угля въ часъ равнялась 18183 фунтамъ, что составляетъ только 2,53 фунта въ часъ на силу.

Вотъ что говоритъ журналъ *Engineering* по поводу вышеописанныхъ испытаній фрегата *Hercules*.

Нѣкоторыя газеты стараются доказать, что *Hercules* достигъ блестящихъ результатовъ на вымѣренной милѣ лишь благодаря избытку паровой силы. Это утвержденіе совершенно несправедливо.

Разумѣется, если начать сравнивать «коэффициенты дѣйствія», выведенные по адмиралтейской формѣ для *Hercules*, съ коэффициентами, добытыми судами, которыя были сдѣланы нелѣпо длинными, широкими и неповоротливыми съ единственною цѣлію увеличенія этихъ коэффициентовъ, то мы получимъ, что нашъ новый короткій и ловкій фрегатъ даетъ меньшіе коэффициенты. Но предвзятою цѣлію составителя чертежей *Hercules* было уклоненіе отъ этихъ устарѣвшихъ взглядовъ, ибо нелѣпо дѣлать судно большимъ только для того, чтобы дать ему *номинальное* преимущество въ этомъ отношеніи. Если данное число лошадиныхъ силъ можетъ двигать судно въ 5000 тоннъ, носящее данное вооруженіе и обладающее данною толщиною брони, съ извѣстною скоростью, при коэффициентѣ, равномъ 450, то противно здравому смыслу дѣлать судно на двѣ или три тысячи тоннъ больше, не увеличивая ни вооруженія, ни брони, единственно для того, чтобы двигать большое судно съ такою же скоростію и тою же силою, но достигая коэффициента, положимъ, равнаго 600. Г. Ридъ подвергался до сихъ поръ нападкамъ и нареканіямъ лишь потому, что длинные броненосцы имѣли чисто искусственное и только нарицательное преимущество надъ его судами. Скорости и коэффициенты *Hercules*, имѣющаго 325 футъ длины, сравнительно съ тѣмъ же

самымъ у *Minotaur* и *Northumberland*, имѣющихъ 400 футъ длины, основываясь на испытаніяхъ на вымѣренной милѣ, суть слѣдующіе:

Имя судна.	Полная сила пара.			Половинная сила пара.		
	Скорость.	Коефициенты для мид. сѣченія.	Коефициенты для водонизмѣщенія.	Скорость.	Коефициенты для мид. сѣченія.	Коефициенты для водонизмѣщенія.
<i>Minotaur</i> . . .	14,41	588	210	11,84	623	223
<i>Northumberland</i> .	14,13	581	207	11,72	664	236
<i>Hercules</i> . . .	14,69	488	157	12,12	578	186

Но какъ мы уже сказали, эти коефициенты нельзя брать мѣриломъ для достоинства судовъ, столь рѣзко несходныхъ между собою, и единственно, что позволяетъ сдѣлать безъ нарушенія логики — это сравнить ихъ съ коефициентами болѣе короткихъ судовъ, которыя достигли подъ парами почти такихъ же скоростей. Поступая такимъ образомъ, необходимо помнить, что коефициенты обыкновенно уменьшаются по мѣрѣ того какъ увеличивается скорость, и что фактъ этотъ бываетъ особенно ощутителенъ при столь большихъ скоростяхъ какъ 14 узловъ и выше. Это обстоятельство весьма важно въ настоящемъ случаѣ, ибо, кромѣ *Bellerophon*, который ходитъ на полъ-узла тише, чѣмъ *Hercules* при полномъ дѣйствіи пара, единственные броненосцы, которыхъ мы можемъ принять приближающимися къ 14 узловой скорости, суть *Lord Warden* и *Lord Clyde*, изъ коихъ оба тѣмъ не менѣе довольно далеко не достигаютъ до этой цифры.

Во первыхъ, сравнимъ *Bellerophon*, *Lord Warden* и *Lord Clyde* съ *Hercules* при половинной силѣ пара. Мы будемъ имѣть:

Имя судна.	Скорость.	Коефициенты для мид. сѣченія.	Коефициенты для водонизмѣщенія.
<i>Bellerophon</i>	12,15	543	171
<i>Lord Warden</i>	11,17	512	158
<i>Lord Clyde</i>	11,73	643	198
Ditto (другое испытаніе) .	11,56	627	197
<i>Hercules</i>	12,12	578	186

Здѣсь мы видимъ, что при равныхъ скоростяхъ работа *Hercules* превосходила работу *Bellerophon* и весьма значительно превышала тоже самое у *Lord Warden* при меньшей скорости. *Lord Clyde* при меньшемъ ходѣ далъ гораздо лучший результатъ, особенно въ одномъ случаѣ, что весьма трудно понять, такъ какъ онъ во всемъ сходенъ съ *Lord Warden*. Но если мы возьмемъ среднее изъ результатовъ, добытыхъ *Lord Warden* и полученныхъ на второй пробѣ *Lord Clyde*, то найдемъ, что *Hercules* далъ коэффиціенты, большіе чѣмъ у послѣднихъ. Такимъ образомъ, въ этихъ результатахъ, полученныхъ при половинной силѣ пара, нѣтъ ничего такого, что могло бы выказывать низшую степень *формы Hercules*; напротивъ того, этотъ фрегатъ очевидно превосходить другія суда умѣренной длины при скоростяхъ хода, равныхъ, или приближающихся къ 12 узламъ. Испытанія, произведенныя при полной силѣ пара, даютъ слѣдующіе выводы:

Имя судна.	Скорость.	Коэффициенты для мид. сѣченія.	Коэффициенты для водовзмѣщенія.
Bellerophon. . . .	14,17	518	163
Lord Warden. . .	13,49	469	144
Lord Clyde. . . .	13,43	502	154
Hercules	14,69	488	157

Вспомнивъ чрезвычайную скорость *Hercules* и не забывая, что вышеприведенныя цифры принимаютъ въ полное соображеніе огромную силу, развитую его машиною при полномъ ходѣ на вымѣренной милѣ (такъ какъ эти цифры представляютъ дробныя величины, въ *знаменателяхъ* которыхъ сила машины занимаетъ мѣсто), то становится очевиднымъ, что работа *Hercules* замѣчательно хорошо сходится съ работами другихъ короткихъ судовъ. Его коэффиціенты при $14\frac{3}{4}$ узлахъ хода превосходятъ коэффиціенты *Lord Warden* при $13\frac{1}{2}$ узлахъ, почти равняются тому же самому у *Lord Clyde* при $13\frac{1}{2}$ узлахъ и лишь немного уступаютъ коэффиціентамъ *Bellerophon* при $14\frac{1}{4}$ узлахъ. Такимъ образомъ, чисто ошибочно мнѣніе тѣхъ лицъ, которыя думаютъ, что громадная скорость хода *Hercules* истекаетъ изъ большой силы машины инымъ путемъ, или въ другой степени, чѣмъ это бываетъ у прочихъ судовъ подходящихъ

размѣреній, получающихъ свою скорость отъ двигательной силы механизма.

Во время послѣдняго шестичасоваго испытанія *Hercules*, не произошло ничего такого, что могло бы измѣнить сущность вышеизложенныхъ результатовъ, такъ какъ неполная удача пробнаго плаванія произошла отъ причинъ чисто случайныхъ. Во первыхъ, фрегатъ началъ пробу гораздо прежде чѣмъ паръ былъ поднятъ до полнаго давленія; во вторыхъ, передъ этимъ жаръ былъ загребенъ въ печахъ въ продолженіе 48 часовъ, такъ что трубки были болѣе или менѣе засорившись; за тѣмъ, питательные приборы обѣихъ машинъ были не въ порядкѣ, благодаря недосмотру, можетъ быть самому незначительному, но тѣмъ не менѣе приведшему къ тому, что въ котлы поступала холодная вода изъ-за борта, а не сравнительно горячая вода изъ холодильниковъ; и наконецъ, фрегатъ встрѣтилъ большую зыбь, шедшую изъ океана въ Капаль. Вслѣдствіе всѣхъ этихъ причинъ, дѣйствіе машинъ было весьма неравномѣрное, такъ какъ число оборотовъ достигало иногда до 70, а иногда уменьшалось до 64, а при подобныхъ обстоятельствахъ измѣреніе скорости хода было, само собою разумѣется, самое неудовлетворительное. Такимъ образомъ, журналы, старающіеся изъ случайной комбинаціи нѣсколькихъ неблагопріятныхъ обстоятельствъ сдѣлать выводы, умаляющіе достоинства судна, поступаютъ несправедливо и противно безпристрастному обсужденію дѣла.

Испытанія броневыхъ щитовъ въ Шебуринессѣ.

4 февраля н. ст.

Въ теченіи января сего года, въ Шебуринессѣ, въ присутствіи главнокомандующаго англійскою арміею, герцога Кембриджскаго и большого числа офицеровъ всѣхъ родовъ оружія, производились испытанія броневыхъ щитовъ нѣсколькихъ системъ. Мы заимствуемъ описанія этихъ опытовъ изъ газеты *Times*.

Первое испытаніе заключалось въ пріемной пробѣ броневой плиты, принадлежавшей къ партіи плитъ, доставленныхъ подрядчикомъ для военнаго вѣдомства. Плита, или вѣрнѣе броневая доска, имѣла 14 футъ длины, 16 дюймовъ ширины и

5 дюймовъ толщины, и была вставлена въ висячую раму. Въ нее было произведено четыре выстрѣла изъ 68 фунтоваго гладкостѣннаго орудія, съ разстоянія въ 30 футъ; снарядъ чугунный, вѣсомъ въ 66 фунтовъ; зарядъ въ 4 фунта крупно-зернистаго пороха.

Второе испытаніе было произведено надъ новымъ щитомъ, покрытымъ 8-дюймовою бронею. Этотъ щитъ имѣетъ 40 футъ длины и 9 ф. вышины, и представляетъ нѣсколько различныхъ системъ устройства броневой защиты. Часть № 1, около лѣваго края его, длиною въ 25 футъ, имѣетъ двѣ 8-дюймовыя кованныя плиты, положенныя на 18-дюймовую тиковую подкладку (9 дюймовъ вертикально и 9 горизонтально), внутреннюю желѣзную рубашку въ $\frac{3}{4}$ дюйма и угольные стрингеры ($7 \times 3\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}$ дюйм.) въ разстояніи 12 дюймовъ одинъ отъ другаго. Часть этого же щита назначена системѣ Чальмерса смѣшанной постройки, а именно—часть № 2, длиною въ 7 футъ 6 дюймовъ и часть № 3, или правый край щита, длиною также въ 7 футъ 6 дюймовъ. Часть № 2 покрыта броневыми плитами шириною въ 4 фута 6 дюймовъ и толщиною въ $4\frac{1}{2}$ дюйма; подкладка смѣшанной системы, толщиною въ 10 дюймовъ, состоитъ изъ тонкихъ ($\frac{5}{8}$ дюйм.) горизонтальныхъ желѣзныхъ листовъ съ промѣжутками въ $3\frac{3}{4}$ дюйма, наполненными тикомъ; внутреннихъ желѣзныхъ плитъ толщиною въ 2 дюйма, на половину стальныхъ и на половину желѣзныхъ; слоя дерева толщиною въ 9 дюймовъ съ угловымъ желѣзомъ въ 9 дюймовъ и нѣсколькими желѣзными стрингерами; и наконецъ, изъ внутренней рубашки въ $\frac{3}{4}$ дюйма. Такимъ образомъ, часть Чальмерса состоитъ изъ четырехъ различныхъ пластовъ и представляетъ совершенно такое же количество и вѣсъ матеріаловъ, какъ и равная ей поверхность части № 1. Весь щитъ скрѣпленъ 3-дюймовыми сквозными болтами и подпертъ сзади обыкновеннымъ срубомъ.

Орудіе, назначенное для испытанія этого щита, было 9-дюймовое наръзное, заряжающееся съ дула, вѣсомъ въ $12\frac{3}{4}$ тоннъ. Заряды были всѣ въ 43 фунта крупнозернистаго пороха. Зазоръ всѣхъ употребленныхъ снарядовъ равнялся 0,08 дюйма, а стрѣльчатая головки какъ ядеръ; такъ и бомбъ, были вычерчены

радіусомъ, равнымъ 1,5 діаметра. Разстояніе до щита 100 саж.

1-й выстрѣлъ.—Сплошное ядро Паллизера, вѣсомъ въ 248 фунтовъ и длиною въ 18,85 дюйм., было направлено въ часть № 1 щита, т. е. покрытую 8-дюймовою бронею. Попало слишкомъ высоко и выбило кусокъ изъ края верхней плиты недалеко отъ угла щита.

2-й выстрѣлъ.—Снарядъ, совершенно сходный съ предыдущимъ, направленъ въ часть № 2, т. е. системы Чальмерса. Попалъ на 2 фута 7 дюймовъ отъ праваго края верхней плиты, въ разстояніи 3 фута отъ вершины щита. Пробоина чистая, въ бронѣ трещинъ нѣтъ; размѣры ея $9\frac{1}{4} \times 9\frac{1}{4}$ дюймовъ. Щитъ пробить насквозь. Сзади его, рубашка оторвана и разщепленная подкладка выбита изъ пробоины наружу. Большой осколокъ рубашки, величиною въ 10 на 12 дюймовъ, вонзился въ верхній бимсъ задняго, поддерживающаго щитъ сооруженія.

3-й выстрѣлъ.—Такой же снарядъ, направленный вверхъ части № 3 Чальмерса. Попалъ на 5 фута 6 дюймовъ отъ лѣваго края щита и на 2 фута 4 дюйма отъ верхней его грани. Пробоина чистая въ $9\frac{1}{4} \times 10$ дюймовъ. Щитъ пробить насквозь. Сзади, одинъ большой болтъ, выбитый изъ щита, вонзился въ дерево подперъ, при чемъ одна стойка совершенно разщеплена обломками желѣза. Ядро, проходя сквозъ щитъ, разорвалось, разбило внутреннюю рубашку и выбросило ее внаружу въ видѣ узкихъ согнутыхъ полосокъ длиною отъ 9 до 12 дюймовъ. Вся подкладка между двумя вертикальными стрингерами разворочена болѣе чѣмъ на 16 дюймовъ. Два маленькіе болта согнуты внаружу, а одинъ большой болтъ удержался за окраину рубашки въ нижней части пробоины. Вертикальный угловой стрингеръ съ правой стороны пробоины выгнутъ наружу на 4 дюйма на пространствѣ 4 фута.

4-й выстрѣлъ.—Снарядъ, подобный предыдущимъ, направленъ въ часть № 1, или покрытую 8-дюймовою бронею. Попалъ въ разстояніи 3 фута 5 дюймовъ отъ лѣваго края щита, въ 20 дюймахъ отъ верхней грани его и на 5 дюймовъ ниже захвата, сдѣланнаго первымъ выстрѣломъ. Пробоина чистая, величиною въ $9\frac{1}{2} \times 9\frac{1}{2}$ дюймовъ; ядро разбилося внутри ея, войдя въ щитъ на 22 дюйма. Сзади щита, головная часть спа-

ряда вышла наружу и застѣла, разрушивъ угловое желѣзо и вертикальный стрингеръ на разстояніи 3 футъ 6 дюймовъ, при чемъ осколки стрингера вошли въ дерево подпоръ. Слѣдующіе вертикальные стрингеры съ обѣихъ сторонъ отъ разрушеннаго также согнуты; девять заклепокъ отскочило и разлетѣлось за щитомъ.

5-й выстрѣлъ.—Снарядъ одинаковый съ предыдущими, направленъ въ часть № 1, или покрытую 8 дюймовою бронею. Попалъ въ разстояніи 8 футъ 7 дюймовъ отъ лѣваго края щита, на 2 футахъ 11 дюймахъ отъ его верхней грани. Пробоина чистая въ $9\frac{1}{4} \times 9\frac{1}{4}$ дюймовъ; ядро разбилось внутри ея на глубинѣ 15 дюймовъ. Въ задней части щита: голова снаряда высунулась на $5\frac{1}{4}$ дюймовъ между двумя вертикальными стрингерами, выворотивъ рубашку на пространство $8\frac{1}{2} \times 8$ дюймовъ. Нѣсколько заклепокъ въ угловомъ желѣзѣ вертикальнаго стрингера съ правой стороны выскочило, равно какъ и изъ лѣваго стрингера и рубашки. Одинъ небольшой болтъ выбить наружу.

6-й выстрѣлъ.—Бомба Паллизера съ разрывнымъ зарядомъ въ $5\frac{3}{4}$ фунта; полный вѣсъ ея $249\frac{3}{4}$ фунтовъ, длина 21,2 дюймовъ. Направлена въ часть № 1, покрытую 8 дюймовою бронею. Попала въ верхнюю плиту, въ разстояніи 6 футъ отъ лѣваго края щита и на 2 фута 10 дюймовъ отъ его верхней грани. Пробоина чистая, величиною въ $9\frac{1}{2} \times 9\frac{1}{2}$ дюймовъ; головка бомбы осталась внутри щита на глубинѣ 15 дюймовъ, а самый корпусъ ея выбить назадъ, впередъ щита. Задняя часть щита не имѣла поврежденій.

7-й выстрѣлъ.—Бомба Паллизера съ разрывнымъ зарядомъ въ $5\frac{3}{4}$ фунтовъ; полный вѣсъ ея $251\frac{3}{4}$ фунтовъ; длина 21,2 дюйма. Направлена вверхъ части № 2 Чальмерса. Попала въ разстояніи 9 футъ отъ праваго края щита и 3 футъ 3 дюймовъ отъ его верхней грани. Щитъ пробить насквозь. Въ задней части его отъ рубашки оторвано четыре большіе осколка, длиною въ 16 дюймовъ и шириною въ 12 д. Одинъ изъ вертикальныхъ стрингеровъ перебитъ пополамъ и согнутъ по длинѣ болѣе чѣмъ на 6 футъ. Заклепокъ отскочило болѣе 50. Три 3 дюймовые болта выворочено; гайка и 18 дюймовъ другого

3 дюймового болта выбиты совершенно изъ щита, при чемъ самый болтъ скрученъ. Головка одного маленькаго болта свернута въ сторону.

8-й выстрѣлъ.—Бомба Паллизера съ разрывнымъ зарядомъ въ $5\frac{3}{4}$ фунтовъ; полный вѣсъ ея $248\frac{3}{4}$ фунтовъ; длина 21,2 дюйма. Направлена въ часть № 3 системы Чальмерса. Попала въ разстояніи 2 футъ 11 дюймовъ отъ праваго края щита. Пробойна чистая, величиною въ $9\frac{1}{2} \times 9$ дюймовъ. Верхняя плита отошла отъ нижней по всей своей длинѣ, при чемъ плиты имѣли промежутокъ въ $1\frac{1}{2}$ дюйма у лѣваго края и сходились у праваго края. Въ задней части щита образовалась воронка въ 18 дюймовъ горизонтально и 2 фута вертикально, въ промежуткѣ между двумя стрингерами, которые согнулись на пространствѣ 5 футъ.

Третье испытаніе производилось надъ щитомъ, составленнымъ изъ трехъ 5-дюймовыхъ плитъ, скрѣпленныхъ 3-дюймовыми болтами. Система этого щита предложена полковникомъ Инглисомъ и лейтенантомъ Энглишемъ. Промежутки между переднею и среднею и между среднею и заднею плитами, равные 6 дюймамъ, наполнены, по предложенію полковника Инглиса, сплавомъ асфальта съ желѣзными опилками и стружками, этотъ щитъ былъ прислоненъ къ старому 8-дюймовому щиту и утвержденъ на четырехъ 14 дюймовыхъ подпоркахъ, при чемъ какъ по верхней, такъ и по нижней грани его были положены большіе куски толстой брони для удержанія асфальтовой набивки отъ распространенія въ стороны при прониканіи снарядовъ. Длина щита была равна 8 футамъ, а ширина 4 футамъ. Орудіе, назначенное для дѣйствія противъ него, было 12 дюймовое нарѣзное, заряжающееся съ дула, вѣсомъ въ $23\frac{1}{3}$ тонна. Разстояніе до щита равнялось 10 саженьмъ. Противъ щита сдѣланъ только одинъ выстрѣлъ, а именно: пустотѣлымъ ядромъ Паллизера, длиною въ 26 дюймовъ, вѣсомъ въ 605 фунтовъ, при зарядѣ въ 65 фунтовъ крупнозернистаго пороха, дѣйствіе котораго должно было равняться по расчету заряду въ 76 фунтовъ цилиндрическаго (*pellet*) пороха при разстояніи въ 100 сажень. Снарядъ ударилъ въ центръ передней 5 дюймовой плиты, разщепилъ ее ниже пробоины, а верхнюю часть

вогнулъ внутрь на нѣсколько дюймовъ, сбросивъ въ то же время куски брони, лежавшіе на верхней грани, и сдвинувъ весь щитъ въ нѣсколько діагональное положеніе; два куска брони, утвержденные у нижней грани щита, были сбиты и на этомъ мѣстѣ набивка вышла на 6 дюймовъ наружу. Ядро засѣло въ щитѣ, толщина котораго увеличилась почти на 3 дюйма, по всей вѣроятности отъ удлиненія болтовъ вслѣдствіе удара снаряда. Такъ какъ толщина щита, равнявшаяся сначала 27 дюймамъ, дошла отъ дѣйствія ядра до 31 дюйма, и такъ какъ длина снаряда была равна 26 дюймамъ, то можно предполагать, что первыя двѣ 5 дюймовыя плиты были пробиты насквозь, а оконечность ядра вошла въ заднюю плиту, которая, впрочемъ, не имѣла другихъ слѣдовъ поврежденія, кромѣ небольшой выпуклости.

Послѣ этихъ опытовъ, значительно измѣнившихъ взглядъ англійскихъ специалистовъ и публики на боевыя достоинства щита Чальмерса, журналъ *Engineering* напечаталъ разсужденіе, которое мы также представляемъ нашимъ читателямъ.

Коммисія, занимавшаяся испытаніями броневыхъ плитъ, — говоритъ *Engineering*, — въ рапортѣ, представленномъ военному министерству въ февралѣ 1864 года, особенно рекомендовала вниманію правительства щитъ Чальмерса, который, по ея мнѣнію, былъ лучшимъ изъ испытанныхъ дотолѣ, такъ какъ ни одинъ изъ другихъ щитовъ равнаго съ нимъ вѣса не выказалъ столь значительной силы сопротивленія. Это мнѣніе было выведено изъ испытаній, произведенныхъ въ маѣ и апрѣлѣ 1863 года надъ щитомъ, построеннымъ самимъ изобрѣтателемъ и представленнымъ въ коммисію для опытовъ. Это было, сравнительно, легкое сооруженіе съ наружными плитами толщиною въ $3\frac{3}{4}$ дюйма, положенными на горизонтальныя стрингеры шириною въ $10\frac{3}{4}$ д. и толщиною въ $\frac{3}{8}$ дюйма, съ промежутками въ 5 дюймовъ, плотно набитыми деревомъ. {Позади этой смѣшанной подкладки шелъ внутренній броневый листъ толщиною въ $1\frac{1}{4}$ дюйм., скрѣпленный съ $3\frac{3}{4}$ дюймовою подушкою, задняя часть которой была одѣта листовымъ желѣзомъ толщиною въ $\frac{5}{8}$ дюйма.

Въ продолженіе официальныхъ испытаній, весною 1863 года,

въ этотъ щитъ было произведено тридцать выстрѣловъ, большею частію сферическими снарядами 68 и 110 фунтоваго калибра. Къ болѣе сильнымъ снарядамъ принадлежали одно цилиндрическое стальное ядро съ плоскою переднею частію, вѣсомъ въ 110 фунтовъ, два ядра, выпущенныя изъ 10½ дюймоваго орудія Армстронга съ развѣтвляющеюся нарѣзкою, и одно 300 фунтовое стальное сферическое ядро, которое было пущено зарядомъ въ 45 фунтовъ и пробило щитъ насквозь.

Послѣ этого, щитъ былъ разобранъ на части, затѣмъ снова собранъ и подвергнутъ болѣе сильному испытанію со стороны комисіи, при участіи итальянскаго правительства, которому онъ былъ одолженъ для опытовъ. Въ общей сложности, было произведено 45 выстрѣловъ, послѣ чего, 8 марта 1867 года, въ томъ слабомъ и потрясенномъ состояніи, въ какомъ щитъ находился, онъ испыталъ дѣйствіе ядеръ и бомбъ Паллизера. Въ него было сдѣлано пять выстрѣловъ изъ 7 дюймоваго заряжающагося съ дула орудія, съ разстоянія въ 35 сажень, зарядами въ 22 фунта и снарядами въ 115 фунтовъ. Изъ этого числа только два снаряда пробили щитъ совершенно. Такимъ образомъ въ щитъ Чальмерса было произведено въ общей сложности 50 выстрѣловъ, не разрушивъ его. Подобный результатъ былъ слишкомъ убѣдителенъ, такъ что его не могли оставить безъ вниманія, при всемъ своемъ равнодушіи, даже официальные лица, и военное вѣдомство заказало новый и болѣе прочный щитъ для дальнѣйшихъ усиленныхъ испытаній. Наше специальное общество знаетъ какъ усердно работалъ Чальмерсъ для этой цѣли, а всѣмъ друзьямъ его извѣстно какъ сильны были его надежды на успѣхъ своей системы, наконецъ признанной правительствомъ. Новый щитъ, построенный по его собственнымъ чертежамъ Джономъ Брауномъ изъ желѣза, — великолѣпныя качества котораго такъ поразительно выказались на прошлой недѣлѣ, подвергся испытанію, — былъ насквозь пронизанъ каждымъ снарядомъ, и на слѣдующее утро вся Англія знала, что щитъ Чальмерса оказался полнѣйшею неудачею. Идея, разработанная серьезнѣйшимъ образомъ, результатъ цѣлыхъ годовъ труда, заботъ и настойчивости, при которыхъ наконецъ удалось достигнуть цѣли, все это пропало въ одинъ моментъ и посмертная

репутация, укрѣпившаяся въ желѣзной стѣнѣ щита, разлетѣлась въ дребезги, и каждый изъ зрителей говорилъ: «бѣдный Чальмерсъ!» Сожалѣніе всегда стоитъ очень недорого.

Но прежде чѣмъ окончательно осудить систему Чальмерса и бросить ее, какъ она будетъ, безъ сомнѣнія, брошена теперь, когда нѣтъ болѣе въ живыхъ изобрѣтателя, чтобы защищать, отстаивать и двигать впередъ близкое для него дѣло, намъ кажется, что слѣдуетъ обратиться къ опытамъ надъ первымъ щитомъ, ибо они доставили, какъ упомянуто выше, факты диаметрально противоположные неудачѣ. Во время постройки этого щита, изобрѣтатель имѣлъ въ своемъ распоряженіи броневыя плиты гораздо худшаго качества, чѣмъ прокатываемыя нынѣ. Но за то тогда не были еще изобрѣтены Паллизеровскіе снаряды изъ охлажденнаго чугуна, что составляло большое преимущество для щита, ставившее его значительно выше орудія. Тѣмъ не менѣе, легкій щитъ Чальмерса выдержалъ удары сорока пяти снарядовъ, изъ коихъ многіе были значительнаго калибра и въ томъ числѣ одинъ 300 фунтовый стальной, въ то время считавшійся огромнымъ, и послѣ всего этого щитъ былъ еще въ состояніи вступить въ 1867 году въ борьбу съ 7 дюймовымъ закаленнымъ ядромъ, гдѣ не было рѣшено на чьей сторонѣ осталась побѣда. Основанія, оказавшіяся справедливыми въ 1867 году, не могутъ быть невѣрными въ 1869, и если пяти выстрѣловъ 7 дюймовыми снарядами было достаточно для утвержденія его славы тогда, то теперь четырехъ выстрѣловъ 9 дюймовыми снарядами недостаточно для его забраковки. Если бы первыя орудія, направленныя противъ первоначальнаго щита, заряжались снарядами Паллизера, то результатъ былъ бы, по всей вѣроятности, почти сходенъ съ тѣмъ, который получился два года тому назадъ. Какъ изобрѣтатель, такъ и военное министерство были одинаково введены въ заблужденіе благоприятными результатами этихъ испытаній, до такой степени, что г. Чальмерсъ самоувѣренно предсказывалъ, что новый щитъ его успѣшно выдержитъ удары 600 фунтоваго ядра при 76 фунтовомъ зарядѣ. Подобныя смѣлыя надежды были совершенно внѣ всякой возможности исполненія и факты доказали, что при равномъ вѣсѣ система его не могла состязаться съ броневыми плитами доста-

точно толстыми, чтобы отразить ядро, или по крайней мѣрѣ на столько ослабить силу его удара, чтобы предотвратить про- ницаніе. Для успѣха щита Чальмерса было необходимо, чтобы передняя плита имѣла силу сопротивленія, достаточную для уменьшенія на пряженія удара настолько, чтобы снарядъ могъ быть остановленъ второю плитою и системою внутренняго желѣза. Но такъ какъ его смѣшанная подкладка представляла весьма небольшое сопротивленіе прохождению снаряда, то и вся работа ложилась исключительно на наружную плиту. Если бы горизонтальные стрингеры были расположены иначе, съ большими промежутками между собою, и были бы снабжены сверху и съ боковъ прочными закраинами, или, подобно пустотѣлымъ стрингерамъ, были достаточно крѣпки, чтобы принимать и распределять ударъ ядра, то вся масса подкладки сдѣлалась бы способнѣе къ сопротивленію. Сверхъ того, въ этомъ случаѣ: обладая продольною крѣпостью, стрингеры эти не могли бы такъ быстро разрушаться, какъ было во время послѣдняго испытанія щита. Тогда, желѣзо въ смѣшанной подкладкѣ было бы расположено и распределено по поверхности щита такимъ образомъ, что доставляло бы наружной плитѣ большую добавочную силу сопротивленія, между тѣмъ какъ въ настоящемъ случаѣ оно служило только для ограниченія въ одномъ мѣстѣ поврежденія, производимаго снарядомъ внутри щита.

Что г. Чальмерсъ былъ родоначальникомъ новой и важной системы броневой защиты, которая отъ времени до времени примѣнялась къ практикѣ безъ достаточнаго признанія правъ изобрѣтателя, то въ этомъ нѣтъ никакого сомнѣнія; и хотя щитъ его потерпѣлъ неудачу, но тѣмъ не менѣе Чальмерсъ заслуживаетъ со стороны правительства хвалы и благодарности за энергію, предприимчивость и настойчивость, которыми отличались его усилія, направленные къ развитію и усовершенствованію броневой защиты.

Спускъ греческаго корвета «Королева Ольга».

26 января н. с., въ Триестѣ спущенъ на воду построенный по заказу греческаго правительства броненосный корветъ «Королева Ольга». Размѣренія этого судна слѣдующія:

Длина	327 футъ.
Ширина	38 —
Глубина интрюма	22 —
Водоизмѣщеніе	2354 тонна.
Нар. сила машины	400 л. силъ.
Вооруженіе	10 орудій большого калибра.

Въ день спуска этого броненосца былъ довольно сильный морозъ, такъ что корветъ сначала не пошелъ по обмерзшему спусковому фундаменту, къ отчаянію собравшейся публики, большинство которой составляли живущіе въ Триестѣ греки. Тогда кому то изъ присутствовавшихъ пришло въ голову вооружиться горящею головнею и начать разогрѣвать сало на фундаментѣ и полозьяхъ. Находчивость эта возбудила восторгъ, нашла подражателей и увѣнчалась полнымъ успѣхомъ. Корветъ тронулся и благополучно сошелъ на воду.

Новый греческій броненосецъ будетъ окончательно отдѣлываться и вооружаться въ Триестѣ и за тѣмъ перейдетъ въ Пирей, гдѣ поступитъ въ составъ эллинскаго флота.

Испытанія прусскаго фрегата *König Wilhelm I.*

Идеи г. Рида во второй разъ въ продолженіе двухъ мѣсяцевъ увѣнчались полнымъ успѣхомъ. 15-го февраля н. с. прусскій фрегатъ *König Wilhelm I.*, построенный по его чертежамъ, выходилъ на пробу на вымѣренной милѣ близъ Малинцъ-Санда и достигъ блистательныхъ результатовъ, превзойдя даже въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ занимающій нынѣ умы англійской публики фрегатъ *Hercules*.

König Wilhelm I построенъ на верфи темзенской компаніи въ Блякваллѣ. Мы не станемъ входить здѣсь въ подробности, касающіяся до постройки его, и попросимъ желающихъ познакомиться съ ними обратиться къ № 6 нашего журнала за 1868 годъ (Брон. суда, стр. 22). Напомнимъ только читателямъ, что броня этого фрегата состоитъ изъ 8 и 9 дюймовыхъ плитъ, покрывающихъ сплошь всю ватерлинію и 232 фута по борту, и что вооруженіе его будетъ заключаться въ

*

28 орудійхъ 10 и 8 дюймоваго калибра. За то мы остановимся на подробностяхъ, касающихся до его машины, во первыхъ потому, что наше морское общество еще мало знакомо съ механизмомъ лучшаго судна сосѣдняго къ намъ сѣверогерманскаго флота, а во вторыхъ, на томъ основаніи, что машина *König Wilhelm I* дала результаты неслыханные доннѣ, развивъ силу по индикатору, превосходившую въ $7\frac{1}{4}$ разъ нарицательную. Машина эта построена на заводѣ Модзеля и Фильда, трехцилиндровой системы, имѣетъ 1150 нар. силъ, діаметръ цилиндровъ въ 95 дюймовъ и ходъ поршня, равный 4 футамъ 6 дюймамъ. Во время пробы фрегата онѣ дѣлали среднимъ числомъ 64 оборота въ минуту, достигая по временамъ до 65,333 оборотовъ, что соотвѣтствуетъ скоростямъ поршня въ 576 и 588, 117 футъ въ минуту. Машина имѣетъ холодильники съ поверхностнымъ охлажденіемъ, представляющіе въ общей сложности 17 250 кв. футъ поверхности. Холодильники эти снабжены наклонными трубками, чрезъ которыя проходитъ паръ, а вода, служащая для охлажденія, окружаетъ ихъ наружную поверхность. Такихъ трубокъ въ обоихъ холодильникахъ 9272, діаметръ ихъ $\frac{3}{4}$ дюйма, а длина 8 футъ 6 дюймовъ, что составляетъ 15 миль общей длины всѣхъ трубокъ. Охлаждающая вода прогоняется чрезъ трубки холодильниковъ двумя помпами двойнаго дѣйствія, $17\frac{1}{2}$ дюймоваго діаметра, которыя приводятся въ движеніе главною машиною. Эти помпы могутъ доставлять, если нужно, 12 000 галлоновъ (4000 ведръ) воды въ минуту и снабжены всасывающими клапанами, чтобы брать воду изъ трюма, если понадобится. Паровые цилиндры рассчитаны для дѣйствія при давленіи отъ 25 до 30 фунтовъ на кв. дюймъ. Разширеніе пара въ нихъ можетъ измѣняться отъ одной трети до одной шестой хода поршня. Котловъ восемь, по четыре съ каждой стороны судна; нагрѣвательная поверхность ихъ равна 22 000 кв. футъ, а поверхность колосниковъ 890 кв. футамъ. Топокъ 40, по пяти въ каждомъ котлѣ, длиною въ 7 фут. 6 дюйм., а шириною въ 2 фута $11\frac{1}{2}$ дюйм. Котлы содержатъ 4400 мѣдныхъ трубокъ, длиною въ 6 футъ 6 дюйм. и діаметромъ въ $2\frac{1}{2}$ дюйма. Каждый котель снабженъ пароперегрѣвателемъ, состоящимъ изъ нѣсколькихъ

рядовъ сплюснутыхъ трубокъ, расположенныхъ немедленно надъ верхнимъ рядомъ дымогарныхъ трубокъ. Паръ проходитъ внутри этихъ трубокъ, а нагрѣтый воздухъ, идущій въ дымовую трубу, стремится между ними, чему способствуетъ ихъ сплюснутый видъ, представляющій болѣе поверхности и менѣе сопротивленія, чѣмъ обыкновенный круглый видъ трубокъ. Винтъ четырехлопастной, діаметромъ въ 23 фута. Число тоннъ угля, помѣщающагося въ угольныхъ ящикахъ, 870.

Отношенія нагрѣвательной и охлаждающей поверхностей и поверхности колосниковъ къ силѣ, развитой машиною, слѣдующія:

Число квадр. футовъ на среднюю индик. силу

Нагрѣвательная поверхность. . .	2,9
Поверхность колосниковъ. . .	0,108
Поверхность холодильниковъ. . .	2,067

Общій вѣсъ механизма съ водою въ котлахъ и всѣми запасными частями равняется 1057 тоннамъ, что составляетъ 2,5 центнера (7,5 пуд.) на индикаторную силу.

Обстоятельства были не особенно хороши для испытаній. Вѣтръ дулъ съ силою 3 балловъ, что дѣйствовало неблагоприятно на огромный рангоутъ фрегата и, сверхъ того, на самой вымѣренной милѣ попадалось навстрѣчу много мелкихъ судовъ, которыя нерѣдко принуждали *König Wilhelm I* уклоняться въ сторону, во избѣжаніе столкновеній. Среднее число оборотовъ машины равнялось 64, а средняя скорость, полученная фрегатомъ, была 14,499 узловъ. Средняя индикаторная сила, развитая машиною, равнялась 8344, при давленіи на поршни 22,483 фунт. Паръ въ котлахъ держался хорошо. При послѣднемъ переходѣ по вымѣренной милѣ, индикаторная сила машины возрасла даже до 8663 при давленіи на поршни 22,866 фунтовъ. Испытанія производились по всѣмъ правиламъ, принятымъ англійскимъ адмиралтействомъ; уголь былъ лучшаго качества Никсона, кочегары были отъ портсмутскаго порта, а индикаторныя діаграммы снималъ специалистъ по этой части, назначенный ширнесскимъ адмиралтействомъ.

Коефициенты, полученные во время испытаній фрегата при полномъ ходѣ, были слѣдующіе:

$$\frac{\text{Скорость}^3 \times \text{мидел. с\`ченіе}}{\text{Инд. сила машины}} = 477$$

$$\frac{\text{Скорость}^3 \times \frac{2}{3} \text{ водоизм\`щ.}}{\text{Инд. сила машины}} = 157$$

ПОДРОБНОСТИ ИСПЫТАНІЙ ПРУССКАГО ФРЕГАТА *König Wilhelm 1*
15 ФЕВРАЛЯ 1867 Г.

Судно:

Длина, крайняя	372 фут. 4 дюйм.
— между перпендикулярами	355 — 10 —
Ширина	60 — 0 —
Глубина трюма	18 — 10 ¹ / ₂ —
Углубленіе, носомъ	24 — 4 ¹ / ₂ —
— кормою	26 — 4 ¹ / ₂ —
Вм\`стительность	5938 ⁷ / ₉₄ тоннъ.
Водоизм\`щеніе	9542 —
Миделев. с\`ченіе	1306 кв. футъ.
Вооруженіе	полное фрегатское.

Машина:

Система: трехцилиндровая, Модзеля и Фильда.	
Діаметръ цилиндровъ	7 ф. 11 дюйм.
Ходъ поршня	4 — 6 —
Нарицательная сила	1150 лош. силъ
Инд. сила, средняя	8345 —
Индик. сила, наибольшая	8663,889
Грузъ предохранит. клапановъ	30 фунт.
Давленіе въ котлахъ	30 ¹ / ₂ —
Среднее давленіе въ цилиндрахъ	22,483 —
Пустота холодильниковъ, передняго	27,875 дюйм.
— — — — — задняго	27,875 —
Наиб. число оборотовъ въ минуту	65,333 —
Средн. число оборотовъ въ минуту	64

Гребной винтъ:

Система: четырехлопастный	
Діаметръ	23 ф. 0 дюйм.
Ходъ	22 — 6 —
Скольженіе	2,03 процет. отрицательное.

Вѣтръ:

Сила.	отъ 2 до 3 балловъ.
Направленіе	W
Состояніе моря.	спокойное
Высота барометра.	30,4 дюйма.

Скорость судна:

1-ый переходъ.	15,652 узл.
2-ой —	13,139 —
3-ій —	15,652 —
4-ый —	13,846 —
5-ый —	14,400 —
6-ой —	15,652 —
Средняя скорость	14,723 —
— скорость, выведенная изъ 5 среднихъ.	14,499 —



МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Извѣстія о плаваніи нашихъ военныхъ судовъ за границую. — Севастопольскій
обѣдъ 11 февраля.

ИЗВѢСТІЯ О ПЛАВАНІИ НАШИХЪ СУДОВЪ ЗА ГРАНИЦЕЮ.

Извлеченія изъ рапортовъ командировъ:

Фрегатъ «Дмитрій-Донской».

Изъ Порто-Гранде, отъ 14 декабря 1868 г.

Фунчалъскій рейдъ оставили 7 декабря въ 3 часа по полудни, снявшись съ якоря подъ парами при маловѣтріи отъ W. Я надѣялся, что, выйдя изъ за острова, получу вѣтръ, но надежда моя, однакоже, не сбылась и въ 5 часу маловѣтріе смѣнилось мертвымъ штилемъ, заставившимъ насъ держать пары до слѣдующаго утра. Идя подъ парами, взяли курсъ WSW по компасу съ цѣлю отойти отъ острова и для увеличенія долготы, чтобы впослѣдствіи не быть прижатымъ къ штилевому пространству въ сосѣдствѣ Канарскихъ острововъ. 8 декабря въ 8 часу утра задуло маловѣтріе отъ S и мы сейчасъ же прекратили подбрасываніе угля, а въ 9 часу прекративъ пары, вступили подъ паруса въ бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ. Вскорѣ установился легкій вѣтръ отъ SO, подвигавшій насъ къ югу со ско-

ростію лишь 2 узловъ. Прекративъ здѣсь пары и отойдя съ помощію ихъ отъ Фунчала на 145 миль, мы уже за тѣмъ на всемъ переходѣ не прибѣгали къ нимъ и жгли уголь только для опрѣсненія воды. Съ утра 9 числа вѣтръ сталъ заходить и заставилъ насъ поворотить оверштагъ на правый галсъ, хотя и поведшій насъ въ SO четверть компаса, но этотъ галсъ, хотя и увеличивающій широту, былъ для насъ все-таки выгоднѣе чѣмъ лѣвый. Суточное плаваніе по курсу вышло всего 20 миль. Немногимъ удачнѣе плыли и слѣдующіе сутки, т. е. между полднями 9 и 10 чиселъ—подвинулись впередъ по курсу только 67 миль. Наконецъ, въ полдень 10 декабря задулъ ONO, сразу давшій 9 узловъ. Широта была $29\frac{1}{2}^{\circ}$ N при долготѣ $19\frac{1}{4}^{\circ}$ W. Постепенно свѣжѣя и давая по временамъ ходу до 12 узловъ при порывахъ, вѣтръ этотъ незамѣтно перешелъ въ пассать и быстро подвинулъ насъ къ цѣли нашего плаванія—островамъ Зеленаго мыса. Суточные плаванія 11, 12, 13 чиселъ были 218, 222 и 236 миль и послѣдняго числа, вечеромъ въ 8 часовъ, мы принуждены были привести въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ, такъ какъ фрегатъ подъ одними форъ и гротъ-марселями въ 3 рифа бѣжалъ не менѣе 8 узловъ, что было несравненно болѣе чѣмъ пужно для того, чтобы съ разсвѣтомъ подойти на видъ острова Св. Антонія, до котораго оставалось только 75 миль. Продержавшись въ бейдевиндъ до полуночи, мы спустились по курсу и, прибавивъ парусовъ, увидѣли съ разсвѣтомъ, по румбу, названный островъ и въ 9 часовъ бросили якорь въ бухтѣ Порто-Гранде, войдя на рейдъ подъ парусами же. Пріятно удивлены мы были, разсмотрѣвъ въ числѣ стоявшихъ на рейдѣ судовъ и судно подъ нашимъ флагомъ, по конструкціи своей сейчасъ же признанное за «Всадникъ», что вскорѣ и подтвердилось его позывными вымпелами; но, узнавъ отъ подъѣхавшей вслѣдъ за отлачею нами якоря карантинной шлюпки, что соотечественникъ нашъ стоитъ въ этомъ портѣ уже 3-ю недѣлю, каждый изъ насъ умѣрилъ свою радость неожиданной встрѣчи, предугадывая, что что-нибудь недоброе удерживаетъ его въ этомъ портѣ столь долгое время. Пріѣхавшій съ рапортомъ командиръ «Всадника» подтвердилъ наше предчувствіе, сообщивъ плачевное состояніе здоровья команды клипера. Осмотрѣвъ

вмѣстѣ съ фрегатскимъ медикомъ и клиперъ и команду, мы пришли къ полному убѣжденію, что только крайне невыгодныя обстоятельства плаванія клипера, обстоятельства, столь же безпокойшія и насъ, вызвали болѣзнь команды, которая въ настоящее время уже начинаетъ уступать леченію, и не только что нѣтъ заболѣвающихъ, но и пароксизмы заболѣвшихъ становятся все рѣже и легче. Считаю долгомъ донести что, по моему крайнему разумѣнію командиромъ клипера сдѣлано все, что только въ его власти было, какъ для остановленія развивавшейся столь быстро болѣзни, такъ и для возможнаго искорененія тѣхъ причинъ въ самомъ суднѣ, которыя могли въ свою очередь содѣйствовать къ превращенію болѣзни въ эпидемическій характеръ. Не смотря, однакоже, на это видимое поправленіе къ лучшему въ состояніи здоровья команды клипера, я считаю себя обязаннымъ отложить уходъ фрегата отсюда, до болѣе вѣрнаго выздоровленія заболѣвшихъ и уже условился съ командиромъ, на случай надобности освѣжить его команду перемѣною тѣхъ людей, у которыхъ болѣзнь оставила такія послѣдствія, что они не принесутъ никакой пользы судну въ дальнѣйшемъ его плаваніи, подверженномъ еще столькимъ климатическимъ измѣненіямъ и случайностямъ, далеко не благоприятнымъ для плаванія съ командою, имѣющею въ своей средѣ нѣсколькихъ обезсиленныхъ инвалидовъ. Конечно, освобождая его отъ этихъ слабосильныхъ, я не подвергну экипажъ ввѣреннаго мнѣ фрегата эпидеміи принятіемъ нѣсколькихъ зараженныхъ эпидемическою болѣзью, тѣмъ болѣе, что и фрегату предстоятъ плаваніе и нѣсколько-мѣсячное пребываніе въ жаркихъ и знойныхъ странахъ, для этого то и придется простоять здѣсь такое время, какое необходимо будетъ, чтобы увѣриться, что люди, подлежащіе таковой замѣнѣ, уже не подвержены болѣе возврату болѣзни. Фрегату также необходимо провѣтриться и просушиться, такъ какъ тоже только съ послѣдняго перехода плаваніе сопровождалось на столько благоприятною погодою, что палубы просыхали, и бывали дни, въ которые не нужно было держать порта задраенными и законопаченными. Только на послѣднемъ переходѣ мы могли довольно точно наблюдать прибывъ воды въ фрегатъ отъ течи. Постоянная качка и штормо-

*

вья плаванія фрегата разслабили его значительно, и течь на переходѣ доходила до $1\frac{1}{2}$ дюйма въ часъ,—въ дни, когда боковая качка бывала столь велика, что порта батареи нельзя было держать открытыми. На якорѣ теперь, тоже далеко не на спокойной водѣ и при такой качкѣ, что нижнія площадки забортныхъ траповъ уходятъ въ воду, прибываетъ воды въ трюмъ до 7 дюймовъ въ сутки. Главныя видимыя разслабленія заключаются въ кницахъ, большею частью дающихъ такое движеніе, что болты тронувшись и нѣкоторые даже вышли головками изъ потая. Потѣть и внутренняя обшивка въ арсеналѣ. Судя по теперешнему состоянію фрегата, мало надежды, чтобы онъ могъ предпринять еще плаваніе, подобное нынѣшнему, безъ капитальныхъ исправленій, которыя при тщательномъ осмотрѣ фрегата, надо полагать, окажутся столь значительными, что врядъ ли можно будетъ изготовить его къ отправленію болѣе раннему чѣмъ въ нынѣшнемъ году; столь же позднее отправленіе фрегата съ ученою цѣлью и съ назначеніемъ практически готовить гардемариновъ и молодыхъ матросовъ, такъ мало споспѣшествуетъ выполненію этой задачи, что мы, проплывъ 4700 миль и находясь уже 4-й мѣсяцъ въ кампаніи, едва ли стали меньшими неучами, каковыми и вышли изъ Кронштадта. Сколько мнѣ извѣстно состояніе нашихъ прочихъ фрегатъ, то, по мнѣнію моему, ни одинъ изъ нихъ не находится въ такомъ же состояніи, чтобы безъ большихъ исправленій и издержекъ могъ быть приведенъ въ состояніе надежное и годное для учебно-практическаго дальняго плаванія, и поэтому я беру смѣлость изложить свое мнѣніе, что случайный перерывъ обычныхъ плаваній учебнаго фрегата, можетъ быть съ достаточною пользою пополненъ и зимою на берегу при правильныхъ и соотвѣствующихъ занятіяхъ команды фрегата, оставленной въ полномъ ея судовомъ составѣ и подчиненной, на сколько будетъ возможно, и въ казармѣтѣмъ же порядкамъ жизни и занятіямъ, какимъ она подчинена бы была на фрегатѣ. Между тѣмъ, въ теченіе этой зимы фрегатъ на сумму, сбереженную отъ посылки его въ плаваніе, могъ бы быть столь капитально исправленъ по всѣмъ его частямъ, что, отправляясь въ плаваніе въ началѣ слѣдующаго лѣта, онъ, проплававъ 13 или 14 мѣсяцевъ и пре-

имущественно въ большихъ переходахъ, могъ бы вполнѣ навѣр-
стать зиму, проведенную въ Кронштадтѣ.

Здоровье команды фрегата, благодаря Бога, столь же удовле-
творительно какъ оно было и до сихъ поръ. Больныхъ сего
числа по рапорту 7 гардемаринъ и 9 нижнихъ чиновъ. Со
вступленіемъ въ тропики мы всѣ надѣли лѣтнее платье и нача-
лись наши обычные окачиванья, не только освѣжающія команду,
но содѣйствующія къ содержанію тѣла въ чистотѣ, придающія
и бодрости и окрѣпленія.

Сильно простудившись, я на переходѣ изъ Лиссабона на
Мадеру захворалъ и будучи принужденъ слечь, пролежалъ
все время пребыванія у острова. Поэтому и въ рапортѣ мо-
емъ объ уходѣ съ фунчальскаго рейда, я ничего не доносилъ
объ обстоятельствахъ сопровождавшихъ наше пребываніе тамъ.
Особеннаго ничего не было. Погода стояла пасмурная и столь
ненадежная, что ни офицерамъ, ни гардемаринамъ, никакихъ
поѣздокъ внутрь острова нельзя было предпринять, прихо-
дилось ограничиваться только Фунчаломъ и его окрестно-
стями. Больные гардемарины и матросъ оставлены были на
островѣ подъ покровительствомъ нашего тамошняго вице-кон-
сула г. Крона, и конечно все, что только для нихъ возможно
будетъ сдѣлать, все будетъ выполнено и сдѣлано этимъ рѣд-
кимъ вице-консуломъ—русскимъ, не только по мѣсту своему,
но и по привязанности и сочувствію; его радушіе, предупреди-
тельность, заботливость и добросовѣстность дѣйствительно
рѣдки.

По нижеслѣдующимъ цѣнамъ пріобрѣтены были нѣкоторые
припасы, въ коихъ фрегату представилась надобность. Незна-
чительности цѣнъ этихъ сравнительно съ лиссабонскими, мы
обязаны вполнѣ добросовѣстной заботливости г. Крона.

	На остр. Мадера.		Въ Лиссабонѣ.	
Уголь	22	к. за пудъ.	21	к.
Мясо.	4 р. 88	— —	6 р. 53	—
Хлѣбъ	3 — 10	— —	2 — 71	—
Зелень	» — 2½	— за пор.	» — 3½	—
Сѣно прессованное .	1 — 20	— —	1 — 55¼	—

Угля издержано было на переходъ сюда: собственно на плаваніе 4149 пуд. на сумму 871 р. 39 $\frac{1}{2}$ к., на опрѣсненіе воды 2850 пуд., и по количеству опрѣсненной воды ведро ея обошлось въ 9 коп.; масла на дѣйствіе машины употреблено 4 п. 27 ф. 48 зол. на сумму 50 руб. 99 $\frac{1}{2}$ коп., сала для того же израсходовано 3 пуд. 30 фун. на сумму 23 р. 62 $\frac{1}{2}$ к., всего на сумму 1544 р. 51 $\frac{1}{2}$ коп.

Прибавленіе отъ 23 дек. Рапортъ этотъ уже давно былъ готовъ, но оставался не отправленнымъ по неимѣнію никакого случая отправить корреспонденцію нашу въ Европу. 20 декабря пришелъ сюда англійскій военный транспортъ *Urgent*, идущій съ о-ва Маврікія съ заходомъ на мысъ Доброй Надежды, о-ва Св. Елены и Вознесенія и везущій въ Англію выслужившихъ сроки, а также и больныхъ чиновъ войскъ, занимающихъ гарнизоны въ этихъ колоніяхъ. Транспортъ уходитъ завтра съ разсвѣтомъ и капитанъ обязательно предложилъ доставить всю нашу корреспонденцію въ Гибралтаръ, куда транспортъ идетъ тоже для принятія и изъ тамошняго гарнизона подлежащихъ отсылкѣ въ Англію воинскихъ чиновъ. Въ Гибралтарѣ капитанъ *Urgent*, для скорѣйшаго слѣдованія по назначенію, обѣщался отдать всѣ наши письма на почту. На фрегатахъ все обстоитъ благополучно, больныхъ сего числа 5 гардемариновъ и 8 нижнихъ чиновъ. О клиперѣ «Всадникъ» я ничего не допущу, такъ какъ командиръ онаго самъ доносить нынѣ же. Полагаю, что въ концѣ этой недѣли, т. е. 27 или 28 декабря, я могу уйти отсюда, и клиперу уже не будетъ тогда никакой надобности въ дальнѣйшемъ присутствіи вѣреннаго мнѣ фрегата.

Въ теченіе недѣльнаго пребыванія здѣсь фрегата, всѣ гардемарины и подготавливаемые въ унтеръ-офицеры молодые матросы, сдѣлали каждый по 5 выстрѣловъ въ цѣль изъ пистолетовъ; всѣ отдѣленія гардемариновъ были по очереди свозимы на берегъ дѣлать наблюденія для повѣрки хронометровъ; фрегатъ просушенъ, провѣтренъ, вымытъ и выкрашенъ внутри и снаружи; до ухода надѣюсь успѣть свезти десантъ, чему до сихъ поръ мѣшала необыкновенно свѣжо дувшій все это время пассатъ, разведшій такую зыбь, что я не рѣшился для перваго

раза спускать артиллерию въ гребныя суда, а также во избѣжаніе ломки и потопленія абордажнаго оружія, ссаживать вооруженныхъ этимъ оружіемъ людей въ шлюпки, тоже подвергавшіяся ломкѣ и порчѣ. Впрочемъ и эта задержка не была упущена нами: успѣли выкрасить и привести въ порядокъ почти всѣ эти гребныя суда, чему съ выхода изъ Кронштадта не представлялось возможности по случаю непрерывно сопровождавшаго насъ ненастья.

Клиперъ «Всадникъ».

Изъ Порто-Гранде, отъ 8 декабря 1868 г.

Оставивъ Гревсендъ 31 октября въ 8 часовъ утра, клиперъ подъ проводкою лоцмана прошелъ въ 4 часа пополудни Диль и со штилемъ вышелъ въ каналъ. Въ продолженіе ночи и слѣдующаго дня, все время продолжался штиль и довольно крупная зыбь отъ W. Подойдя къ вечеру 1 ноября къ маяку Стартъ и такъ какъ весь переходъ каналомъ былъ сдѣланъ подъ парами, я рѣшился зайти въ Дартмутъ и пополнить израсходованный уголь. Въ 6 часовъ вечера клиперъ благополучно бросилъ якорь на дартмутскомъ рейдѣ и съ разсвѣтомъ взялъ 55 тоннъ угля, по 21 шилингу за тоннъ.

2 ноября, въ полдень оставивъ Дартмутъ, снова вступили въ каналъ при ясной погодѣ и NO вѣтрѣ, сначала очень тихомъ, но потомъ постепенно выравнившимся, съ которымъ и прошли ночью Лизарлъ, а къ утру 3 ноября, при полныхъ марселяхъ, фокѣ и брамсеяхъ, имѣли отъ 10 до 11½ узловъ ходу. Вѣтръ, постепенно крѣпчая, переходилъ къ O и въ 5 часовъ вечера заставилъ взять у марселей одинъ рифъ, а въ 7 часовъ вечера пошелъ дождь и стали налетать шквалы, заставившіе убрать брамсели.

Въ 7 часовъ утра 4 ноября налетѣлъ жестокий шкваль отъ OSO съ проливнымъ дождемъ; въ 10 часовъ утра пришлось взять у гротъ-марселя 2 рифъ, и вслѣдъ за тѣмъ одинъ рифъ у фокса; ходъ клипера постоянно отъ 9 до 11 узловъ, а иногда болѣе. Размахи спокойныя, но большіе; верхняя палуба постоянно мокра.

Въ полдень 5 ноября клиперъ находится почти на параллели Финистера, въ разстояніи 250 миль къ W; вѣтръ начинаетъ стихать, но дождь не прекращается. Въ полдень 6 ноября параллель Финистера пройдена, но вѣтръ такъ тихъ, что при лиселяхъ даетъ ходу только 2 узла; зыбь очень большая отъ SW. Въ 9 часовъ вечера, послѣ совершеннаго штиля, задулъ S, который постепенно перешелъ къ SW и скрѣпчалъ.

Начиная съ полдня 7 ноября до полдня 13 ноября SW вѣтръ дуетъ со степенью шторма.

Г. Мори пишетъ, что SW штормъ, переходя къ NW, остается въ той же силѣ. Но въ продолженіе всѣхъ этихъ 7 дней ни разу предсказанія Мори не оправдались. Вѣтръ отъ SW ежели и переходилъ къ NW-у, то сейчасъ же стихалъ, при чемъ остающаяся SW зыбь крайне разрушительно дѣйствовала на корпусъ судна и рангоутъ. Въ продолженіе этихъ дней клиперъ постепенно отъ глухо зарифленныхъ марселей переходилъ къ лиселямъ на нѣсколько часовъ, и затѣмъ послѣ непродолжительнаго штиля начинался опять штормъ отъ SW, принося съ собою шквалы, дождь и сырость. Въ то время, когда вѣтръ переходилъ къ NW, погода прояснялась, но на такое короткое время, что палуба, постоянно мокрая, не успѣвала хорошенько просохнуть.

Пользуясь этими небольшими промежутками, на клиперѣ открывались люки и, по возможности, внизу провѣтривали. Въ продолженіе этихъ дней команда оставалась постоянно въ мокрыхъ, не имѣя уже ничего сухаго. Хотя испытанные вѣтры Атлантического океана были пустяками сравнительно съ тѣмъ, что было въ Нѣмецкомъ морѣ, тѣмъ не менѣе приходилось имѣть люки постоянно закрытыми, и ежели который либо изъ нихъ и открывался, то надо было опасаться, что верхушки волнъ, влетавшія на палубу, могутъ попасть внизъ, что и случилось разъ при поднятомъ каютъ-компанейскомъ люкѣ, когда вкатившейся волной на палубу сорвало люкъ и вода влилась въ каютъ-компанію, а потомъ и въ винтиляторные люки сухарнаго погреба, гдѣ испортила до 25 пуд. сухарей.

13 ноября считали себя на параллели С. Винцента; обстоя-

тельства значительно поправились, сдѣлалось теплѣе, вѣтръ, хотя и тихій, отъ NW и дающій ходу до 5 узловъ.

14 ноября, въ 6 часовъ вечера, заштилѣло; я рѣшился пройти нѣкоторое разстояніе подъ парами, рассчитывая, что по всѣмъ возможнымъ лоціямъ по S сторону Мадеры въ это время года всегда дуютъ сѣверные вѣтры и потому, разведя пары, клиперъ до 8 часовъ утра 15 ноября шелъ подъ парами и, находясь нѣсколько сѣвернѣ Porto-Santo, дѣйствительно встрѣтилъ N, но очень тихій; предполагая, что вѣроятно вѣтръ выравнивается, я прекратилъ пары и поставилъ паруса.

До 10 часовъ утра 16 ноября, оставаясь подъ парусами клиперъ едва-едва подвигался впередъ. Съ закатомъ солнца вѣтръ совершенно стихъ, осталась одна лишь зыбь отъ SW. Думая, что можетъ быть я недостаточно подвинулся къ S и надѣясь все таки встрѣтить NO, я снова приказалъ развести пары и шелъ подъ парами до полночи 17 ноября, когда получивъ вмѣсто ожидаемаго NO сначала S, а потомъ SW, прекратилъ пары и снова вступилъ подъ паруса, не желая напрасно тратить уголь. SW принесъ снова много дождя и хотя я не былъ очень крѣпокъ, но дулъ порывами и шевалами, заставляя иногда нести марсели въ два рифа.

Оставаясь при этихъ условіяхъ до 19 ноября, когда Мадера была уже пройдена и мы считали себя въ широтѣ N $31^{\circ} 30'$, долготѣ $21^{\circ} 46' W$, вѣтръ перешелъ къ WtN; онъ дулъ ровно и при ясной погодѣ, давая возможность лежать довольно полно. Ходъ клипера отъ 6 до 8 узловъ.

Къ полдню 21 ноября, когда считали себя по обсервациі въ широтѣ N $26^{\circ} 42'$ и долготѣ W $21^{\circ} 38'$, вѣтръ совершенно стихъ; рассчитывая, что вѣроятно мы подходимъ къ полосѣ NO пассата, такъ какъ въ это время года пассатъ можно рассчитывать встрѣтить около широты N 28° , я снова развелъ пары, чтобы проскочить штилевую полосу. Но вмѣсто ожидаемаго NO пассата клиперъ въ полдень 22 ноября, находясь въ широтѣ N $23^{\circ} 52'$, долготѣ W $21^{\circ} 36'$, получилъ OSO, почему, прекративъ пары, вступили снова подъ паруса и пользуясь вѣтромъ шли отъ $4\frac{1}{2}$ до 7 узловъ.

По лоціи въ это время года можетъ случиться, что NO пас-

сать начнетъ OSO и потомъ постепенно перейдетъ къ NO; рассчитывая на это, я надѣялся, что встрѣтимъ пассатъ. Повышеніе и пониженіе барометра было то же, что и при пассатѣ; одно, что вводило въ сомнѣніе—это не пассатныя облака; и дѣйствительно вѣтръ, дуя ровно до полдня 23 ноября, сталъ стихать и къ полночи 24 ноября заштилѣло. Я надѣялся, что затишье это будетъ продолжаться нѣсколько часовъ, и потомъ я получу непремѣнно настоящій пассатъ, такъ какъ клиперъ былъ уже въ широтѣ N 21°. Но, видя, что штиль продолжается уже 12 часовъ, я снова развелъ пары и, наконецъ, 25 ноября въ широтѣ N 19° 30' и долготѣ W 23° 15' встрѣтилъ въ полночь настоящій пассатъ, начавшійся очень тихимъ O, потомъ перешедшимъ въ NO. Въ продолженіе хода клипера подъ парами при мрачномъ горизонтѣ и накрапываніи дождя было маловѣтріе между OSO и NW. Ежели не ошибаюсь, то ни одно изъ нашихъ судовъ не встрѣчало въ это время года пассата такъ южно. Самый же пассатъ былъ такъ тихъ, что едва подвигалъ впередъ.

Имѣя много больныхъ и думая, что съ такимъ ходомъ мнѣ придется еще двое или трое сутокъ идти до Порто-Гранде, не смотря на то, что оставалось всего 80 миль, я приказалъ развести пары и въ 8 часовъ утра далъ ходъ машинѣ, а въ 4 часа благополучно сталъ на якорь, имѣя все время хода подъ парами самый тихій NO, нѣсколько выравнявшійся уже тогда, когда клиперъ подходилъ къ о. С. Антоніо.

Вообще въ продолженіе всего перехода отъ береговъ Англіи до Порто-Гранде, я строго придерживался пути г. Мори и его наставленій. Встрѣченные же мною вѣтры были совершенно не тѣ, о которыхъ онъ упоминаетъ.

Уже недѣля какъ клиперъ стоитъ въ Порто-Гранде и, какъ я уже имѣлъ честь доносить въ моемъ первомъ рапортѣ въ день прихода, въ настоящее время изъ трюма и провизіонныхъ погребовъ все поднято наверхъ, вездѣ провѣтривается и потомъ будетъ все перекрашено известью. Я рассчитываю поднять даже самый баластъ, чтобы выскоблить его и окрасить. Сырость повсюду. Какъ только очистили все внизу, сталъ ощущаться запахъ сырости изъ шпаций и вообще отовсюду; сильнѣе дру-

гихъ мѣстъ слышна сырость въ каютъ-компаніи и у меня въ каютѣ. Вездѣ, гдѣ только возможно, я вливаю хлористую известь Fluid; число больныхъ возрастаетъ, такъ что въ настоящее время дошло до 25 человѣкъ.

Я надѣюсь, что какъ только представится возможность спустить снова все внизъ, т. е. когда все просохнетъ, заболѣваніе людей прекратится.

Изъ числа больныхъ, опасныхъ нѣтъ никого и есть нѣкоторые уже поправившіеся, но очень слабы, и потому я все-таки считаю ихъ больными.

7 декабря утромъ въ Порто-Гранде пришелъ прусскій коммерческій винтовой пароходъ *Bismark* и сталъ на бочку впереди клипера.

Въ 9 часовъ вечера съ моря показался другой пароходъ, направлявшійся къ рейду. Хотя вечеръ былъ довольно ясный при проблескахъ луны, и пароходъ *Bismark* былъ весь въ огняхъ, идущій съ моря пароходъ направился прямо къ *Bismark*, и не дойдя сажень 20 отдалъ якорь и вслѣдъ за тѣмъ ударилъ его штевнемъ въ самую середину между мачтами. Ударъ былъ такъ силенъ, что бывши въ это время на мостикѣ я почелъ нужнымъ приказать разбудить команду и просвистать на гребныя суда. Не прошло 5 минутъ послѣ удара, какъ къ клиперу подходитъ вельботъ и съ него кричатъ, что *Bismark* тонетъ, капитанъ же парохода проситъ прислать суда, спасти команду и пассажировъ.

Немедленно отдано приказаніе барказу съ лейтенантомъ Истоминнымъ, обоимъ катерамъ съ мичманами Чириковымъ и Десятовымъ отправиться къ пароходу принять съ него команду и багажъ. Если же они найдутъ возможнымъ, то употребить всѣ усилія для спасенія самаго судна. Въ крайнемъ же случаѣ, если успѣютъ, то сдать пароходъ какъ можно ближе къ берегу во избѣжаніе, чтобы онъ не затонулъ на глубинѣ.

Въ то же время я приказалъ гг. офицерамъ, чтобы въ моментъ погруженія — напихъ людей не было на пароходѣ и самыя гребныя суда не были бы слишкомъ близко у судна.

Вскорѣ съ парохода *Bismark* была перевезена на клиперъ

вся его команда и всѣ пассажиры, въ томъ числѣ жена командира. Капитанъ и офицеры остались на немъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ мнѣ было сообщено, что лѣвый бортъ парохода разрѣзанъ, начиная отъ верхняго планширя фута на 4 подъ горизонтъ воды. Но такъ какъ онъ имѣетъ непроницаемыя перегородки, то переднее и заднее отдѣленія, хотя и начинаютъ наполняться водою, но есть надежда, если пары успѣютъ поспѣть во-время, чтобы донка работала, и вода не прорвется въ переднее и заднее отдѣленія, то, не смотря на такую большую пробойну и все среднее отдѣленіе, наполненное водою, можно надѣяться поддержать пароходъ на водѣ.

Капитанъ парохода *Bismark*, не имѣя уже своей команды, просилъ офицеровъ клипера распоряжаться работами и дѣлать что нужно.

Не теряя времени, на пароходѣ стали разводять пары; между тѣмъ, чтобы онъ не затонулъ вдругъ на глубинѣ, подняли якорь, поставили форъ-марсель и, буксируя гребными судами, направили пароходъ къ берегу; дойдя до глубины 18 футовъ отдали якорь, и приступили сейчасъ же къ подводкѣ паруса на пробойну.

Пары между тѣмъ поспѣли и донка стала работать.

Въ продолженіе всей ночи команда клипера, при посланномъ на пароходъ старшемъ офицерѣ лейтенантѣ Бахтинѣ, работала на помпахъ, при подведеніи парусовъ и вообще для поддержанія судна на водѣ.

Между тѣмъ испуганные пассажиры и потерявшаяся команда парохода *Bismark* были размѣщены на клиперѣ.

Въ 2 часа ночи на клиперъ пріѣхалъ англійскій консулъ и просилъ меня употребить всѣ возможные усилія для спасенія парохода, на что я отвѣтилъ ему, что все нужное уже сдѣлано.

При этомъ онъ сообщилъ мнѣ, что пароходъ, причинившій такую аварію — англійскій, коммерческій, по имени *Vienos-Ayres*, идущій изъ Европы въ Рио-Жанейро. Сегодня утромъ съ разсвѣтомъ, пароходъ перешелъ подъ самый городъ и

такъ какъ осмотрѣвъ его, я нашелъ, что все нужное для него было сдѣлано, приказалъ своей командѣ возвратиться на клиперъ, а нѣсколько оправившюся команду парохода и пассажировъ отправилъ обратно на *Bismark*.

Изъ Порто-Гранде, отъ 22 декабря 1868.

Слѣдуя совѣту мѣстнаго врача о помѣщеніи на нѣкоторое время команды на берегу, я обратился съ просьбою къ мѣстнымъ властямъ отвести мѣсто для людей; но, видя ихъ затрудненіе и лишь проводочку времени, я обратился съ просьбой о помѣщеніи къ г. Миллеру, имѣющему здѣсь склады угля и занимающему постъ норвежскаго вице-консула.

Г. Миллеръ съ большою готовностію предоставилъ въ мое распоряженіе только что вновь выстроенный дворъ для склада угля. Одна часть его уже была занята углемъ; другая же, совершенно чистая, занята была частью команды клипера.

На самомъ клиперѣ оставались всѣ гг. офицеры, гардемарины и 30 челов. команды. До помѣщенія части здоровой команды на берегу, — отвозъ всего нужнаго для больныхъ, помѣщенныхъ уже съ перваго дня прихода сюда, производился прямо съ клипера на своихъ гребныхъ судахъ, которымъ по образованію берега приходилось приставать въ бурунахъ и послѣ каждой поѣздки катеръ возвращался съ людьми мокрыми съ головы до ногъ.

Въ настоящее время, когда команда помѣщена на берегу, доставка провизіи и проч. идетъ съ берега отъ здоровыхъ и нѣтъ надобности посылать гребныя суда съ клипера.

Не добившись первымъ очищеніемъ трюма уничтоженія запаха сырости изъ шпаций, я съ остающимися людьми приступилъ къ вторичной очисткѣ всего трюма, главное подъ машиной, откуда теперь преимущественно былъ слышенъ запахъ сырости, смѣшанный съ трюмнымъ запахомъ. Работа эта въ настоящее время еще не окончена.

Здоровье людей начинаетъ значительно поправляться, — больныхъ 28 челов., всѣ на ногахъ; умершихъ и опасныхъ

нѣтъ никого. Вновь заболѣвшихъ уже недѣля какъ не имѣется. Въ поправившихся людяхъ болѣзнь оставляетъ на нѣкоторое время значительный упадокъ силъ, восстановление которыхъ идетъ довольно медленно.

Какъ только кончу съ трюмомъ и приду къ убѣжденію, что сырости не существуетъ, рассчитываю перебраться всѣхъ здоровыхъ съ берега на клиперъ. На берегу же оставляю лишь тѣхъ, которые были больны.

Въ настоящее время, когда здоровье команды начинаетъ поправляться и когда въ окончательномъ восстановленіи его нѣтъ уже сомнѣнія, прослѣдивъ начало и весь ходъ болѣзни, я пришелъ къ тому убѣжденію, что здоровье молодой еще ни разу не бывавшей въ морѣ команды, вслѣдствіе крайне неблагоприятныхъ обстоятельствъ, встрѣченныхъ мною въ Нѣмецкомъ морѣ, было тронуто; послѣ чего крѣпкіе противные вѣтры, жажда и сырость, встрѣченные по уходѣ изъ Англіи, расположили команду къ болѣзни. Быстрый переходъ клипера въ тропическую температуру и, можетъ быть, усиленные работы при провѣтриваніи судна, были причиною полного развитія болѣзни. Между тѣмъ оставлять судно въ томъ положеніи, въ которое оно было приведено прошлымъ плаваніемъ, когда гигиеническія условія его не были благоприятны для восстановления здоровья команды, было бы ошибкою съ моей стороны; и потому измѣненіе всѣхъ условій жизни судовой на береговую должно было имѣть благоприятныя послѣдствія для здоровья людей. Въ то же время, мѣняя чрезъ три дня людей на клиперѣ, я могъ продолжать работу на суднѣ и приводить его въ благоприятныя гигиеническія условія.

Расчетъ мой оказался вѣрнымъ и вотъ уже недѣля, какъ вновь заболѣвающихъ нѣтъ. Между тѣмъ, я надѣюсь, что чрезъ нѣсколько дней клиперъ будетъ приведенъ въ то состояніе, что уже не будетъ никакихъ причинъ для поддержанія болѣзни, и тогда можно будетъ безъ опасенія перебраться здоровую команду обратно на клиперъ и начать обыкновенную судовую жизнь.

14 декабря, въ 9 часовъ утра, пришелъ изъ Лиссабона фрегатъ «Дмитрій Донской»; при рапортѣ моемъ командиру фре-

гата я сообщил о состояніи здоровья команды и о тѣхъ мѣрахъ, которыя были мною предприняты для восстановленія его; а также, что послѣднія мѣры принесли уже пользу и что два дня какъ заболѣвшихъ не имѣется.

Расчитывая, что хотя всѣ больные и поправятся, то все-таки болѣзнь оставить въ нѣкоторыхъ слабыхъ организмахъ послѣдствія, мы условились предъ уходомъ фрегата отсюда обмѣнять тѣхъ, которые будутъ недостаточно крѣпки здоровьемъ для дальнѣйшаго плаванія; но при этомъ на фрегатъ поступать лишь такіе, у которыхъ всѣ признаки болѣзни уже прошли.

На другой день послѣ отправленія донесенія моего отъ 8 декабря,—командиръ прусскаго коммерческаго парохода *Bismark*, капитанъ Стаадъ, пріѣхалъ ко мнѣ просить моего содѣйствія въ задержаніи англійскаго парохода *Buenos Ayres*, капитанъ котораго никакъ не хочетъ дать сертификата въ томъ, что онъ отвѣчаетъ за исправленія всѣхъ поврежденій, сдѣланныхъ пароходомъ *Buenos Ayres* пароходу *Bismark*. Въ то же время онъ сообщилъ мнѣ, что уже обращался съ этою просьбою къ мѣстнымъ властямъ, которыя объявили ему, что имѣя ни одного военнаго судна въ порту, сдѣлать этого не могутъ; тогда капитанъ Стаадъ предложилъ властямъ воспользоваться присутствіемъ русскаго влипера и просить меня задержать отправленіе парохода *Buenos Ayres*, пока капитанъ его не дастъ сертификата.

Объявивъ капитану парохода *Bismark*, что дѣло это меня не касается, но что ежели губернаторъ Порто-Гранде, не имѣя своего военнаго судна въ порту, официально бумагою будетъ просить меня отъ имени португальскаго правительства предложить капитану парохода *Buenos Ayres* или дать сертификатъ, или не оставлять порта, то въ такомъ случаѣ я исполню просьбу губернатора; иначе же отклоняю отъ себя всякое вмѣшательство въ дѣло до меня некасающееся.

Какъ я ожидалъ, такъ оно и вышло, губернаторъ не согласился писать ко мнѣ объ этомъ, и пароходъ *Buenos Ayres* ушелъ въ море.

Командиръ прусскаго парохода *Bismark* вполне согласился

со мною, что безъ официальной бумаги я никакихъ мѣръ противъ *Buenos Ayres* предпринять не могу. Въ то же время онъ сообщилъ мнѣ, что будетъ жаловаться своему правительству на поступки англійскаго парохода и на неоказаніе ему никакой поддержки со стороны губернатора, а также укажетъ и на огромную услугу, сдѣланную клиперомъ при спасеніи парохода и на дальнѣйшую готовность быть полезнымъ.

Для испытанія вновь-поставленныхъ 6-ти дюймовыхъ наръзныхъ стальныхъ орудій и станковъ была произведена прицѣльная пальба по островку, въ видѣ сахарной головы, Bird Island, имѣющему въ основаніи 50 сажень и вышиною 273 фута на дистанцію 16 кабельтовыхъ. При стрѣльбѣ вѣтръ дулъ порывами между N и ONO; клиперъ, катаясь со стороны на сторону, имѣлъ боковую качку до 5°. Дѣйствовали поочереды, сначала изъ носоваго, а потомъ изъ среднего орудія, при чемъ оказалось: отдача совершенно спокойна и безъ малѣйшаго разрушительнаго дѣйствія, какъ на станки съ платформами, такъ и на боевые штыры. Компрессоры, улучшенные полковникомъ Пестичемъ, вполне можно назвать совершенными; при сильномъ зажиманіи компрессора отдача доходила до 2 фут. 8 д., при посредственномъ до 3 ф. 3 д. и при слабомъ до 3 ф. 10 д. и все-таки отдача не во весь брюкъ. Поврежденій въ правильности всѣхъ частей клиноваго механизма, а также и въ орудіяхъ не оказалось; и только послѣ нѣсколькихъ выстрѣловъ были замѣчены на передней плоскости клина слѣды весьма незначительнаго прорыва пороховыхъ газовъ, что безъ сомнѣнія должно приписать тщательной и точной выдѣлкѣ запирающихъ колець. Изъ сдѣланныхъ весьма немногихъ выстрѣловъ довольно трудно опредѣлить всѣ явленія, могущія произойти въ клиновомъ механизмѣ, а также и быстроту дѣйствій этими орудіями.

Изъ орудія за № 110 сдѣлано пять выстрѣловъ, зарядами въ 12 фунтовъ призматическаго пороха, снарядами изъ обыкновеннаго чугуна, въ томъ числѣ однимъ снаряженнымъ снарядомъ. Изъ орудія за № 108 сдѣлано семь выстрѣловъ, тѣми же зарядами и снарядами и также однимъ снаряженнымъ снарядомъ.

При ударѣ снаряженными снарядами въ скалу, они лопались.

Станки обладаютъ большою подвижностію, что составляетъ одно изъ необходимыхъ условій для быстрого дѣйствія артиллеріею; но во время качки неизбѣжны стремительныя накатыванія орудія, и передняя часть станка, ударяясь о буферы платформы, предохраняя станокъ отъ ломки, не уничтожаетъ подпрыгиванія орудія, отчего можетъ вылетать клинъ, и весь ударъ передается на боевой штырь, что расслабляетъ его. Во избѣжаніе этихъ неудобствъ и, чтобы спокойно можно было дѣйствовать даже и въ сильную качку, полезно было бы сдѣлать приспособленіе такимъ образомъ, чтобы лопарь кореннымъ концомъ крѣпился въ лѣвомъ заднемъ брусѣ платформы, проходя въ металлическій шкивъ въ задней подушкѣ станка и къ правому заднему концу платформы, гдѣ будучи наверху шлагомъ на обухъ, травился-бы по мѣрѣ придвиганія орудія къ борту. Приспособленіе это предполагаю сдѣлать при первой возможности.

На другой день была произведена проба третьему орудію. Дѣйствовали по тому же Bird Island. Отъ значительной зыби боковая качка доходила до 12° въ каждую сторону. Результатъ оказался тотъ же. Сдѣлали лишь одно замѣчаніе, что, не смотря на сильную боковую качку, не слѣдуетъ слишкомъ туго зажимать компрессоръ, потому что орудіе при первомъ выстрѣлѣ вѣроятно, дрогнувъ казенной частью, выдвинуло клинъ изъ подъ себя на платформу.

При слѣдующихъ выстрѣлахъ компрессоръ уже не зажимали такъ туго; откатъ орудія былъ спокоенъ и все таки не во весь брюкъ; подъемный клинъ оставался постоянно на своемъ мѣстѣ.

Изъ всѣхъ трехъ орудій сдѣлано 18 выстрѣловъ, изъ нихъ 12 попало въ островъ.

Послѣ произведенныхъ опытовъ, давшихъ такіе прекрасные результаты, можно положительно сказать, что клинерь вооруженъ сильной артиллеріей, которую носить, безъ вреда себѣ, и дѣйствовать ею, можетъ почти при всѣхъ обстоятельствахъ, развѣ кромѣ шторма, а при небольшомъ навыкѣ людей

даже очень вѣрно, потому что во время пальбы изъ третьяго орудія, не смотря на значительную боковую качку и дистанцію 16 кабельтовыхъ, изъ числа 6 выпущенныхъ выстрѣловъ былъ сдѣланъ только одинъ промахъ.

При дѣйствіи по Bird Island прицѣлъ ставился на 86 линий. При первомъ удобномъ случаѣ рассчитываю сдѣлать нѣсколько элевационныхъ выстрѣловъ, поставивъ прицѣлъ на крайнее возвышеніе, т. е. 210 линий.

Изъ Порто-Гранде, отъ 31 декабря 1868.

29-го декабря, утромъ, фрегатъ «Дмитрій Донской» оставилъ Порто-Гранде и ушелъ въ Бахію. За день до его ухода намъ было сообщено, что городъ рѣшительно не можетъ продовольствовать хлѣбомъ оба судна. Послѣ этого оставалось или уйти одному изъ насъ, или ѣсть сухари и тѣмъ поставить себя въ затруднительное положеніе въ будущемъ, такъ какъ здѣсь купить сухарей совершенно невозможно.

Изъ числа поправляющихся больныхъ, 11 человекъ поступили на фрегатъ, и взаменъ ихъ взято съ фрегата 8 человекъ здоровыхъ.

Въ настоящее время считаемъ 12 человекъ больныхъ возвратною горячкою, большею частію поправляющихся, за исключеніемъ 3 или 4 человекъ, болѣзнь которыхъ затянулась. А потому, въ случаѣ отправленія клипера въ дальнѣйшій путь, чтобы долго не ждать ихъ выздоровленія, а также, чтобы не брать на клиперъ больныхъ, выздоровленіе которыхъ въ жаркомъ климатѣ будетъ сомнительно, я рѣшаюсь оставить такихъ въ здѣшней больницѣ, съ тѣмъ, чтобы выздоровѣвшіе были пересланы въ Европу.

Не смотря на всѣ произведенныя работы для очистки клипера, я все-таки недоволенъ его гигиеническими условіями. Въ настоящее время трюмъ вездѣ чистъ безукоризненно, но запахъ сѣрнистаго газа еще существуетъ въ значительной степени, между упорнымъ подшивникомъ и дейдвудной трубой. Для того, чтобы запахъ этотъ не распространялся, я держу постоянно открытымъ люкъ въ свою каюту, а перегородки капитанскаго погреба, отдѣляющія корридоръ гребнаго

вала, мною сломаны, вследствие чего весь запахъ и идетъ теперь въ мою каюту.

Киперъ течетъ только кормою, или лучше сказать дейдвудомъ. До настоящаго времени мы считали, что течъ простирается до 4½ дюймовъ въ сутки. Вѣрно опредѣлить течъ до сихъ поръ было невозможно, какъ въ морѣ при свѣжихъ вѣтрахъ, когда вода часто попадала сверху, такъ и на якорѣ—во время очистки трюма, при постоянномъ нагачиваніи и выпускѣ воды. Въ настоящее же время, уже обстоятельства заставили найти мѣсто течи и опредѣлить ее. Какъ я упоминалъ выше, запахъ оставался только въ одномъ мѣстѣ; долго не будучи въ состояніи, объяснить себѣ причины его и видя трюмную воду совершенно чистою и безъ всякаго запаха, тогда какъ у дейдвуда онъ былъ слышенъ и вода была не такъ чиста, я рѣшился сломать всѣ переборки и очистить мѣсто на столько, чтобы отыскать причину этой разницы. По разобраніи переборокъ мнѣ удалось добраться до чаконъ, которыми было задѣлано разстояніе между продольнымъ брусомъ по дейдвуду и поворотными шпангоутами; такихъ чаконъ на клиперѣ *четыре*, по два на сторонѣ. Въ заднемъ чакѣ съ лѣвой стороны въ углу нашли небольшую дыру, какъ было видно залитую прежде смолою, но теперь пустую. Изъ этой дыры запахъ былъ очень ощутителенъ. Подозрѣвая внизу гниль, я приказалъ вырубить этотъ чакъ, какъ можно осторожнѣе. И дѣйствительно, изъ-подъ чака показалась вода, грязная и съ сильнымъ запахомъ; все пространство подъ чаконъ было наполнено пескомъ, грязью, пеконъ, кусками просмоленной бумаги, употребляемой для прокладки членовъ, и стружками. Все это пахло.

Очистивъ отъ воды и сора, насколько позволяла узкость пространства, нигдѣ не нашли гнили въ членахъ, дерево было крѣпко и хорошо; но не было сомнѣнія, что около мѣста вскрытія—впередъ и назадъ—вѣроятно находился такой же соръ. Назадъ, въ самую узкую часть, не проходила рука, а потому и очистить ее не было возможности. Подъ поперечнымъ брусомъ № 2 прочистили на сколько было возможно; вырубить же передняго чака я не рѣшился, изъ опасенія, что онъ слухитъ частію и для крѣпленія. Но убѣжденный, что и подъ

*

нимъ существуетъ соръ, я приказалъ залить цементомъ все пустое пространство, на сколько позволяло мѣсто. Кончивъ работу съ лѣвой стороны, вырубили чакъ на правой, и точно также нашли подъ нимъ тоже, что и на лѣвой сторонѣ.

Между тѣмъ, при очищеніи этихъ мѣстъ отъ воды и особенно при набивкѣ ихъ цементомъ, видно было, что вода просачивается изъ дейдвудной оболочки.

Въ настоящее время для меня совершенно ясна причина запаха между упорнымъ подшипникомъ и концомъ дейдвуда: запахъ происходитъ отъ течи черезъ дейдвудъ, при чемъ вода, пробираясь подъ чабами черезъ соръ, выходитъ въ клиперъ изъ-подъ поперечнаго дейдвуднаго бруса № 3 уже испорченною.

Клиперъ течетъ почти пол-дюйма въ часъ, и такъ какъ стоя на якорѣ онъ имѣетъ постоянную боковую качку до 15° въ каждую сторону, то можно полагать, что такая же течь будетъ и въ морѣ.

При всѣхъ этихъ осмотрахъ не нашли нигдѣ гнилыхъ мѣстъ, но думаю, что при первомъ удобномъ случаѣ было бы полезно, для сохраненія судна, ввести его въ докъ, подробно осмотрѣть дейдвудъ и очистить весь соръ; цементъ же, которымъ залиты пустоты, есть средство временное, и теперь еще ничего нельзя сказать о его дѣйстви, такъ какъ работа эта только что окончена.

Сегодня команда переведена на клиперъ, за исключеніемъ больныхъ, и съ завтрашняго дня начнется обыденная судовая жизнь.

Съ фрегата «Дмитрій Донской» принято провизіи: рису 15 пуд., крупъ гречнев. 11 пуд., сахару 20 пуд., чаю 17 ф., масла коровьяго 5 пуд. 37 ф., сухарей ржаныхъ 31 пуд., сухарей бѣлыхъ 68 пуд., рому 10 ведръ.

Севастопольскій обѣдъ 11-го февраля 1869 года.

Изъ № 22 Русскаго Инвалида.

11-го февраля, бывшіе защитники Севастополя, находящіеся въ Петербургѣ, собрались въ гостинницѣ Демуть на свой обычный обѣдъ. Присутствовало 60 человекъ.

Его Императорское Высочество Великій Князь Николай Николаевичъ старшій, раздѣлявшій вмѣстѣ съ своимъ Августѣйшимъ братомъ Михаиломъ Николаевичемъ боевыя тревоги и опасности знаменитой севастопольской обороны, какъ дѣятель, дающій настоящую цѣну этой славной эпохѣ нашей исторіи, изволилъ почтить севастопольскій обѣдъ Своимъ присутствіемъ.

Замѣтно рѣдѣющій кружокъ севастопольскихъ ветерановъ съ глубокою любовью соединился около Велкаго Князя, проявлявшаго въ средѣ осажденныхъ тѣ черты доблести, которыя русскій народъ привыкъ чтить въ семьѣ русскихъ царей.

Первый тостъ, предложенный генераль-адъютантомъ Эдуардомъ Ивановичемъ Тотлебенomъ, однимъ изъ главныхъ дѣятелей севастопольской обороны, хозяиномъ и распорядителемъ севастопольской тризны,—былъ за здоровье и долголѣтіе Государя Императора. Громкое «ура», дружно принятое и многократно повторенное тѣми самыми голосами, которые, въ перелитые дни незабвенной осады, слышались на батареяхъ и развалинахъ Севастополя—огласило залу. Съ чувствомъ любви и преданности были приняты и послѣдующіе тосты, предложенные распорядителемъ за Его Императорское Высочество Наслѣдника Цесаревича и потомъ за здоровье Ихъ Императорскихъ Высочествъ Великихъ Князей Николая и Михаила Николаевичей.

Едва смолкнулъ гулъ восторженнаго крика, возбужденнаго предшествовавшими тостами, Его Высочество Николай Николаевичъ провозгласилъ здоровье всѣхъ храбрыхъ защитниковъ Севастополя!

Вслѣдъ за этимъ тостомъ, вызвавшимъ много воспоминаній и братскихъ пожеланій, раздался снова голосъ Эдуарда Ивановича, и всѣ присутствующіе въ благоговѣйномъ молчаніи под-

няли бокалы въ вѣчную память павшихъ въ Севастополѣ героевъ-товарищей. Величественная тишина на мгновеніе воцарилась въ залѣ. Много было пережито и перечувствовано въ это мгновеніе.

Среди общаго молчанія всѣ присутствующіе обратились къ генералъ-лейтенанту Менькову, который на братскихъ обѣдахъ севастопольцевъ, ежегодно произноситъ нѣсколько теплыхъ словъ въ память павшихъ и живыхъ собратьевъ.—Петръ Кононовичъ, уступая общему желанію, сказалъ:

«Года четыре тому назадъ, въ нашемъ задушевномъ кружкѣ, на севастопольскихъ обѣдахъ, я имѣлъ честь сказать: «что мы отодвинулись отъ славной эпохи севастопольскаго погрома на такое разстояніе, съ котораго уже возможна историческая оцѣнка событій.

«Въ двухъ вышедшихъ томахъ военно-историческаго труда, составленнаго подъ руководствомъ Эдуарда Ивановича Тотлебена, мы имѣемъ *начало* своей исторіи—«Исторіи обороны Севастополя».

«Въ то же время, я имѣлъ честь заявить севастопольцамъ, что при посѣщеніи моемъ Парижа и Лондона, въ арсенальныхъ музеяхъ той и другой страны, мнѣ, какъ иностранцу, съ какимъ-то ребяческимъ задоромъ показывали бѣдные трофеи, подобранные или отысканные въ развалинахъ Севастополя. Дѣтское тщеславіе двухъ великихъ націй нисколько не оскорбляло родной гордости; напротивъ, мнѣ было весело и отрадно смотрѣть на обломанные кроваво-заржавленные трофеи: эти нѣмые свидѣтели богатырской борьбы,—эти инвалиды Севастополя, выставленные въ музеяхъ Франціи и Англіи, какъ будто говорили: «Мы сдѣлали свое дѣло!» «Мы постояли за себя!»

«Ссылку на мои прежнія слова сдѣлалъ я для того, чтобы коснуться самаго живаго, самаго современнаго интереса.

«Всѣмъ извѣстно, что эпоха севастопольскаго погрома, съ ея міровымъ значеніемъ, отмѣчена на вѣки вѣговъ въ тысячелѣтней жизни Россіи... Знаемъ мы также, что и враги, громившіе Севастополь, оцѣнили непримѣрный подвигъ защиты; въ арсеналахъ своихъ они устроили особые отдѣлы—севастопольскіе музеи!!

«Что же сдѣлали мы, для того, чтобы увѣковѣчить славную эпоху—всецѣло передать ее въ жизнь Россіи—завѣщать ее отдаленному потомству?....

«Одинъ изъ нашихъ собратій, севастопольцевъ—возложилъ на меня обязанность высказать сегодня, передъ вами, его задушевную мысль.

«Вѣроятно каждый изъ насъ съ полнымъ сочувствіемъ отнесся къ заявленію, сдѣланному нашимъ собратомъ г. Алабинымъ о мысли: создать «Севастопольскій Музей»—въ Севастополѣ.

«Представляя каждому изъ присутствующихъ на сегодняшней тризнѣ брошюру г. Алабина, напечатанную въ «Русскомъ Инвалидѣ», я не буду утомлять вашего вниманія перечнемъ предложеній автора, который между прочимъ говоритъ: «созданіе Севастопольскаго Музея предстоитъ произвести самимъ севастопольцамъ!»... Пройдетъ еще десятокъ другой лѣтъ и не станетъ насъ.... Кто же расскажетъ всепотрясающія подробности севастопольской драмы русскому путешественнику, который пожелаетъ обозрѣть кровавую купель Россіи?..

«Не позволяю себѣ сомнѣнія, что мысль устройства севастопольскаго музея, который будетъ лучшимъ памятникомъ восточной войны и севастопольской защиты, найдетъ сочувственный откликъ въ сердцѣ каждаго изъ дѣятелей незабвенной эпохи.

«Мнѣ остается только прибавить, что общественное мнѣніе примкнуло къ мысли г. Алабина:

«—Бородино, Севастополь—говорятъ «Московскія Вѣдомости»—вотъ имена, которые неразлучно представляются воображенію русскихъ!... Если бородинское сраженіе названо иностранцами «битвою великановъ», то что сказать о севастопольской осадѣ—объ этой сплошной битвѣ, продолжавшейся безъ малаго годъ?..

«Московская пресса прибавляетъ, что мысль, высказанная г. Алабинымъ, какъ нельзя болѣе современна, именно теперь, когда рѣшено строить севастопольскую желѣзную дорогу. «Севастополь есть одна изъ великихъ историческихъ святынь Россіи!...»

«Итакъ—наше слово сказано и повторено. «Мы вѣримъ,

—говорить г. Алабинъ,—крещенные однимъ съ нами огнемъ и кровію отзовутся сочувственно на это слово!»

«Поднимая бокаль въ честь вапу, господа, въ честь отсутствующихъ севастопольцевъ, въ память героевъ—нашихъ почившихъ братій, я вмѣстѣ съ тѣмъ провозглашаю тостъ за успешное развитіе счастливой мысли, тостъ—за осуществленіе «Севастопольскаго Музея!»...

— Слово «Инвалида» было принято съ тѣмъ живымъ сочувствіемъ, на которое способны только люди, прошедшіе черезъ всѣ періоды той сплошной бойни, которая зовется севастопольскою обороною.

Генераль-адъютантъ Эдуардъ Ивановичъ Тотлебенъ, вслѣдъ за словомъ генерала Менькова, заявилъ, что онъ, сочувствуя болѣе, чѣмъ кто-либо другой, мысли о созданіи «Севастопольскаго Музея», съ особымъ удовольствіемъ приносить въ даръ «Музею» принадлежащій нынѣ ему домъ въ Севастополѣ, тотъ самый, въ которомъ онъ жилъ во время обороны (*).

Среди всеобщаго восторга, вызваннаго пожертвованіемъ Эдуарда Ивановича, генераль-адъютантъ Александръ Алексѣевичъ Золотой обратился къ присутствующимъ съ слѣдующими словами:

«Позволяю себѣ обратить вниманіе ваше, товарищи-севастопольцы, на то совпаденіе обстоятельствъ, которое не можетъ быть случайнымъ. Эдуардъ Ивановичъ явился къ намъ въ Севастополь, чтобы построить тѣ батареи и траншеи, которыя укрывали насъ во все время осады; кончилась гигантская борьба и обязанные трудамъ Эдуарда Ивановича, мы имѣемъ уже исторію этой борьбы, долженствующую увѣковѣчить славную оборону; теперь, отвѣчая первымъ на заявленіе генерала Менькова, онъ приносить въ даръ «Севастопольскому Музею», построенный для себя домъ въ Севастополѣ, въ которомъ, какъ

(*) Видъ дома, подареннаго генераль-адъютантомъ Тотлебенемъ «севастопольскому музею», при семъ прилагается. Окончательную отдѣлку дома и приспособленія, какъ дома, такъ и надворныхъ строеній къ специальному его назначенію, принялъ на себя, подъ руководствомъ Эдуарда Ивановича—городской голова Севастополя, Петръ Андреевичъ Телятниковъ.

въ сокровищницѣ, будетъ собрано все, что можетъ послужить къ обновленію въ памяти народной, славной эпохи боевой жизни Россіи и дать грядущимъ поколѣніямъ вѣрное, наглядное понятіе о безпримѣрной въ лѣтописяхъ исторіи 11-ти-мѣсячной осады.

«Господа, предлагаю тостъ за здоровье и въ честь Эдуарда Ивановича.»

Вслѣдъ затѣмъ Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Поповъ выразилъ мысль, что недостаточно еще задумать и пачать какое-либо дѣло, но нужно и довести его до конца. «Начало положено, сказалъ онъ, но чтобы задуманное дѣло имѣло вѣрный успѣхъ и получило должное направленіе, обратимся мы, наличные обломки севастопольской обороны, съ почтительной просьбою къ Его Высочеству стать во главѣ этого дѣла.»

Августѣйшій соучастникъ славной борьбы соизволилъ принять благосклонно почтительную просьбу присутствующихъ севастопольцевъ, прибавивъ, что Онъ будетъ въ состояніи вести дѣло по устройству музея только при помощи Эдуарда Ивановича и при содѣйствіи «Военнаго Сборника» и «Русскаго Инвалида».

Мы не будемъ останавливаться на тѣхъ чувствахъ, съ которыми было встрѣчено это милостивое соизволеніе Его Высочества, на чувствахъ, понятныхъ каждому истинно русскому, сочувствующему близко успѣху предпріятія, клонящагося къ славѣ его родины, а передадимъ въ нѣсколькихъ словахъ вызванный общимъ настроеніемъ безыскусственный разсказъ контръ-адмирала Платона Васильевича Воеводскаго.

Желая доказать, что въ нѣкоторомъ равнодушіи и даже забвеніи къ великимъ событіямъ знаменательной обороны и къ дивнымъ подвигамъ защитниковъ Севастополя, мало по малу исчезающимъ безслѣдно, виноваты мы сами, защитники Севастополя, и наша неумѣстная скромность... Платонъ Васильевичъ указалъ на три отдѣльныхъ случая—изъ массы подобныхъ имъ, обычныхъ для героев-защитниковъ, но тѣмъ не менѣе достойныхъ быть отмѣченными въ памяти народной.

Онъ напомнилъ присутствующимъ о томъ, что генералъ Се-

мякинъ вызвалъ въ Севастополь двухъ сыновей своихъ, воспитывавшихся въ Ришельевскомъ лицѣѣ, предназначавшихся къ гражданской дѣятельности и добровольно выставивъ ихъ на все время почти годичной осады на одинъ изъ самыхъ опасныхъ пунктовъ, — отдалъ при томъ этихъ неискушенныхъ еще жизнью юношей въ распоряженіе Аполинарія Александровича Зарина. — Севастопольцамъ близко извѣстно, что значило быть при Заринѣ. «Если подвигъ Раевского, сказалъ Платонъ Васильевичъ, выставившаго дѣтей своихъ въ сраженіи при Солтановкѣ, отмѣченъ исторіей, то неужели самоотверженный подвигъ Семякина, выставившаго двухъ сыновей, не на полчаса подъ огонь непріятеля, а на все время 11-ти мѣсячной осады, гдѣ смерть грозила имъ ежесекундно, — долженъ пройти даже незамѣченнымъ».

Затѣмъ онъ разсказалъ, какъ смертельно раненный 6-го іюня начальникъ Малахова кургана, капитанъ 1-го ранга Юрковской, въ то время, когда у него были уже отняты раздробленная рука и нога и производилась перевязка разбитого бока, справлялся о томъ, кто остался на курганѣ за старшаго, и когда ему назвали Керна, то умирающій въ отвѣтъ на слова утѣшенія отвѣчалъ: «ну, слава Богу, Кернъ съумѣетъ отстоять курганъ».

Третій случай, напомнившій черту изъ боевой жизни одного изъ присутствовавшихъ за обѣдомъ лицъ, — показавшій, на сколько защитники Севастополя умѣли понимать долгъ службы и свои обязанности, мы по просьбѣ этого лица, къ сожалѣнію, должны пройти молчаніемъ.

Глубоко прочувствованные слова адмирала Воеводскаго живо напомнили каждому прожитое-прошлое, рядъ неповѣданныхъ, самоотверженныхъ подвиговъ живыхъ и погибшихъ товарищей и произвели такое впечатлѣніе, что на глазахъ многихъ ветерановъ навернулись слезы.

Послѣ адмирала Воеводскаго, Александръ Алексѣевичъ Зеленой сказалъ:

«Платонъ Васильевичъ напомнилъ намъ нѣсколько случаевъ изъ пережитой нами боевой жизни, точно обрисовывающихъ то общее настроеніе, которымъ были проникнуты защитники

во время осады, и дающихъ вѣрное понятіе о строгомъ исполненіи ими долга службы и святыхъ обязанностей воина. •

«Но если дѣло коснулось воспоминаній, то я съ своей стороны не могу не обратить вниманія вашего на одинъ замѣчательный эпизодъ, въ которомъ офицеръ, неизвѣстный по своему служебному положенію, обнаружилъ необычайныя качества солдата и человѣка.

«Напередъ прошу извиненія, если при этомъ разсказѣ мнѣ придется невольно упоминать про себя,—такъ какъ въ данномъ случаѣ я былъ, хотя пассивно, но дѣйствующимъ лицомъ и живымъ свидѣтелемъ подвига достойнаго воспоминанія.

«26-го августа полкъ мой стоялъ на Грибкѣ подъ сильнымъ огнемъ. Въ самое короткое время у меня вышло изъ строя огромное число людей и прислуга у орудій была почти вся перебита. Особенно страдали сильно люди у углового орудія. Каждый взрывъ бомбы уносилъ 6 или 7 человѣкъ. Назначаемые мною комендоры выбывали одинъ за другимъ. Положеніе мое, какъ начальника и человѣка, посылающаго людей на явную смерть—становилось весьма затруднительно. Замѣтивъ, что послѣдній поставленный мною комендоромъ у орудій офицеръ смертельно раненъ, я подзвалъ юнкера Левандовскаго и приказалъ ему стать за комендора. Прошла минута не болѣе, упала бомба и повалила 9 человѣкъ; въ числѣ ихъ палъ юнкеръ Левандовскій съ разорванною грудью (*). Я поставилъ сѣбѣихъ людей и самъ подошелъ къ орудію, вновь ударила бомба и я—нераненый, не контуженный даже, упалъ на землю, не понимая,

(*) Къ словамъ глубокоуважаемаго Александра Алексѣевича, редакція можетъ присовокупить почерпнутый изъ достовѣрныхъ источниковъ слѣдующій интересный случай, бывшій съ юнкеромъ Левандовскимъ: онъ упалъ съ разорванною грудью и раздробленнымъ лѣвымъ плечомъ. А. А. Зеленой бросился къ нему и зажалъ рану платкомъ. Ночью Александръ Алексѣевичъ распоряжался уборкою множества убитыхъ въ тотъ день на Грибкѣ. Исполнитель приказанія, дежурный по полку капитанъ Гуляевъ, доложилъ ему, что между мертвыми тѣлами одно оказывается теплымъ. Александръ Алексѣевичъ подошелъ къ сложенной массѣ убитыхъ и въ тѣлѣ, оказавшемся теплымъ, узналъ по ранѣ Левандовскаго и поручилъ его попеченію полковаго доктора. Къ утру признанный за убитаго Левандовскій ожилъ: на другой день онъ былъ перенесенъ на сѣверную сторону и положенъ въ госпиталь. Въ настоящее время Левандовскій живъ, хотя постоянно страдаетъ отъ раны.

какъ это могло случиться. Дѣло объяснилось просто: въ то время, когда я стоялъ у орудія, одинъ изъ офицеровъ полка увидѣлъ упавшую подлѣ меня бомбу, и явно угрожавшую мнѣ отъ нея опасность, желая прикрыть меня собою, мгновенно подбѣжалъ ко мнѣ сзади, толкнулъ съ силою и легъ на меня. Бомба сдѣлала свое дѣло, вырвала изъ строя нѣсколько чело-
вѣкъ, сильно контузила въ спину прикрывшаго меня собою, а я, благодаря его самоотверженію, остался невредимъ. Когда на батарее пальба немного утихла, я спросилъ этого офицера, что понудило его на такой поступокъ? *«Капитановъ въ полку много, а полковой командиръ одинъ»*,—отвѣчалъ онъ мнѣ совершенно спокойно.

«Фамилія этого офицера—капитанъ *Горохъ*. Старикъ Горохъ живъ по настоящее время, и я предлагаю тостъ за здоровье достойнаго и неустрашимаго капитана Гороха.»

Затѣмъ капитанъ 1-го ранга Асланбеговъ высказалъ мысль завести книгу для историческаго журнала, съ которую заносилось бы все, что говорится, о чемъ разсуждается на севастопольскихъ обѣдахъ, чтобы ничто не ускользало изъ этихъ бесѣдъ севастопольцевъ, могущихъ имѣть впослѣдствіи историческое значеніе и, кромѣ того, завести альбомъ съ портретами всѣхъ участвовавшихъ въ этихъ братскихъ трапезахъ, а равно всѣхъ бывшихъ защитниковъ, желающихъ обогатить альбомъ присылкой своихъ карточекъ.

Оба эти предложенія г. Асланбегова, всѣми наличными севастопольцами были приняты съ полнымъ сочувствіемъ.

Во время обѣда послѣ тостовъ за здоровье всѣхъ защитниковъ Севастополя, была послана на Кавказъ Его Императорскому Высочеству Великому Князю Михаилу Николаевичу депеша слѣдующаго содержанія:

«Здѣшніе севастопольцы, снова собравшись семейнымъ кружкомъ въ память своей годовщины, привѣтствуютъ Ваше Высочество, какъ представителя кавказскихъ севастопольцевъ, и просятъ передать искренній привѣтъ собратьямъ своимъ по оружію».

Не успѣли встать еще изъ за стола, какъ получена была слѣдующая депеша:

«Севастопольцамъ. Посылаю сердечный привѣтъ, принимаю мысленно участіе въ вашемъ праздникѣ, символѣ солидарности и воспоминанія незабвенной эпохи».

Гюббенетъ.

Послѣ обѣда, бывшій помощникъ начальника штаба севастопольскаго гарнизона, нынѣ командующій войсками кievскаго военного округа, генералъ-лейтенантъ Козляниновъ, сказалъ нѣсколько теплыхъ словъ о доблестной службѣ князя Виктора Илларионовича Васильчикова. Севастопольцы, знакомые близко съ доблестными подвигами князя, прокричали ему громкое «ура» и пожалѣли душевно, что его не было среди глубоко уважающей его севастопольской семьи.

Затѣмъ всѣми присутствующими были отправлены депеши: графу Остенъ-Сакену, князю Васильчикову, генералъ-лейтенантамъ: Хрущову, Шульцу, профессорамъ: Пирогову и Гюббенету, — слѣдующаго содержанія: «На годовщину Севастополя положили устроить Севастопольскій Музей; Его Высочество изволилъ принять его подъ Свое покровительство. Тотлебенъ пожертвовалъ домъ для музея. 60 севастопольцевъ «пили ваше здоровье».

Вслѣдъ затѣмъ, присутствующій на обѣдѣ бывшій ополченецъ, князь Юрій Голицынъ, предложилъ дать концертъ съ своею капеллою въ пользу учрежденія Севастопольскаго Музея; а Свиты Его Величества контръ-адмиралъ А. А. Поповъ предложилъ всѣмъ наличнымъ участникамъ устроить въ кругу своихъ знакомыхъ посильную подписку въ пользу этого зарождающагося краснорѣчиваго памятника севастопольскаго погрома, даващаго новую жизнь Россіи и увѣковѣчившаго славу сыновъ ея!

Оба предложенія приняты восторженно съ искреннимъ русскимъ спасибо.

Вечеромъ того же дня были получены слѣдующія депеши:

1) Великому Князю Николаю Николаевичу.

«Кавказскіе наличные севастопольцы пьютъ за здоровье Вашего Высочества и всѣхъ своихъ боевыхъ товарищей, вспоминая съ восторгомъ минувшіе славные дни».

19 севастопольцевъ и *Михаилъ.*

2) Генераль-адъютанту Тотлебену.

«Кавказскіе наличные севастопольцы пьютъ за здоровье вашего превосходительства и всѣхъ своихъ боевыхъ товарищей, вспоминая съ восторгомъ минувшіе славные дни!

19 севастопольцевъ и *Михаилъ*.

3) Генераль-адъютанту Тотлебену.

«Наличные севастопольцы, прочитавъ съ большимъ удовольствіемъ въ «Русскомъ Инвалидѣ» статью объ основаніи Севастопольскаго Музея, желая выразить свое сочувствіе заявленной мысли, собрали подпискою между собою небольшую сумму денегъ для осуществленія этого музея, которая на дняхъ будетъ вамъ доставлена съ курьеромъ».

Михаилъ.

4) Его Императорскому Высочеству Великому Князю Николаю Николаевичу Старшему.

«Собравшіеся здѣсь защитники Севастополя пьютъ за здоровье Вашего Высочества.»

Севастополь. Вице-адмиралъ *Кислинскій*.

5) Генераль-адъютанту Тотлебену.

«Собравшіеся здѣсь защитники Севастополя пьютъ за здоровье вашего превосходительства и окружающихъ васъ нашихъ боевыхъ сотоварищей.»

Кислинскій.

Въ отвѣтъ на полученные телеграммы генераль-адъютантъ Тотлебенъ отвѣчалъ:

Его Императорскому Высочеству Михаилу Николаевичу.

«Севастопольцы приносятъ Вашему Императорскому Высочеству душевную признательность за Ваше высокое вниманіе и искренно благодарятъ своихъ боевыхъ товарищей на Кавказѣ.

«На разстояніи нѣсколькихъ тысячъ верстъ тосты провозглашались одновременно. Славныя воспоминанія объ оборонѣ Севастополя живы во всѣхъ сердцахъ; какъ на Кавказѣ, такъ и здѣсь съ теплымъ сочувствіемъ открыта подписка для учрежденія музея въ Севастополѣ.»

Въ Севастополь, вице-адмиралу Кислинскому.

«Искренно благодаримъ. Мы всѣ душою были съ вами въ

Севастополь. Тосты провозглашались одновременно въ Тифлисѣ, Севастополь, Кіевѣ и Петербургѣ.»

Въ Кіевѣ, профессору Гюббенету.

«Телеграмма твоя прочитана за обѣдомъ и принята съ искреннею благодарностію. Всѣ вспомнили о тебѣ съ большимъ сочувствіемъ.»

Тотлебенъ.

—Присутствующіе на обѣдѣ разошлись около восьми часовъ вечера, съ искреннимъ пожеланіемъ успѣха начатому дѣлу и общались содѣйствовать ему по мѣрѣ силъ.

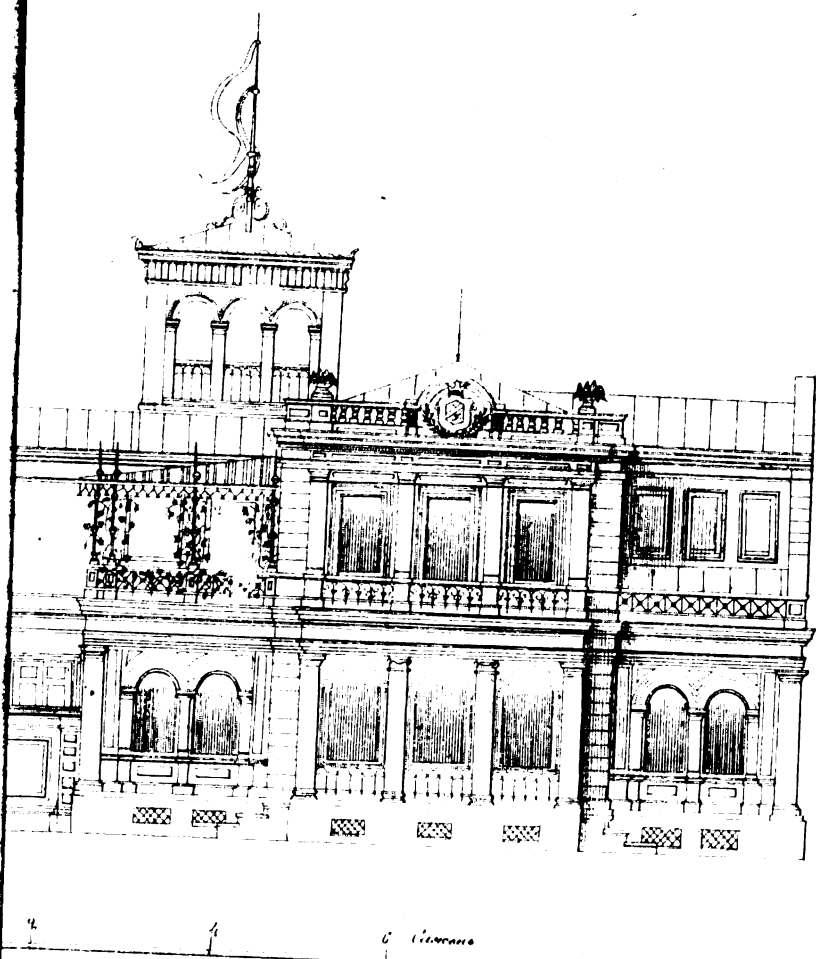
Въ пятницу, 14-го числа, въ 10 часовъ утра, большая часть наличныхъ севастопольцевъ собрались во дворцѣ Великаго Князя Николая Николаевича, поблагодарить Его Высочество за честь посѣщенія и за милостивое соизволеніе принять музей подъ Свое высокое покровительство.

Зная, что князь Александръ Сергѣевичъ Меншиковъ чувствуетъ себя не вполне здоровымъ, севастопольцы не рѣшились ѣхать всѣ къ его свѣтлости, а послали депутацію засвидѣтельствовать общія чувства глубокаго уваженія къ бывшему своему главнокомандующему.

Редакція журнала «Военный Сборникъ» и газеты «Русскій Инвалидъ», съ полною готовностію открывая свои страницы для всѣхъ заявленій по дѣлу учрежденія *Севастопольскаго Музея*, просятъ вмѣстѣ съ тѣмъ: всѣ денежныя и незначительныя по объему вещественныя пожертвованія въ пользу этого учрежденія, а равно портреты и карточки доставлять въ редакцію (*); желающихъ же пожертвовать какія либо громоздскія вещи направлять таковыя прямо въ *Севастополь, на имя севастопольскаго городскаго головы, Петра Андреевича Телятникова*.

О всѣхъ пожертвованіяхъ будетъ своевременно объявляемо подробно въ «Военномъ Сборникѣ» и въ «Русскомъ Инвалидѣ».

(*) Редакція Морскаго Сборника, съ своей стороны, готова быть посредницею для передачи приношеній въ редакцію Военнаго Сборника и Русскаго Инвалида.



проектъ Едварда Швабурга Топольскаго для устройства
Гетонскаго Музея. "

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФІЯ.

Военно-Статистическій Сборникъ на 1868 годъ. Выпускъ II. Италия, Испанія, Португалія, Швейцарія, Бельгія, Голландія, Данія, Швеція съ Норвегією, Греція, Турція и вассальныя владѣнія. Составленъ подъ общую редакцію *Н. Н. Обручева*. С.-Петербургъ, печ. въ военной тип., 1868 г., 349 стр. въ большую осьмушку. **Выпускъ III.** Персія, Авганистанъ, Белуджистанъ, Средне-азіятскія владѣнія, Китай, Японія, Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты, Мексика, Бразилія и республики средней и южной Америки, 338 стр. того же формата.

Первая изъ этихъ книгъ вышла въ срединѣ прошлаго лѣта, вторая въ началѣ сего года; не потому ли она озаглавлена просто *Военно-Статистическій Сборникъ*? Тогда какъ въ двухъ первыхъ выпускахъ прибавлено *на 1868 годъ*.

Въ апрѣльской книжкѣ М. Сб. прошлаго года, давая отчетъ нашимъ читателямъ о первомъ выпускѣ, мы сказали о планѣ и программѣ цѣлаго сочиненія, которыя остались во второмъ и третьемъ выпускахъ безъ измѣненій.

Всѣ государства, описанныя во II выпускѣ, суть второстепенныя (кромя Турціи, какъ страны *особой степени*, о ней скажемъ послѣ); финансы ихъ болѣе или менѣе разстроены, исключая Бельгіи, Голландіи и Швеціи; въ двухъ послѣднихъ дефициты рѣдки и малы, бываютъ даже остатки, употребляемые на полезныя экстренныя расходы. Финансы же Норвегіи въ отличномъ состояніи (стр. 141). Затѣмъ для читателей на-

нихъ интересѣе всего знать настоящее состояніе морскихъ силъ въ описываемыхъ государствахъ, но оно уже для нихъ не ново, особенно же о броненосныхъ судахъ Европы, въ М. Сборникѣ, начиная съ 1864 г., ежегодно помѣщаются возможно полныя свѣдѣнія. Последнее напечатано было въ № 2 М. Сборника настоящаго года.

Замѣтимъ о судебныхъ учрежденіяхъ Папской области. Они слѣдующія: «провинціальныя суды гражданскіе и уголовные (въ этихъ послѣднихъ судопроизводство не гласное), а высшій судъ въ Римѣ, изъ 12 прелатовъ, рѣшающихъ дѣла по совѣсти; истцу и отвѣтчику запрещается являться въ судъ, но предоставляется обращаться къ тому или другому изъ судей на квартиру» (стр. 39).

Теперь обратимся къ описанію Турецкой имперіи, которому посвящена большая половина всей книги, именно 185 стр.; въ описаніе включены всѣ реформы, послѣдовавшія въ этой странѣ, *до мая мѣсяца 1868 года включительно*. Хотя свѣжи и полны свѣдѣнія о Турціи, но, къ сожалѣнію, неточны, чего невозможно и достигнуть по недостатку данныхъ у самихъ турокъ. Сдѣлаемъ изъ этого описанія выписки болѣе любопытныхъ или поражающихъ мѣстъ.

«Турецкая имперія съ вассальными землями своими не только не составляетъ одного цѣлаго, но и въ непосредственныхъ своихъ владѣніяхъ едва ли можетъ быть признаваема вполне самостоятельною. *Румынія* и *Сербія* зависимы развѣ номинально; *Черногорія* вовсе независима. Въ *Аравіи* Турція владѣетъ лишь нѣсколькими приморскими пунктами. Въ *Египтѣ* власть ея осталась только номинальною (однако, Египетъ обязанъ платить Портѣ 75 милліоновъ піастровъ въ годъ, т. е. болѣе четырехъ милліоновъ руб. сер.). *Тунисъ* въ отношеніи къ Портѣ не несетъ никакихъ обязательствъ и потому менѣе другихъ вассальныхъ государствъ можетъ быть причисленъ къ ея владѣніямъ.»

«Народонаселеніе собственной Турціи считаютъ всѣ европейскіе статистики въ 10½ мил. въ Европѣ и въ 16 мил. въ Азіи. Но, приготовляя статистическія свѣдѣнія къ прошлогодней всемірной выставкѣ, турецкія власти совершенно произвольно приставили къ первому изъ этихъ чиселъ три милліона собственно мусульманъ. Всего же считаютъ жителей въ турецкихъ

земляхъ, на пространствѣ 34500 кв. м., 26 милліоновъ, а въ вассальныхъ, на пространствѣ 42500 кв. м., 11 200 000,—итого, на 77 тысячахъ кв. миль, 37 200 000 (стр. 171). Но эти свѣдѣнія въ европейскихъ владѣніяхъ имѣютъ хотя нѣкоторыя основанія, а въ Азіи и Африкѣ нельзя назвать ихъ даже приблизительно вѣрными. Показанія о числѣ турокъ и славянъ, мусульманъ и христіанъ, разнятся на цѣлыя милліоны; этнографія Турціи находится въ самомъ жалкомъ положеніи; болѣе вѣрныя статистическія и этнографическія свѣдѣнія получаются отъ иностранныхъ консуловъ. Въ Константинополѣ считаютъ 644 т. жителей, изъ коихъ 376 т. мусульманъ.»

Статья *устройство государства и общества*, тщательно отдѣланная, весьма интересна, но оканчивается слѣдующимъ заключеніемъ: «или должны погибнуть коранъ, или должны оставаться мертвою буквою реформы и должна погибнуть сама имперія» (стр. 249).

«Земля, по ученію корана, принадлежитъ только Богу, который дозволяетъ людямъ пользоваться ею, смотря по ихъ нуждамъ и заслугамъ. Слѣдую этому, мусульманскій законъ передалъ право владѣнія землею государственной казнѣ, состоящей въ распоряженіи султана,—а частнымъ лицамъ предоставилъ только временное и ограниченное пользованіе землею. Однако въ Турціи есть законъ 1867 года, по которому дѣти наследуютъ землю послѣ родителей, какъ сыновья, такъ и дочери—*поровну*. Въ 1868 г. разрѣшено иностранцамъ пріобрѣтать земли въ Турціи, но со многими ограниченіями. Въ общемъ выводѣ новые законы о пріобрѣтеніи земли и пользованіи ею приносятъ населенію очень мало выгоды, ибо на 5 лѣтъ увеличены подати, и безъ того непомѣрно тяжелыя» (стр. 252).

«Сельское хозяйство находится въ полномъ упадкѣ, но богатая дарами природа, помогаетъ населенію поддерживать свое существованіе. Въ исчисленіи каждой отрасли произведеній, показано, что табакъ и фрукты вывозятся во множествѣ, все прочее идетъ тихо.

«Заводская и фабричная промышленности стоятъ на весьма жалкой степени. Оружейное производство, какъ любимое наро-

*

домъ, очень развито и наравнѣ съ нимъ идетъ приготовленіе пороха. Замѣчательнѣйшіе пороховые заводы въ Галлиполи, Салонибахъ и два близъ Константинополя, которые принадлежать артиллерійскому управленію» (стр. 264).

«Торговля ведется турками, большею частію честно, но важнѣйшія ея операции въ рукахъ грековъ, армянъ и въ особенности иностранцевъ. По видамъ внѣшней торговли 1866 г. оказывается, что изъ общаго вывоза товаровъ Россіи, вывозъ въ европейскую Турцію составляетъ 4,7%, а изъ такого же вывоза по азіатской границѣ, вывозъ въ азіатскую Турцію есть 18,3%. Изъ общаго привоза товаровъ въ Россію, привозъ изъ европейской Турціи составляетъ 2,5%, а изъ такого же привоза по азіатской границѣ привозъ къ намъ въ 16,5%.»

Коммерческій флотъ Турціи до 2200 судовъ, вмѣстимостію въ 182 т. тонновъ; они плаваютъ въ своихъ водахъ и по всему Черному и Адриатическому морямъ,—развѣ два, три турецкихъ судна въ годъ покажутся во французскихъ и англійскихъ портахъ. Послѣ общаго движенія судоходства, показаны отдѣльно торговые обороты каждаго порта. Приведемъ для примѣра портъ Яффу, гдѣ пристають всѣ поклонники, ѣдущіе въ Іерусалимъ и откуда отправляются произведенія Палестины. Плохія дороги и грабежи бедуиновъ, отъ которыхъ надо откупаться, пренятствуютъ здѣсь развитію торговли; однако, въ 1864 году отпускъ Яффы былъ на 1 260 000 р., а привозъ на 865 000 р. Въ этомъ году, сверхъ 99 парусныхъ судовъ, пришло въ Яффу пароходовъ: французскихъ 51, русскихъ 49, австрійскихъ 46 и только по одному англійскому и турецкому (какая рѣдкость, что Англія представляетъ такое меньшинство въ морской торговлѣ). Наконецъ, у Яффы есть своя флотилія изъ 395 судовъ въ 12 000 тоннъ (вѣроятно для каботажна) (стр. 285).

Въ статьѣ *Пути сообщенія*,—которые вообще недостаточны и потому останавливаютъ развитіе Турціи—приведена любопытная таблица, составленная по свѣдѣніямъ г. Панадопуло Врето, заключающая время замерзанія и вскрытія Дуная съ 1836 по 1862 г. включительно. Изъ нея видно, что въ теченіе пяти зимъ Дунай не замерзалъ вовсе, а въ прочія зимы весьма различно отъ одной недѣли, даже до 13 недѣль

(съ 17 декабря 1840 по 21 марта 1841 г.) Но въ таблицу эту вкралась опечатка: на страницѣ 288, противъ зимы съ 1857 на 1858 г., показано закрытіе Дуная сто дней, когда по числамъ замерзанія и вскрытія выходить только 70.

Желѣзныя дороги еще въ зародышѣ и тѣ худо построены и неисправны; ихъ всего только 4 короткія линіи:

	версты.	
въ Европѣ изъ Кістенджи въ Черноводы.	62	} 270
— — Варны въ Русчукъ.	208	
въ Азіи — Смирны въ Айдавъ.	126	} 219
— — Смирны въ Кассабу	93	
Итого. 489		

а въ оригиналѣ итогъ этотъ 487 верстъ.

Телеграфныя линіи, благодаря иностранцамъ и особенно англичанамъ, имѣютъ довольно большое развитіе; въ сложности всего 13 750 километровъ (12 919 верстъ) проволоки, соединяютъ всѣ значительнѣйшіе пункты государства. Телеграфныхъ станцій въ Европѣ 65, въ Азіи 67, всего 132, изъ нихъ 49 служатъ для внѣшнихъ сношеній, съ приѣмомъ депешъ на англійскомъ и французскомъ языкахъ.

Финансы. Въ общемъ выводѣ, по свидѣтельству англійскаго посольства, Турція получаетъ нынѣ до 88 милл. руб. доходовъ, изъ нихъ 33 м. идутъ на уплаты по займамъ, 34 м., собираемые въ провинціяхъ, тамъ же и расходуются, а на всѣ государственныя надобности остается 21 м., которые поступаютъ еще неисправно (стр. 301). Поэтому неизбежны ежегодные дефициты и новые долги, убивающіе страну. Турція видимо идетъ къ полному разоренію, но государственные ея люди этимъ не смущаются, надѣясь, что Европа, гарантировавшая цѣлость Оттоманской Имперіи, поможетъ ей и въ финансовомъ отношеніи (стр. 301).

Численность *турецкой арміи* до 195 т. чел., а въ военное время до 311 тыс. Вооруженныя силы Турціи вмѣстѣ съ иррегулярными войсками и вассальными контингентами, могутъ быть доведены на бумагѣ даже до 400 т., но по недостатку средствъ имъ едва подѣ силу и половина этого количества.

Турецкій флотъ состоитъ нынѣ (вѣроятно къ 1868 году),

кроме транспортовъ, изъ 74-хъ военныхъ судовъ, съ 1743 орудіями; въ этомъ числѣ 5 броненосныхъ фрегатовъ (*), по 36-ти орудій каждый, и три броненосныя лодки на Дунай, каждая о двухъ орудіяхъ. Еще строятъ въ Турціи 9 паровыхъ фрегатъ и корветовъ съ 315 орудіями, и заказано въ Англіи 7 брон. фрегатъ, но какъ за нихъ турецкое правительство неисправно платитъ, то англійскіе заводчики запродали пѣкторыя изъ этихъ судовъ Пруссіи. Матросовъ и прочихъ войскъ морскаго вѣдомства въ Турціи окою 23 000; срокъ службы дѣйствительный 7 и въ резервѣ 5 лѣтъ. На содержаніе флота ассигновано было въ 1865 г. 5 165 000 р.

Изъ описанія вассальныхъ владѣній Турціи укажемъ на слѣдующія мѣста:

Румынія имѣетъ на Дунаѣ 1 пароходъ и 5 канонерскихъ лодокъ.

Сербія можетъ выставить въ военное время до 105 000 войска.

Княжество *Черногорія* составляетъ владѣніе совершенно независимое и помѣщено тутъ лишь потому, что оно лежитъ среди турецкихъ земель. Оно имѣетъ 80 кв. миль пространства и 196 000 жителей обоего пола. Всѣ черногорцы отъ 17-ти до 50 лѣтъ обязаны въ военное время стать подъ ружье и содержаться на свой счетъ. Всего ополченія 25 000 чел., да при князѣ сто жандармовъ и 400 ч. гвардіи. Недавно бывший здѣсь черногорскій князь Николай I, изъ дома Нѣвоитъ (владѣтельнаго съ 1697 года) род. въ 1840 г., царствуетъ съ 1860 г.; женился въ томъ же году на Милэнѣ Петровнѣ Вукотичъ (дочь сенатора и воеводы), имѣетъ двухъ дочерей.

(*) Фрегаты эти поименованы; всѣ построены въ Англіи по одному образцу, выѣстимость каждого 4222 тонна, машина въ 900 силъ, экипажъ 540 чел. Изъ 36-ти орудій, 14 полагается армстронговыхъ: 12 въ 120 фунт. и два поворотныхъ въ 800 ф. (стр. 327). Приводимъ изъ статьи Сборника эти подробности потому, что въ таблицѣ европейскихъ броненосцевъ, помѣщенной въ предыдущей книгѣ Морскаго Сборника, показано въ Турціи только 4 броненосныхъ фрегата и 3 изъ нихъ въ 20 орудій, а четвертый въ 16 ор., но имена ихъ сходны въ обѣихъ таблицахъ. Нужнымъ считаемъ выставить такую значительную разность въ боевой силѣ главныхъ судовъ турецкаго флота, въ надеждѣ, что гг. специалисты приведутъ дѣло это въ точную извѣстность.

Египетскій военный флотъ состоитъ изъ 7 лин. кораблей, 6 фрегатовъ, 9 корветовъ, 7 бриговъ, 11 канонерскихъ лодокъ и 27 транспортовъ, всего 67 судовъ.

Обратимся теперь къ III выпуску, въ началѣ котораго редакция заявила, что военно-статистическіе очерки азіятскихъ и американскихъ государствъ, вошедшіе въ этотъ выпускъ, требовали совершенно спеціальной работы. Она была обязательно принята и исполнена слѣдующими лицами: по Персіи и средне-азіатскимъ ханствамъ—барономъ *Александромъ Борисовичемъ Вревскимъ*; по Китайской Имперіи, Японіи, Авганистану и Белуджистану—членомъ Имп. русскаго геогр. общества *Петромъ Александровичемъ Гельмерсеномъ*; по Соедин. Штатамъ и прочимъ государствамъ Америки *Николаемъ Николаевичемъ Мосоловымъ*.

Кромѣ общаго научнаго интереса, статистическое описаніе Персіи и Туркменіи имѣетъ и морской интересъ, преимущественно для каспійской флотиліи нашей, которая содержитъ близъ Астрабада постоянную морскую станцію. Описанія Хивы и Бухары представляютъ также нѣкоторыя полезныя свѣдѣнія для Каспія и Арала. Вообще описанія средне-азіатскихъ владѣній имѣютъ для Россіи, въ настоящее время, особый интересъ въ отношеніяхъ административномъ и коммерческомъ, чтобы обезпечить и установить тамъ ходъ нашей торговли. Не лишнимъ считаемъ замѣтить здѣсь, что мы были очень удивлены, прочитавъ недавно въ газетахъ, что составила компанія для изслѣдованія мѣстности отъ Каспійскаго моря къ Аральскому, или къ Аму-Дарьѣ, чтобы избрать направленіе для предполагаемой тамъ желѣзной дороги. Такое изслѣдованіе должно обойтись слишкомъ дорого, потому что оно не можетъ быть выполнено безъ значительнаго военнаго конвоя, который трудно будетъ продовольствовать. Проектъ этотъ кажется намъ болѣе чѣмъ несбыточнымъ.

Изъ описанія Китайской имперіи выпишемъ только о судоходствѣ: перевозка всѣхъ грузовъ, ввоза и вывоза изъ китайскихъ портовъ, въ 1865 году производилась на 16 028 паровыхъ и парусныхъ судахъ, вмѣстимостію въ 7 136 301 т. За тѣмъ показано движеніе судовъ по каждому изъ портовъ и

особо по націямъ, къ какимъ принадлежали суда. Въ этомъ числѣ великобританскихъ судовъ было 7798, американскихъ 4721, русскихъ 29 (въ 11 427 тоннъ) и собственно китайскихъ 574 судна (стр. 176).

Описаніе Китая хотя и оканчивается статьею *флотъ*, но изъ нея читатель узнастъ только, что китайскія джонки очень удобны для плаванія въ рѣкахъ и совершенно негодны въ морѣ, и что китайское правительство два раза пыталось завести суда европейской конструкціи, но безуспѣшно. Въ самомъ концѣ разсматриваемой книги есть прибавленіе къ статьѣ «вооруженныя силы Китая», въ которой упоминается о полезныхъ дѣйствіяхъ китайской рѣчной флотиліи, въ 1861—1863 годахъ, противъ инсургентовъ.

Японская имперія, — какъ государство прилежащее къ крайнимъ восточнымъ предѣламъ нашей имперіи и расположенное на архипелагѣ острововъ, которые въ послѣднія 15 лѣтъ часто посѣщались нашими военными судами, — должно болѣе останавливать вниманіе нашихъ читателей. Позволяемъ себѣ обратить это вниманіе на слѣдующія мѣста Статистическаго сборника.

Нынѣшній (1868) годъ былъ свидѣтелемъ кореннаго переворота въ устройствѣ Японіи: во главѣ государства, съ большею чѣмъ когда нибудь торжественностію, возстановленъ *микадо*, императорская власть котораго *de jure* неограниченна; онъ есть источникъ законодательства и глава управленія; особа его священна. На дѣлѣ, однако, микадо остался такимъ же безсильнымъ, въ рукахъ сильныхъ князей, какимъ былъ въ рукахъ Сьо-гуна. Исполнительная власть сосредоточена въ лицѣ перваго министра (стр. 249).

«Законодательство Японіи отличается поразительною ясностію и краткостію въ изложеніи. Система наказаній строга до жестокости. Смертная казнь ведетъ за собою безчестіе рода, исключая только одинъ видъ почетной казни — распарываніе живота—операция, которую производитъ самъ осужденный. Судебная часть не отдѣлена отъ администраціи (стр. 250).

«Народонаселеніе тщательно записывается по приходамъ, но правительство держитъ списки эти въ секретѣ; однако,

сколько извѣстно, то въ 1858 г. въ Японіи было болѣе 36 милліоновъ душъ (стр. 251).

«Хлѣба въ Японіи собирается ежегодно не менѣе 400 милліоновъ пудовъ, большая половина этого количества рисъ; его сѣять разъ въ годъ въ мартѣ, а въ южныхъ частяхъ острововъ Кіусіу и Сикокъ бываютъ два посѣва и два сбора. Вывозъ риса изъ Японіи воспрещенъ. Замѣчательнъ законъ, по которому хозяинъ, оставившій въ теченіе одного года свой участокъ земли необработаннымъ, лишается права на него (стр. 252).

«Японскій каменный уголь теперь продаютъ только въ Китай; но вслѣдствіе недавно введенной систематической разработки угля, добыча его, а вмѣстѣ и сбытъ конечно увеличатся» (стр. 257).

«Судоходство въ трехъ открытых для иностранцевъ портахъ, было въ 1866 году слѣдующее:

С у д о в ь.			
Порты.	Пришло.	Вышло.	
Канагава. . .	175	182128 тон.	172
Нагасаки. . .	216		190
Хакодате. . .	51		51
Итого. . .	442		413
		172087 тон.	

Любопытно было бы знать число этихъ судовъ по націямъ, чтобы опредѣлить, хотя приблизительно, сколько изъ нихъ мореходныхъ и сколько каботажныхъ.

«Правильно организованнаго флота Японія еще не имѣетъ, хотя число военныхъ судовъ у нея довольно значительно. По послѣднимъ свѣдѣніямъ:

1 пароходъ, подаренный въ 1855 г. нидерландскимъ правительствомъ.

1 яхта, подаренная въ 1855 г. великобританскимъ правительствомъ.

1 фрегатъ въ 2 500 тон., 450 с. и 26 орудій.
3 корвета въ 800 т., 100 с. и 12 ор. каждый. } построены въ Голландіи.

Еще много купленныхъ правительствомъ транспортовъ и, кромѣ того, нѣкоторые изъ князей и феодаловъ имѣютъ свои

флотилии. Быстрые успѣхи, сдѣланные японцами въ морскомъ дѣлѣ, навѣкъ ихъ къ морю, какъ жителей острововъ, и вниманіе правительства къ развитію мореходства—ручаются, что Японія скоро будетъ обладать хорошимъ флотомъ. Уже теперь суда съ японскими командирами и командами посѣщаютъ Китай, устья Амура и С.-Франциско» (стр. 262).

Въ заключеніе описанія Японской имперіи показаны, какъ и при другихъ статьяхъ, *матеріалы*, послужившіе къ составленію описанія. Мы видимъ тутъ книгу г. *Армфельта* «Корветъ Варягъ», воспоминаніе изъ кругосвѣтнаго плаванія 1863—1867 годовъ, которая вообще не обильна фактами, но не видимъ книги *А. Вышеславцова*: «Очерки перомъ и карандашемъ изъ кругосвѣтнаго плаванія въ 1857—1860 годахъ», которая въ годъ появленія книги Армфельта вышла уже вторымъ изданіемъ и на которую г. Армфельтъ ссылается довольно часто. Книга г. Вышеславцова, написанная чрезвычайно занимательно, отличается своеобразнымъ взглядомъ автора и проявляетъ его творчество.—Кромѣ того, въ Морскомъ Сборникѣ, начиная съ 1855 года, разсѣяно объ Японіи много различныхъ, хотя и отрывочныхъ свѣдѣній въ нѣсколькихъ статьяхъ и официальныхъ донесеніяхъ, плававшихъ тамъ въ послѣднія 15 лѣтъ, нашихъ флагмановъ и командировъ военныхъ судовъ. Для ознакомленія съ такою замкнутою страной, надобно дорожить и самыми скромными указаніями очевидцевъ.

Въ указанный періодъ времени, нѣкоторые изъ морскихъ офицеровъ нашихъ проводили въ Японіи по нѣсколько мѣсяцевъ и не безплодно остались эти поѣздки для познаній страны, конечно на столько, на сколько обстоятельства и мѣстныя власти позволяли нашимъ путешественникамъ удаляться внутрь страны отъ портовъ, открытыхъ иностранцамъ. Первое замѣчательное житіе русскихъ въ Японіи было во время посольства адмирала Путятина (1852—1855), когда у нихъ потонулъ близъ Симоды, 7-го января 1855 года, фрегатъ «Діана», поврежденный и разслабленный во всѣхъ членахъ при ужаснѣйшемъ землетрясеніи, разрушившемъ почти весь городъ Симоду, 11 декабря 1854 года. Команда этого фрегата жила нѣсколько мѣсяцевъ въ портѣ *Хеда*, на южномъ берегу острова Нипона

въ широтѣ 35° сѣверной. Тутъ мореплаватели наши построили себѣ небольшую мореходную шкуну «Хеда», при чемъ, кромѣ трудовъ по теоретической части судостроенія, сами рубили лѣсъ, своими средствами добывали смолу, пряли пеньку и спускали тросы. Всему этому японцы учились съ большимъ прилежаніемъ и выказывали чрезвычайную понятливость. Итакъ, русскіе были учителями японцевъ въ строеніи собственно мореходныхъ судовъ, ибо джонки ихъ работы способны лишь для плаваній прибрежныхъ (М. Сб. 1856 г. № 10, гдѣ помѣщенъ всеподданнѣйшій отчетъ генералъ-адъютанта графа Путятина). Послѣ азійскихъ государствъ, гдѣ все такъ неопредѣленно, малоизвѣстно и неустроено, что и самое описаніе ихъ выходитъ какъ-то блѣдно, неясно, — послѣ такихъ описаній, особенно отрадно читать описаніе государства получившаго такую извѣстность какъ Соединенные Сѣверо-Американскіе Штаты, какъ обыкновенно называютъ его въ Европѣ, по официальное названіе сего государства есть *Соединенные Штаты Америки*. Оно образовалось изъ бывшихъ англійскихъ владѣній и управляется по конституціи 17 сентября 1787 г., въ которой съ того времени сдѣлано лишь 13 поправокъ; послѣдняя изъ нихъ состоялась 18 декабря 1865 г., ею прекращено въ Соед. Штатахъ рабство на вѣчныя времена.

«Пространство Соед. Штат. отъ Атлантическаго до Тихаго океана 156 830 геогр. кв. миль, въ томъ числѣ 24 200 м., прибрѣтенныхъ отъ Россіи, по договору 10 апрѣля 1867 г., за 7 200 000 долларовъ золотомъ (9 288 000 р. с.).

«Народонаселеніе С. Шт. по переписи 1860 г. (слѣдоват. до междоусобной войны 1861—1865 г.) 31 680 000 чел., въ томъ числѣ 5 062 400 чел. эмигрантовъ, переселившихся сюда съ 1820 по 1860 г. и наиболѣе въ самомъ дѣйствующемъ возрастѣ, отъ 15 до 40 лѣтъ. Въ послѣднее время переселяются сюда много китайцевъ, которые современемъ замѣнятъ, можетъ быть, негровъ въ плантаторскихъ штатахъ. Самый населенный городъ Нью-іоркъ, имѣлъ въ 1866 г. 1 140 000 жителей.

«Минеральныя богатства С. Шт. неисчислимы. По количеству ежегодно добываемыхъ благородныхъ металловъ, государство это занимаетъ первое мѣсто въ свѣтѣ. Промывка золота

доставляетъ ежегодно отъ 20 до 30 милл. долларовъ, т. е. отъ 25 800 000 до 38 700 000 руб. сер.

«На ловлю китовъ и тюленей въ Ледовитый океанъ выходятъ до 600 большихъ судовъ, преимущественно изъ Нью-Бедфорда и Нантукета въ Массачусетъ.

«*Коммерческій флотъ С. Штатовъ* есть первый въ мірѣ и превосходитъ даже великобританскій. Общее число судовъ въ 1866 г. было до 25 000, въ томъ числѣ 3000 пароходовъ, тогда какъ первый пароходъ построенъ былъ Фультономъ въ 1811 г. (стр. 286) (*); вмѣстительность парусныхъ судовъ 3 227 266, а паровыхъ 1 083 512, всего 4 310 778 тоннъ.

«Движеніе судовъ, съ 1 іюля 1865 г. по 1 іюля 1866 г., изъ американскихъ портовъ судовъ всѣхъ націй:

вышло 26 134	въ томъ числѣ	8644	подъ амер. флагомъ
вошло 36 433	—	8846	—

Итого 52 567 (вмѣст. 15 604 044 т.) 17 490 (вмѣст., 6 735 236 т.)

Цифры эти взяты со страницы 287-й; въ первой группѣ ихъ есть опечатка, но не знаемъ въ одномъ ли изъ слагаемыхъ чиселъ или въ суммѣ ихъ? Если слагаемая вѣрна, то сумма должна быть 62 567. Но мы должны вѣрить итогу 52 567, на основаніи особаго примѣчанія редакціи, сдѣланнаго въ началѣ втораго выпуска В. Ст. Сборника, гдѣ сказано, что во всѣхъ случаяхъ несходства итоговъ общихъ съ частными, надо имѣть въ виду, что *общіе итоги вѣрнѣе частныхъ*. Кромѣ того, итогъ 52 567 долженъ быть вѣрнѣе потому, что вслѣдъ за послѣдней табличкой приведенъ въ оригиналѣ слѣдующій выводъ: слѣдовательно зъ общемъ судоходствѣ Соед. Штатовъ американскій флагъ участвуетъ по вмѣстимости почти на половину, а по числу судовъ на одну третью часть. Последнее заключеніе было бы навѣрно, еслибы итогъ былъ 62 567.

(*) Не знаемъ на чемъ основано это показаніе, но доселѣ общезвѣстно было, что Робертъ Фультонъ построилъ пароходъ *Клермонтъ* въ 20 силъ и на немъ совершилъ первое плаваніе въ 1807 г., по рѣкѣ Гудзонъ, изъ Нью-Йорка въ Альбани на разстояніи 160 миль, употребивъ туда 32 часа и обратно 30 часовъ времени.

«Число матросовъ въ 1865 г. было 180 000, изъ нихъ 92 т. въ заграничномъ плаваніи, 46 т. въ каботажномъ судоходствѣ, 16 т. на ловлѣ трески, 8500 въ китоловномъ промыслѣ и 17500 на озерахъ и рѣкахъ».

«Число маяковъ постоянныхъ и плавучихъ (а не *свѣтящихся плавучихъ лодокъ*, какъ сказано въ оригиналѣ) въ 1868 г. было 474, въ томъ числѣ 310 на берегахъ Атлантическаго океана, 46 въ Мексик. заливѣ, 17 на берегахъ Тихаго океана и 101 на озерахъ»

«Кораблекрушеній было:

Въ 1864 г. 495 съ убытками на 20 449 850 долл. (26 880 306 р. с.)

— 1865 г. 502 — — 24 683 300 — (31 841 457 —,)

«Сѣтъ желѣзныхъ дорогъ С. Шт. величайшая въ свѣтѣ. Въ 1867 г. было готовыхъ 54720 верстъ, т. е. въ 2½, раза болѣе чѣмъ въ Великобританіи и вдвое болѣе нежели во Франціи. Въ 1833 году былъ открытъ первый путь въ 52 в. въ штатѣ Нью-Джерси; а въ будущемъ 1870-мъ году надѣются соединить оба океана непрерывнымъ рельсовымъ путемъ, на протяженіи 5500 верстъ, чрезъ весь материкъ сѣверной Америки.

«Телеграфныхъ линій въ 1867 г. было на 56 000 в.; самая длинная отъ Нью-іорка до С.-Франциско почти 6000 верстъ».

«Церковь въ С. Шт. совершенно независима отъ государства и вполне свободна, по этому тамъ развились всѣ виды человѣческихъ вѣрованій, числомъ до семидесяти различныхъ сектъ».

«Первоначальное обученіе въ этомъ государствѣ *повсемѣстно бесплатное*. Разсадникомъ учительницъ служить извѣстный женскій университетъ въ Поогкипси близъ Нью-іорка и сверхъ того еще 11 женскихъ коллегій, въ главнѣйшихъ городахъ союза».

«Первое мѣсто изъ числа ученыхъ учрежденій, занимаетъ знаменитый *смитсоніанскій институтъ*, соперничающій съ извѣстнѣйшими святилищами наукъ въ старомъ свѣтѣ».

«Печать въ С. Шт. достигла въ послѣдніе годы громад-

ныхъ размѣровъ. Въ 1860 г. выходило тамъ 4870 періодическихкихъ изданій; выписывалось изъ Европы болѣе 2 300 000 журналовъ, въ томъ числѣ изъ Англіи 1 557 689 и изъ Франціи 570 655».

«Человѣколюбивыя заведенія стоятъ на высокой степени развитія. Въ 1860 г. было 217 тюремъ, болыпею частію устроенныхъ самымъ рациональнымъ образомъ».

Утѣлительно читать статью о народномъ богатствѣ и особенно тотъ выводъ, что *пролетаріатъ почти совершенно отсутствуетъ въ этой странѣ* (стр. 295).

«Финансы, разстроенныя въ послѣднюю войну, поправляются такъ, что въ проектѣ государственнаго бюджета на 1868—69 г., доходъ превышаетъ расходъ на 9 милл. долларовъ» (стр. 297). Тутъ опять въ цифрахъ прихода есть опечатка, могущая умалять поревѣсь его надъ расходомъ вмѣсто 9-ти на 4 милліона, но все-таки остается избытокъ, а не дефицитъ.

«Въ 1866 г. составъ арміи опредѣленъ въ 51809 чел., въ томъ числѣ 2174 офицера. По родамъ оружія приходится:

Пѣхоты	36714
Кавалеріи	7512
Артиллеріи	5163
Инженеровъ	707
Нестроевыхъ	1551
Штабовъ	152
	<hr/>
	51799

«Для комплектованія арміи офицерами правительство содержитъ только одно военно-учебное заведеніе *Уестъ-Пойнтскую военную академію*, основанную близъ Ричмонда въ 1802 г. Изъ 233-хъ воспитанниковъ ея выпущено въ 1867 г. въ офицеры 63 человекъ. Всѣ лучшіе генералы С. Штатовъ были учениками этой академіи, въ томъ числѣ и *Улиссъ Грантъ*, долженствующій вступить съ 4-го марта (20-го февр.) сего года въ должность президента союза». Замѣтимъ здѣсь, что президентъ получаетъ въ годъ 25 т. долларовъ (32 250), а вице-президентъ, равно какъ и семь секретарей правительства или министровъ, получаютъ каждый по 8 т. долл. (10 320 р.).

«Сѣв.-амер. флотъ комплектуется, также какъ и армія, исключительно *вербовкой*, производимой не только въ предѣлахъ союза, но и во всѣхъ портахъ, куда заходятъ ихъ военныя суда, отъ чего у нихъ въ числѣ военныхъ моряковъ, около четвертой части иностранцевъ. Срокъ вербовки 6 лѣтъ; премія отъ 50 до 200 долларовъ. Для подготовленія флотскихъ офицеровъ учреждена въ 1845 г. морская академія въ Аннаполисѣ (Мерилендъ), откуда въ 1861 г. переведена въ Нью-Портъ (Родъ-Айлендъ)».

Въ 1860 г., т. е. до послѣдней войны, военный флотъ Соед. Шт. состоялъ только изъ 42-хъ судовъ, большею частію парусныхъ, а въ 1867 году съ транспортами имѣлъ 232 судна съ 1946-ю орудіями, всего въ 280 870 тоннъ; въ этомъ числѣ одинъ таранъ безъ пушекъ и 54 броненосныхъ судна, 12-ти разныхъ образцовъ, въ 69076 т. и со 174-мя орудіями.

Личный составъ флота въ 1867 г. былъ слѣдующій: 1 адмиралъ, 1 вице-адмиралъ, 10 контръ-адмираловъ, 24 коммодора, 320 прочихъ офицеровъ, 59 гардемариновъ, 157 мичмановъ, 588 штурмановъ, 246 морскихъ чиновниковъ и 11620 матросовъ. Въ томъ же 1867 г. находилось въ дальнемъ плаваніи 56 судовъ, съ 507-ю орудіями,—составлявшихъ шесть эскадръ: европейскую, азіатскую, сѣв. и южную атлантическія и такія же 2 эскадры въ Тихомъ океанѣ.

Послѣ Соед. Штатовъ сѣв. Америки слѣдуетъ краткое статистическое описаніе слѣдующихъ государствъ:

1) *Мексика* имѣетъ 9 судовъ, съ 35-ю орудіями.

2) Средне-американскія республики, лежація между Мексикой и Панамскимъ перешейкомъ: *Гватемала*, *Санъ-Сальвадоръ*, *Гондурасъ*, *Никарагуа* и *Костарика*, да еще двѣ республики на островѣ С.-Доминго: *Гаити* и *Санъ-Доминго*. Во всѣхъ этихъ республикахъ, кромѣ послѣдней, въ сложности, 464 коммерческихъ судна, въ 62800 т. Кромѣ того, Гаити имѣетъ флотъ изъ четырехъ парусныхъ и трехъ паровыхъ судовъ.

3) *Бразилія* въ маѣ 1867 года имѣла 15 парусныхъ и 46 паровыхъ судовъ; въ числѣ послѣднихъ 11 броненосцевъ. Общее число матросовъ до 15000, изъ нихъ около осьми

тысячъ было въ дѣйствовавшей противъ Парагвая эскадрѣ, главную силу которой составляли броненосныя суда.

4) Южно-американскія республики: *Новая Гренада* имѣетъ 10 паровыхъ и парусныхъ судовъ; *Венецуела* 3 парохода для защиты береговъ; *Эквадоръ*, флота не имѣетъ; *Перу* имѣетъ 11 судовъ (въ томъ числѣ 5 броненосцевъ) со 140-ка орудіями; *Боливія* не имѣетъ берега; *Чили*—14 винтовыхъ пароходовъ со 120-ю орудіями; *Аргентина*—9 парох. и 10 парусныхъ судовъ; *Парагвай*—3 брига, 21 пароходъ и 15 канонирокъ, изъ коихъ 4 блиндированы, и *Уругвай* берега не имѣетъ.

Вотъ все, что сочли мы нужнымъ извлечь изъ полезнаго Военно-Статистическаго Сборника, котораго долженъ быть еще IV-й и послѣдній выпускъ, конечно самый интересный, какъ заключающій описаніе Россіи.

С. И.

Handbuch des Unterrichts und Prüfungswesens in Oesterreich. Mit Beachtung der für weitere Kreise wissenschaftlichen Momente, verfasst von *Joseph Jirecek*, Sectionsrath im K. K. Ministerium für Kultus und Unterricht.

«Руководство по дѣлу преподаванія и испытанія въ Австріи», составленное съ замѣчаніями, необходимыми для всѣхъ слоевъ общества, *Иосифомъ Еиречекомъ*. Вѣна, 1868, 8, VIII, 284 стр.

Изъ этой книги, которая заключаетъ въ себѣ всѣ нужныя свѣдѣнія и справки для поступленія дѣтей и молодыхъ людей въ учебныя заведенія Австрійской имперіи, отъ народной школы до университета, отъ рисовальной школы до академіи художествъ, отъ школыковки лошадей до политехническаго института и пр. и пр., мы выписываемъ данныя, касающіяся морскаго дѣла въ Австріи.

1) Морская ремесленная школа въ Триестѣ.

Завѣдываніе ею возложено на дирекцію триестской торговой и морской академіи, а преподаваніе на профессоровъ этой академіи.

Курсъ двухгодичный, но пока существуетъ въ видѣ опыта одинъ только младшій курсъ, въ которомъ съ октября до марта мѣсяца включительно преподають по три раза въ недѣлю по вечерамъ: ариметику, популярную геометрію, популярную механику и физику и морскую технологію, и съ октября же до конца іюля мѣсяца въ воскресные дни по утрамъ рисованіе.

Всякій, свыше 16 лѣтъ, умѣющій читать и писать и считать цѣлыми цифрами и работавшій уже не менѣе двухъ лѣтъ на верфяхъ или въ морскихъ мастерскихъ, допускается бесплатно на лекціи.

По окончаніи курса производятся испытанія по всѣмъ предметамъ и выдаются о нихъ аттестаты. Тѣмъ, которые не подверглись испытаніямъ, выдаются, по ихъ желанію, свидѣтельства о томъ, что они посѣщали школу.

Всѣ предметы преподаются на итальянскомъ языкѣ.

2) Морскія школы въ Триестъ (торговая и морская академія), въ Фіумэ, въ Спалато, въ Каттаро и въ Луссинь-Пиколо.

Цѣль этихъ школъ доставить нужныя познанія молодымъ людямъ, которые желаютъ сдѣлаться шкиперами и шкиперскими помощниками дальняго плаванія и шкиперами большого или малаго наботажа.

Завѣдываніе въ Триестѣ возложено на дирекцію мѣстной торговой и морской академіи, въ прочихъ же портахъ на дирекцію мѣстныхъ реальныхъ школъ. Въ каждой изъ этихъ пяти школъ по три преподавателя.

Курсъ двухгодичный (*): въ первомъ курсѣ преподають: Законъ Божій, итальянскій языкъ, ариметику, алгебру, геометрію, географію, чистописаніе, черченіе и рисованіе. Во второмъ курсѣ: законъ Божій, итальянскій языкъ и дѣловой слогъ, географію, плоскую и сферическую тригонометрію, лоцію, морскую астро-

(*) Въ Луссинь-Пиколо существуетъ приготовительная школа (scuola intermedia) для тѣхъ мальчиковъ, которые, окончивъ курсъ въ народной школѣ, желаютъ поступить въ морскую школу. Въ приготовительной школѣ двухгодичный курсъ. Обучають закону Божию, итальянскому и нѣмецкому языкамъ, ариметикѣ, географіи, естественной исторіи, физикѣ и рисованію.

номію, морскую номенклатуру, вооруженіе, морскую практику, торговое, вексельное и морское право, веденіе книгъ, рисованіе корабельныхъ частей, черченіе морскихъ картъ, чистописаніе и популярную медицину.

Преподаваніе на итальянскомъ языкѣ.

Въ торговой и морской академіи въ Триестѣ читаются сверхъ того, еще высшіе морскіе предметы, къ слушанію которыхъ допускаются и молодые люди, кончившіе курсы въ остальныхъ четырехъ морскихъ школахъ, дабы всѣмъ представлялась возможность приготовиться надлежащимъ образомъ къ испытанію на шкипера дальняго плаванія.

Для поступленія въ младшій курсъ требуется 14 лѣтній возрастъ и испытаніе въ знаніи итальянскаго языка и въ умѣніи считать цѣлыми цифрами. Тѣ же, которые съ успѣхомъ окончили курсъ въ двухъ младшихъ классахъ реальной школы, извѣщаются отъ свидѣтельства ихъ возраста и отъ вступительнаго испытанія. Въ старшій курсъ поступаютъ не только тѣ, которые выдержали переводное испытаніе въ младшемъ курсѣ, но и всякій, который удовлетворительно выдержитъ испытаніе въ тѣхъ предметахъ, которые преподаются въ младшемъ курсѣ.

Тѣмъ изъ молодыхъ людей, которымъ невозможно провести два года сряду на берегу, дозволяется посѣщать оба курса съ промежутками.

Курсы продолжаются ежегодно отъ 2 ноября до 31 августа.

3) Морская академія въ Фізмѣ.

Морская академія готовитъ для флота гардемаринъ (Seekadeten), изъ которыхъ комплектуется исключительно корпусъ морскихъ офицеровъ. Кромѣ того, академія обязана слѣдить за всѣми успѣхами морскихъ наукъ, дабы курсы постоянно соответствовали этимъ успѣхамъ.

Директоръ и преподаватели берутся изъ флота, но въ случаѣ нужды дозволяется приобѣгать для преподаванія математики, кораблестроенія и механики къ гражданскимъ чиновникамъ.

Преподаватель утверждается въ должности послѣ успѣшнаго годоваго испытанія.

Курсъ четырехгодичный.

Въ 1-мъ курсѣ изучаютъ: 1) законъ Божій, 2) языки: нѣмецкій, итальянскій и славянскій, 3) математическую и политическую географію и географію Австріи, 4) древнюю исторію, 5) римскую и греческую мифологію, 6) рисованіе, 7) уставъ, 8) алгебру и геометрію, 9) артиллерію и 10) такелажную работу.

Во 2-мъ курсѣ: 1) законъ Божій, 2) языки: нѣмецкій, итальянскій и славянскій, 3) географію Европы, Азіи и Африки, 4) исторію среднихъ вѣковъ, 5) рисованіе, 6) уставъ, 7) геометрію, 8) плоскую и сферическую тригонометрію, 9) аналитическую геометрію, 10) артиллерію, 11) такелажную работу и 12) морскую практику.

Въ 3 курсѣ: 1) законъ Божій, 2) языки: нѣмецкій, французскій и англійскій, 3) географію Америки и Австраліи, 4) географію морскихъ береговъ, 5) новую исторію, 6) черченіе, 7) рисованіе, 8) практическую геометрію, 9) гарнизонную службу, 10) дифференціалы и интегралы, 11) физику и механику, 12) навигацію, 13) артиллерію и 14) морскую практику и морскую тактику.

Въ 4-мъ курсѣ: 1) языки: французскій и англійскій, 2) черченіе, 3) рисованіе, 4) судебный и уголовный уставъ, 5) морское право, 6) службу на суднѣ, 7) служебнѣй слогъ, 8) администрацію, 9) магнетизмъ и электричество, 10) океанографію, 11) астрономію, 12) кораблестроеніе, 13) артиллерію, 14) пароводную механику, 15) морскую практику и 16) морскую тактику.

Ежегодно два мѣсяца посвящаются для практическаго преподаванія на вооруженномъ суднѣ.

Воспитанники (Zöglinge) раздѣляются, смотря по расходамъ на содержаніе и образованіе ихъ со стороны ли казны, стипендій или собственныхъ средствъ, на военныхъ воспитанниковъ, на стипендіатовъ и на своекоштныхъ. Плата военнаго вѣдомства за воспитаніе военныхъ воспитанниковъ бываетъ полная и половинная.

Всѣхъ воспитанниковъ — 90, изъ нихъ 38 на полномъ содержаніи, 16 на половинномъ содержаніи и 36 стипендіатовъ и своекоштныхъ. 10 даровыхъ казенныхъ вакансій перваго разряда и 6 таковыхъ же втораго разряда—предоставляются исключительно дѣтямъ приморскихъ жителей.

На военныя вакансіи имѣютъ право: сыновья недостаточныхъ офицеровъ и чиновниковъ арміи и флота. Принятіе зависитъ отъ императорскаго рѣшенія по представленію военнаго министра. О приѣмѣ стипендіатовъ и своекоштныхъ рѣшаетъ военный министръ. Просьбы о приѣмѣ должны подаваться ежегодно въ исходѣ іюня мѣсяца въ морское отдѣленіе военнаго министерства, съ приложеніемъ метрическихъ, оспопрививательныхъ, школьныхъ и медицинскихъ свидѣтельствъ.

Поступающій долженъ быть не моложе 12 и не старѣе 15 лѣтъ и подвергается въ присутствіи директора академіи испытанію изъ слѣдующихъ предметовъ:

1) Нѣмецкаго языка, 2) географіи и исторіи и 3) ариѣметики до тройнаго правила включительно.

Путевыя издержки обыкновенно возлагаются на родителей и родственниковъ.

Положено за правило поступать въ академію въ младшій курсъ, но если молодой человѣкъ, старѣе 13 лѣтъ, въ состояніи хорошо выдержать испытаніе всего младшаго курса, то ему не отказываютъ въ приѣмѣ.

Воспитанникамъ юнкерскихъ школъ позволяется, если они хорошо окончили въ нихъ второй курсъ и сильны въ математикѣ, переходить въ морскую академію.

Содержаніе каждаго своекоштнаго составляетъ ежегодно 551 гульд. 25 фрейц. (340 руб.) Молодые люди, пользующіеся половиннымъ казеннымъ содержаніемъ, обязаны вносить половину этой суммы. Взносъ денегъ бываетъ ежегодно 1 октября и 1 апрѣля.

Въ половинѣ іюля мѣсяца происходятъ переводныя испытанія изъ предметовъ всего пройденнаго курса. Плохіе успѣхи вообще и въ математикѣ въ особенности, равно какъ и дурное поведеніе влекутъ за собою исключеніе изъ академіи. Оставленіе на лишній годъ въ томъ же курсѣ допускается только по особеннымъ уважительнымъ случаямъ и то лишь въ 1 и 2

курсахъ. По успѣшномъ окончаніи 4 курса, воспитанники производятся въ гардемарины и приводятся къ присягѣ.

Учебные курсы продолжаются съ 1 октября по 31 іюля.

Не вдаваясь въ разборъ австрійской системы морскихъ школъ и въ сравненіе этихъ школъ со школами въ другихъ морскихъ государствахъ, мы позволяемъ себѣ здѣсь обратить только вниманіе нашихъ читателей на путаницу языковъ, существующую въ торговомъ и военномъ флотахъ Австріи. Въ торговомъ флотѣ, при преобладаніи славянскаго элемента, играетъ главную роль итальянскій языкъ, употребленіе котораго имѣло смыслъ тогда, когда все австрійское поморье принадлежало венеціанской республикѣ, требовавшей отъ всѣхъ своихъ разноплеменныхъ подданныхъ знанія государственнаго языка. Въ военномъ флотѣ дѣло еще сложнѣе; тамъ спрашивается отъ морскихъ офицеровъ знанія *пяти языковъ*, изъ коихъ три обязательны въ служебномъ отношеніи: нѣмецкій какъ языкъ офиціальныи и каютъ-компанойскій, итальянскій для командованія и славянскій для толкованія нижнимъ чинамъ значенія и подробностей командныхъ словъ.

А. В.



ИЗВЛЕЧЕНІЕ 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 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 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 покорнѣе проситъ доставлять статьи четко написанными, въ особенности же означать разборчиво имена собственныя и цифры, и непремѣнно съ переводомъ иностранныхъ словъ и въсовъ на русскія.

ПОДПИСКА НА ПОЛУЧЕНІЕ МОРСКАГО СБОРНИКА ВЪ 1869 ГОДУ ПРИНИМАЕТСЯ.

Въ С. Петербургѣ, въ главной конторѣ Морскаго Сборника при близкомъ магазинѣ А. О. Бабунова, на Невскомъ проспектѣ, домъ Ольхиной, противъ Милютиныхъ 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 ПОЧТѢ:

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 свѣдѣнія— въ Редакцію журнала.

Въ первыхъ числахъ каждаго мѣсяца, книжки М. Сб. приходятъ въ почтамтъ, а потому въ случаѣ поздняго полученія ихъ, проситъ доводить о томъ до свѣдѣнія почтоваго начальства.

Полные экземпляры М. Сб. за 1855—1868 годы можно получать на вышензложенныхъ условіяхъ. Каждая же книжка отдѣльно продается по 75 к. сер.

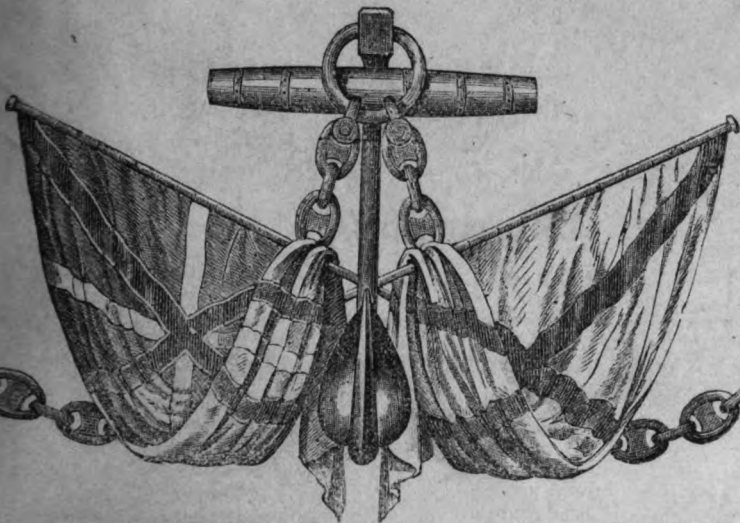
CI

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

№ 4

АПРѢЛЬ

1869



МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

**ИЗДАВАЕМЫЙ ПОДЪ НАБЛЮДЕНІЕМЪ
УЧЕНАГО ОТДѢЛЕНІЯ МОРСКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.**

Редакторъ, Капитанъ 2-го ранга Н. Зеленой 2.

Томъ CI

№ 4

Апрѣль

САНКТПЕТЕРБУРГЪ
ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,
въ Главномъ Адмиралтействѣ.

1869

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.
С.-Петербургъ, 31 марта 1869 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ № 4 МОРСКАГО СБОРНИКА.

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

	<i>Стран.</i>
Высочайшіе приказы по морскому вѣдомству	1
Высочайшія награды	6
Приказы Е. И. В. Генералъ-Адмирала.	8
Приказы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.	24
Денежныя выдачи изъ особаго капитала 67 т. р.	28
Пенсіи и пособія изъ эмеритальной кассы, за февраль 1869 г.	31
Отчетъ завѣдующаго эмеритальною пенсіонною кассою морскаго вѣдомства за 1868 годъ.	33
Отчетъ о состояніи эмеритальной кассы за февраль 1869 г.	46
Вѣдомость денежнымъ документамъ, на капиталы эмериталь- ной кассы морскаго вѣдомства къ 1 марта 1869 г.	50
Вѣдомость военнымъ судамъ, находящимся въ заграничномъ плаваніи	53
Отчетъ старшаго врача эскадры броненосныхъ судовъ.	1—50

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Управленіе судами при встрѣчѣ. Лейтенантъ Д. Мертваго	1
Историческій очеркъ главнѣйшихъ событій въ Камчаткѣ. Капитанъ 1-го ранга А. Сгибневъ.	65
Новый якорь Уитрама	143
О взрывахъ паровыхъ котловъ. Капитанъ-лейте- нантъ Евгенийъ Бурачокъ 1.	147
Проба желѣза и стали кислотою. Подпоручикъ Н. Тверской	167
О паровыхъ и выпускныхъ пролетахъ пароваго цилиндра. Подпоручикъ Н. Тверской.	171

PERL. MAR 27 1933 (Paff)

БРОНЕНОСНЫЯ СУДА.

Англійскій броненосный флотъ по послѣдней смѣтѣ.—Броневыя плиты завода Брауна въ Шеффилдѣ.—Крѣпительный болтъ Паллизера.—Спускъ австрійскаго фрегата *Lissa*.—Спускъ корвета *Audacious*.—Турецкія канонерскія лодки на Дунаѣ.—Эскадра Британскаго канала. 1—24

МОРОСКАЯ ХРОНИКА.

Программа плаванія судовъ въ 1869 г.—Извлеченія изъ рапортовъ командировъ фрегата «Дмитрій Донской» и лодки «Соболь».—Гибель фрегата *Radetzky*.—Некрологъ Эриксона.—Паровыя шлюпки въ англійскомъ флотѣ.—Спускъ трехъ англійскихъ океанскихъ крейсеровъ.—Крушенія у германскихъ береговъ въ 1868 году 1—24

Дѣло о крушеніи фрегата «Александръ Невскій». 1—79

ОФИЦАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ВЫСЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 785. С.-Петербургъ, 24 февраля 1869.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: состоящіе по резервному флоту: изъ контръ-адмираловъ въ вице-адмиралы, Павелъ **Крузенштернъ**; изъ подпоручиковъ въ поручики, артиллерійскихъ ротъ Помпей **Сарышевъ**; изъ прапорщиковъ въ подпоручики, портовыхъ экипажей Михаилъ **Алексѣевъ 2-й** и Антонъ **Подобѣдовъ**,—всѣ *четыре* съ увольненіемъ отъ службы, съ мундирами и пенсіонами по положенію.

НАЗНАЧАЮТСЯ: командиръ броненосной башенной лодки «Смерть», капитанъ 2-го ранга Алексѣй **Корниловъ 1-й**, командиромъ броненосной батареи «Кремль», вмѣсто капитана 1-го ранга Константина **Пилкина 1-го**.

Командиръ клипера «Изумрудъ», капитанъ-лейтенантъ Владиміръ **Врылкинъ 2-й**, командиромъ броненосной башенной лодки «Смерть».

ЗАЧИСЛЯЕТСЯ, лейтенантъ Евграфъ **Стоговъ**, по резервному флоту.

УВОЛНЯЮТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ: членъ артиллерійскаго отдѣленія морскаго техническаго комитета, Свиты Его Величества контръ-адмиралъ **Бутаковъ 2-й**, для излеченія болѣзни, за границу, на *одиннадцать* мѣсяцевъ; корпуса морской артиллеріи подпоручикъ Захарій **Досевъ 3-й**, для излеченія болѣз-
оф. 1

ни, отъ ранъ и контузій происходящей, внутри имперіи, на *восемь мѣсяцевъ*.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ, для опредѣленія къ статскимъ дѣламъ, капитанъ-лейтенантъ Николай **Вольшевъ**, съ награжденіемъ чиномъ надворнаго совѣтника.

ИСКЛЮЧАЮТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ: *умершіе*: лейтенантъ Николай **Всеволожскій 2-й** и состоявшій по резервному флоту, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Николай **Михайловъ 3-й**.

№ 786. С.-Петербургъ, 3 марта 1869.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: за *выслугу лѣтъ* (на основаніи положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ), изъ подпоручиковъ въ поручики: корпуса инженеръ-механиковъ Вильгельмъ **Рудольфъ** и Иванъ **Ивановъ 1-й**, оба со старшинствомъ съ 2-го февраля сего года.

ЗАЧИСЛЯЕТСЯ, лейтенантъ Сергій **Вороновъ 1-й**, по резервному флоту.

ОПРЕДѢЛЯЕТСЯ ВЪ СЛУЖБУ, изъ *отставныхъ*, лейтенантъ Иванъ **Елагинъ**, прежнимъ чиномъ мичмана.

ПРОДОЛЖАЮТСЯ ОРОКЪ ОТПУСКА, лейтенанту Аркадію **Муратову**, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри имперіи и за границу, на *девять мѣсяцевъ*.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, по *домашнимъ обстоятельствамъ*, младшій флагманъ балтійскаго флота, контръ-адмиралъ Иванъ **Панафидинъ**, за границу, на *два мѣсяца*.

УВОЛЬНЯЮТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ: корпуса инженеръ-механиковъ: штабсъ-капитанъ Александръ **Юрьевъ**, капитаномъ и съ мундиромъ, и прапорщикъ Фердинандъ **Моласъ**, подпоручикомъ.

ИСКЛЮЧАЕТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ, *умершій*, лейтенантъ Василій **Виландъ**.

№ 787. С.-Петербургъ, 10 марта 1869.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: за *отличіе по службѣ*: изъ капитанъ-лейтенантовъ въ капитаны 2-го ранга, дежурный адъютантъ въ

портовомъ управленіи въ Николаевѣ Θεодосій **Кумани 3-й** съ увольненіемъ, за болѣзнію, отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію; изъ штабсъ-капитановъ въ капитаны, краснослободскій исправникъ, состоящій по корпусу морской артиллеріи, Маркъ **Говятскій**, съ оставленіемъ въ должности. Со старшинствомъ, за *выслугу лѣтъ* (на основаніи положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ), изъ подпоручиковъ въ поручики, корпуса инженеръ-механиковъ Иванъ **Горенко**, съ 1-го января сего года. За *выслугу лѣтъ и по экзамену*, изъ кондукторовъ въ прапорщики, корпуса морской артиллеріи Петръ **Петровъ**, съ 20-го сентября 1868 года.

ЗАЧИСЛЯЕТСЯ НА ДѢЙСТВИТЕЛЬНУЮ СЛУЖБУ, находящійся въ безсрочномъ отпуску, корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикъ Николай **Злобинъ 2-й**.

УВОЛНЯЮТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ: старшій флагманъ балтійскаго флота, вице-адмиралъ **Заринъ 1-й**, по домашнимъ обстоятельствамъ, за границу, на *шесть мѣсяцевъ*; капитанъ 1-го ранга Павелъ **Гусаковъ**, для излеченія болѣзни, отъ ранъ и контузій происходящей, внутри имперіи, на *четыре мѣсяца*.

УВОЛНЯЮТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ: за *болѣзнію*, корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитанъ Семенъ **Кулыгинъ**; по *домашнимъ обстоятельствамъ*, гвардейскаго экипажа лейтенантъ Александръ **Вахтеяровъ**, капитанъ-лейтенантомъ.

№ 788. С.-Петербургъ, 17 марта 1869.

НАЗНАЧАЮТСЯ: членъ ученаго отдѣленія морскаго техническаго комитета, Свиты Его Величества контръ-адмиралъ **Стоценковъ 2-й**, младшимъ флагманомъ балтійскаго флота, съ оставленіемъ въ прежней должности и въ Свитѣ Его Величества; флигель-адъютантъ Его Императорскаго Величества, капитанъ 1-го ранга Оскаръ **Кремеръ**, командиромъ корвета «Варягъ», съ оставленіемъ въ званіи флигель-адъютанта Его Величества.

•

По Высочайшей конфирмаціи:

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу приговора военно-морскаго суда с.-петербургскаго порта, по дѣлу о крушеніи фрегата «Александръ Невскій», по коему признаны виновными въ неосторожности, послѣдствіемъ которой была гибель фрегата: генераль-адъютантъ Его Императорскаго Величества, вице-адмиралъ **Посъетъ**; флигель-адъютантъ Его Величества, бывшій командиръ фрегата, капитанъ 1-го ранга **Кремеръ** и старшій штурманскій офицеръ, штабсъ-капитанъ **Хохловъ**, и въ неисполненіи своей обязанности вахтенный штурманскій офицеръ, подпоручикъ **Левицкій**, въ 10-й день сего марта, Всемилостивѣйше повелѣть соизволилъ: во вниманіе къ особымъ заслугамъ генераль-адъютанта **Посъета** и флигель-адъютанта **Кремера**, лично Его Величеству оказаннымъ, а равно во уваженіе геройскихъ подвиговъ и истинно молодецкаго, безъ исключенія всѣми чинами фрегата, исполненія своего долга; сопряженнаго съ самоотверженіемъ,—лицъ, виновныхъ по дѣлу о крушеніи фрегата «Александръ Невскій», никакому взысканію не подвергать.

—По Высочайше утвержденному заключенію главнаго военно-морскаго суда, лейтенантъ амурскаго экипажа **Александръ Хмѣлевскій**, признанный по суду виновнымъ: въ буйствѣ и дракѣ, во время маскарада въ Николаевскомъ на Амурѣ благородномъ собраніи, въ причиненіи сигнаlistsу **Замиралову** побоевъ и истязаній, которыя, при существовавшемъ у него разстройствѣ въ организмѣ, были причиною его смерти, въ неповиновеніи начальству и въ нарушеніи должнаго къ начальству уваженія и воинскаго чинопочитанія, а также въ нетрезвомъ поведеніи, исключается изъ службы и подвергается заключенію въ смирительномъ домѣ въ теченіе двухъ лѣтъ, и сверхъ того предается церковному покаянію, по распоряженію подлежащаго духовнаго начальства.

ИСКЛЮЧАЮТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ: умершіе: капитанъ-лейтенантъ Рафаиль **Альтманъ** и корпусъ корабельныхъ инженеровъ поручикъ **Александръ Розинскій**.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 662. С.-Петербургъ, 24 февраля 1869.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: *за выслугу лѣтъ со старшинствомъ*, изъ надворныхъ въ коллежскіе совѣтники, главный докторъ ижорскаго морскаго госпиталя **Орловъ**, съ 25-го января сего года; изъ коллежскихъ регистраторовъ въ губернскіе секретари, содержатель при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ въ кронштадтскомъ портѣ **Аннинъ**, съ 7-го сего февраля.

ИСКЛЮЧАЮТСЯ ИЗЪ ОПИСКОВЪ умершіе: коллежскіе регистраторы, лекарскіе помощники, инвалиднаго Императора Павла I-го дома **Хорошиловъ** и кадра постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ при адмиралтейскихъ ижорскихъ заводахъ **Федоровъ**.

№ 663. С.-Петербургъ, 3 марта 1869.

ПРОИЗВОДИТСЯ, *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ, изъ коллежскихъ регистраторовъ, въ губернскіе секретари, помощникъ старшаго сортового содержателя при экипажескихъ магазинахъ кронштадтскаго порта **Яковлевъ**, съ 11-го января сего года.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ, комиссаръ упраздненной роты торговаго мореплаванія въ Кронштадтъ, титулярный совѣтникъ **Соломатинъ**, съ мундиромъ.

№ 664. С.-Петербургъ, 10 марта 1869.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: *за отличіе по службѣ*, изъ коллежскихъ въ статскіе совѣтники, уволенный отъ службы учитель бывшаго морскаго кадетскаго корпуса **Вожеяновъ**, съ оставленіемъ въ отставку; *за выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы, писарь кораблестроительнаго отдѣленія морскаго техническаго комитета **Ивановъ**, съ увольненіемъ отъ службы.

№ 665. С.-Петербургъ, 17 марта 1869.

ПРОИЗВОДИТСЯ, за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ, изъ титулярныхъ совѣтниковъ, въ коллежскіе ассесоры, чиновникъ для усиленія средствъ канцеляріи морскаго министерства **Гагаринскій**, съ 7-го іюля 1868 г.

ПЕРЕВОДИТСЯ, канцелярскій чиновникъ конторы Императорскихъ с.-петербургскихъ театровъ, титулярный совѣтникъ **Семеновъ**, въ морское министерство, съ назначеніемъ чиновникомъ для усиленія средствъ инспекторскаго департамента.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ, младшій судовой врачъ 6-го флотскаго экипажа, коллежскій ассесоръ **Скирмунтъ**, съ награжденіемъ чиномъ надворнаго совѣтника и съ мундиромъ.

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ.

Всемилоствѣйше пожалованы:

Въ 31-й день января 1869.

(черезъ комитетъ министровъ.)

Главному доктору морскаго госпиталя въ Николаевскѣ на Амурѣ, статскому совѣтнику Якову **Пфейферу**. Орд. Св. Анны 2-й степ.

Бухгалтеру штаба командира сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана, коллежскому ассесору Якову **Зайкову**. Орд. Св. Анны 3-й степ.

Столоначальнику морскаго отдѣленія при интендантскомъ управленіи восточнаго сибирскаго военнаго округа, губернскому секретарю Іосифу **Куркутову**. Орд. Св. Станислава 3-й степ.

Въ 17-й день февраля 1869.

Капитанъ-лейтенанту Акиму **Тумилевичу**. Орд. Св. Станислава 2-й степ. съ мечами надъ орденомъ.

Въ 10-й день марта 1869.

Бывшимъ учителямъ морскаго кадетскаго корпуса, нынѣ морскаго училища, уволеннымъ отъ службы за сокращеніемъ штата сего училища:

Коллежскимъ совѣтникамъ:

Василію Прохорову	} Орд. Св. Станислава 2-й степ. съ Императорскою ко- роною.
Юлію Малакѣну	

Надворнымъ совѣтникамъ:

Вильяму Мечину	} Орд. Св. Станислава 2-й степ.
Генриху Фалло	
Ивану Дескуру	
Коллежскому ассесору Александру Фо- мину	Орд. Св. Станислава 2-й степ.

Коллежскимъ секретарямъ:

Николаю Капсовичу	Орд. Св. Анны 3-й степ.
Григорію Кожу	Орд. Св. Станислава 3-й степ.

ПОЖАЛОВАНІЕ ИНОСТРАННЫМЪ ОРДЕНОМЪ

Его Величество Король Прусскій извоилъ пожаловать Управ-
ляющему морскимъ министерствомъ, генералъ-адъютанту, вице-
адмиралу **Краббе**, орденъ Краснаго Орла 1-й степени, на
принятіе и ношеніе коего, въ 17-й день марта 1869 года,
послѣдовало Высочайшее Его Величества Государя Императора
разрѣшеніе.

ПРИКАЗЫ

Е. И. В. ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛА.

№ 29. С.-Петербургъ, 22 февраля 1869.

ПРОИЗВОДИТСЯ, *за выслугу лѣтъ и по экзамену*, корпуса инженеръ-механиковъ юнкеръ Павелъ **Машининъ**, въ кондукторы сего корпуса.

НАЗНАЧАЮТСЯ: состоящій при главномъ военно-морскомъ судѣ, сверхштатнымъ кандидатомъ на военно-морскія судебныя должности, лейтенантъ Ананій **Шихмановъ 3-й**, помощникомъ прокурора при кронштадтскомъ военно-морскомъ судѣ, вмѣсто коллежскаго совѣтника Николая **Малафѣева**, который переведенъ на должность правителя канцеляріи кутаисскаго военнаго губернатора. Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Николай **Екимовъ**, членомъ комисіи, учрежденной для производства морскихъ артиллерійскихъ опытовъ въ С.-Петербургѣ.

ПЕРЕВОДЯТСЯ: капитанъ 2-го ранга Степанъ **Дронинъ**, изъ балтійскаго флота въ каспійскую флотилію. Лейтенантъ Алексѣй **Игнатьевъ 5-й**, изъ балтійскаго флота въ черно-морскую флотилію. Кронштадтскаго портоваго экипажа: поручикъ Федоръ **Елистратовъ** и прапорщикъ Василий **Максимовъ**, — оба въ сибирскую флотилію.

УВОЛНЯЮТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ: *по домашнимъ обстоятельствамъ*: корпуса морской артиллеріи подпоручикъ Викторъ **Махно** и младшій врачъ 4-го флотскаго экипажа, коллежскій ассесоръ Александръ **Ступинъ**, — оба внутри Имперіи, на четыре мѣсяца.

№ 30. С.-Петербургъ, 1 марта 1869.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по военно-сухопутному вѣдомству въ 13 день февраля сего года, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Михаилъ **Федоровъ 1-й**, переведенъ въ кронштадтскій крѣпостной полкъ, подпоручикомъ.

НАЗНАЧАЮТСЯ: младшій помощникъ дѣлопроизводителя канцеляріи главнаго военно-морскаго суднаго управленія, коллежскій ассесоръ Иванъ **Пунтаковъ**, оберъ-аудиторомъ сего управленія; состоящій при главномъ военно-морскомъ судѣ кандидатомъ на судебныя должности, надворный совѣтникъ Прокофій **Вахрушевъ**, младшимъ помощникомъ дѣлопроизводителя канцеляріи главнаго военно-морскаго суднаго управленія; состоящій по резервному флоту, числящійся по адмиралтейству прапорщикъ Иванъ **Козловскій**, состоятъ по портовымъ экипажамъ, съ оставленіемъ въ резервѣ.

ЗАЧИСЛЯЕТСЯ, корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Алексѣй **Ивановъ**, въ третій разрядъ механиковъ.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, мичманъ Яковъ **Семичевъ**, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи, на *четыре* мѣсяца.

№ 31. С.-Петербургъ, 1 марта 1869.

Состоявшій при с.-петербургскомъ портѣ пароходъ «Фонтанка», по неблагонадежности къ дальнѣйшей службѣ, исключается изъ списка судовъ флота.

№ 32. С.-Петербургъ, 28 февраля 1869.

Государь Императоръ, по докладу военнаго министра, 29-го сентября 1866 г. Высочайше повелѣтъ соизвоилъ ввести въ сухопутныхъ войскахъ кожанныя дульныя покрышки для предохраненія стволовъ наръзныхъ ружей отъ ржавчины и пыли, назначивъ срокъ службы этимъ покрышкамъ *четыре*хъ-лѣтній.

По Высочайше предоставленной Мнѣ власти, предписываю принять означенное Высочайшее повелѣніе въ руководство и по морскому вѣдомству, съ тѣмъ, чтобы кожанныя покрышки, описаніе изготовленія и употребленія коихъ при семъ прилагается (*), отпускались ко всѣмъ наръжнымъ ружьямъ, находящимся въ экипажахъ и на судахъ; употреблявшіяся же до

(*) Приложено при подлинномъ приказѣ.

сего времени для закрыванія стволовъ пробки сдать къ портовымъ артиллерійскимъ частямъ.

№ 34. С.-Петербургъ, 3 марта 1869.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу Моему, Высочайше соизволилъ утвердить слѣдующія измѣненія въ составѣ командъ балтійскаго флота:

1) Оставивъ безъ измѣненія число и нумерацію флотскихъ экипажей, упразднить существующія при нихъ запасныя роты и, нынѣ же, образовать судовыя команды для всѣхъ годныхъ къ плаванію судовъ.

2) Укомплектованныя командами суда росписать по флотскимъ экипажамъ, какъ значится въ приложеніи № 1, не опредѣляя, какъ и прежде, штата для личнаго состава экипажей и числа ротъ, — какъ зависящихъ отъ состава судовыхъ командъ.

3) Команды для судовъ сформировать въ составѣ, указанномъ въ приложеніи № 2 (*), и такимъ образомъ, чтобы на каждомъ суднѣ были люди всѣхъ наборовъ по возможности, поровну.

4) Наличныхъ во флотскихъ экипажахъ рулевыхъ, марсовыхъ, машинистовъ и кочегаровъ распределить на всѣ суда хотя бы и въ меньшемъ противу таблицы размѣрѣ, соблюдая однакожъ, чтобы на каждомъ суднѣ было достаточное ихъ число; а дальнѣйшее за тѣмъ подготовленіе недостающихъ по таблицы, возложить на обязанность и полную отвѣтственность командировъ судовъ. Нижнихъ же чиновъ, находившихся въ особыхъ учебныхъ командахъ, распределить соразмѣрно рангамъ судовъ и численности ихъ командъ.

5) Нижнихъ чиновъ, необходимыхъ для постоянного исполненія нѣкоторыхъ строевыхъ и хозяйственныхъ экипажныхъ обязанностей, имѣть въ числѣ, указанномъ въ приложеніи № 2, и считать ихъ: въ первыхъ шести экипажахъ—при одной изъ

(*) Приложеніи при подлинномъ приказѣ.

судовыхъ ротъ; въ 7 экипажѣ и въ ревельскомъ полуэкипажѣ—въ одной изъ сводныхъ ротъ командъ мелкихъ и портовыхъ судовъ, а въ 8 экипажѣ—въ одной изъ строевыхъ ротъ.

6) Къ гвардейскому экипажу приписать одно изъ мелкихъ судовъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ приступить нынѣ же къ пересмотру и исправленію штата гвардейскаго экипажа.

7) Существующіе нынѣ: с.-петербургскій и кронштадтскій портовые экипажи и ревельскую портовую роту упразднить; а для найма частныхъ лицъ къ выполненію сторожевыхъ и другихъ портовыхъ должностей, которыя не требуютъ непременно людей, состоящихъ на обязательной службѣ, отпускать изъ смѣтныхъ суммъ министерства:

по с.-петербургскому порту .	15 972 р.
— кронштадтскому — .	28 248 —
— ревельскому — .	8 580 —

8) Для выполненія въ портахъ с.-петербургскомъ и кронштадтскомъ такихъ должностей, которыя требуютъ людей обязательной службы, сформировать исключительно изъ неспособныхъ нижнихъ чиновъ 1 статьи по одной нестроевой ротѣ при 7 и 8 флотскихъ экипажахъ, въ составѣ, указанномъ въ приложеніи № 2, и за тѣмъ всѣхъ нижнихъ чиновъ, остающихся свободными отъ упраздненія и сокращенія портовыхъ и другихъ командъ, обратить сполна въ составъ судовыхъ командъ.

9) Командирамъ нестроевыхъ ротъ и роты музыкантовъ кронштадтскаго порта производить береговья столовые деньги, наравнѣ съ командирами ротъ судового состава.

10) Нижнимъ чинамъ нестроевыхъ ротъ при 7 и 8 флотскихъ экипажахъ производить содержаніе одинаковое съ чинами флота; обмундированіе же сохранить опредѣленное табелю 1864 года для чиновъ портовыхъ экипажей, замѣнивъ только армейское сукно гвардейскимъ.

11) Чинамъ роты музыкантовъ кронштадтскаго порта при 7 флотскомъ экипажѣ, оставить форму обмундированія безъ измѣненій.

12) Архангельскую портовую команду и свеаборгскую портовую роту, въ виду того, что ими выполняются преимущественно служба судовая, переименовать въ архангельскую и свеаборгскую флотскія роты,—при чемъ нижнимъ чинамъ этихъ ротъ присвоить званія, оклады денежнаго содержанія и форму обмундированія, одинаковые съ чинами флотскихъ экипажей,—сохранивъ только высьчки на плечевыхъ погонахъ: для архангельской роты—букву *А*, а для свеаборгской—букву *С*.

13) Существующее нынѣ раздѣленіе судовъ на разряды отмѣнить.

На будущее же время принять за правило, чтобы полныя по боевому росписанію команды назначались только на суда, отправляющіяся въ дальнія и ближнія заграничныя плаванія, при чемъ число чиновъ, остающихся отъ нихъ въ учебныхъ командахъ, пополнять рекрутами.

14) Суда, приписанныя къ первымъ шести экипажамъ, раздѣлить на три отряда, установивъ для нихъ очередныя плаванія, такимъ образомъ, чтобы каждый годъ два отряда были въ плаваніи, а третій оставался для выполненія береговыхъ надобностей. Къ экипажамъ же: 7, 8 и къ ревельскому флотскому полуэкипажу приписать тѣ суда, которыя не войдутъ въ составъ первыхъ шести экипажей (приложеніе № 1).

Общее командованіе отрядами въ морѣ и наблюденіе за всѣми отрядами по части боеваго ихъ образованія на берегу, поручить одному старшему флагману, въ помощь которому назначать для каждаго отряда по одному младшему флагману.

15) На зимнее время оставлять въ распоряженіи флагмановъ, изъ числа чиновъ походныхъ ихъ штабовъ: старшему 1 флагъ-капитана, 1 флагъ-офицера, 1 дѣлопроизводителя и 2-хъ писарей, а младшимъ по 1-му флагъ-офицеру и по 1 писарю; содержаніе всѣмъ этимъ чинамъ на зимнее время производить по положенію о береговомъ довольствіи.

16) Переводы офицеровъ изъ одной судовой команды въ другую допускать не иначе, какъ по представленію флагмановъ къ главнымъ командирамъ, и съ утвержденія Управляющаго

министерствомъ. Переводы же нижнихъ чиновъ разрѣшать только при особо уважительныхъ причинахъ.

Примѣчаніе 1. Правило это не относится до судовъ учебныхъ отрядовъ и до судовъ мелкихъ, исполняющихъ портовые надобности.

Примѣчаніе 2. Переводы офицеровъ во время плаваній предоставить начальникамъ эскадръ; но съ тѣмъ, чтобы о каждомъ разрѣшенномъ ими переводѣ они доносили высшему морскому начальству.

Ротныхъ командировъ, доколѣ они командуютъ ротой, назначать всегда въ кампанію на то судно, на которомъ идетъ его рота; что же касается до тѣхъ изъ нихъ, которые командуютъ сводными ротами, составляемыми изъ командъ мелкихъ судовъ, то назначеніе ихъ въ кампанію на одно изъ этихъ судовъ предоставляется главнымъ командирамъ и командирамъ портовъ.

Командованіе сводными ротами можетъ быть поручаемо штабъ-офицерамъ.

17) С.-петербургскую артиллерійскую роту упразднить; а изъ числа нижнихъ чиновъ этой роты, 30 человекъ наиболѣ способныхъ перевести въ кадры постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ петербургскаго порта, на основаніяхъ, какія указаны въ приказѣ Управляющаго морскимъ министерствомъ 1862 г. № 153. Требующіеся на содержаніе этихъ людей въ кадры 6500 р., въ текущемъ году, покрыть изъ остатковъ, какіе образуются отъ упраздненія роты; а на будущее время сумму эту вносить въ смѣты морскаго министерства.

18) Нормою для личнаго состава чиновъ постоянныхъ кадровъ учебныхъ командъ, принять размѣръ, указанный въ приложеніи № 2; а для назначенія перемѣняющихся составовъ — приложеніе № 3.

Назначеніе нижнихъ чиновъ въ перемѣняющіеся составы учебныхъ командъ, возложить на прямую отвѣтственность судовыхъ командировъ, чтобы люди выбирались съ большою осмотрительностію и не прежде того, какъ они сдѣлаютъ одну кампанію и прослужатъ не менѣе года, дабы командиръ имѣлъ

возможность не ошибаться выборомъ. По окончаніи учебнаго курса, нижніе чины возвращаются непремѣнно въ свои судовыя команды.

19) Военно-морское гимнастическое заведеніе сократить въ личномъ его составѣ соразмѣрно общей числительности строевыхъ командъ, какъ значится въ приложеніи № 4, и взамѣнъ установленнаго нынѣ на лѣтнее время вывода чиновъ заведенія въ загородное расположеніе, назначать ихъ въ кампанію на тѣ суда, которыя для сей цѣли будутъ назначаемы.

20) Чинамъ военно-морскаго гимнастическаго заведенія, суточные деньги, опредѣленные §§ 28 и 30 положенія 1862 года и отпускъ по 3 коп. сер. въ сутки на улучшеніе пищи по § 31, производить только за тѣ мѣсяцы, когда чины заведенія не будутъ въ морской кампаніи.

21) Наградныя деньги мониторамъ гимнастическаго заведенія, отпускать ежегодно по числу 19 человекъ кадровыхъ, въ размѣрѣ 285 руб. въ годъ; самый же размѣръ наградъ представить начальнику заведенія.

22) Взамѣнъ суммъ, указанныхъ въ § 37 положенія о гимнастическомъ заведеніи, впредь отпускать ежегодно:

На ремонтъ кухонной посуды по 15 коп. на человѣка.	15 р.
---	-------

На содержаніе или наемъ лошади	150 —
--	-------

— приобрѣтеніе учебныхъ принадлежностей для офицеровъ и нижнихъ чиновъ.	100 —
--	-------

На классныя принадлежности, канцелярскіе припасы и на содержаніе канцеляріи	100 —
--	-------

На ремонтъ гимнастическихъ машинъ, на при- надлежности для плаванія и на возобновленіе мебели въ классахъ и въ учебномъ залѣ.	100 —
---	-------

На намъ учителей гимнастики и фехтованія.	1400 —
---	--------

На заведеніе вновь и исправленіе фехтоваль- наго оружія и на необходимыя къ нему принад- лежности.	200 —
--	-------

На освѣщеніе учебнаго зала и классовъ, и на исправленіе лампъ	120 —
--	-------

Итого.	2185 р.
----------------	---------

Сверхъ сего:

Береговыхъ столовыхъ комиссару, такъ какъ кругъ его обязанностей и отвѣтственности увеличивается 286 р.

23) Двѣ кронштадтскія артиллерійскія роты и роты госпитальныя, впредь до замѣны въ нихъ людей вольнонаемными, оставить въ томъ размѣрѣ, какъ указано въ приложеніи № 5.

24) Устанавливаемыя симъ приказомъ табели личнаго состава должны быть ежегодно исправляемы инспекторскимъ департаментомъ согласно дѣйствительной надобности и объявляемы къ руководству предъ началомъ cadaго года.

25) Съ преобразованиемъ портовыхъ экипажей и ротъ, офицеровъ, числящихся нынѣ какъ по портовымъ экипажамъ, такъ и по адмиралтейству, числить впредь по адмиралтейству, присвоить имъ всѣмъ форму обмундированія, содержаніе по чинамъ, и другія преимущества на службѣ и при отставкѣ, а равно и при зачисленіи по резервному флоту, какими пользуются нынѣ офицеры портовыхъ экипажей.

Примѣчаніе. Офицеры, числящіеся по адмиралтейству и состоящіе въ настоящее время по резервному флоту, сохраняютъ получаемые ими нынѣ оклады содержанія, изъ которыхъ при увольненіи отъ службы должна быть назначасма и пенсія.

26) По приведеніи въ исполненіе преобразованія балтійскихъ командъ, приступить немедленно къ составленію проекта преобразованія на тѣхъ же началахъ черноморской и каспійской флотилій; а за тѣмъ, размѣнъ существующихъ нынѣ разныхъ положеній объ административномъ и хозяйственномъ управленіи морскими командами, составить одно общее положеніе, соотвѣтствующее новой организаціи командъ.

27) Все указанное въ приказѣ привести въ исполненіе къ 1 апрѣля сего года, и составленные списки росписанія по судамъ и командамъ офицеровъ, представить на Мое утвержденіе.

• 28) Офицерамъ, медикамъ и гражданскимъ чиновникамъ, которые не войдутъ въ росписание по судамъ, представить особые списки, съ распредѣленіемъ ихъ по экипажамъ по ближайшему усмотрѣнію мѣстныхъ начальствъ, и числить ихъ при строевыхъ и судовыхъ ротахъ для исполненія береговой службы.

Гардемариновъ и кондукторовъ росписать по экипажамъ.

29) Письменные дѣла, матеріальное имущество, денежные суммы и прочія принадлежности упраздняемыхъ частей, передать въ тѣ экипажи, куда чины ихъ будутъ зачислены.

30) Такъ какъ къ 8 экипажу причисляется много офицеровъ, которые до сего времени числились при упраздняемыхъ с.-петербургскомъ портовомъ экипажѣ и с.-петербургской артиллерійской ротѣ, то по завѣдыванію ими, въ помощь командиру экипажа, назначить по избранію главнаго командира порта 1 штабъ-офицера.

31) При назначеніи суммъ, для найма частныхъ лицъ по портамъ, взамѣнъ упраздняемыхъ 2 портовыхъ экипажей и 1 портовой роты, руководствоваться приложеніями №№ 6, 7 и 8; а при распредѣленіи должностей, остающихся на обязанности нестроевыхъ ротъ 7 и 8 флотскихъ экипажей, приложеніями №№ 9 и 10.

32) Определеніе денежныхъ расходовъ и другихъ административныхъ мѣръ, какія могутъ быть вызваны при приведеніи въ исполненіе Высочайшаго повелѣнія о переформированіи командъ, предоставляется Управляющему морскимъ министерствомъ.

Приложение № 1.

РОСПИСАНІЕ СУДОВЪ БАЛТИЙСКАГО ФЛОТА ПО ЭКИПАЖАМЪ И ОТРЯДАМЪ.

№ Экипажей.		№ Экипажей.	
	1-го отряда:		1-го отряда:
1	Фрегаты: Князь Пожарскій. Адмиралъ Спири- довъ. Лодки: Броненосецъ. Латникъ. Фрегатъ Дмитрій Донской. Корветы: Гвидень. Варягъ. Пароходо-фрегатъ Олафъ.	2	Фрегатъ Адмиралъ Лазаревъ. Батарея Первенецъ. Лодки: Русалка. Единорогъ. Фрегатъ Ослябя. Корветъ Аскольдъ. Клиперъ Алмазъ. Пароходо-фрегатъ Рюригъ.
	2-го отряда:		2-го отряда:
3	Фрегатъ Петропавловскъ. Лодки: Чародѣйка. Колдунъ. Фрегатъ Пересвѣтъ. Корветъ Витязь. Клиперъ Всадникъ. Пароходо-фрегатъ Храбрый.	4	Фрегатъ Адмиралъ Чичаговъ. Батарея Кремль. Лодки: Стрѣлецъ. Тифонъ. Фрегатъ Олегъ. Корветъ Бояринъ. Клиперы: Яхонтъ. Гайдамакъ.
	3-го отряда:		3-го отряда:
5	Фрегатъ Мининъ. Батарея Нетронъ-Меня. Лодки: Перунъ. Ураганъ. Фрегатъ Свѣтлана. Корветы: Калевала. Ринда. Клиперъ Абрекъ. Пароходо-фрегатъ Смѣлый.	6	Фрегатъ Адмиралъ Грейгъ. Лодки: Смерть. Вѣщунъ. Фрегатъ Генералъ - Адми- ралъ. Корветъ Богатырь. Клиперъ Жемчугъ. Пароходо-фрег. Соломбала. Артиллер. учебный отрядъ: Фрегатъ Севастополь. Лодки: Лава. Забіяка.

СУДА ПОСТОЯННАГО ПЛАВАНІЯ И ПОРТОРГІЯ.

Ревельскій 1/2 экипажъ.	<p>7 Пароходо-фрегатъ Влади- миръ. Корабль: Цесаревичъ. Синошъ. Императоръ Ни- колай I. Ретвизанъ. Гангудъ. Пароходы: Ижора. Петербургъ. Работникъ. Колдунчикъ. Барказы: Лоцманъ. Флюгарка. Транспортъ Красная Горка. Лодки: Осетръ. Буянъ. Плавучій Докъ. Внутреннія брантвахта. Лондонскій Плавучій маякъ. Шхуны: Баканъ. Вѣха. Секретанъ. Плавучіе маяки: Кальбодег- рудскій. Евangelейскій. Домовскій. Внутренняя брантвахта. Транспортъ Аргельщикъ.</p>	<p>8 Фрегатъ Громобой. Корветы: Баянъ. Воевода. Транспортъ Гилеяъ. Лодки: Прибой. Марево. Ботикъ Кадетъ. Шхуна Компасъ. Пароходы: Ладога. Ильмень. Славянка. Араксъ. Ястребъ. Нева. Вѣстовой. Разсылный. Барказы: Лотъ. Лагъ. Механикъ. Пожарный. Лодки: Проказникъ. Мечъ. Невская внутренняя брант- вахта. Невскій плавучій маякъ. Елагинскій плавучій маякъ.</p>
----------------------------	--	--

Суда не вошедшіе въ росписаніе, распредѣлить:

1) Сдать къ Кронштадтскому порту: корабль Вола, корветъ Посадникъ, тендеръ Кошчикъ, пароходы: Курьеръ и Невка.

2) Винтовые канонерскія лодки приписать къ портамъ:

Кронштадтскому: Стерлядь, Вѣдьма, Русалка, Молнія, Громъ, Шквалъ, Бурунь, Толчея, Дождь, Копчикъ, Зарница, Сорванецъ, Шмель, Панцырь, Сигъ, Повѣса, Порывъ, Туча, Гоголь, Щегель, Вьюга, Домовой, Баба-Яга, Картечь, Щитъ, Роса, Дымъ, Оборотень, Зарево, Кольчуга, Ядро, Отливъ, Лѣшій, Чайка, Матель, Морозъ и Выстрѣль.

Петербургскому: Щука, Зыбъ, Буря, Пчела, Волна, Гуль, Приливъ, Хватъ и Лухачъ.

Росписаніе судовъ по экипажамъ и отрядамъ принять къ руководству въ видъ опыта на 3 года, не стѣсняясь, въ случаѣ надобности, дѣлать измѣненія въ этомъ росписаніи.

№ 35. С.-Петербургъ, 8 марта 1869.

НАЗНАЧАЮТСЯ, капитанъ-лейтенантъ **Иванъ Степановъ 5-й**, старшимъ офицеромъ на корветъ «Воевода», вмѣсто лейтенанта **Аркадія Муратова**.

ЗАЧИСЛЯЕТСЯ НА ДѢЙСТВИТЕЛЬНУЮ СЛУЖБУ, состоящій на службѣ на коммерческихъ судахъ, корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитанъ **Николай Четыркинъ**, съ назначеніемъ въ черноморскій экипажъ.

ИСКЛЮЧАЕТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ, *умершій*, гардемаринъ **Нилъ Ушаковъ**.

№ 36. С.-Петербургъ, 8 марта 1869.

Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: адмираламъ, генераламъ, штабъ и оберъ офицерамъ на похоронахъ родственниковъ быть въ глубокомъ траурѣ.

О таковой Высочайшей волѣ объявляю по морскому вѣдомству для исполненія.

№ 37. С.-Петербургъ, 8 марта 1869.

Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: въ дни рожденій Ихъ Императорскихъ Высочествъ Государя Наслѣдника Цесаревича и Государыни Цесаревны, въ день Св. Великомученика и Побѣдоносца Георгія, адмираламъ и генераламъ на разводѣ и на выходѣ при Высочайшемъ Дворѣ быть въ адмиральскихъ и генеральскихъ муцидрахъ.

О таковой Высочайшей волѣ объявляю по морскому вѣдомству для исполненія.

№ 38. С.-Петербургъ, 8 марта 1869.

Винтовая шкуна «Компасъ» перечисляется изъ 8-го флотскаго экипажа въ ревельскій флотскій полу-экипажъ.

№ 39. С.-Петербургъ, 12 марта 1869.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу моему, въ 10 день сего марта, Высочайше соизволилъ утвердить прилагаемый при семъ церемоніаль при вскрытіи рѣки Невы отъ льда и открытіи по оной судоходства.

Объявляя о семъ, вмѣстѣ съ приложеніемъ, по морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и руководству, предписываю прежній церемоніаль, Высочайше утвержденный 31 августа 1832 года, считать отмѣненнымъ.

ЦЕРЕМОНИАЛЬ ПРИ ВСКРЫТІИ РѢКИ НЕВЫ ОТЪ ЛЬДА И ОТКРЫТІИ ПО ОНОЙ СУДОХОДСТВА.

1) Когда будетъ сдѣланъ съ адмиралтейской стороны условный сигналъ, Управляющій с.-петербургскою рѣчною полиціею выѣзжаетъ отъ домика Императора Петра Великаго на катеръ, вооруженномъ фалконетами и подъ флагомъ рѣчной полиціи, направляя путь свой къ Петропавловской крѣпости.

Примѣчаніе. Условный сигналъ состоитъ въ томъ, что на адмиралтейскомъ павильонѣ противъ Зимняго Дворца приспускается флагъ до половины флагштока.

2) Его сопровождаютъ всѣ партикулярныя гребныя сула, хотяже коихъ пожелаютъ участвовать въ сей церемоніи.

3) Въ то же время выѣзжаетъ отъ адмиралтейства къ крѣпости главный командиръ с.-петербургскаго порта, а въ случаѣ его болѣзни, или отсутствія, капитанъ надъ портомъ, подъ флагомъ на катеръ, также вооруженномъ фалконетами.

4) Императорскій катеръ, а также катера: Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала и Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, если будутъ находиться въ сіе время въ главномъ адмиралтействѣ, слѣдуютъ за катеромъ главнаго командира.

5) Катера главнаго командира и управляющаго рѣчною полиціею, когда поравняются съ серединою крѣпости, салютуютъ оной семью выстрѣлами и получаютъ въ отвѣтъ: главный командиръ с.-петербургскаго порта, или заступающій его мѣсто, равное число выстрѣловъ, а управляющій рѣчною полиціею двумя выстрѣлами менѣе.

6) По окончаніи сихъ салютовъ, комендантъ выѣзжаетъ отъ крѣпости на катерѣ подъ флагомъ, званію его присвоеннымъ.

7) Главный командиръ с.-петербургскаго порта, или заступающій его мѣсто, и управляющій с.-петербургскою рѣчною полиціею встрѣчаютъ коменданта и первый увѣдомляетъ его о свободномъ сообщеніи по лѣвую сторону рѣки, а второй доноситъ ему о томъ же относительно правой стороны рѣки.

8) За симъ всѣ гребныя суда сіи направляють путь къ дворцовой пристани, изъ нихъ катеръ управляющаго рѣчною полиціею долженъ быть впереди, за нимъ катеръ главнаго командира с.-петербургскаго порта, а потомъ катеръ коменданта, въ кильватерѣ одинъ у другаго. За катеромъ коменданта слѣдуютъ катера, поименованные въ пунктѣ 4-мъ, также въ кильватерѣ одинъ у другаго.

9) Партикулярныя гребныя суда, выѣхавшія за управляющимъ рѣчною полиціею, слѣдуютъ поодаль въ 20 или 30 саженьяхъ отъ послѣдняго катера.

10) Комендантъ с.-петербургской крѣпости, приближаясь ко Дворцу, салютуетъ оному семью выстрѣлами.

11) Команды на всѣхъ вышеозначенныхъ катерахъ, приставая къ берегу у дворцовой пристани, кричатъ «ура», три раза.

12) За симъ комендантъ, въ сопровожденіи главнаго командира с.-петербургскаго порта, или заступающаго его мѣсто, и управляющаго с.-петербургскою рѣчною полиціею, вступаютъ во Дворецъ и рапортуютъ Его Императорскому Величеству: первый о состояніи частей, въ управленіи его состоящихъ, а послѣдніе объ открытіи сообщенія по рѣкѣ, по той и другой сторонѣ оной.

13) Послѣ донесенія Государю Императору, главный командиръ с.-петербургскаго порта, или заступающій его мѣсто, объ

открытіи по рѣкѣ судоходства, рапортуетъ Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу и Управляющему Морскимъ Министерствомъ, а управляющій с.-петербургскою рѣчною полиціею—с.-петербургскому оберъ-полиціймейстеру.

14) Когда комендантъ съ лицами, его сопровождающими, войдетъ во Дворецъ и флаги на катерахъ будутъ спущены, тогда партикулярныя суда, ихъ сопровождавшія, ѣдутъ къ своимъ мѣстамъ и судоходство по рѣкѣ дѣлается свободнымъ.

№ 40. С.-Петербургъ, 12 марта 1869.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу соединеннаго собранія главныхъ военнаго и военно-морскаго судовъ о дополненіи воинскаго устава о наказаніяхъ постановленіями о взысканіи за обольщеніе незамужней женщины торжественнымъ обѣщаніемъ на ней жениться, въ 6-й день сего марта Высочайше повелѣтъ соизволилъ: послѣ 184 ст. означеннаго устава помѣстить особую статью, изложивъ оную въ слѣдующемъ видѣ:

«Наказанію, опредѣленному закономъ за обольщеніе несостоящей въ замужествѣ торжественнымъ обѣщаніемъ на ней жениться, подлежатъ во всякомъ случаѣ и тѣ военно-служащіе, которые, по дѣйствующимъ по военному вѣдомству постановленіямъ, не имѣютъ права на вступленіе въ бракъ».

О такомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по морскому вѣдомству къ надлежащему свѣдѣнію и руководству.

№ 41. С.-Петербургъ, 12 марта 1869.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу соединеннаго собранія главныхъ военнаго и военно-морскаго судовъ о дополненіи 760 ст. воен.-морск. суд. уст., въ 6-й день сего марта, Высочайше повелѣтъ соизволилъ: статью эту дополнить слѣдующимъ примѣчаніемъ:

«По дѣламъ о нарушеніи воинскаго чинопочитанія и подчиненности, начальникъ, потерпѣвшій отъ подчиненнаго оскор-

бленіе, не призывается, въ качествѣ свидѣтеля, для допроса на судебное засѣданіе и, вмѣсто того, прочитывается показаніе, данное имъ на предварительномъ слѣдствіи, а въ томъ случаѣ, когда, на основаніи 394 ст. воен.-морск. суд. уст., обвиняемый преданъ суду безъ производства предварительнаго слѣдствія, военно-морской прокуроръ, согласно 598 ст. воен.-морск. суд. уст. отбираетъ отъ него, по всѣмъ обстоятельствамъ дѣла, подробное показаніе, которое должно быть прочтено на судебномъ слѣдствіи».

О такомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по морскому вѣдомству къ надлежащему свѣдѣнію и руководству.

№ 44. С.-Петербургъ, 15 марта 1869.

НАЗНАЧАЮТСЯ: капитанъ-лейтенанты: Андрей **Толбухинъ** и Павелъ **Римскій-Корсаковъ 2-й**, и лейтенантъ Іеронимъ **Збышевскій**,—всѣ *три* старшими офицерами—первый на фрегатъ «Олегъ», второй на фрегатъ «Пересвѣтъ», а послѣдній на пароходо-фрегатъ «Храбрый». Штатный кандидатъ на военно-морскія судебныя должности при кронштадтскомъ военно-морскомъ судѣ, лейтенантъ Николай **Извъковъ 2-й**, таковымъ же кандидатомъ при главномъ военно-морскомъ судѣ. Оберъ-аудиторъ балтійскаго флота, коллежскій ассесоръ Александръ **Мадясовъ**, старшимъ помощникомъ дѣлопроизводителя канцеляріи главнаго военно-морскаго суднаго управленія.

ПЕРЕЧИСЛЯЕТСЯ, корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ Дмитрій **Александровъ 1-й**, изъ третьяго во второй разрядъ механиковъ.

УВОЛНЯЮТСЯ ДЛЯ СЛУЖБЫ НА КОММЕРЧЕСКИХЪ СУДАХЪ: капитанъ 2-го ранга Александръ **Можайскій 2-й**, мичманъ Михаилъ **Никоновъ** и корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручики: Константинъ **Вайковъ**, Иванъ **Петровъ 14-й** и Николай **Злобинъ 2-й**, съ зачисленіемъ первыхъ двухъ по флоту, а послѣднихъ трехъ по корпусу.

П Р И К А З Ы

Г. УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 28. С.-Петербургъ, 19 февраля 1869.

Усматривая, что центральныя и портовые техническія учрежденія по кораблестроительной части затрудняются въ полученіи отъ судостроителей и заводчиковъ полныхъ коллекцій чертежей и плановъ вновь построенныхъ судовъ и механизмовъ, и что не всегда исполняется въ точности ст. 205 морскаго устава, которою вмѣняется снабжать отъ кораблестроительнаго вѣдомства этими чертежами командировъ судовъ, предписываю принять къ руководству:

1) Чтобы каждому вновь построенному судну были составляемы *въ трехъ экземплярахъ* слѣдующіе чертежи: а) теоретическіе—корпуса и рангоута съ парусностью, б) практическіе—палубъ, продольнаго и поперечныхъ сѣченій корпуса, съ обозначеніемъ на нихъ внутренняго устройства и размѣщенія судна. Если же судно паровое, то должны быть составляемы какъ общіе, такъ и подробные чертежи имѣющихся на немъ паровыхъ механизмовъ всякаго рода, и в) гребныхъ судовъ и парорыхъ шлюпокъ. Составленіе этихъ чертежей и плановъ, если судно и механизмы построены на верфи и заводѣ морскаго вѣдомства, средствами адмиралтейскихъ и заводскихъ мастерствъ, возлагается: по корпусу и вооруженію—на судостроителя, а по механизму—на начальника завода или заведывающаго онымъ; когда же судно и механизмъ построены съ подряда, обязанность составленія чертежей и плановъ должна лежать на контрагентахъ, *что и слѣдуетъ обусловливать въ контрактахъ*. Всѣ чертежи должны быть представляемы главному командиру или командиру того порта, по распоряженію котораго произведена постройка судна или механизма; за тѣмъ главный командиръ порта препровождаетъ *одинъ* экземпляръ по корпусу и вооруженію—въ кораблестроительное отдѣленіе морскаго техническаго комитета, а по механизму—главному инженеру-

механику флота; *другой*—въ чертежную портовой инспекціи, а гдѣ нѣтъ инспекцій—въ чертежную портового судостроителя, и *третій*—командиру судна.

2) Всѣ устройства и передѣлки, какія будутъ сдѣланы на суднѣ въ продолженіе его службы въ корпусѣ, рангоутѣ, парусности, внутреннемъ размѣщеніи, а равно въ паровыхъ механизмахъ, приводахъ и паровыхъ котлахъ, *если только эти устройства дополняютъ или существенно измѣняютъ въ главныхъ частяхъ корпуса и механизма, первоначальные чертежи и планы*, по которымъ судно и механизмъ построены, непременно наносить на эти чертежи и планы или составлять дополнительные симъ устройствамъ и передѣлкамъ чертежи и планы, что и должно быть исполняемо въ томъ портѣ, гдѣ устройства и передѣлки будутъ произведены. Эти измѣненные или пополненные чертежи препровожаются въ подлежащія центральныя и портовые техническія учрежденія тѣмъ же порядкомъ, какъ сказано въ пун. 1-мъ. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда эти устройства и передѣлки будутъ произведены въ заграничныхъ портахъ, командиръ судна, по возвращеніи изъ плаванія къ порту, долженъ непременно заявить о нихъ мѣстному портовому начальству, которое и обязывается поступать въ сихъ случаяхъ какъ сказано въ пун. 1 и 2.

3) Лицамъ, инспектирующимъ какъ вновь построенныя, такъ и состоящія уже на службѣ суда, при выходѣ послѣднихъ на рейдъ, удостовѣряться, снабжены ли командиры ихъ полнымъ собраніемъ вышеозначенныхъ чертежей и плановъ.

№ 33. С.-Петербургъ, 28 февраля 1869.

Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ приказать изволилъ, чтобы на каждомъ суднѣ постоянно имѣлись полныя свѣдѣнія о службѣ и состояніи находящихся на немъ паровыхъ механизмовъ и котловъ.

Объявляя по морскому вѣдомству о такомъ приказаніи Его Высочества, предписываю нынѣ же приступить къ веденію машинныхъ формуляровъ на всѣхъ паровыхъ судахъ флота, руководствуясь прилагаемыми при семъ правилами и формами.

ПРАВИЛА ВЕДЕНІЯ И ХРАНЕНІЯ МАШИННЫХЪ ФОРМУЛЯРОВЪ

1) Машинные формуляры ведутся съ цѣлю имѣть постоянно на каждомъ суднѣ полныя свѣдѣнія о службѣ и состояніи его механизмовъ.

2) Машинный формуляръ каждого судна составляетъ шнуровую книгу, формата и размѣровъ машиннаго журнала.

3) Въ машинный формуляръ, на первыхъ его листахъ, вписываются, по прилагаемой при семъ формѣ № I (*), общія свѣдѣнія какъ о судовомъ механизмѣ, такъ и объ имѣющихся на суднѣ другихъ паровыхъ механизмахъ разнаго рода. Эти свѣдѣнія, какъ постоянныя, вписываются въ формуляръ только одинъ разъ, а о дѣлаемыхъ въ разное время въ механизмахъ и котлахъ измѣненіяхъ или дополненіяхъ упоминается въ формулярѣ особо и въ тотъ годъ, въ который эти измѣненія и дополненія будутъ сдѣланы.

4) Машинный формуляръ, представляя собою ежегодный отчетъ о механизмахъ судна, ведется такимъ образомъ, чтобы изъ него было ясно видно: въ какомъ состояніи находились механизмы судна для кампаніи каждого года и какъ механизмы эти дѣйствовали въ продолженіе кампаніи того же года. Для этого старшій судовой механикъ, *въ концѣ каждого года*, вписываетъ за своею подписью въ формуляръ: а) свѣдѣнія о сдѣланныхъ въ механизмахъ и котлахъ передѣлкахъ и исправленіяхъ для кампаніи этого года, б) о случившихся во время этой кампаніи поврежденіяхъ въ механизмахъ и котлахъ, в) свѣдѣнія о дѣйствіи механизмовъ въ продолженіе той же кампаніи, составленныя по прилагаемой при семъ формѣ № II (*), и г) о передѣлкахъ и исправленіяхъ, которые необходимо сдѣлать въ механизмахъ и котлахъ для кампаніи слѣдующаго года.

5) Правильное веденіе машиннаго формуляра, а также храненіе его и содержаніе въ исправности, лежитъ на отвѣтственности старшаго судового механика.

6) Наблюденіе за точнымъ веденіемъ машинныхъ формуляровъ лежитъ на обязанности командировъ судовъ.

(*) Формы приложены при подлинномъ приказѣ.

№ 42. С.-Петербургъ, 13 марта 1869.

По случаю нерѣдко встрѣчающагося отступленія отъ правилъ, которыя установлены при опредѣленіи врачей морскаго вѣдомства въ постороннія вѣдомства, съ сохраненіемъ должностей и содержанія по морскому вѣдомству, предписываю къ непремѣнному руководству и исполненію:

1) Состоящимъ въ морскомъ вѣдомствѣ врачамъ, дозволяется служить въ другихъ вѣдомствахъ лишь на точномъ основаніи Высочайше утвержденнаго въ 15 день апрѣля 1866 года положенія комитета министровъ, т. е. не иначе какъ по сношеніи начальства того вѣдомства, въ которомъ желаетъ служить морской врачъ, съ ближайшимъ морскимъ начальствомъ, а сіе послѣднее, установленнымъ порядкомъ, испрашиваетъ чрезъ инспекторскій департаментъ, разрѣшеніе высшаго морскаго начальства и отвѣчаетъ за то, что служба такого врача въ постороннемъ вѣдомствѣ не будетъ препятствовать исполненію его обязанностей по морскому вѣдомству.

2) На основаніи § 9 Высочайше утвержденнаго 31-го іюля 1859 г. положенія о наградахъ, морскіе врачи, служащіе въ постороннемъ вѣдомствѣ, представляются этимъ послѣднимъ вѣдомствомъ къ наградамъ не иначе, какъ по предварительномъ соглашеніи съ морскимъ вѣдомствомъ, и

3) Квартирное, деньщище и морское довольствіе отпускается морскимъ врачамъ, служащимъ въ постороннемъ вѣдомствѣ, на точномъ основаніи приказа Его Императорскаго Высочества, Генераль-Адмирала, 23 марта 1868 г. № 35.

№ 43. С.-Петербургъ, 13 марта 1869.

Государь Императоръ, въ 10-й день сего марта, Высочайше повелѣть соизволилъ: производить въ текущемъ году нижнимъ чинамъ архангельскаго порта приварочныя деньги, вмѣсто 7 руб., по 12 руб. въ годъ на человѣка, съ отнесеніемъ этого расхода, по принадлежности, на кредитъ, ассигнованный морскому министерству по смѣтѣ расходовъ на 1869 годъ по § 6 ст. 2, на «приварочныя деньги».

О такомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по морскому вѣдомству къ исполненію.

ДЕНЕЖНЫЯ ВЫДАЧИ ИЗЪ ОСОБАГО КАПИТАЛА 67 Т. Р.

Списокъ лицамъ, коимъ по постановленію адмиралтействъ-совѣта состоявшемуся 15 февраля 1869 г. (по журналу ст. 25 563) опредѣлены единовременныя денежныя выдачи изъ суммы 67 000 р., Всемилоствѣйше пожалованной на пособія въ разныхъ случаяхъ чинамъ морскаго вѣдомства.

Отставному дѣйствительному статскому совѣтнику
Тягельскому. 185 р.

Дочерямъ умершаго капитана 1 ранга, дѣвицамъ
Александрѣ и **Еленѣ Абрамовымъ** (на погребеніе). 100—

Младшему производителю работъ чертежной гидрографическаго департамента, корпуса штурмановъ штабсъ капитану **Константину Неупокоеву** (на погребеніе). 80—

Вдовѣ отставнаго капитана 2 ранга **Маріи Баумгартенъ** 150—

Вдовѣ капитана инженеровъ морской строительной части **Екатерины Гофштетеръ** 150—

Вдовѣ титулярнаго совѣтника **Авдотѣ Соколовой** (на погребеніе). 80—

Вдовѣ отставнаго титулярнаго совѣтника помощника крисъ-коммисара свеаборгскаго порта **Евдокіи Апуриной** (на погребеніе). 50—

Черноморскаго экипажа лейтенанту **Василію Виланду** 100 —

6 Флотскаго экипажа капитану 1 ранга **Василію Костину** (на погребеніе). 300—

Дочери умершаго коллежскаго совѣтника, служившаго правителемъ канцеляріи главнаго командира свеаборгскаго порта, дѣвицѣ **Елизаветѣ Щетининой**. 100—

Вдовѣ отставнаго поручика портовыхъ экипажей **Александрѣ Вабкиной** (на погребеніе). 50—

Вдовѣ подполковника корпуса инженеръ-механиковъ, члена кораблестроительнаго отдѣленія морскаго техническаго комитета, **Аннѣ Эшапаръ** . 266—66 к.

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ

Вдовѣ капитана 2 ранга Маріи Савичъ (на погребеніе)	150 р.
Вдовѣ подполковника корабельныхъ инженеровъ Капитолинѣ Арцеуловой	266 р. 66 к.
Вдовѣ капитана 1 ранга Аделаидѣ Каменской .	106—
Вдовѣ чиновника 8 класса Екатериинѣ Годзевичъ	60—
Дочерямъ отставнаго генераль-лейтенанта, бывшаго управляющимъ охтенскаго верфью, двѣмъ Елизаветѣ и Марфѣ Волковымъ	200—
Отставному коллежскому ассесору, учителю 3 рода рисованія морскаго кадетскаго корпуса, Александру Фомину	50—
Отставному коллежскому совѣтнику, учителю морскаго кадетскаго корпуса Ивану Герасимову (на погребеніе).	150—
Вдовѣ отставнаго генераль-маіора бывшаго командира 1 рабочаго экипажа, Елисаветѣ Ладыгиной	220—
На погребеніе умершаго командира шкуны «Полярная звезда», капитана 2 ранга Николая Руднева 2-го	200 —
Старшему учителю инженернаго и артиллерійскаго училища морскаго вѣдомства корпуса инженеръ-механиковъ поручику Михаилу Гарновскому (на погребеніе)	100 —
Вдовѣ маіора Пелагеѣ Трембовицкой	75 —
Дочери умершаго капитана 1 ранга Аннѣ Бортвигъ	100—

Флотскихъ экипажей.

1-го, лейтенанту Юлію Постельникову	133—
1-го, лейтенанту Ипполиту Андрееву	133—
3-го, мичману (нынѣ лейтенанту) Михаилу Михайлову	130—

3-го, корпуса инженеръ-механиковъ поручику Григорію Яковлеву	123—
3-го, комиссару, провинціальному (нынѣ губернскому) секретарю Андрею Кувшинникову	150—
4-го, лейтенанту Алексѣю Бровцыну 2-му	133—
5-го, корпуса инженеръ-механиковъ поручику Николаю Гейнemannу	133—
6-го, капитану 2 ранга Адольфу Эневисту	290—
6-го, комиссару губернскому секретарю Матвѣю Ларионову	150—
7-го, капитанъ-лейтенанту Алексѣю Бровцыну 1-му	240—
На погребеніе отставнаго коллежскаго асессора Михайла Алелюхина	60—
Вдовѣ штабсъ-капитана Александрѣ Макалинской	100—
Вдовѣ подполковника, служившаго по военносухпутному вѣдомству, Олимпіадѣ Лашевской	100—
Вдовѣ капитанъ-лейтенанта Аннѣ Станюковичъ	100—
Дочерямъ умершаго отставнаго подполковника, дѣвицамъ, Аграфенѣ, Ульянѣ, Елисаветѣ, Софіи и Евгеніи Ивановымъ	50—
Чиповнику для усиленія средствъ экспедиціи для ревизіи матеріальной отчетности, коллежскому ассесору Александру Горячеву (на воспитаніе)	150—
Дочерямъ умершаго капитана морской артиллеріи, дѣвицамъ Капитолинѣ и Пелагеѣ Саталкинымъ	50—
На погребеніе гардемарина черноморскаго экипажа Нила Ушакова	75—
Вдовѣ капитана 2-го ранга Манефѣ Фонъ-Флотовой	110—
Вдовѣ коллежскаго совѣтника, главнаго доктора изморскаго морскаго госпиталя, Екатерины Фонъ-Эттингеръ (на погребеніе)	200—
Капитанъ-лейтенанту Роголи	150—

Вдовѣ чиновника 5 класса Надеждѣ Языко-
вой. 300 р.

Всего опредѣлено въ выдачу шесть тысячъ триста двѣнадцать руб. тридцать двѣ коп.

ПЕНСИИ И ПОСОБІЯ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ.

Списокъ лицамъ, коимъ назначены пенсіи и пособія изъ эмеритальной кассы морскаго вѣдомства въ февралѣ 1869 года.

Кому именно:	Количество пенсій въ годъ.		За какое время службы.
	Р.	К.	
Капитану 1 ранга Сарычеву	128	75	за 25 лѣтъ.
Капитану 1 ран. Юнкману.	107	50	за 25 лѣтъ.
Коллежскому ассесору Трошину	118	12	за 35 лѣтъ.
Коллежскому ассесору Сущенко	78	75	за 35 лѣтъ.
Вдовѣ поручика Асдотѣй Сичевой	27	18	за 25 л. сл. мужа.
Дочери Федосѣй			
Вдовѣ титулярнаго совѣтника Агулинѣ Овсянкиной . . .	36	25	за 35 л. сл. мужа.
Вдовѣ подполковника Вильгельминѣ Яковлевой Штенгейтеръ	29	53	за 25 л. сл. мужа.
Сыновьямъ: Всеволоду . . .	19	68	за 25 л. сл. отца.
Вечеславу . . .			
Вдовѣ капитана 1 ранга Надеждѣ Бубновой	64	37	за 25 л. сл. мужа.
Дѣтямъ: сыновьямъ: Дмитрію	64	37	за 25 л. сл. отца.
Петру			
Алексѣю			
дочери Аннѣ . . .			

ОТЧЕТЪ

ЗАВѢДУЮЩАГО ЭМЕРИТАЛЬНОЮ ПЕНСИОННОЮ КАССОЮ
МОРСКАГО ВѢДОМСТВА

за 1868 годъ.

(Слушанъ въ адмиралтействъ-советѣ 22 марта 1869 г.).

Къ 1 января 1868 года, состояло капитала эмеритальной кассы:

Въ процентныхъ бумагахъ	7188965 р.
— наличныхъ деньгахъ	21896 р. 28 $\frac{1}{2}$ к.
Итого.	7210861 р. 28 $\frac{1}{2}$ к.

А съ числившимися за главнымъ казначействомъ, за купленные у морскихъ чиновъ аренды.	259890 р. 94 к.
	7470752 р. 22 $\frac{1}{2}$ к.

Приходъ и расходъ эмеритальныхъ суммъ въ теченіи 1868 года.

Приходъ.

1) Проценты съ капитала кассы.	
а) По билетамъ комисіи погашенія государственныхъ долговъ 57994 р. 60 к.	
б) По облигаціямъ главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ 44550 р.	
Преміи на нихъ 7240 р. 99 к.	
в) По государственнымъ 5% выкупнымъ свидѣтельствамъ 98955 р.	
г) По свидѣтельствамъ государственнаго банка на непрерывный 5 $\frac{1}{2}$ % доходъ по выкупу 124860 р. 25 к.	
д) По билетамъ внутреннихъ съ выигрышами займовъ:	
перваго 9500 р.	
втораго 6842 р. 50 к.	
е) Закладнымъ листамъ общества взаимнаго поземельнаго кредита 8450 р.	
Преміи на нихъ 1633 р. 53 к.	
ж) По 5% билетамъ государственнаго банка, 2-го выпуска 20305 р. 63 к.	
з) Съ капиталовъ, находившихся въ теченіе 1867 г. на текущемъ счетѣ кассы въ банкѣ 1102 р. 78 к.	
	381435 р. 28 к.

2) По фондамъ, вышедшимъ въ тиражъ:	
а) Пятидесяти билетамъ комисіи погашенія государственныхъ долговъ, пятаго 4% займа 25 000 р.	
б) По 5% билетамъ государственнаго банка 2-го выпуска 45 000 р.	72 190 р. * —
в) По 5% билетамъ внутреннихъ съ выигрышами займовъ: семи 1 займа 840 р. пяти 2 займа 600 р.	
г) Шести закладнымъ листамъ общества взаимнаго поземельнаго кредита 750 р.	
3) Выигрышей по билетамъ 2-го внутреннего 5% займа	1 000 р. * —
4) Вырученные отъ продажи билетовъ 1-го внутреннего съ выигрышами займа.	6 854 * 95 —
5) Вычетовъ ординарныхъ и случайныхъ	279 267 — 15 —
6) Поступившихъ изъ государственнаго казначейства, въ возвратъ выданныхъ эмеритальною кассою суммъ за купленные ею у морскихъ чиновъ аренды	37 587 — * —
Всего поступило.	778 334 р. 38 к.

А съ наличными деньгами, остававшимися къ 1-му января 1868 г. (21 896 р. 28½ к.). 800 230 р. 66½ к.

Расходъ.

1) Безвозвратный:	
А) Уплачено государственному банку:	
а) За храненіе въ немъ капиталовъ кассы 317 р. 55 к.	
б) За комисію по покупкѣ процентныхъ бумагъ для кассы 719 р. 50 к.	
в) За перепечатаніе купленныхъ бумагъ на имя эмеритальной кассы 7 р. 75 к.	
г) За проценты, наросшіе на капиталы по приобрѣтеннымъ кассою бумагамъ, по день покупки сихъ послѣднихъ 9443 р. 90 к.	
д) За росписки банка 2 р. 50 к.	10 724 р. 26 к.
е) Издержанные банкомъ по переводу въ Парижъ, вдовѣ контръ-адмирала Князевой, производимаго ей, взаменъ пожертвованнаго въ эмеритальную кассу капитала, ежегоднаго пособія въ 960 р., изъ государственнаго казначейства, составляющіе разницу въ курсѣ и прочіе расходы по этому переводу 233 р. 6 к.	

Б) Возвращено вычетовъ:

ж) Уволеннымъ отъ службы и за штатомъ чинамъ морскаго вѣдомства, которые не выслужили правъ на эмеритальныя пенсіи 4228 р. 40 $\frac{1}{2}$ к.	} 5320 — 44 $\frac{3}{4}$ —
з) Поступившихъ въ эмеритальную кассу неправильно 1092 р. 4 $\frac{1}{4}$ к.	

В) Уплатено департаменту государственнаго казначейства за выданныя главнымъ казначействомъ и казенными палатами пенсіи и пособія, въ 1867 году, на счетъ суммъ эмеритальной кассы 136540 р. 84 $\frac{1}{2}$ к. (*)

Итого безвозвратнаго расхода. 152585 р. 55 $\frac{1}{4}$ к.

2) Помѣщеніе свободныхъ суммъ:

а) На приобрѣтеніе процентныхъ бумагъ 561886 р. 6 к.	} 617387 р. 55 к.
б) На уплату за приобрѣтенныя отъ чиновъ морскаго вѣдомства аренды 55501 р. 49 к.	

Всего же расхода. . 769973 р. 10 $\frac{1}{4}$ к.

Исключая итогъ расхода изъ прихода, получимъ въ остаткѣ наличными деньгами. 30257 р. 56 $\frac{1}{4}$ к.

Затѣмъ капиталъ эмеритальной кассы къ 1-му января 1869 года, состоялъ:

Въ наличныхъ деньгахъ 30257 — 56 $\frac{1}{4}$ —
 — процентныхъ бумагахъ на . . . 7831665 — « —

Итого 7861922 р. 56 $\frac{1}{4}$ к.

А съ числящимися за государственнымъ казначействомъ, за купленныя кассою у чиновъ морскаго вѣдомства аренды . . 298674 р. 19 к.

Всего. 8160596 р. 75 $\frac{1}{4}$ к. (**)

(*) Въ этой суммѣ, какъ оказалось впоследствии, заключаются излишніе вытребованные департаментомъ государственнаго казначейства 2762 р. 21 $\frac{1}{4}$ к.; за исключеніемъ которыхъ расходъ на пенсіи и пособія за 1867 г. составляетъ 183778 р. 63 $\frac{1}{4}$ к.

(**) Въ этотъ итогъ не вошла прибыль, полученная отъ продажи, въ самыхъ послѣднихъ числахъ декабря мѣсяца 1868 г., 1800 билетовъ 1-го 5%-съ выигрышами займа, составившая 69,427 р. 51 к. Она записана на приходъ уже въ январѣ 1869 г.

*

Къ 1-му января 1868 года капиталъ эмеритальной кассы помѣщался слѣдующимъ образомъ:

1. Въ процентныхъ бумагахъ.

	Нарица- тельная цѣна про- центныхъ бумагъ.	Дѣйстви- тель- ная цѣна, въ которую бу- маги обо- шлись кассѣ.	Годовой доходъ.			
			Въ рубляхъ.		Въ процентахъ.	
			По нари- цательной цѣнѣ.	По на- рица- тель- ной цѣ- нѣ.	По дѣй- ствитель- ной цѣнѣ.	По дѣй- ствитель- ной цѣнѣ.
	Рубл.	Рубл. К.	Рубл. К.	%	%	%
1) Билеты комисіи по- гашенія государственныхъ долговъ:						
а) 5-го 4% займа . . .	625 000	612 073 61	25 000 —	4	4,08	
б) 5-го и 6-го 5% . . .	208 000	214 628 75	10 400 —	5	4,84	
в) 4% непрерывно-доход- ные	564 865	564 865 —	22 594 60	4	4	
2) Облигаціи главнаго общества російскихъ же- лезныхъ дорогъ	990 000	990 000 —	52 688 —	4,50	5,33	
3) Государственные 5% выкупныя свидѣтельства. .	1 989 550	1 728 746 12	99 477 50	5	5,77	
4) Билеты 5% съ вын- грышами:						
а) 1-го внутренняго займа.	190 000	188 681 8	9 500 —	5	5,08	
б) 2-го — —	137 800	151 526 97	6 865 —	5	4,53	
5) Свидѣтельства госу- дарственнаго банка на не- прерывный 5½% доходъ по выкупу	2 084 800	1 697 039 31	114 664 —	5,50	6,75	
6) Билеты государствен- наго банка 2-го выпуска .	243 950	243 950 —	12 197 50	5	5	
7) Закладные листы об- щества взаимнаго поземель- наго кредита	155 500	129 905 —	7 775 —	5	5,98	
Итого . . .	7 188 965	6 516 415 84	361 161 60	5,02	5,54	

2. ВЪ АРЕНДАХЪ.

Сколько выдано кассою за аренды.		Сколько слѣдовало къ поступленію за купленные аренды.		Сколько поступило.		Сколько оставалось къ поступленію.		Годовой доходъ съ невозвращеннаго капитала.		
								Въ рубляхъ.		Въ процентахъ.
Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	%
230 989	31	310 288	—	50 897	6	259 890	94	12 704	41	5,5

Въ теченіе 1868 года кассою приобретены слѣдующія процентныя бумаги:

Наименованіе процентныхъ бумагъ.	Наричательная цѣна.		По какому курсу куплены.	Заплатено.		Годовой доходъ съ бумагъ по нарицательной цѣнѣ.		Годовой доходъ въ процентахъ по заплаченной цѣнѣ.	
	Рубли.	К.	за 100	Рубли.	К.	Рубли.	К.	%	
а) Свидѣтельства государственнаго банка на непрерывный $5\frac{1}{2}\%$ доходъ по выкупу.	8 000	—	$70\frac{3}{4}$	5 660	—	440	—	7,77	
	10 000	—	$78\frac{1}{2}$	7 850	—	550	—	7,48	
	10 000	—	$78\frac{5}{8}$	7 362	50	550	—	7,47	
	106 500	—	$78\frac{3}{4}$	77 806	25	5 802	50	7,45	
	25 000	—	$75\frac{1}{2}$	18 875	—	1 375	—	7,28	
	22 800	—	$76\frac{1}{4}$	17 018	75	1 226	50	7,20	
	9 400	—	$77\frac{1}{4}$	7 261	50	517	—	7,10	
	32 000	—	$78\frac{3}{4}$	25 200	—	1 760	—	6,98	
	16 000	—	79	12 640	—	880	—	6,96	
	21 700	—	$80\frac{3}{8}$	17 441	37	1 193	50	6,84	
	35 600	—	$81\frac{1}{8}$	28 880	50	1 958	—	6,77	
	43 600	—	$81\frac{1}{2}$	35 534	—	2 398	—	6,74	
	25 200	—	82	20 664	—	1 386	—	6,70	
Итого . . .	364 300	—	—	281 693	87	20 036	50	7,11	

Наименованіе процентныхъ бумагъ.	Парица- тельная цѣна.		По на- вому курсу купле- ны.	Запла- чено.		Годовой доходъ съ бумагъ по парича- тельной цѣнѣ.		Годовой доходъ въ процен- тахъ по заплачен- ной цѣнѣ.	
	Рубл.	К.	за 100	Рубл.	К.	Рубл.	К.	%	
6) Государственныя 5% выкупныя свидѣтельства.	8 000	—	70 ¹ / ₄	5 620	—	400	—	7, 11	
	22 600	—	72 ¹ / ₂	16 385	—	1 130	—	6, 85	
	50 000	—	76 ¹ / ₈	38 062	50	2 500	—	6, 56	
	69 500	—	77	53 515	—	3 475	—	6, 49	
	73 500	—	79	58 065	—	3 675	—	6, 32	
	24 350	—	81 ¹ / ₈	19 753	94	1 217	50	6, 16	
	13 700	—	81 ³ / ₈	11 199	75	685	—	6, 10	
	41 550	—	82	34 071	—	2 077	50	6, 09	
	25 000	—	82 ¹ / ₄	20 562	50	1 250	—	6, 07	
Итого . . .	328 200	—	—	257 234	69	16 410	—	6, 87	
в) Закладныя листы об- щества взаимнаго пове- мельнаго кредита.	21 000	—	85	17 850	—	1 050	—	5, 86	
	6 000	—	85 ¹ / ₈	5 107	50	300	—	5, 87	
Итого . . .	27 000	—	—	22 957	50	1 350	—	5, 88	
Всего . . .	719 500	—	—	561 886	6	37 796	50	6, 72	

Сверхъ того, поступило въ кассу отъ обмѣна одной третьей части номинальной цѣны выкупныхъ свидѣтельствъ, которымъ въ 1868 г. истекъ 5-ти лѣтній срокъ, — 5% билетовъ государственнаго банка 2-го выпуска, на 485 400 р.

Всего же прихода процентныхъ бумагъ на . . . 1 204 900 р.

Расходъ процентныхъ бумагъ въ 1868 году былъ слѣдующій:

1) Вышедшіе въ тиражъ.

а) 50 билетовъ комисіи погашенія долговъ, пятого 4% займа, по 500 р. каждый билетъ на	25 000 р.	} 71 800 р.
б) Три 5% билета государственнаго банка 2-го выпуска, изъ коихъ два по 10 т. р. и одинъ въ 25 т. р., на	45 000 р.	
в) Двѣнадцать билетовъ 2-го внутренняго 5% съ выигрышами займа, по 100 р. каждый, на	1 200 р.	
г) Шесть 5% закладныхъ листовъ общества взаимнаго поземельнаго кредита, по 100 р. каждый, на	600 р.	

2) Обмѣненные.

На 5% билеты государственнаго банка 2-го выпуска, —государственные 5% купные свидѣтельства, которымъ въ 1868 г. истекъ 5-лѣтній срокъ со времени выпуска ихъ, на $\frac{1}{3}$ часть номинальной ихъ цѣны, на 485 400 р.

3) Проданные.

Адмиралтействъ-совѣтъ, журналомъ 7-го декабря 1868 г., ст. 25469, постановилъ: изъ принадлежащихъ эмеритальной кассѣ морскаго вѣдомства 1900 билетовъ 1-го внутренняго 5% съ выигрышами займа, продать 1850 билетовъ, по биржевой цѣнѣ, но не ниже однакоже 137 за 100.

Операция эта основана была на слѣдующихъ соображеніяхъ:

Билеты 1-го внутренняго 5% съ выигрышами займа погашаются въ теченіе 60 лѣтъ выше номинальной ихъ цѣны, а

именно: въ первые 10 лѣтъ по 120 р., въ послѣдующіе за тѣмъ 15 лѣтъ по 125 р.,—10 лѣтъ по 130 р., 10 лѣтъ по 135 р., 5 лѣтъ по 140 р., 5 лѣтъ по 145 р. и въ послѣднія 5 лѣтъ по 150 р. Въ декабрѣ мѣсяцѣ 1868 г. цѣна на эти билеты достигла 136 р. за 100.

Принадлежащія кассѣ выигрышные билеты 1-го займа приобрѣтены были по $99\frac{15}{100}$ за 100. Слѣдовательно, въ случаѣ выхода ихъ въ тиражъ, касса потеряла бы противу курса по 16 р. на каждый билетъ. Между тѣмъ отъ продажи 1850 билетовъ по 136 р. за 100, касса могла получить прибыли болѣе 60 т. р.; съ обращеніемъ же всей вырученной отъ этой продажи суммы въ другія процентныя бумаги, по курсу не выше 85 за 100, эта прибыль увеличилась бы еще слишкомъ на 40 т. р.

Вслѣдствіе таковыхъ соображеній, изъ принадлежащихъ кассѣ билетовъ 1-го внутренняго займа, 1850 билетовъ проданы были въ теченіе декабря мѣсяца, по цѣнѣ 137, $137\frac{1}{2}$, $137\frac{1}{4}$ и $137\frac{3}{4}$ за билетъ, за 253 742 р. 92 к., и касса получила отъ этого прибыли 69 427 р. 51 к.

Изъ вырученной отъ продажи билетовъ суммы къ 1 января 1869 поступили на текущій счетъ кассы въ банкѣ 6 854 р. 42 к., за 50 билетовъ, остальные же 246 888 р. 92 к. за 1800 билетовъ,—2-го января 1869 г., а потому въ настоящемъ отчетѣ 1850 билетовъ показаны въ наличіи къ 1-му января, а проданными только 50 билетовъ, на

5 000 р.

Всего убыло процентныхъ бумагъ на . 562 200 р.

Затѣмъ эмеритальный капиталъ въ 1-му января 1869 г. помѣщался слѣдующимъ образомъ:

1. ВЪ ПРОЦЕНТНЫХЪ БУМАГАХЪ.

	Нарицательная цѣна процентныхъ бумагъ.	Дѣйствительная цѣна, по которой бумаги куплены.	Годовой доходъ.			
			По нарицательной цѣнѣ.		По дѣйствительной цѣнѣ.	
			Въ рубляхъ.		Въ процентахъ.	
	Рубли.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	%
1) Билеты комисіи погашенія государственныхъ долговъ:						
а) 5-го 4% займа	600 000	587 591	11	24 000	—	4
б) 5-го и 6-го 5% займовъ	208 000	214 628	75	10 400	—	5
в) 4% непрерывно-доходные	564 865	564 865	—	22 594	60	4
2) Государственные 5% выкупныя свидетельства	1 882 350	1 566 540	91	91 617	50	5
3) Свидѣтельства государственнаго банка на непрерывный 5½% доходъ по выкупу	2 449 100	1 978 783	18	134 700	50	5,5
4) Билеты государственнаго банка, 2 выпуска	684 350	684 350	—	34 217	50	5
5) Билеты 5% съ выигрышами:						
а) 1-го внутренняго займа	185 000	183 715	79	9 250	—	5
б) 2-го — — — — —	136 100	143 616	52	6 805	—	5
6) Облигаціи главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ	990 000	990 000	—	51 790	99	4,5
7) Закладные листы общества взаимнаго поземельнаго кредита	181 900	152 859	94	10 728	53	5
Итого	7 831 665	7 066 401	20	396 104	62	5,05

(*) Совѣщеніемъ премій, полученной въ 1868 г., которая составила 7 240 р. 99 к.

(**) Совѣщеніемъ премій, полученной въ 1868 г., которая составила 1 638 р. 53 к.

2. ВЪ АРЕНДАХЪ.

Сколько выдано кассою за аренды.		Сколько слѣдовало къ поступленію съ процентами.		Сколько поступило съ процентами.		Сколько остается къ поступленію съ процентами.		Годовой доходъ съ невозвращеннаго капитала.		
								Въ рубляхъ.		Въ процентахъ.
Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	%
286 927	66	386 163	25	86 871	69	299 291	56	15 781	2	5, 5

Сравненіе капиталовъ эмеритальной кассы къ процентнымъ бумагамъ, по нарицательной ихъ дѣлѣ къ 1-му января 1868 и 1869 г.г., показываетъ, что въ 1868 году приращеніе капитала, въ процентныхъ бумагахъ, заключеніемъ вышедшихъ въ томъ году въ тиражъ на 71 800 р., было 570 900 руб.

Сравнивая цифры 1868 г. съ основаніями и расчетами, принятыми для эмеритальной кассы комитетомъ 1858 г. по составленію проекта положенія объ эмеритальной кассѣ морскаго вѣдомства, получимъ слѣдующіе результаты:

Комитетомъ принято, что капиталъ кассы къ 1-му января 1859 г. будетъ въ 1 500 000 р.; ежегодное поступленіе вычетовъ 188 000 р.; приращеніе капитала процентами рассчитано изъ 4%. На этихъ основаніяхъ предполагалось капитала къ 1-му января 1869 года 3 896 895 руб. Въ дѣйствительности же настоящія цифры оказались для кассы несравненно выгоднѣе: капиталъ кассы къ 1-му января 1869 года возросъ до 8 160 596 р. 75½ к., каковую сумму, по расчетамъ комитета, полагалось получить въ половинѣ 1889 года.

Главные причины этого заключаются въ слѣдующемъ: 1) касса открыла свои дѣйствія съ 1859 г., т. е. начала производить пенсіи и единовременныя пособія съ капиталомъ 2 072 000 р., который превосходилъ предполагаемый комитетомъ на 572 000 р.; 2) вычетовъ, по средней сложности одиннадцати лѣтъ, поступало 335 000 р. въ годъ, т. е. на 147 000 р. болѣе противъ

предположенныхъ комитетомъ; 3) приращеніе капиталовъ процентами къ 1-му января 1869 г. оказалось выгодноѣ 4%, принятыхъ въ основаніе первоначальнымъ расчетомъ.

Капиталь кассы приноситъ дохода:

- 1) По нарицательной стоимости процентныхъ бумагъ. 5,05%.
- 2) По дѣйствительной стоимости процентныхъ бумагъ. 5,60%.

Переходя за тѣмъ къ расходу изъ эмеритальной кассы въ теченіе 1868 года, оказывается, что въ семъ году послѣдовала уплата министерству финансовъ за пенсіи и пособія, производившіяся по правиламъ, Высочайше утвержденнымъ 1 февраля 1865 г., изъ общихъ государственныхъ доходовъ, за 1867 г.; всего уплачено 133 778 р. 62¹/₄ к.

Цифра эта не представляетъ, однако же, окончательнаго вывода о размѣрѣ суммъ, употребленныхъ на пенсіи и пособія въ 1867 году, такъ какъ израсходованная сумма, по установленному въ 1865 г. порядку, уплачена по требованіямъ департамента государственнаго казначейства, основанныхъ на свѣдѣніяхъ, доставленныхъ департаменту изъ казенныхъ палатъ и казначействъ; между тѣмъ, изъ поступившихъ въ отдѣленіе эмеритальной кассы изъ тѣхъ же учрежденій вѣдомостей о тѣхъ же расходахъ, оказалась нѣкоторая разность съ уплаченою кассою суммою, происшедшая отъ внесенія въ эти вѣдомости расхода на пенсіи, неотносящіяся къ 1867 г. Поэтому вышеозначенная сумма 133 778 р. 62¹/₄ к. должна нѣсколько измѣниться, по окончаніи расчета съ департаментомъ государственнаго казначейства.

Уплаты за пенсіи и пособія, произведенныя въ 1868 г. по кассамъ министерства финансовъ не послѣдовало въ отчетномъ году, за непоступленіемъ требованія департамента государственнаго казначейства по сему предмету; но для выгодъ, относительно размѣра суммъ на пенсіи и пособія въ означенномъ году, необходимо исчислить количество эмеритальныхъ пенсій и пособій по суммамъ, назначеннымъ къ производству въ 1868 году, которыя должны все-таки войти въ расходы кассы впоследствии.

Къ 1-му января 1868 года всѣхъ пенсіонеровъ эмеритальной кассы состояло 2125 человекъ.

Въ теченіе 1868 года вновь поступило 289, итого 2414.

	Состояло въ 1868 г.	Поступило въ 1868 г.
Изъ нихъ: адмираловъ и полныхъ генераловъ	8	—
вице-адмираловъ и генералъ-лейтенантовъ	25	—
контръ-адмираловъ и генералъ-маіоровъ.	91	5
штабъ-офицеровъ	237	19
оберъ-офицеровъ	216	34
гражданскихъ чиновъ.	484	26
вдовъ съ дѣтьми	233	39
— бездѣтныхъ	230	32
сиротъ	588	131
дѣтей неизлечимо-больныхъ.	13	3
	2125	289
	2414	

Сумма эмеритальныхъ пенсій, назначенныхъ, въ 1868 году составляетъ:

- 1) для пенсіонеровъ 1859—1868 г. . 131 225 р. 57 к.
- 2) — вновь поступившихъ въ 1868 г.

пенсіонеровъ:

чиновъ военныхъ 5750 р. 57 к.	} 13 454 р. 51 к.
— гражданскихъ 2557 р. 44 к.	
семействъ умершихъ 5146 р. 50 к.	

Итого . . . 144 680 р. 8 к.

На единовременныя пособія 2 435 р. 60 к.

Всего . . 147 115 р. 68 к.

При сравненіи вновь назначенныхъ пенсій въ 1868 году съ таковыми же 1867 года, оказывается, что въ 1868 году назначено пенсій менѣе на 8049 р. 27 к.

За тѣмъ, сравнивая означенныя практическія цифры расхода изъ эмеритальной кассы съ теоретическими предположеніями комитета 1858 г. по составленію проекта положенія объ эмеритальной кассѣ, по которымъ расходъ въ 1868 году долженъ былъ составлять 99 000 р., оказывается, что дѣйствительный расходъ превышаетъ предположенный на 48 115 р. 68 к.

Расходъ на пенсіи пенсіонерамъ, поступившимъ въ 1868 г., по предположенію комитета 1858 г., долженъ былъ составлять 10 420 р., въ дѣйствительности же онъ болѣе на 3034 р.

Причина такого увеличенія расхода на пенсіи заключается какъ въ значительно большемъ числѣ пенсіонеровъ, противу предположеннаго, вслѣдствіе двукратнаго преобразованія морскаго министерства и уменьшенія личнаго состава флота, такъ и въ увеличеніи, съ 1866 г., самыхъ пенсій чрезъ прибавку къ окладамъ оныхъ 25%, какъ вновь поступающимъ, такъ и прежнимъ пенсіонерамъ.

Убыль пенсіонеровъ въ 1868 году была слѣдующая:

1) За смертію:

лицъ военнаго званія	36
— гражданскаго званія.	30
Вдовъ	9
Сиротъ.	5
	<hr/>
	80

2) За поступленіемъ на службу:

Лицъ военнаго званія	5
— гражданскаго званія.	3
	<hr/>
	8

3) За достиженіемъ совершеннолѣтія 26

4) — поступленіемъ въ учебныя заведенія на казенное содержаніе. 3

5) — выходомъ въ замужество 6

6) — нетребованіемъ пенсіи болѣе 2-хъ лѣтъ 8

Всего 131

Сумма эмеритальныхъ пенсій, производившихся означеннымъ лицамъ, составляетъ въ годовомъ окладѣ 8099 р. 51 к.

ОТЧЕТЪ

О СОСТОЯНІИ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

за февраль мѣсяць 1869 года.

(Слушанъ въ адмиралтействъ-совѣтъ 22 марта 1869 г.)

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

Приходъ и расходъ въ февраль.

По государственному банку.

Оставалось къ 1-му февраля 1869 г.:

Наличныхъ денегъ	88957 р. 20 к.
Процентныхъ бумагъ на	7890215 — » —
Итого	7979172 р. 20 —

Приходъ наличныхъ денегъ.

1) Срочные проценты, съ 1 августа 1868 г. по 1 февраля 1869 г., по принадлежащимъ эмеритальной кассѣ:

а) государственнымъ 5% выкупнымъ свидѣтельствамъ, на капиталъ 701 200 р.—17 530 р.	} 47554 р. 50 к.
б) свидѣтельствамъ государственнаго банка на 5½% доходъ по выкупу на капиталъ 1 091 800 р.—30 024 р. 50 к.	

2) Проценты, находившіеся на бумагахъ по день покупки ихъ, а именно:

в) По выкупнымъ свидѣтельствамъ, съ 1 февраля по 1 августа 1868 г., на 3 200 р.—88 р.

г) По свидѣтельствамъ государственнаго банка на непрерывный 5½% доходъ по выкупу: съ 1 февраля по 1 августа 1868 г. на 1 000 р.,—25 р. и съ 1 августа 1866 по 1 августа 1868 г., на 300 р., 30 р.,—55 р.

143 — » —

3) Проценты, находившіеся на проданных билетахъ 2-го внутренняго съ выигрышами займа, на 131 100 р., по день продажи. 2 644 р. 88 к.

4) Вырученные отъ продажи билетовъ 2-го внутренняго съ выигрышами займа, на 131 100 р. (*) 180 667 — 25 —

5) Переданные изъ главнаго казначейства 18 000 — * —

Итого 249 009 р. 63 к.

А съ наличными деньгами, остававшимися къ 1 февраля 1869 г. 337 966 р. 83 к.

Расходъ наличныхъ денегъ.

Куплено чрезъ государственный банкъ:

1) Государственныхъ выкупныхъ свидѣтельствъ, на номинальную цѣну 224 550 р., а именно:

на 46 750 р. по 83½ за 100, заплачено	39 036 р. 25 к.	} 189 577 р. 61 к.
— 28 250 — — 83¼ — — —	23 659 — 37 —	
— 41 200 — — 84¼ — — —	34 710 — 99 —	
— 37 650 — — 84¾ — — —	31 908 — 38 —	
— 13 000 — — 84⅝ — — —	11 001 — 25 —	
— 57 700 — — 85⅜ — — —	49 261 — 37 —	

А за исключеніемъ учета процентовъ на 17 550 р. за 71 день 173 р. 5 к.	} 180 — 9 —
и на 650 р. за 78 дней 7 р. 4 к.	

189 397 р. 52 к.

2) Свидѣтельствъ государственнаго банка на непрерывный 5½% доходъ по выкупу, на номинальную цѣну 92 700 р., а именно:

на 2 400 р. по 84¾ за 100, заплачено	2 034 р.	} 79 112 р. 12 к.
— 20 800 — — 85 — — —	17 680 —	
— 59 500 — — 85¾ — — —	50 798 — 12 к.	
— 10 000 — — 86 — — —	8 600 — * —	

(*) Вслѣдствіе представленія моего отъ 9 января сего года, адмиралтействъ-совета 18 того января разрѣшилъ: изъ числа принадлежащихъ эмеритальной кассѣ морскаго вѣдомства 1361 билетъ 2 внутренняго 5% съ выигрышами займа на 131 100 р. продать по биржевому курсу, но не ниже, однакоже, 137 р. за каждый билетъ. Означенные билеты проданы государственнымъ банкомъ за 180 798 р. 35 к., а за исключеніемъ 131 р. 10 к., уплаченныхъ банку за комиссію, получено 180 667 р. 25 к.

3) Сверхъ того заплачено:

а) За проценты, находившіеся на означенныхъ процентныхъ бумагахъ по день покупки ихъ, а именно:

на выкупныхъ свидѣтельствахъ 1 711 р.	
80 к.	4 906 — 72 —
на свидѣтельствахъ на непрерывный 5 1/2% доходъ по выкупу 3 194 р. 92 к.	

б) За комиссію по покупкѣ и продажѣ, 1/10% съ капитала по номинальной цѣнѣ 448 350 р.	448 — 35 —
---	------------

4) Уплачено государственному банку за храненіе процентныхъ бумагъ по 5 коп. съ суммы отъ 100 до 1 000 р. по роспискѣ банка за № 53824, на 5 000 р., — 2 р. 50 к. и за одну росписку 25 к.	2 — 75 —
---	----------

Всего расхода . . 273 867 р. 46 к.

За тѣмъ въ остаткѣ къ 1 марту 1869 по банку наличныхъ денегъ 64 099 р. 37 к.

Приходъ процентныхъ бумагъ.

Вновь приобрѣтено чрезъ государственный банкъ:

1) Государственныхъ 5% выкупныхъ свидѣтельствъ на 224 550 р.

2) Свидѣтельствъ государственнаго банка на непрерывный 5 1/2% доходъ по выкупу 92 700 р.

317 250 р.

Расходъ процентныхъ бумагъ.

Изъ числа принадлежавшихъ эмеритальной кассы билетовъ 2-го внутренняго съ выигрышами займа на 136 100 руб. продано на 131 100 р.

За тѣмъ въ остаткѣ къ 1-му марта процентныхъ бумагъ на 80 763 65 р.

А вмѣстѣ съ остаткомъ наличныхъ денегъ 81 40 464 р. 37 к.

Сверхъ того, числится за государствен-
нымъ казначействомъ, за пріобрѣтенныя
кассой у чиновъ морскаго вѣдомства аренды. 298 674 р. 19 к.
А всего. . 8 439 138 р. 56 к.

II.

По главному казначейству.

Къ 1-му февраля состояло наличныхъ
денегъ 18 402 р. 49³/₄ к.

Въ теченіе февраля поступило: вычетовъ съ суммъ, ассиг-
нованныхъ по смѣтѣ морскаго министерства 1869 г. на жа-
лованье, столовыя и квартирныя деньги отчисляемыхъ въ до-
ходъ кассы при ассигнованіи ихъ.

1) По морскому училищу 2 433 р. 26 к.	}	6 213 р. 26 к.
2) По инспекторскому департаменту мор- скаго министерства, 2 634 р.		
3) По кораблестроительному отдѣленію морскаго технического комитета 1 146 р.		

Вычетовъ съ чиновъ, служащихъ въ мор-
скомъ и постороннихъ вѣдомствахъ, отчи-
сляемыхъ въ доходъ кассы, по мѣрѣ про-
изводства этимъ чинамъ разныхъ денеж-
ныхъ выдачъ. 9 622 р. 56 к.

Итого . . 15 835 р. 82 к.

А съ остаткомъ къ 1-му февраля . . 34 238 р. 31³/₄ к.

Расходъ.

1) Возвращено уволеннымъ отъ служ-
бы чинамъ морскаго вѣдомства. 47 р. 62¹/₂ к.

2) Возвращено поступившихъ въ кассу
неправильно. 133 — 66 —

3) Передано въ государственныя банкы,
для записки на текущій счетъ кассы . . . 18 000 —

Итого . . 18 181 р. 28¹/₂ к.

За тѣмъ въ остаткѣ къ 1-му марта
1869 года 16 057 р. 3¹/₄ к.

Подписали: завѣдующій дѣлами эмеритальной кассы М. Пе-
шуровъ и дѣлопроизводитель Васильевъ.

ВѢДОМОСТЬ ДЕНЕЖНЫМЪ ДОКУМЕНТАМЪ НА КАПИТАЛЫ

эмеритальной кассы морскаго вѣдомства къ 1 марта 1869 г.

1869 года марта 22 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 марта мѣсяца и нашелъ, что всѣхъ такихъ документовъ къ этому числу состояло на сумму *восемь миллионовъ четыреста тридцать девять тысячъ сто тридцать восемь руб. пятьдесятъ шесть коп.*, какъ показано въ подробной вѣдомости, приложенной къ представленію завѣдывающаго дѣлами эмеритальной кассы отъ 19 сего марта за № 223.

Подлинный подписали: Н. Епанчинъ, З. Балъ 1, А. Панфиловъ, И. Фонъ-Шаниъ, К. Истоминъ, Е. Беренсъ, С. Воеводскій, М. Пешуровъ и Директоръ канцеляріи М. Министерства К. Маннъ.

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число бланковъ.	На сумму.	
				Рубли.	Коп.
I. Книга на записку текущаго счета эмеритальной кассы въ государственномъ банкѣ, по которой состоитъ въ остаткѣ наличныхъ денегъ <i>шестьдесятъ четыре тысячи девяносто девять рублей тридцать семь копѣекъ.</i>	—	—	—	64 099	37
и II. Росписки государственнаго банка въ приѣмъ на храненіе процентныхъ бумагъ, принадлежащихъ эмеритальной кассѣ морскаго вѣдомства:					

Наименованіе документовъ.	№№ роспи- сокъ.	Время выдачи росписки.	Число биле- товъ.	На сумму.	
				Рубли.	Коп.
1) На билеты комисіи поа- шенія долговъ.					
		1868 г.			
5-го 4% займа	51043	Октября 3.	1200	600000	—
5-го 5% —	8875	1865	6	149500	—
6-го 5% —	8876	Января 7.	3	58500	—
4% непрерывно-доходные	8877		16	564865	—
				1372865	—
2) На облигации главнаго обще- ства российскихъ желѣзныхъ до- рогъ 4 1/2%	8878	1865 г. Января 7.	1980	990000	—
				990000	—
3) На 5% выкупныя свидѣ- тельства		1868 г.			
	39984	Января 25.	2	8000	—
	40779	Февраля 29.	1	22600	—
	44121	Марта 26.	14	119050	—
	51915	Апрѣля 1.	22	970950	—
	51916	— 1.	9	599750	—
	44120	Мая 15.	1	7400	—
	50095	Августа 31.	7	11300	—
	51664	Октября 30.	9	24350	—
	5259	Ноября 30.	10	68950	—
	Счета Государ. банка:				
	Отъ 31	Янв. 1869 г.	на	238550	—
	Тожь,	отъ 13 Марта	на	224550	—
				2295450	—
4) На билеты 1-ю внутреннюю 5% съ выкупными займа	52899	1868 г. Декабря 14.	50	5000	—
				5000	—
5) На билеты 2-ю внутреннюю 5% съ выкупными займа	53824	1869 г. Января 22.	50	5000	—
				5000	—
6) На свидѣтельства на непре- рывный 5 1/2% доходъ по выкупу .		1866 г.			
	25699	Ноября 3.	2	31800	—
	25700	— 3.	13	765500	—
	25701	— 3.	15	806000	—
	25606	Октября 31.	3	48000	—
	25710	Ноября 3.	3	14000	—
	26102	— 16.	11	38900	—
	26182	— 19.	3	30000	—
	26360	— 29.	2	14300	—
		1867 г.			
	27199	Января 18.	1	6700	—
	28491	Марта 13.	8	20500	—
	29132	Апрѣля 5.	4	13300	—
	29829	Мая 1.	6	20800	—
	31714	— 30.	41	66300	—
	33655	Юня 24.	11	4430	—
	36099	Юля 31	13	129100	—
	37160	Сентября 19.	6	35300	—

Наименованіе документовъ.	№№ роспис- сокъ.	Время выдачи росписки.	Число бле- товъ.	На сумму.	
				Рубли.	Коп.
		1868 г.			
	39985	Января 25.	4	8000	—
	42 149	Марта 26.	35	145 100	—
	43 077	Апрѣля 29.	8	27 700	—
	46 246	Іюня 3.	45	41 400	—
	47 693	— 28.	10	16 000	—
	51 663	Октябрю 30.	11	65 300	—
	52 508	Ноябрю 30.	4	44 600	—
	53 001	Декабрю 18.	3	15 200	—
	Счетъ отъ 13	государственнаго банка Марта 1869 г. на		92 700	
				2 541 800	—
7) На 5% билеты государственнаго банка 2-ю выпуска.		1868 г.			
	28 662	Марта 18.	4	1 800	—
	31 164	Мая 23.	10	63 550	—
	38 881	Ноябрю 29.	11	83 400	—
	44 119	Января 4.	3	350	—
	40 973	Марта 7.	14	146 050	—
	44 118	— 7.	14	213 250	—
	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	Ноябрю 8.	6	67 000	—
				684 350	
8) На 5% закладные листы общества взаимнаго поземельнаго кредита	47 825	1868 г. Мая 31.	1819	131 900	
Итого процентныхъ бумагъ.	—	—	—	8 076 365	—
А съ наличными деньгами .	—	—	—	8 140 464	37
Числятся за государственнымъ казначействомъ за приобретенныя кассою аренды	—	—	—	298 674	19
ВСЕГО.	—	—	—	8 439 138	56

Подписали: Завѣдующій дѣлами Эмеритальной кассы *М. Пешуровъ* и
Дѣлопроизводитель *Васильевъ*.

**ВѢДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ,
НАХОДЯЩИМСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ.**

(Исправлено по 30 марта).

Названіе судовъ.	Ч и с л о				Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Орудій.	Смѣл.	Офицер., гардемар. и кондук.	Нижнихъ чиновъ.		
Въ Атлантическомъ океанѣ.						
Винт. фрег. Дмитрій Донецкой	51	800	89	550	К. 2 р. <i>Дремеръ.</i>	5 февраля прибылъ въ Рио-Жанейро и командиръ предполагалъ идти въ обратное плаваніе въ Кронштадтъ 13 или 14 числа.
Въ Средиземномъ морѣ:						
Винт. корв. Аскольдъ	17	360	28	339	К.-Л. <i>Казнаковъ.</i>	} Находятся въ греческихъ водахъ.
Винт. шкуна Тугабесъ	—	60	8	42	К.-Л. <i>Шевяковъ.</i>	
На пути изъ Кронштадта въ Тихій океанъ.						
Винт. клин. Всадникъ	5	300	19	151	К.-Л. <i>Михайловъ.</i>	10 февраля прибылъ въ Рио-Жанейро.
На станціи въ Константинополѣ.						
Пароходъ Таманъ	—	180	8	67	К.-Л. <i>Бекешовъ.</i>	Въ Константинополѣ.

ОТЧЕТЪ

СТАРШАГО ВРАЧА ЭСКАДРЫ БРОНЕНОСНЫХЪ СУДОВЪ,

НАДВОРНАГО СОВѢТНИКА ХОХРЯКОВА,

за кампанію 1868 года.

Эскадра броненосныхъ судовъ въ лѣто 1868 года находилась въ кампаніи 3 морскихъ мѣсяца или 84 дня.

Въ настоящемъ отчетѣ среднія числовыя данныя выведены по этому сроку.

Въ составъ эскадры входили:

11 мониторовъ: «Единорогъ», «Тифонъ», «Стрѣлецъ», «Вѣщунъ», «Лава», «Перунъ», «Броненосецъ», «Ураганъ», «Латникъ», «Колдунъ», «Смерчъ».

3 броненосныя батареи: «Первенецъ», «Нетронъ-Меня», «Кремль»;

1 броненосный фрегатъ «Петропавловскъ»;

1 деревянный клиперъ «Жемчугъ»;

4 парохода: «Смѣлый», «Соломбала», «Владиміръ», «Ильмень»;

3 деревянные канонирскія лодки: «Молнія», «Толчая», «Картечь».

Большинство судовъ броненосной эскадры начало кампанію 17-го іюня и кончило 8-го сентября.

Въ отчетное время, т. е. за 84 дня кампаніи, среднее наличное число команды на эскадрѣ броненосныхъ судовъ было ежедневно 3362 человѣка.

Изъ нихъ заболѣло всего, включая и 450 приходящихъ, 1287 человѣкъ; умерло всего, включая и 2-хъ скорострѣнно умершихъ, 2 человѣка.

Изъ всего числа заболѣвшихъ на судахъ броненосной эскадры были отправлены для пользованія въ госпиталяхъ 160 человекъ, кои или по роду болѣзни или по степени заболѣванія или за недостаткомъ судовыхъ средствъ и неудобствомъ судовой обстановки, требовали госпитального пользованія. Всѣ такіе больные въ настоящемъ отчетѣ значатся подъ именемъ больныхъ госпитальныхъ.

Изъ всего числа заболѣвшихъ требовали лазаретнаго пользованія на судахъ 677 человекъ, кои или по роду болѣзни, или по степени заболѣванія пользовались при судовыхъ лазаретахъ и не исполняли служебныхъ своихъ обязанностей. Всѣ такіе больные въ настоящемъ отчетѣ значатся подъ именемъ лазаретныхъ.

Изъ всего числа заболѣвшихъ были приходящими 450 человекъ, кои получали единовременное пособіе и возвращались къ исполненію служебныхъ своихъ обязанностей. Этого рода больные значатся въ отчетѣ подъ именемъ приходящихъ.

Слѣдовательно, изъ всего числа заболѣвшихъ на эскадрѣ броненосныхъ судовъ, на 100 челов. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды, было больныхъ: госпитальныхъ 4,8%, лазаретныхъ 20,1%, приходящихъ 13,4%.

Такъ какъ въ настоящемъ отчетѣ въ первый разъ введена рубрика приходящихъ, то это обязываетъ сдѣлать слѣдующее примѣчаніе.

Въ рубрику приходящихъ отнесены всѣ тѣ случаи, когда получившій пособіе возвращается къ исполненію служебныхъ своихъ обязанностей, слѣдовательно, когда рабочая или боевая сила его не утрачена по причинѣ болѣзни. Это послѣднее условіе обязываетъ такихъ приходящихъ за пособіемъ выдѣлать изъ рубрики лазаретныхъ больныхъ, потому что, оставаясь въ одной рубрикѣ съ больными лазаретными, они, при опредѣленіи ежедневной убыли рабочей или боевой силы по причинѣ болѣзни, обуславливаютъ цифру выше дѣйствительной убыли. Остаются же или показываются они въ отчетахъ, потому что на нихъ идетъ расходъ медикаментовъ и коммисаріатскихъ припасовъ, расходъ каковыхъ по правиламъ отчетности обуславливается и числомъ оказанныхъ пособій. Кроме того, цифры приходящихъ до нѣкоторой степени также

способствуют и опредѣленію характера болѣзней, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже могутъ имѣть значеніе, какъ продрома, т. е. какъ предвѣстники появленія болѣзни.

По *тысяцамъ* болѣзненность и смертность для команды на эскадрѣ броненосныхъ судовъ представляется слѣдующею:

	Заболѣло всего, вклю- чая и приходящихъ.	Умерло всего, вклю- чая и скоропостижно- поумершихъ.	Ежедневное среднее наличное число команды.
Въ іюнѣ (1)	277	1	1459
— іюль	481	"	3121
— августъ	401	1	3433
— сентябрѣ (2)	128	"	1179

Стало быть, на 100 челов. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды на эскадрѣ броненосныхъ судовъ приходится:

	Заболѣвшихъ всего, включая и приходящихъ.	Умершихъ всего, включая скоропостижно-умершихъ.
Въ іюнѣ (1)	18,9	0,07
— іюль	15,4	"
— августъ	11,7	0,03
— сентябрѣ (2)	10,8	"

Изъ двухъ умершихъ оба умерли скоропостижно, а именно:
1 утонувшій, въ іюнѣ мѣсяцѣ, съ клипера «Жемчугъ»;
1 убитый, въ августѣ мѣсяцѣ, на фрегатѣ «Петропавловскъ».

Изъ всего числа заболѣвшихъ на эскадрѣ броненосныхъ судовъ было:

	Отправлено для поль- зованія въ госпиталь.	Пользовано при судовыхъ лазаретахъ.	Приходящихъ.
Въ іюнѣ	45	163	69
— іюль	54	263	164
— августъ	36	222	143
— сентябрѣ	25	29	74

Стало быть, на 100 челов. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды на эскадрѣ броненосныхъ судовъ приходится больныхъ:

	Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.
Въ іюнѣ	3	11,2	4,7
— іюль	1,7	8,4	5,3
— августъ	1	6,5	4,2
— сентябрѣ	2,1	2,5	6,2

(1) За 14-ть дней—съ 17-го іюня, начало кампаніи эскадры.

(2) За 8 дней—по 9-е сентября, конецъ кампаніи эскадры. Цифры въ обоихъ случаяхъ выведены по мѣсячному сроку.

Изъ цифръ этихъ видно:

1) наибольшая болѣзненность для команды на эскадрѣ броненосныхъ судовъ была въ началѣ плаванія;

2) въ концѣ кампаніи цифра болѣзненности понизилась почти въ два раза;

3) пониженіе болѣзненности по преимуществу произошло вслѣдствіе пониженія цифры госпитальныхъ больныхъ.

Здѣсь нужно замѣтить, что цифра госпитальныхъ больныхъ за сентябрь мѣсяцъ уже не имѣетъ такого самостоятельнаго значенія, какъ за предыдущіе мѣсяцы, потому что съ окончаніемъ кампаніи, въ сентябрѣ мѣсяцѣ, всѣ оставшіеся лазаретные больные отправлены для окончанія пользованія въ госпиталь и этимъ же самымъ объясняется малая, сравнительно съ предыдущими мѣсяцами, цифра лазаретныхъ больныхъ за сентябрь мѣсяцъ.

Изъ помѣщеннаго же далѣе обзора болѣзней видно:

1) пониженіе болѣзненности по преимуществу произошло вслѣдствіе пониженія цифры страдавшихъ острымъ катарромъ кишекъ (поносомъ);

2) лихорадки катарральныя, гастрическія и ревматическія, травматическія поврежденія (ушибы, раны или пораненія, ожоги, переломы, вывихи), нарывы и ноготьда, острый катарръ кишекъ (поносъ), острый ревматизмъ, цынга и воспаленіе дыхательныхъ органовъ суть болѣзни, причинившія выраженную подлежащими цифрами болѣзненность;

3) большинство тифозныхъ горячекъ относится къ первымъ днямъ плаванія;

4) цынга, замѣченная съ первыхъ же дней кампаніи, въ августѣ мѣсяцѣ способствовала увеличенію болѣзненности, выражаясь въ другихъ мѣсяцахъ одинаковыми цифрами;

5) травматическія поврежденія, нарывы и ноготьда, постоянно выражаясь близко одинаковыми цифрами, но съ повышеніемъ, не способствовали пониженію общей болѣзненности, а напротивъ, поддерживали ее, но способствовали пониженію цифры госпитальныхъ больныхъ.

По судам бо́льзненность и смертность для командъ броненосной эскадры выражается слѣдующими цифрами:

	Заболѣло всего, включая и приходящихъ.	Умерло всего, включая и скоропостижно-умерш.	• Ежедневное среднее наличное число команды.	На 100 ч. ежедневнаго средняго наличнаго числа командъ на судахъ бронен. эскадры приходится:	
				Заболѣвшихъ, включая и приходящихъ.	Умершихъ, включая и скоропост. умершихъ.
На мониторахъ.					
Единорогъ . . . за 84 дн. (1)	41	—	83 ч. 6 фл. эк.	49, 4%.	—
Броненосецъ . . — 84 — (1)	40	—	92 — 1 — —	43, 5%.	—
Тифонъ . . . — 84 — (1)	28	—	91 — 5 — —	30, 8%.	—
Ураганъ . . . — 84 — (1)	41	—	90 — 5 — —	45, 5%.	—
Стрѣлецъ. . . — 84 — (1)	48	—	89 — 6 — —	54%.	—
Латвикъ . . . — 84 — (1)	38	—	93 — 1 — —	40, 9%.	—
Вѣщунъ . . . — 84 — (1)	35	—	97 — 1 — —	36%.	—
Колдунъ . . . — 84 — (1)	40	—	86 — 1 — —	46, 5%.	—
Лава . . . — 84 — (1)	37	—	94 — 4 — —	39, 4%.	—
Перунъ . . . — 65 — (2)	27	—	70 — 5 — —	38, 6%.	—
Смерть . . . — 84 — (1)	34	—	119— 2 — —	28, 6%.	—
На батареяхъ.					
Первенецъ . . . за 84 дн. (1)	114	—	343 ч. 2 фл. эк.	33, 2%.	—
Негронъ-Меня . — 84 — (1)	100	—	357— 6 — —	28%.	—
Кремль . . . — 84 — (1)	82	—	355— 7 — —	23, 1%.	—
На фрегатахъ.					
Петропавловскъ. за 72 дн. (3)	223	1	500 ч. 3 фл. эк.	44, 6%.	0, 2
На клиперъ.					
Жемчугъ. . . за 83 дн. (4)	124	1	174 ч. 4 фл. эк.	71, 2%.	0, 6

(1) Съ 17 іюня по 9 сентября.

(2) — 6 іюля по 9 сентября.

(3) Съ 18 іюля по 28 сентября.

(4) — 17 іюня по 8 сентября.

	Заболѣло всего, включая и приходящихъ.	Умерло всего, включая и скоропостижно-умерш.	Ежедневное среднее наличное число команды.	На 100 ч. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды на судахъ броненосной эскадры приходится:	
				Заболѣвшихъ, включая и приходящихъ.	Умершихъ, включая и скоропостижно-умерш.
На пароходахъ.					
Сибѣй . . . за 92 дн. (5)	68	—	266 ч. 5 фл. эк.	25, 5%.	—
Соломбала . . . — 92 — (5)	88	—	157 — 6 — —	56%.	—
Владиміръ . . . — 82 — (6)	52	—	98 — 6 — —	53%.	—
Ильмень . . . — 92 — (5)	4	—	33 — 8 — —	12, 1%.	—
На лодкахъ.					
Молнія . . . за 84 дн. (7)	—	—	23 — 2 — —	—	—
Толча . . . — 88 — (8)	5	—	23 — 1 — —	21, 7%.	—
Картель . . . — 82 — (9)	18	—	29 — изъ всѣхъ экипажей.	62%.	—

Изъ всего числа заболѣвшихъ на судахъ:

	Отправлено для пользования въ го- спиталь.	Пользовано при судовыхъ лазаре- тахъ.	Приходящихъ.	На 100 чел. команды на судахъ броненосной эскадры приходится больныхъ:		
				Госпит.	Лазаретн.	Приходя- щихъ.
<i>На мониторахъ.</i>						
Единорогъ	4	16	21	4, 8	19, 3	25, 3
Броненосецъ	1	34	5	1, 1	37	5, 4
Тифонъ	2	18	8	2, 2	19, 8	8, 8

⁽⁵⁾ Съ 1 іюня по 1 сентября.

⁽⁶⁾ — 20 іюня по 10 сентября.

⁽⁷⁾ — 18 іюня по 8 сентября.

⁽⁸⁾ Съ 18 іюня по 9 сентября.

⁽⁹⁾ — 19 іюня по 9 сентября.

	Отправлено для пользования въ госпиталь.	Пользовано при судовой лазаретахъ.	Приходящихъ.	На 100 чел. команды на судахъ броненосной эскадры приходится больныхъ:		
				Госпит.	Лазаретн.	Приходящихъ.
Ураганъ	0	31	10	0	34,4	11,1
Стрѣлецъ	0	29	19	0	32,6	21,4
Латникъ	1	21	16	1,1	22,6	17,2
Вѣщунъ	1	23	11	1	23,7	11,3
Кодунъ	1	27	12	1,1	31,4	14
Лава (1)	8	26	3	8,5	27,7	3,2
Перунъ	1	13	13	1,4	18,6	18,6
Смерчь	5	20	9	4,2	16,8	7,6
<i>На батареяхъ.</i>						
Первенецъ	16	58	49	4,6	16,9	11,7
Негронъ-Меня	7	75	18	1,9	21	5,1
Кремль	14	48	20	4	13,5	5,6
<i>На фрегатахъ.</i>						
Петропавловскъ	84	83	106	6,8	16,6	21,2
<i>На клиперахъ.</i>						
Жемчугъ	19	42	63	10,9	24,1	36,2
<i>На пароходахъ.</i>						
Смѣлый	11	33	24	4,1	12,4	9
Сокоубала	19	69	—	12	44	0

(1) Почти всю кампанію находился въ Ревелѣ въ прикомандированіи къ учебно-артиллерійскому фрегату.

	Отправлено для пользования въ госпиталь.	Помещено при судовыхъ лазаретахъ.	Приходящихъ.	На 100 чел. команды на судахъ броненосной эскадры приходится больныхъ:		
				Госпит.	Лазаретн.	Приходящихъ.
Владимиръ	5	11	36	5,1	11,2	36,7
Ильмень (2)	4	0	0	12,1	0	0
<i>На лодкахъ (2).</i>						
Молнія	0	0	0	0	0	0
Точел	4	0	1	17,4	0	4,3
Картечь	3	0	15	10,3	0	51,7

Изъ рассмотрѣнной сейчасъ по судамъ болѣзненности и смертности для командъ броненосной эскадры, группируя по *типамъ судовъ*, получатся слѣдующія цифры:

	Заболѣло всего, включая и приходящихъ.	Умерло всего, включая и скорострѣнно умершихъ.	Ежедневное среднее числ. команд.	На 100 чел. приходится:	
				Заболѣвшихъ, включая и приходящихъ.	Умершихъ и скорострѣнно умершихъ.
На 11 мониторахъ	409	—	1004	40,7	—
— 3 батареи	296	—	1055	28,1	—
— 1 фрегатъ	223	1	500	44,6	0,2
— 1 клиперъ	124	1	174	71,2	0,6
— 4 пароходахъ	212	—	554	38,3	—
— 3 лодкахъ	23	—	75	30,7	—

(2) Не имѣютъ ни судового лазарета, ни медикаментовъ, ни фельдшера и потому могутъ держать на суднѣ только приходящихъ, коимъ пособіе оказывается съ другихъ судовъ эскадры.

Изъ всего числа заболѣвшихъ было:

	Отправлено для пользования въ госпиталь.	Пользовано при судовыхъ лазаретахъ.	Приходящихъ.	На 100 чел. команды приходится больныхъ.		
				Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.
На 11 мониторахъ	24	258	127	2, 4	25, 7	12, 6
— 3 батареяхъ	37	181	78	3, 5	17, 2	7, 4
— 1 фрегатъ	34	83	106	6, 8	16, 6	21, 2
— 1 клиперъ	19	42	63	10, 9	24, 1	36, 2
— 4 пароходахъ	39	113	60	7	20, 4	10, 8
— 3 лодкахъ	7	0	16	9, 3	0	21, 3

Ежедневное состояніе лазаретныхъ больныхъ на судахъ броненосной эскадры за все отчетное время или число больничныхъ дней для лазаретныхъ больныхъ было 4300 дней.

Слѣдовательно:

1) На каждого лазаретнаго больного на эскадрѣ приходится 6,4 больничн. дней, т. е. каждый лазаретный больной на эскадрѣ находился въ пользованіи среднимъ числомъ 6,4 дней.

2) На каждого человѣка изъ наличнаго состава команды на эскадрѣ приходится 1,3 больничн. дней.

3) Ежедневная убыль на эскадрѣ лазаретными больными изъ наличнаго состава команды была 51,2 челов., что составить 1,5 на 100 челов.

По *мѣсяцамъ* число больничныхъ дней для лазаретныхъ больныхъ было слѣдующее:

Іюнь	525	на 1 больн.	приходится 3,2	больничн. дней.		
Іюль	1531	— 1	—	5,8	—	—
Августъ	1760	— 1	—	7,9	—	—
Сентябрь	485	— 1	—	16,7	—	—

Такимъ образомъ въ первой половинѣ кампаніи—въ іюнѣ и іюль, срокъ болѣзней представляется ниже средней цифры, а во второй половинѣ выше средней цифры.

Увеличеніе болѣзней вдвое за сентябрь мѣсяцъ опять не имѣетъ такого самостоятельнаго значенія, какъ за предъидущіе мѣсяцы, по причинѣ, объясненной выше, въ обзорѣ болѣзненности по мѣсяцамъ.

Это обозначаетъ, что во второй половинѣ кампаніи встрѣчались и заболѣвація болѣе сложныя, и подлежащія отправленію въ госпиталь больные были задержаны на сулахъ.

По судамъ.

Число больничныхъ дней для лазаретныхъ больныхъ было слѣдующее:

		На 1-го лазаретнаго больнаго приходится больничныхъ дней.	На 1-го чел. на- наго числа коман- ды приходится боль- ничныхъ дней.	Ежедневная убыль ла- заретныхъ больныхъ въ наличнаго состава каждой команды.
<i>На мониторахъ.</i>				
Единорогъ	125 дней.	7,8	1,5	1,5
Бронепосецъ	180 —	3,9	1,4	1,5
Тифонъ	62 —	3,4	0,7	0,7
Ураганъ	105 —	3,4	1,2	1,3
Стрѣлецъ	90 —	3,1	1	1,1
Латникъ	101 —	4,8	1,1	1,2
Вѣщунъ	107 —	4,7	1,1	1,3
Колдунъ	81 —	3	0,9	0,9
Лава	146 —	5,6	1,6	1,7
Перунъ	73 —	5,6	1	0,9
Смерть	135 —	6,8	1,1	1,6

		На 1-го лазаретнаго больнаго приходится больничных дней.	На 1-го чел. взятаго числа командирск. приходится больнич- ных дней.	Ежедневнаго числа взятых больными изъначальнаго состава каждой команд.
<i>На батареяхъ.</i>				
Первенецъ	356 дней.	6, 1	1	4, 2
Истринъ-Меня	386 —	5, 1	1, 1	4, 6
Кремль	484 —	10, 1	1, 4	5, 8
<i>На фрегатахъ.</i>				
Петропавловскъ	773 —	9, 3	1, 5	9, 3
<i>На клиперахъ.</i>				
Жемчугъ	497 —	11, 8	2, 9	5, 9
<i>На пароходахъ.</i>				
Смѣлый	262 —	7, 9	0, 9	3, 1
Соломбала	308 —	4, 5	1, 9	3, 7
Владимиръ	79 —	7, 2	0, 8	0, 9
Ильмень	0 —	0	0	0
<i>На лодкахъ.</i>				
Молния	0 —	0	0	0
Точка	0 —	0	0	0
Картечь	0 —	0	0	0

Ежедневное состояніе приходящихъ больныхъ на судахъ броненосной эскадры за все отчетное время или число больничныхъ дней для приходящихъ больныхъ было 2135 дней.

Слѣдовательно, на каждого приходящаго больнаго составитсѣ 4,7 больничн. дней.

По *тысяцамъ* число больничныхъ дней для приходящихъ больныхъ было слѣдующее:

Іюнь . . 265 на 1 больн. приходится 3,8 больничн. дней.
 Іюль . . 668 — 1 — — 4,1 — —

Августъ . 769 на 1 больн. приходится 5,4 больничн. дней.
Сентябрь . 433 — 1 — — 5,9 — —

И здѣсь, какъ въ разрядѣ лазаретныхъ больныхъ, въ первой половинѣ кампаніи — въ іюнѣ и іюлѣ, срокъ пользованія представляется ниже средней цифры, а во второй половинѣ выше средней цифры.

И здѣсь, какъ и тамъ, это обозначаетъ, что во второй половинѣ кампаніи встрѣчались заболѣванія затяжныя.

По *судамъ* число больничныхъ дней для приходящихъ больныхъ было слѣдующее:

На мониторахъ:

Единорогъ . . .	134	на 1 больн.	приходится	6,4	больничн. дней.
Броненосецъ . . .	16	— 1	—	3,2	— —
Тифонъ . . .	9	— 1	—	1,1	— —
Ураганъ . . .	52	— 1	—	5,2	— —
Стрѣлецъ . . .	78	— 1	—	4,1	— —
Латникъ . . .	78	— 1	—	4,9	— —
Вѣшунъ . . .	51	— 1	—	4,6	— —
Колдунъ . . .	13	— 1	—	1	— —
Лава . . .	23	— 1	—	7,7	— —
Перунъ . . .	49	— 1	—	3,8	— —
Смерть . . .	38	— 1	—	4,5	— —

На батареяхъ:

Первенецъ . . .	173	— 1	—	4,3	— —
Петръ-Меня . . .	113	— 1	—	6,3	— —
Кремль . . .	86	— 1	—	4,3	— —

На фрегатахъ

Петропавловскъ . . .	616	— 1	—	5,8	— —
----------------------	-----	-----	---	-----	-----

На клиперъ

Жемчугъ . . .	208	— 1	—	3,3	— —
---------------	-----	-----	---	-----	-----

На пароходахъ:

Смѣлый . . .	156	— 1	—	6,5	— —
Соломбала . . .	0	— 1	—	0	— —
Владиміръ . . .	119	— 1	—	3,3	— —
Ильмень . . .	0	— 1	—	0	— —

На лодках:

Молнія . . .	0 на 1 больн. приходится	0 больничн. дней.
Толчея . . .	3 — 1 — —	3 — —
Картель . . .	120 — 1 — —	8 — —

Распределение по группам больных на эскадрѣ броненосныхъ судовъ представляется слѣдующимъ:

	Заболѣло всего, включая и приходящихъ.	На 100 чел. команды на эскадрѣ броненосныхъ судовъ приходится:
		Заболѣвшихъ всего, включая и приходящихъ.
Лихорадки, катарральныя, гастрическія и ревматическія . . .	320	9,5
Острый катарръ кишекъ . . .	226	6,7
Острый ревматизмъ . . .	52	1,5
Воспаленіе дыхательн. органовъ.	42	1,2
Воспаленіе глазъ . . .	11	0,3
Тифозныя горячки . . .	7	0,2
Переменяющаяся лихорадка . .	5	0,1
Воспаленіе органовъ брюшной полости и половыхъ частей . . .	4	0,1
Острыя сыпи, рожа, заушница .	2	0,06
Итого болѣзни повѣтреннаго и простуднаго свойства . . .	669	19,9
Цинга . . .	48	1,4
Водянки и другія болѣзни неправильнаго кровообращенія и питанія.	21	0,6
Болѣзни нервной системы . . .	6	0,2
Итого болѣзни хроническія внутреннія и наружныя . . .	75	2,2

	Заболѣло всего, включая и приходящихъ.	На 100 чел. команды на эскадрѣ броненосныхъ судовъ приходится:
		Заболѣвшихъ всего, включая и приходящихъ.
Травматическія поврежденія	278	8,1
Нарывы, ноготѣда	240	7,1
Венерическая болѣзнь	80	0,9
Утопленіе и другіе несчастные случаи	2 умерло.	—
Итого на всѣ вообще болѣзни приходится.	1287 и 2 умерш.	38,3
Умершихъ	—	0,6

Изъ всего числа заболѣвшихъ на судахъ броненосной эскадры было:

	Отправлено для посыл- зована въ госпиталь.	Пользовано при су- довыхъ лазаретахъ.	Приходящихъ.	На 100 челов. команды на эскадр. бронен. судовъ приходится больныхъ:		
				Госпиталь- ныхъ.	Лазарет- ныхъ.	Приходя- щихъ.
Лихорадки катарральн. гастри- ческія и ревматическія	16	211.	98	0,5	6,3	2,8
Острый катарръ кишекъ	26	142	58	0,8	4,2	1,7
Воспаленіе дыхательн. органовъ.	19	20	3	0,6	0,6	0,1
Острый ревматизмъ	7	45	0	0,2	1,3	0
Тифозныя горячки	7	0	0	0,2	0	0
Воспаленіе глазъ	1	5	5	0,03	0,1	0,1
Переменяющаяся лихорадка . . .	1	4	0	0,03	0,1	0
Воспаленіе органовъ брюшной полости и половыхъ частей . . .	1	2	1	0,03	0,06	0,03
Острыя сыпи, рожа, заушница . .	0	2	0	0	0,06	0
Итого болѣзни повѣ- треннаго и простуд- наго свойства	78	431	160	2,3	12,8	4,8

	Отправлено для по- заваня въ госпиталь.	Пользовано при су- довыхъ лазаретахъ.	Приходящихъ.	На 100 чел. командъ на эскад. бронен. судовъ приходится больныхъ:		
				Госпиталь- ныхъ.	Лазарет- ныхъ.	Приходя- щихъ.
Цынга	21	21	6	0,6	0,6	0,2
Водянка и другія болѣзни не- правильн. кровообращен. и питанія.	14	3	4	0	0,1	0,1
Болѣзни нервной системы . .	0	6	0	0	0,2	0
Итого болѣзни хро- ническія внутреннія и наружныя	35	30	10	1	0,9	
Травматическія поврежденія. .	15	111	147	0,4	3,3	4,4
Нарывы, ноготьда	10	97	133	0,3	2,9	3,9
Венерическая болѣзнь. . . .	22	8	0	0,7	0,2	0
Итого со всѣми во- обще болѣзнями . .	160	677	450	4,8	20,1	13,4

Итакъ, въ общемъ итогѣ главныя группы болѣзней представ-
ляются слѣдующими цифрами:

	Всего, включая приходящихъ.	На 100 чел. командъ.	Изъ заболѣв- шихъ:			На 100 чел. командъ:		
			Отправ- ленъ въ госпит.	Польз. при суд.	Приход.	Госпит.	Лазарет.	Приход.
Болѣзни повѣтренныя и простуд- ныя	669	19,9	78	431	160	2,3	12,8	4,8
Болѣзни хроническія	75	2,2	35	30	10	1	0,9	0,3
Болѣзни травматическія	273	8,1	15	111	147	0,4	3,3	4,4
Нарывы, ноготьда	240	7,1	10	97	133	0,3	2,9	3,9
Болѣзни венерическія	30	0,9	22	8	0	0,7	0,2	0
Итого на всѣ группы.	1287	38,3	160	677	450	4,8	20,1	13,4

Изъ цифръ этихъ видно:

1) Болѣзни повѣтренныя и простудныя составляли главную и первую причину болѣзненности для команды на эскадрѣ броненосныхъ судовъ.

2) Вторую и третью причину болѣзненности составляли травматическія поврежденія, нарывы, ногтоѣда.

2) Имѣя же въ виду, что почти всѣ нарывы и ногтоѣда обусловлены пренебреженными и запущенными уколами, занозами, ушибами, прижатіемъ, т. е. причинами травматическими, выходитъ, что вторую главную причину болѣзненности для команды эскадры броненосныхъ судовъ составляли травматическія поврежденія.

4) Такимъ образомъ болѣзни повѣтренныя, простудныя, болѣзни травматическія суть главныя двѣ причины, условившія выраженную настоящими цифрами болѣзненность.

Обозрѣніе болѣзней.

Лихорадки катарральныя, истрическія и ревматическія.
Заболѣло всего 320 челов., что составляетъ 9,5% на 100 чел. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды на эскадрѣ.

Изъ всего числа заболѣвшихъ было больныхъ:

Госпитальныхъ 16 челов.

Лазаретныхъ 211 —

Приходящихъ. 93 —

что составитъ на 100 чел. ежедневн. средняго наличн. числа команды:

Госпитальныхъ 0,5 чел.

Лазаретныхъ 6,3 —

Приходящихъ. 2,8 —

Распределение больныхъ по мѣсяцамъ:

	Госпитальн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.
Въ июнѣ.	7	56	10	73	0, 5	8, 8	0, 7	5
— июль.	6	78	29	113	0, 2	2, 5	0, 9	3, 6
— августъ.	1	61	30	29	0, 03	1, 8	0, 9	2, 7
— сентябрь.	2	16	24	42	0, 2	1, 4	2	3, 6

Распределение больных по судамъ.

	Госпита- льн.	Лазарет- ныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпи- таль- ныхъ.	Лазарет- ныхъ.	При- ходя- щихъ.	Всего.
<i>На мониторахъ:</i>								
Единорогъ	0	5	1	6	0	6	1,2	7,2
Броненосецъ . . .	0	5	0	5	0	5,4	0	5,4
Тифонъ	0	6	3	9	0	6,6	3,3	9,9
Ураганъ	0	17	0	17	0	18,9	0	18,9
Стрѣлецъ	0	13	2	15	0	14,6	2,2	16,8
Латникъ	1	8	1	10	1,1	8,6	1,1	10,8
Вѣхунъ	0	8	1	9	0	8,2	1	9,2
Колдунъ	0	8	3	11	0	9,3	3,5	12,8
Лава	1	14	1	16	1,1	14,9	1,1	17,1
Перунъ	0	2	2	4	0	2,9	2,9	5,8
Смерть	2	4	1	7	1,7	3,4	0,8	5,9
<i>На батареяхъ:</i>								
Первенецъ	1	6	5	12	0,3	1,7	1,5	3,5
Петропъ-Меня . .	0	20	2	22	0	5,6	0,6	6,2
Кремль	0	17	4	21	0	4,8	1,1	5,9
<i>На фрегаты</i>								
Петропавловскъ .	4	29	27	60	0,8	5,8	5,4	12
<i>На клиперъ</i>								
Жемчугъ	0	6	26	32	0	3,4	14,9	18,3
<i>На пароходахъ:</i>								
Сильный	2	6	14	22	0,8	2,3	5,3	8,4
Соломба	4	32	0	36	2,5	20,4	0	22,9

	Госпиталя.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
Владимиръ	1	5	0	6	1	5,1	0	6,1
Ильмень	0	0	0	0	—	—	—	—
<i>На лодкахъ:</i>								
Молвия	0	0	0	0	—	—	—	—
Толча	0	0	0	0	—	—	—	—
Картечь	0	0	0	0	—	—	—	—

Распределение больных по типамъ судовъ:

	Госпиталя.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
На 11 мониторахъ.	4	90	15	109	0,4	8,9	1,5	10,8
— 3 батареяхъ .	1	43	11	55	0,1	4,1	1	5,2
— 1 фрегатъ . .	4	29	27	60	0,8	5,8	5,4	12
— 1 клиперъ . .	0	6	26	32	0	3,4	14,9	18,3
— 4 пароходахъ.	7	43	14	64	1,3	7,8	2,4	11,6
— 3 лодкахъ . .	0	0	0	0	—	—	—	—

Лихорадки катарральныя, гастрическія и ревматическія составляли наибольшую причину заболѣваній: четвертая часть изъ всей суммы заболѣвшихъ или половина изъ страдавшихъ отъ болѣзней повѣтренаго и простуднаго свойства принадлежать къ этой группѣ.

Наибольшее заболѣваніе относится къ началу кампаніи, наименьшее къ августу; въ іюль и сентябрь заболѣваніе почти одинаково; вообще же за каждый мѣсяць или третья или четвертая часть больныхъ принадлежать къ этой группѣ.

Въ началѣ и концѣ кампаніи встрѣчались по преимуществу лихорадки катарральныя и ревматическія, въ срединѣ кампаніи по преимуществу лихорадки гастрическія. Что касается до напряженности заболѣваній, то отправленные для пользованія въ госпиталь, составляютъ лишь двадцатую часть изъ всѣхъ больныхъ этой группы, двѣ трети пользовалось при судовыхъ лазаретахъ среднимъ числомъ по 5 дней каждый и почти третью часть составляли приходящіе, пользовавшіеся пособіемъ среднимъ числомъ въ продолженіи 4 дней.

Въ рубрику приходящихъ отнесены случаи простуды безъ явственнаго лихорадочнаго движенія.

Острый катарръ кишекъ. Заболѣло всего 226 челов., что составляетъ 6,7% на 100 челов. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды на эскадрѣ.

Изъ всего числа заболѣвшихъ было больныхъ:

Госпитальныхъ 26

Лазаретныхъ 142

Приходящихъ 58

что составляетъ на 100 челов. ежедневн. средн. наличнаго числа команды:

Госпитальныхъ 0,8

Лазаретныхъ 4,2

Приходящихъ 1,7

Распределеніе больныхъ по мѣсяцамъ:

	Госпитальн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
Въ іюнѣ	13	56	16	85	0,9	3,8	1,1	5,8
— іюль	8	61	20	89	0,3	1,9	0,6	2,8
— августъ . . .	5	21	16	42	0,1	0,6	0,5	1,2
— сентябрь . .	0	4	6	10	0	0,3	0,5	0,8

*

Распределение больных по судамъ:

	Госпита- ли.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.	На 100 челов. команды:			
					Госпи- та- ль- ныхъ.	Лазарет- ныхъ.	При- ходя- щихъ.	Всего.
<i>На мониторахъ:</i>								
Единорогъ . . .	0	5	3	8	0	6	3,6	9,6
Броненосецъ . .	0	11	0	11	0	11,9	0	11,9
Тифонъ	1	2	0	3	1,1	2,2	0	3,3
Ураганъ	0	10	0	10	0	11,1	0	11,1
Стрѣлецъ	0	3	1	4	0	3,4	1 1	4,5
Латникъ	0	3	3	6	0	3,2	3,2	6,4
Вѣшунъ	0	7	0	7	0	7,2	0	7,2
Колдунъ	1	8	0	9	1,2	9,3	0	10,5
Лава	1	4	0	5	1,1	4,3	0	5,4
Перунъ	0	3	1	4	0	4,3	1,4	5,7
Смерть	1	2	1	4	0,8	1,7	0,8	3,4
<i>На батареяхъ:</i>								
Первенецъ . . .	4	19	4	27	1,2	5,5	1,2	7,9
Петровъ-Меня . .	0	15	0	15	0	4,2	0	4,2
Кремль	0	8	0	8	0	2,3	0	2,3
<i>На фрегатахъ</i>								
Петропавловскъ .	3	11	16	30	0,6	2,2	3,2	6
<i>На клиперахъ</i>								
Жемчугъ	1	10	12	23	0,6	5,7	6,9	13,2
<i>На пароходахъ:</i>								
Сильный	4	9	1	14	1,5	3,4	0,4	5,3
Соломбала	4	11	0	15	2,5	7	0	9,5

	Госпита- льн.	Лазаре- тнхъ.	Прихо- дящихъ	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпи- та- ль- ныхъ.	Лазарет- ныхъ.	При- ходя- щихъ.	Всего.
Владимиръ . . .	0	1	11	12	0	1	11,2	12,2
Ильмень . . .	2	0	0	2	6,1	0	0	6,1
<i>На лодкахъ:</i>								
Молнія . . .	0	0	0	0	—	—	—	—
Точка . . .	1	0	0	1	4,3	0	0	4,3
Картечь . . .	3	0	5	8	10,3	0	17,2	27,5

Распределение больных по типамъ судовъ:

	Госпита- льн.	Лазаре- тнхъ.	Прихо- дящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды: -			
					Госпи- та- ль- ныхъ.	Лазарет- ныхъ.	При- ходя- щихъ.	Всего.
На 11 мониторахъ.	4	58	9	71	0,4	5,8	0,9	7,1
— 3 батареяхъ .	4	42	4	50	0,4	3,9	0,4	4,7
— 1 фрегатъ . .	3	11	16	30	0,6	2,2	3,2	6
— 1 клиперъ . .	1	10	12	23	0,6	5,7	6,9	13,2
— 4 пароходахъ.	10	21	12	43	1,8	3,8	2,2	7,8
— 3 лодкахъ . .	4	0	5	9	5,3	0	6,7	12

Острый катарръ кишокъ (поносъ) составлялъ также наича-
стную причину заболѣваній: шестая часть изъ всей суммы забо-
лѣвшихъ или третья часть изъ страдавшихъ отъ болѣзней по-
вѣтреннаго и простуднаго свойства принадлежать къ этой группѣ.

Самое большое заболѣваніе относится къ началу кампаніи,
гдѣ третья часть всѣхъ больныхъ принадлежитъ къ этой группѣ.

Затѣмъ число больныхъ этой группы съ каждымъ мѣся-
цемъ уменьшается больше чѣмъ въ 2 раза и изъ нихъ число
госпитальныхъ больныхъ съ каждымъ мѣсяцемъ уменьшается
въ 3 раза.

Что относится до напряженности заболѣваній, то отправленные для пользованія въ госпиталь составляютъ почти девятую часть изъ всѣхъ больныхъ этой группы, почти двѣ трети пользовалось при судовыхъ лазаретахъ среднимъ числомъ по 5 дней каждый и менѣе третьей части составляли приходящіе, пользовавшіеся пособіемъ среднимъ числомъ въ продолженіи 3 дней.

Въ рубрику приходящихъ отнесены случаи разстройства желудка, рѣзи живота — безъ лихорадочнаго состоянія и употребленіе единовременному употребленію, такъ называемыхъ, желудочныхъ капель, въ составъ коихъ, въ большинствѣ случаевъ, входили opium, ipescuanha, nux vomica, essentia menthae.

Острый ревматизмъ. Заболѣло всего 52 челов., что составляетъ 1,5% на 100 челов. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды на эскадрѣ.

Изъ всего числа заболѣвшихъ было больныхъ:

Госпитальныхъ	7
Лазаретныхъ	45
Приходящихъ	0

что составляетъ на 100 челов. ежедневн. средн. наличн. числа команды:

Госпитальныхъ.	0,2
Лазаретныхъ	1,3
Приходящихъ	0

Распределеніе больныхъ по мѣсяцамъ:

	Госпитальн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
Въ іюнѣ.	2	9	0	11	0, 1	0, 6	0	0, 7
— іюль.	1	12	0	13	0, 03	0, 4	0	0, 4
— августъ	4	19	0	23	0, 1	0, 6	0	0, 7
— сентябрь	0	5	0	5	0	0, 4	0	0, 4

Распределение больных по судамъ:

	Госпиталя.	Лазеретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпи- таля- ныхъ.	Лазе- рет- ныхъ.	При- ходя- щихъ.	Всего.
<i>На мониторахъ:</i>								
Единорогъ	0	1	0	1	0	1,2	0	1,2
Бронепосецъ . . .	0	1	0	1	0	1,1	0	1,1
Тифонъ	0	0	0	0	0	—	—	—
Ураганъ	0	0	0	0	0	—	—	—
Стрѣлецъ	0	7	0	7	0	7,9	0	7,9
Латчикъ	0	2	0	2	0	2,2	—	2,2
Вѣхунъ	0	1	0	1	0	1	0	1
Колдунъ	0	2	0	2	0	2,8	0	2,8
Лава	1	1	0	2	1,1	1,1	0	2,2
Перунъ	0	1	0	1	0	1,4	0	1,4
Смерть	0	2	0	2	0	1,7	0	1,7
<i>На батареяхъ:</i>								
Первенецъ	0	2	0	2	0	0,6	0	0,6
Нетровъ-Меня . .	0	3	0	3	0	0,8	0	0,8
Кремль	0	1	0	1	0	0,8	0	0,8
<i>На фрегатахъ</i>								
Петропавловскъ .	0	7	0	7	0	1,4	0	1,4
<i>На клиперахъ</i>								
Жемчугъ	0	3	0	3	0	1,7	0	1,7
<i>На пароходахъ:</i>								
Сибирь	0	1	0	1	0	0,4	0	0,4
Соломбала	4	10	0	14	2,5	6,4	0	8,9

	Госпита- льн.	Лазарет- ныхъ.	Приходя- щихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпи- таль- ныхъ.	Лазарет- ныхъ.	При- ходя- щихъ.	Всего.
Владимиръ . . .	0	0	0	0	—	—	—	—
Ильмень . . .	1	0	0	1	3	0	0	3
<i>На лодкахъ:</i>								
Молнія . . .	0	0	0	0	—	—	—	—
Толча . . .	1	0	0	1	4,3	0	0	4,3
Каргечъ . . .	0	0	0	0	—	—	—	—

Распределение больныхъ по типамъ судовъ:

	Госпита- льн.	Лазарет- ныхъ.	Приходя- щихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпи- таль- ныхъ.	Лазарет- ныхъ.	При- ходя- щихъ.	Всего.
На 11 мониторахъ.	1	18	0	19	0,1	1	0	1,9
— 3 батареи .	0	6	0	6	0	0,6	0	0,6
— 1 фрегатъ .	0	7	0	7	0	1,4	0	1,4
— 1 клиперъ .	0	3	0	3	0	1,7	0	1,7
— 4 пароходахъ.	5	11	0	16	0,9	1,9	0	2,8
— 4 лодкахъ .	1	0	0	1	1,3	0	0	1,3

Въ болѣзняхъ повѣтреннаго и простуднаго свойства острый ревматизмъ составляетъ по численности третью, послѣ двухъ предыдущихъ, причину заболѣванія.

Почти одна восьмая часть изъ всѣхъ заболѣвшихъ этого рода были отправлены для пользованія въ госпиталь; а остальные всѣ пользовались при судовыхъ лазаретахъ по 5 дней среднимъ числомъ—наименьшее 2 дня, наибольшее 10 дней.

Приходящихъ больныхъ въ этой группѣ нѣтъ, потому что всѣ кратковременные или скоро проходящіе случаи подъ именемъ простуды отнесены въ рубрику приходящихъ первой группы.

Воспаление дыхательных органов. Заболѣло всего 42 чел., что составляет 1,2‰ на 100 челов. ежедневного среднего наличного числа команды на эскадрѣ.

Изъ всего числа заболѣвшихъ было больныхъ:

Госпитальныхъ 19

Лазаретныхъ 20

Приходящихъ 3

что составляет на 100 челов. ежедневн. средн. наличн. числа команды:

Госпитальныхъ 0,6

Лазаретныхъ 0,6

Приходящихъ 0,1

Распределение больныхъ по мѣсяцамъ:

	Госпитальн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
Въ июнѣ	5	4	1	10	0, 3	0, 3	0,07	0, 7
— июлѣ	10	9	2	21	0, 3	0, 3	0,06	0, 7
— августѣ	3	6	0	9	0, 1	0, 2	0	0, 3
— сентябрѣ	1	1	0	2	0,08	0, 8	0	0, 2

Распределение больныхъ по судамъ:

	Госпитальн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
<i>На мониторахъ:</i>								
Единорогъ . . .	1	0	1	2	1, 2	0	1, 2	2, 4
Броненосецъ . .	0	1	0	1	0	1, 1	0	1, 1
Колдунъ	0	1	0	1	0	1, 2	0	1, 2
Смерть	1	0	0	1	0, 8	0	0	0, 8

	Госпита- льн.	Лазарет- ныхъ.	Приходя- щихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпи- та- ль- ныхъ.	Лазарет- ныхъ.	При- ходя- щихъ.	Всего
<i>На батареяхъ:</i>								
Первенецъ . . .	0	2	0	2	0	0,6	0	0,6
Нетронь-Меня . .	0	8	0	8	0	2,2	0	2,2
Кремль	3	4	0	7	0,8	1,1	0	1,9
<i>На фрегатахъ</i>								
Петропавловскъ .	6	0	0	6	1,2	0	0	1,2
<i>На клиперъ</i>								
Жемчугъ	3	0	0	3	1,7	0	0	1,7
<i>На пароходахъ:</i>								
Сибилъ	1	4	2	7	0,4	1,5	0,8	2,6
Владимиръ . . .	1	0	0	1	1	0	0	1
Ильмень	1	0	0	1	3	0	0	3
<i>На лодкахъ</i>								
Точка	2	0	0	2	8,7	0	0	8,7

Распределение больныхъ по типамъ судовъ:

	Госпита- льн.	Лазарет- ныхъ.	Приходя- щихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпи- та- ль- ныхъ.	Лазарет- ныхъ.	При- ходя- щихъ.	Всего.
На мониторахъ . .	2	2	1		0,1	0,2	0,1	0,5
— батареяхъ . . .	3	14	0	17	0,3	1,3	0	1,6
— фрегатахъ . . .	6	0	0	6	1,2	0	0	1,2
— клиперъ	3	0	0	3	1,7	0	0	1,7
— пароходахъ . . .	3	4	2	9	0,5	0,7	0,4	1,6
— лодкахъ	2	0	0	2	2,7	0	0	2,7

Настоящая группа по численности есть четвертая изъ причинъ заболѣванія въ болѣзняхъ повѣтреннаго и простуднаго свойства и здѣсь наибольшее заболѣваніе относится къ началу кампаніи.

Почти половина изъ всего числа заболѣвшихъ этой группы были отправлены для пользованія въ госпиталь; почти такое же число пользовалось при судовыхъ лазаретахъ и лишь одну четырнадцатую часть составляютъ приходящіе.

Въ рубрику приходящихъ отнесены случаи легкіе, безъ лихорадочной жабы катаррального свойства.

Въ частности въ составъ этой группы входятъ слѣдующіе случаи заболѣванія:

Воспаленіе лёгкихъ 1 госпитальный — *на мониторъ* «Единорогъ» въ іюнѣ мѣсяцѣ.

Воспаленіе подреберной плевы 4, изъ нихъ: 1 лазаретный — *на батарею* «Первенецъ» въ іюнѣ, пользовался 4 дня; 1 госпитальный — *на батарею* «Кремль» въ іюлѣ; 1 лазаретный — *тамъ же*, въ августѣ, пользовался 2 дня; 1 лазаретный — *на пароходъ* «Смѣлый» въ іюлѣ, пользовался 3 дня.

Жаба 15, изъ нихъ: 1 приходящій — *на мониторъ* «Единорогъ» въ іюлѣ, пользовался 5 дней; 1 лазаретный — *на мониторъ* «Броненосецъ» въ іюлѣ, пользовался 4 дня; 1 лазаретный — *на мониторъ* «Колдунъ» въ іюнѣ, пользовался 3 дня; 6 лазаретныхъ — *на батарею* «Петръ-Меня» въ іюнѣ 1, въ іюлѣ 2, въ августѣ 3, пользовались 2 — 5 дней; 2 лазаретныхъ — *на батарею* «Кремль» въ іюлѣ и августѣ, пользовались 3—5 дней; 2 лазаретныхъ — *на пароходъ* «Смѣлый» въ іюнѣ, пользовались по 3 дня; 2 приходящихъ — *тамъ же* въ іюнѣ и іюлѣ, пользовались по 4 дня.

Острый катарръ и воспаленіе дыхательныхъ вѣтвей 22, изъ нихъ: 1 госпитальный — *на мониторъ* «Смерть» въ августѣ мѣсяцѣ; 1 лазаретный — *на батарею* «Первенецъ» въ августѣ, пользовался 7 дней; 2 лазаретныхъ — *на батарею* «Петръ-Меня» въ іюлѣ, пользовались 5—6 дней; 2 госпитальныхъ — *на батарею* «Кремль» въ іюнѣ; 1 лазаретный — *тамъ же* въ

августѣ, пользовался 4 дня; 6 госпитальныхъ — на фрегатѣ «Петропавловскѣ» въ іюлѣ 4, въ августѣ 1, въ сентябрѣ 1; 3 госпитальныхъ — на клиперѣ «Жемчугъ» въ іюнѣ, іюлѣ и августѣ; 2 госпитальныхъ—на пароходѣ «Смѣлый» въ іюнѣ и августѣ; 1 госпитальный—на пароходѣ «Владиміръ» въ іюнѣ; 1 госпитальный—на пароходѣ «Ильмень» въ іюнѣ; 2 госпитальныхъ—на лодкѣ «Толчая» въ августѣ.

Воспаленіе глазъ. Заболѣло всего 11 челов., что составляетъ 0,3% на 100 челов. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды на эскадрѣ.

Изъ всего числа заболѣвшихъ было больныхъ:

Госпитальныхъ	1
Лазаретныхъ	5
Приходящихъ	5

что составляетъ на 100 челов. ежедневн. средн. наличнаго числа команды:

Госпитальныхъ.	0,03
Лазаретныхъ	0, 1
Приходящихъ	0, 1

Распределеніе больныхъ по мѣсяцамъ:

	Госпиталь.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
Въ іюнѣ.	0	3	1	4	0	0, 2	0, 07	0, 3
— іюлѣ.	1	1	3	5	0,03	3	0, 09	0, 2
— августѣ	0	1	0	1	0	0, 03	0	0, 03
— сентябрѣ	0	0	1	1	0	0	0, 08	0, 08

Распределение больных по судам:

	Госпита- лы.	Лазарет- ныхъ.	Приходя- щихъ.	Всѣхъ.	На 100 чело- вѣкъ. команды:			
					Госпи- таль- ныхъ.	Лазарет- ныхъ.	При- ходя- щихъ.	Всего.
<i>На мониторахъ:</i>								
Единорогъ . . .	0	0	1	1	0	0	1,2	1,2
Броненосецъ . .	0	2	2	4	0	2,2	2,2	4,4
Лава	1	0	0	1	1	0	0	1
<i>На батареяхъ:</i>								
Первенецъ . . .	0	2	0	2	0	0,6	0	0,6
Кремль	0	1	0	1	0	0,3	0	0,3
<i>На клиперъ</i>								
Жемчугъ.	0	0	2	2	0	0	1,1	1,1

Изъ заболѣвшихъ этого рода выдѣляется одинъ, отправленный въ июнѣ мѣсяцѣ въ ревельскій госпиталь съ монитора «Лава». У него вслѣдствіе пораненія роговой оболочки (vulnus corneae) лѣваго глаза при погрузкѣ угля при явленіяхъ воспаления conjunctivae и corneae замѣченъ начинающійся prolapsus iridis.

За симъ въ другихъ случаяхъ воспаленіе состояло въ простомъ катарральномъ пораженіи соединительной оболочки—для лазаретныхъ больныхъ, находившихся въ пользованіи среднимъ числомъ по 4 дня.

Въ рубрику приходящихъ отнесены приходившіе съ незначительною краснотою соединительной оболочки, которую они получали большею частію отъ угольной пыли при погрузкѣ угля, при чемъ тщательное обмываніе пыли, слѣдовательно удаленіе—причины болѣзни, и единовременная вяжущая примочка составляли все леченіе.

Тифозныя горячки. Заболѣло всего 7 человекъ, что и составляетъ 0,2% на 100 челов. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды на эскадрѣ.

Изъ всего числа заболѣвшихъ было больныхъ:

Госпитальныхъ	7
Лазаретныхъ	0
Приходящихъ	0

что составляетъ на 100 челов. ежедневн. средн. наличн. числа команды:

Госпитальныхъ.	0,2
Лазаретныхъ.	0
Приходящихъ	0

Распределение больныхъ по мѣсяцамъ:

	Госпитальн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
Въ июнѣ	3	0	0	3	0, 2	0	0	0, 2
— июль	2	0	0	2	0, 06	0	0	0, 06
— августъ	1	0	0	1	0, 03	0	0	0, 03
— сентябрь	1	0	0	1	0, 08	0	0	0, 08

Распределение больныхъ по судамъ:

	Госпитальн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
<i>На мониторъ</i>								
Единорогъ	1	0	0	1	1, 2	0	0	1, 2
<i>На батарею</i>								
Петровъ-Меня	1	0	0	1	0, 3	0	0	0, 3
<i>На фрегатъ</i>								
Петропавловскъ	3	0	0	3	0, 6	0	0	0, 6
<i>На пароходъ</i>								
Созомбала	2	0	0	2	1, 3	0	0	1, 3

Всѣ заболѣвшіе отправлены для пользованія въ госпиталь.

Наибольшее заболѣваніе относится къ началу кампаніи.

Перемежающаяся лихорадка. Заболѣло всего 5 челов., что составляетъ 0,1% на 100 челов. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды на эскадрѣ.

Изъ всего числа заболѣвшихъ было больныхъ:

Госпитальныхъ 1

Лазаретныхъ 4

Приходящихъ 0

что составляетъ на 100 челов. ежедневн. средн. наличнаго числа команды:

Госпитальныхъ 0,02

Лазаретныхъ 0, 1

Приходящихъ 0

Распределение больныхъ по мѣсяцамъ:

	Госпитальн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
Въ іюнѣ	0	3	0	3	0	0, 2	0	0, 2
— іюль	1	0	0	1	0,03	0	0	0, 03
— августъ	0	1	0	1	0	0,03	0	0,03
— сентябрь	0	0	0	0	0	0	0	0

Распределение больныхъ по судамъ:

	Госпитальн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
<i>На мониторъ</i>								
Стрѣлецъ	0	1	0	1	0	1,1	0	1,1
<i>На батареи:</i>								
Первенецъ	1	1	0	2	0,3	0,3	0	0,6
Петръ-Меня	0	1	0	1	0	0,3	0	0,3
<i>На пароходъ</i>								
Смѣлый	0	1	0	1	0	0,4	0	0,4

Заболѣвшіе этого рода имѣли перемежающуюся лихорадку доброкачественнаго характера, исключая 1 съ батареи «Первенецъ», имѣвшаго упорную лихорадку трехдневнаго типа и отправленнаго для пользованія въ госпиталь. Пользованіе при судовыхъ лазаретахъ продолжалось среднимъ числомъ по 10 дней.

Воспаленіе брюшныхъ органовъ и половыхъ частей. Заболѣло всего 4 челов., что составляетъ 0,1% на 100 челов. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды на эскадрѣ.

Изъ всего числа заболѣвшихъ было больныхъ:

Госпитальныхъ	1
Лазаретныхъ	2
Приходящихъ	1

что составитъ на 100 чел. ежедневн. средняго наличн. числа команды:

Госпитальныхъ	0,03
Лазаретныхъ	0,06
Приходящихъ	0,03

Распределение больныхъ по мѣсяцамъ:

	Госпит. лѣн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
Въ іюнь	1	0	0	1	0,07	0	0	0,07
— іюль	0	0	1	1	0	0	0,03	0,03
— августъ	0	2	0	2	0	0,06	0	0,06
— сентябрь	0	0	0	0	0	0	0	0

Распределение больныхъ по судамъ:

	Госпиталь.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
<i>На мониторъ</i>								
Лава	1	0	0	1	1	0	0	1
<i>На батареяхъ:</i>								
Петроль-Мея	0	1	0	1	0	0,3	0	0,3
Кремль	0	1	1	2	0	0,3	0,3	0,6

Изъ 4 больныхъ этой группы у 1-го, на батарее «Нетронь-Меня», было воспаленіе мочевого канала катаррального свойства,—онъ находился въ пользованіи 7 дней; у 2-хъ воспаленіе яичка вслѣдствіе ушиба; изъ нихъ 1, на мониторѣ «Лава», былъ отправленъ для пользованія въ госпиталь, а другой на батарее «Кремль», находился въ пользованіи при судовомъ лазаретѣ 17 дней.

Изъ приходящихъ 1, на батарее «Кремль», обращался за пособіемъ въ теченіе 8 дней по причинѣ застарѣлаго затвердѣнія яйца, по временамъ ожесточающагося.

Острыя сыпи, рожа, заушница. Заболѣло всего 2 челов., что составляетъ 0,06% на 100 челов. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды на эскадрѣ.

Изъ всего числа заболѣвшихъ было больныхъ:

Госпитальныхъ	0
Лазаретныхъ	2
Приходящихъ	0

что составляетъ на 100 челов. ежедневн. средн. наличн. числа команды:

Госпитальныхъ	0
Лазаретныхъ	0,06
Приходящихъ	0

Распределение больныхъ по мѣсяцамъ:

	Госпитальн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
Въ іюлѣ	0	1	0	1	0	0,07	0	0,07
— іюлѣ	0	1	0	1	0	0,03	0	0,03
— августъ	0	0	0	0	0	0	0	0
— сентябрь	0	0	0	0	0	0	0	0

Распределение больных по судамъ:

	Госпитальн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
<i>На мониторъ</i>								
Вѣщунъ	0	1	0	1	0	1	0	1
<i>На пароходъ</i>								
Смѣлый	0	1	0	1	0	0,4	0	0,4

Изъ показанныхъ здѣсь двухъ больныхъ, 1 въ іюнѣ мѣсяцѣ на пароходѣ «Смѣлый» имѣлъ легкое рожистое воспаленіе правой щеки, чрезъ 4 дня исчезнувшее при употребленіи ol. camphorati и 1 въ іюлѣ мѣсяцѣ на мониторѣ «Вѣщунъ» имѣлъ легкую заушницу правой стороны, исчезнувшую чрезъ 3 дня за приставленіемъ пѣвока и втираніемъ ol. camphorati.

Водянки и другія болѣзни неправильнаго кровотоворенія и питанія. Заболѣло всего 21 челов., что составляетъ 0,6% на 100 челов. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды на эскадрѣ.

Изъ всего числа заболѣвшихъ было больныхъ:

Госпитальныхъ 14
Лазаретныхъ 3
Приходящихъ 4

что составляетъ на 100 челов. ежедневн. средн. наличн. числа команды:

Госпитальныхъ 0,4
Лазаретныхъ 0,1
Приходящихъ 0,1

Распределение больных по мѣсяцамъ:

	Госпиталя.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 чело. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
Въ июнѣ.	3	0	0	3	0, 2	0	0	0, 2
— июль.	5	0	0	5	0, 2	0	0	0, 2
— августъ.	5	3	4	12	0, 1	0, 1	0, 1	0, 3
— сентябрь.	1	0	0	1	0, 08	0	0	0, 08

Распределение больных по судамъ:

	Госпиталя.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 чело. команды:			
					Госпи- таля- ныхъ.	Лазарет- ныхъ.	При- ходя- щихъ.	Всего.
<i>На мониторахъ:</i>								
Единорогъ	1	0	0	1	1,2	0	0	1,2
Тифонъ	1	0	0	1	1,1	0	0	1,1
Лава	0	0	2	2	0	0	2,2	2,2
Смерть	1	2	2	5	0,8	1,7	1,7	4,2
<i>На батареяхъ:</i>								
Первенецъ	3	0	0	3	0,9	0	0	0,9
Петровъ-Меня . .	1	0	0	1	0,3	0	0	0,3
<i>На фрегатахъ:</i>								
Петрозавловскъ .	1	0	0	1	0,2	0	0	0,2
<i>На клиперахъ:</i>								
Жемчугъ	5	0	0	5	2,9	0	0	2,9
<i>На пароходахъ:</i>								
Соломбала	1	1	0	2	0	0	0	1,3

*

Въ составъ этой группы входятъ слѣдующіе случаи заболѣванія:

Грыжа 1—на мониторъ «Тифонъ»; *хроническій ревматизмъ* 3 — на батареи «Первенецъ», «Нетропъ-Меня» и клиперъ «Жемчугъ»; *водянка* 1—на батарею «Первенецъ»; *золотушное ухотеченіе* 1—на батарею «Первенецъ»; *органическія болѣзни брюшныхъ внутренностей* 1—на клиперъ «Жемчугъ», имѣвшій по опредѣленію выборгскаго госпиталя *cirrhosis hepatitis*; *хроническая сыпь* 1—на мониторъ «Единорогъ»; *чесотка* 4—на клиперъ «Жемчугъ» 3 и на пароходъ «Соломбала» 1.

Всѣ названные здѣсь больные были отправлены для пользованія въ госпиталь.

И единственная рубрика изъ хроническихъ — *худосочныя язвы*—въ которой были больные и госпитальные и лазаретныя и приходящіе:

Госпитальныхъ 2, на батарею «Первенецъ» и на мониторъ «Смерть»; лазаретныхъ 3, на мониторъ «Смерть» 2 и на пароходъ «Соломбала» 1; приходящихъ 4, на мониторахъ «Лава» 2 и «Смерть» 2.

Всѣ они имѣли лишайныя поверхностныя язвы, заживавшія въ 5—15 дней и потомъ снова возвращавшіяся, что особенно выдается на мониторъ «Смерть», гдѣ собственно было 2 человѣка въ командѣ, страдавшихъ лишайными язвами, и изъ нихъ одинъ пользовался 3 раза — въ томъ числѣ 1 разъ въ госпиталь, а другой пользовался 2 раза.

Цынга. Заболѣло всего 48 челов., что составляетъ 1,4% на 100 челов. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды на эскадрѣ.

Изъ всего числа заболѣвшихъ было больныхъ:

Госпитальныхъ	21
Лазаретныхъ	21
Приходящихъ	6

что составляетъ на 100 челов. ежедневн. средн. наличн. числа команды:

Госпитальныхъ	0,6
Лазаретныхъ	0,6
Приходящихъ	0,2

Распределение больных по мѣсяцамъ:

	Госпиталн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
Въ июнѣ	1	1	2	4	0,07	0,07	0, 1	0, 3
— июль	4	4	2	10	0, 1	0, 1	0,06	0, 3
— августъ	12	16	2	30	0, 3	0, 5	0,06	0, 9
— сентябрь	4	0	0	4	0, 3	0	0	0, 3

Распределение больных по судамъ:

	Госпиталн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
<i>На мониторахъ:</i>								
Единорогъ	0	1	4	5	0	1,2	4,8	6
Броненосецъ	0	2	0	2	0	2,2	0	2,2
Стрѣлецъ	0	0	1	1	0	0	1,1	1,1
Латникъ	0	1	0	1	0	1,1	0	1,1
<i>На батареяхъ:</i>								
Первенецъ	2	0	0	2	0,6	0	0	0,6
Петръ-Меня	1	0	0	1	0,3	0	0	0,3
Кремль	7	3	0	10	2	0,8	0	2,8
<i>На фрегатахъ:</i>								
Петропавловскъ	5	10	0	15	1	2	0	3
<i>На клиперъ:</i>								
Жемчугъ	5	0	1	6	2,9	0	0,6	3,5
<i>На пароходахъ:</i>								
Сибирь	1	1	0	2	0,4	0,4	0	0,8
Сохомбала	0	2	0	2	0	1,3	0	1,3
Владимиръ	0	1	0	1	0	1	0	1

Распределение больных по типам судовъ:

	Госпитальн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпиталь-ныхъ	Лазарет-ныхъ.	Приходя-щихъ.	Всего.
На мониторахъ	0	4	5	9	0	0,4	0,5	0,9
— батареяхъ	10	3	0	13	0,9	0,3	0	1,2
— фрегаты	5	10	0	15	1	2	0	3
— клиперъ	5	0	1	6	2,9	0	0,6	3,5
— пароходахъ	1	4	0	5	0,2	0,7	0	0,9

Заболѣваніе цынгою, появившееся съ первыхъ же дней кампаніи, представляется усиленнымъ за августъ мѣсяць. Наисильнѣйшее заболѣваніе падаетъ на клиперъ «Жемчугъ», на батарею «Кремль» и на фрегатъ «Петропавловскъ».

Восьмая часть изъ всего числа заболѣвшихъ были приходящими, имѣвшими незначительное разрыхленіе десентъ, коимъ оказывалось пособіе среднимъ числомъ въ продолженіе 11 дней. Затѣмъ изъ остальныхъ одна половина пользовалась при судовыхъ лазаретахъ, а другая половина была отправлена для пользованія въ госпиталь.

Между отправленными въ госпиталь встрѣчались трудныя формы скорбутныхъ плевроитовъ. Выздоровѣвшіе изъ пользовавшихся при судовыхъ лазаретахъ страдали или ограниченнымъ затвердѣніемъ ибръ, или скорбутными пятнами съ отекомъ на нижнихъ конечностяхъ и кровоточивостію десентъ и находились въ пользованіи среднимъ числомъ по 12 дней.

Бользни нервной системы. Заболѣло всего 6 челов., что составляетъ 0,2% на 100 челов. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды на эскадрѣ.

Изъ всего числа заболѣвшихъ было больныхъ:

Госпитальныхъ	0
Лазаретныхъ	6
Приходящихъ	0

что составляет на 100 чело. ежедневн. средн. наличн. числа команды:

Госпитальныхъ	0
Лазаретныхъ	0,2
Приходящихъ	0

Распределе́ние больныхъ по мѣсяцамъ:

	Госпита- льн.	Лазаре- тныхъ.	Приходя- щихъ.	Всѣхъ.	На 100 чело. команды:			
					Госпи- та- ль- ныхъ.	Лазарет- ныхъ.	При- ходя- щихъ.	Всего.
Въ июнѣ	0	2	0	2	0	0, 1	0	0, 1
— июль	0	2	0	2	0	0,06	0	0,06
— августъ	0	2	0	2	0	0,06	0	0,06
— сентябрь	0	0	0	0	0	0	0	0

Распределе́ние больныхъ по судамъ:

	Госпита- льн.	Лазаре- тныхъ.	Приходя- щихъ.	Всѣхъ.	На 100 чело. команды:			
					Госпи- та- ль- ныхъ.	Лазарет- ныхъ.	При- ходя- щихъ.	Всего.
<i>На мониторъ</i>								
Лава	0	1	0	1	0	1,1	0	1,1
<i>На батареяхъ:</i>								
Первенецъ	0	3	0	3	0	0,9	0	0,9
Петровъ-Меня	0	1	0	1	0	0,3	0	0,3
<i>На пароходъ</i>								
Соломбала	0	1	0	1	0	0,6	0	0,6

Въ разсматриваемой группѣ выдѣляется одинъ случай на батареѣ «Первенецъ», гдѣ подъ 49 рубрикою номенклатуры (падучая болѣзнь), помѣщенъ 1 случай съ матросомъ, принадлежащимъ къ разряду штрафованныхъ, имѣющимъ 29 лѣтъ отъ роду, и состоящимъ на службѣ съ 1855 года. По заявле-

нію больного подобный припадокъ повторяется 1 — 2 раза въ мѣсяцъ; однакоже, въ продолженіе 3 мѣсячной морской кампаніи припадокъ не повторился.

Несообразность сдѣланнаго больнымъ заявленія очевидна, потому, что человѣкъ, у котораго случается 1 — 2 раза въ мѣсяцъ подобный припадокъ, не могъ бы оставаться на службѣ.

Самый припадокъ описывается коротко — «бессознательное состояніе, легкія судорожныя подергиванія въ рукахъ, хрипѣніе и пульсъ слабый и частый» — больной находился при судовомъ лазаретѣ 1 день.

Всѣ остальные пять случаевъ принадлежатъ нервнымъ страданіямъ, которымъ подвержены плавающіе морскіе нижніе чины — это или группа припадковъ, описанная у прежнихъ авторовъ подъ именемъ *angina pectoris* или явленія, описанныя у Ромбергера подъ именемъ кардіальгическаго припадка; всѣ использованные находились при судовомъ лазаретѣ по 3 дня.

Травматическія поврежденія. Заболѣло всего 273 челов., что составляетъ 8,1% на 100 челов. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды на эскадрѣ.

Изъ всего числа заболѣвшихъ было больныхъ:

Госпитальныхъ 15

Лазаретныхъ 111

Приходящихъ 147

что составляетъ на 100 челов. ежедневн. средн. наличнаго числа команды:

Госпитальныхъ 0,4

Лазаретныхъ 3,3

Приходящихъ 4,4

Распределеніе больныхъ по мѣсяцамъ:

	Госпитальн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
Въ іюнѣ	4	12	26	42	0,8	0,8	1,8	2,9
— іюль	6	47	56	109	0,2	1,5	1,8	3,5
— августъ	5	44	47	96	0,1	1,3	1,4	2,8
— сентябръ	0	8	18	26	0	0,7	1,5	2,2

Распределение больных по судамъ:

	Госпита- ля.	Лазаре- тныхъ.	Прихо- дящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпи- та- ль- ныхъ.	Лазарет- ныхъ.	При- хо- дя- щихъ.	Всего.
На мониторахъ:								
Единорогъ	0	2	6	8	0	2,4	7,2	9,6
Броненосецъ . . .	0	4	3	7	0	4,3	3,3	7,6
Тифонъ	0	4	0	4	0	4,4	0	4,4
Ураганъ	0	2	4	6	0	2,2	4,5	6,7
Стрѣлецъ	0	0	13	13	0	0	14,6	14,6
Латникъ	0	3	7	10	0	3,2	7,5	10,7
Вѣщунъ	0	3	7	10	0	3,1	7,2	10,3
Колдунъ	0	4	7	11	0	4,7	8,1	12,8
Лава	1	3	0	4	1,1	3,2	0	4,3
Перунъ	1	2	3	6	1,4	2,9	4,3	8,6
Смерть	0	7	4	11	0	5,9	3,4	9,2
На батареяхъ:								
Первенецъ	2	16	15	33	0,6	4,7	4,4	9,6
Петровъ-Меня . .	1	14	9	24	0,3	3,9	2,5	6,7
Кремль	2	7	7	16	0,6	2	2	4,6
На фрегатахъ								
Петропавловскъ .	2	16	30	48	0,4	3,2	6	9,6
На клиперъ								
Жемчугъ	2	12	7	21	1,1	6,9	4	12
На пароходахъ:								
Сибирь	2	7	2	11	0,8	2,6	0,8	4,1
Соломбала	1	3	0	4	0,6	1,9	0	2,5

	Госпитальн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпиталь-ныхъ.	Лазарет-ныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
Владимірь	1	2	17	20	1	2	17,3	20,4
Ильмень	0	0	0	0	—	—	—	—
<i>На лодкахъ:</i>								
Молнія	0	0	0	0	—	—	—	—
Толчел	0	0	1	1	0	0	4,3	4,3
Картечь	0	0	5	5	0	0	17,2	17,2

Распределение больныхъ по типамъ судовъ:

	Госпитальн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпиталь-ныхъ.	Лазарет-ныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
На 11 мониторахъ.	2	34	54	90	0,2	3,4	5,3	8,9
— 3 батареяхъ .	5	37	31	73	0,5	3,5	2,9	6,9
— 1 фрегатъ . .	2	16	30	48	0,4	3,2	6	9,6
— 1 клиперъ . .	2	12	7	21	1,1	6,9	4	12
— 4 пароходахъ.	4	12	19	36	0,7	2,2	3,4	6,3
— 3 лодкахъ . .	0	0	6	6	0	0	8	8

Травматическія поврежденія, куда входятъ ушибы, раны или пораненія, ссадины, ожоги, переломы, вывихи, составляли наибольшую причину заболѣваній—болѣе пятой части изъ всей суммы заболѣвшихъ принадлежать къ этой группѣ. И вообще за каждый мѣсяцъ почти пятая часть изъ всѣхъ заболѣвшихъ обращалась за пособіемъ по причинѣ травматическихъ поврежденій; и потому заболѣванія этого рода, постоянно выражаясь почти одинаковыми цифрами, поддерживали цифру общей болѣзненности.

Восемнадцатая часть изъ заболѣвшихъ этой группы была отправлена для пользованія въ госпиталь, немного менѣе половины пользовалось при судовыхъ лазаретахъ и немного болѣе половины составляли приходящіе.

Въ рубрику приходящихъ входятъ легкіе ушибы, незначительныя пораненія, ссадины и ожоги.

Въ частности въ составъ этой группы входятъ слѣдующіе случаи:

Переломъ—1 лазаретный на *батареѣ* «Кремль» въ іюлѣ мѣсяцѣ, находился въ пользованіи 20 дней, по причинѣ перелома среднихъ суставовъ 3, 4 и 5 пальцевъ правой руки, полученнаго кочегаромъ при спускѣ дымовой трубы.

Вывихъ—1 лазаретный на *фрегатѣ* «Петропавловскъ» въ сентябрѣ мѣсяцѣ находился въ пользованіи 5 дней, по причинѣ вывиха лѣваго плеча со смѣщеніемъ внутрь и внизъ.

Ожоги—4 лазаретныхъ, находившихся въ пользованіи среднимъ числомъ по 11 дней каждый; 9 приходящихъ, коимъ оказывалось пособіе среднимъ числомъ въ продолженіи 5 дней для каждаго.

Раны—6 госпитальныхъ, 22 лазаретныхъ, находившихся въ пользованіи среднимъ числомъ по 10 дней каждый; 39 приходящихъ, коимъ оказывалось пособіе среднимъ числомъ въ продолженіи 4 дней для каждаго.

Ушибы—9 госпитальныхъ, 83 лазаретныхъ, находившихся въ пользованіи среднимъ числомъ по 8 дней каждый; 99 приходящихъ, коимъ оказывалось пособіе среднимъ числомъ въ продолженіи $4\frac{1}{2}$ дней для каждаго.

Ушибы и раны или пораненія, наполняя настоящую рубрику, представляютъ случаи отъ самыхъ легкихъ до смертельныхъ поврежденій:

1) На *фрегатѣ* «Петропавловскъ», въ августѣ мѣсяцѣ, упавшій съ фѣрь-брамъ-реи на полубакъ получилъ безусловно смертельныя поврежденія, описанныя подробно далѣе, въ рубрикѣ скоростигно-умершихъ.

2) На *батареѣ* «Кремль», въ іюлѣ, огнестрѣльная рана на $1\frac{1}{2}$ вершка выше наружнаго мышцелка лѣваго локтя съ переломомъ въ нижней трети лѣвой плечевой кости, находился при судовомъ лазаретѣ 44 дня и за тѣмъ былъ отправленъ для пользованія въ госпиталь; на мѣстѣ перелома образовалось сра-

щеніе, рана зажила; но осталось невладѣніе локтевого сгиба.

3) *На батарея «Кремль»* выше отмѣченный переломъ пальцевъ.

4) *На пароходъ «Соломбала»*, въ іюлѣ, отрубъ топоромъ на среднихъ суставахъ указательнаго и средняго пальцевъ правой руки—больной былъ отправленъ въ госпиталь.

5) *На пароходъ «Смѣлый»*, въ іюнѣ, ушибъ праваго бока отъ паденія съ высоты 5 сажень съ бизань-мачты на палубу—больной отправленъ въ госпиталь.

6) *На батарея «Негронь-Меня»*, въ августѣ, ушибъ головы съ сотрясеніемъ мозга. При заряданія нарѣзнаго орудія больной получилъ ударъ въ затылокъ незадержаннымъ компрес-соромъ—отправленъ въ госпиталь.

7) Ушибы, пораненія,—стопы, пальцевъ ногъ, пальцевъ рукъ—наичастыя поврежденія, получаемыя большею частію при артиллерійскихъ и парусныхъ ученіяхъ и при дѣйствіи машины.

Нарывы, ноитовда. Заболѣло всего 240 челѣв., что составляетъ 7,1% на 100 челѣв. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды на эскадрѣ.

Изъ всего числа заболѣвшихъ было больныхъ:

Госпитальныхъ	10
Лазаретныхъ	97
Приходящихъ	133

что составляетъ на 100 челѣв. ежедневн. средн. наличнаго числа команды:

Госпитальныхъ	0,3
Лазаретныхъ	2,9
Приходящихъ	3,9

Распределеніе больныхъ по мѣсяцамъ:

	Госпита- льн.	Лазаре- тн.	Приходя- щихъ.	Всѣхъ.	На 100 челѣв. команды:			
					Госпи- та- ль- ныхъ.	Лазарет- ныхъ.	При- ходя- щихъ.	Всего.
Въ іюнѣ	4	12	13	29	0,3	0,8	0,9	2
— іюлѣ	3	39	50	92	0,1	1,2	1,6	2,9
— августѣ	0	41	44	85	0	1,2	1,3	2,5
— сентябрѣ	3	5	26	34	0,3	0,4	2,2	2,9

Распределение больных по судамъ:

	Госпиталя.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
На мониторахъ:								
Единорогъ	0	2	5	7	0	2,4	6	8,4
Броненосецъ . . .	0	8	0	8	0	8,7	0	8,7
Тифонъ	0	6	5	11	0	6,6	5,5	12,1
Ураганъ	0	2	6	8	0	2,2	6,7	8,9
Стрѣлецъ	0	5	2	7	0	5,7	2,2	7,9
Латникъ	0	4	5	9	0	4,3	5,4	9,7
Вѣхунъ	0	3	3	6	0	3,1	3,1	6,2
Кодунъ	0	4	2	6	0	4,7	2,3	6,9
Лава	1	3	0	4	1,1	3,2	0	4,3
Перунъ	0	5	7	12	0	7,1	10	17,1
Смерть	0	3	1	4	0	2,5	0,8	3,4
На батареяхъ:								
Первенецъ	1	7	16	24	0,3	2	4,7	7
Нетронъ-Меня . .	1	12	7	20	0,3	3,4	1,9	5,6
Кремль	0	6	8	14	0	1,7	2,2	3,9
На фрегатахъ:								
Петропавловскъ .	3	5	33	41	0,6	1	6,6	8,2
На клиперахъ:								
Жемчугъ	1	10	15	26	0,6	5,7	8,6	14,9
На пароходахъ:								
Сибилъ	1	1	5	7	0,4	0,4	1,8	2,6
Соломбала	1	9	0	10	0,6	5,8	0	6,4
Владимиръ	1	2	8	11	1	2	8,2	11,2
На лодкахъ:								
Картель	0	0	5	5	0	0	17,2	17,2

Распределеіе больныхъ по типамъ судовъ:

	Госпита- льн.	Лазарет- ныхъ.	Приходя- щихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпи- таль- ныхъ	Лазарет- ныхъ.	При- ходя- щихъ.	Всего.
На 11 мониторахъ.	1	45	36	82	0, 1	4, 5	3, 6	8, 2
— 3 батареяхъ .	2	25	31	58	0, 2	2, 4	2, 9	5, 5
— 1 фрегатъ .	3	5	33	41	0, 6	1	6, 6	8, 2
— 1 клиперъ. .	1	10	15	26	0, 6	5, 7	8, 6	14, 9
— 4 пароходахъ.	3	12	13	28	0, 5	2, 2	2, 3	5, 1
— 3 лодкахъ. .	0	0	5	5	0	0	6, 7	6, 7

Нарывы, ногтоѣда, куда входятъ вереда и карбункулъ, также какъ и предыдущая группа, составляли наибольшую причину заболѣваній—почти пятая часть изъ всей суммы заболѣвшихъ принадлежатъ къ этой группѣ. И вообще за каждый мѣсяць кампаніи, исключая перваго, пятая часть изъ всѣхъ заболѣвшихъ обращалась за пособіемъ по причинѣ болѣзней этой группы, и потому заболѣванія этого рода, постоянно выражаясь близко одинаковыми цифрами, поддерживали цифру общей болѣзненности.

Двадцать четвертая часть изъ заболѣвшихъ отправлена для пользованія въ госпиталь, около половины пользовалось при судовыхъ лазаретахъ и болѣе половины составляли приходящіе.

Въ рубрику приходящихъ входятъ большая часть вередовъ и небольшіе нарывы, не препятствующіе употребленію болящаго члена.

Въ частности въ составъ этой группы входятъ слѣдующіе случаи:

Нарывы, ногтоѣда—10 госпитальныхъ, 71 лазаретныхъ, находившихся въ пользованіи среднимъ числомъ по 8 дней каждый; 50 приходящихъ, коимъ оказывалось пособіе среднимъ числомъ въ продолженіе 6 дней каждому.

Вереда—0 госпитальныхъ, 26 лазаретныхъ, находившихся въ пользованіи среднимъ числомъ по 6 дней каждый; 83 приходящихъ, коимъ оказывалось пособіе среднимъ числомъ въ продолженіе 5 дней каждому.

Венерическая болѣзнь. Заболѣло всего 30 чел., что составляет 0,9% на 100 челов. ежедневнаго средняго наличнаго числа команды на эскадрѣ.

Изъ всего числа заболѣвшихъ было больныхъ:

Госпитальныхъ 22

Лазаретныхъ 8

Приходящихъ 0

что составляетъ на 100 челов. ежедневн. средн. наличн. числа команды:

Госпитальныхъ 0,7

Лазаретныхъ 0,2

Приходящихъ 0

Распределение больныхъ по мѣсяцамъ:

	Госпитальн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпиталь-ныхъ.	Лазарет-ныхъ.	Приходя-щихъ.	Всего.
Въ июлѣ	4	1	0	5	0,3	0,07	0	0,3
— июлѣ	9	2	0	11	0,3	0,06	0	0,4
— августъ	6	4	0	10	0,2	0,1	0	0,3
— сентябрь	3	1	0	4	0,3	0,08	0	0,3

Распределение больныхъ по судамъ:

	Госпитальн.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпиталь-ныхъ.	Лазарет-ныхъ.	Приходя-щихъ.	Всего.
На мониторахъ:								
Единорогъ	1	0	0	1	1,2	0	0	1,2
Броненосецъ	1	0	0	1	1,1	0	0	1,1
Вѣшунъ	1	0	0	1	1	0	0	1
Лава	1	0	0	1	1,1	0	0	1,1

	Госпиталя.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всѣхъ.	На 100 челов. команды:			
					Госпитальныхъ.	Лазаретныхъ.	Приходящихъ.	Всего.
<i>На батареяхъ:</i>								
Первенецъ	2	0	0	2	0,6	0	0	0,6
Негронъ-Меня. . .	2	0	0	2	0,6	0	0	0,6
Кремль	2	0	0	2	0,6	0	0	0,6
<i>На фрегатахъ</i>								
Петропавловскъ .	7	5	0	12	1,4	1	0	2,4
<i>На клиперъ</i>								
Жемчугъ.	2	1	0	3	1,1	0,6	0	1,7
<i>На пароходахъ:</i>								
Сибирь	0	2	0	2	0	0,8	0	0,8
Соломбала	2	0	0	2	1,3	0	0	1,3
Владимиръ	1	0	0	1	1	0	0	1

Заболѣваніе венерическою болѣзнію представляется почти равномернымъ за каждый мѣсяцъ кампаніи; третья часть изъ всего числа заболѣвшихъ пользовалась при судовыхъ лазаретахъ отъ гонорреи, уступавшей леченію въ продолженіе 7 — 14 дней; за тѣмъ другія двѣ трети заболѣвшихъ были отправлены для пользованія въ госпиталь, изъ нихъ въ 3 случаяхъ по причинѣ вторичныхъ явленій сифилиса; въ 5 случаяхъ по причинѣ упорной гонорреи и остальные 14 съ язвою.

Скоропостижно-умершіе. Въ числѣ 2 умершихъ, какъ было сказано въ началѣ отчета, сосчитаны 2 скоропостижно-умершихъ: на клиперѣ «Жемчугъ» утонувшій 1 въ іюнѣ мѣсяцѣ, на фрегатѣ «Петропавловскъ» убишійся 1 въ августѣ мѣсяцѣ отъ паденія на полубакъ фрегата съ форъ-брамъ-реи при вечернемъ спускѣ брамъ-рей.

Въ изложенномъ здѣсь судебно-медицинскомъ актѣ, составленномъ въ ревальскомъ военномъ госпиталѣ при вскрытіи

убившагося на фрегатѣ «Петропавловскѣ», находимъ весьма важныя поврежденія, причинившія скоростязную смерть.

«Умершій около 40 лѣтъ отроду, среднего роста, крѣпкаго тѣлосложенія, съ сильно развитыми мышцами всего тѣла, лицо не представляетъ ничего особеннаго; ротъ закрытъ; изъ него вытекаетъ кровяная жидкость; грудь выпуклая, животъ раздутъ газами; на задней поверхности тѣла имѣются многочисленныя красно-багровыя посмертныя пятна разной величины. На верхушкѣ головы, въ ея срединѣ, начиная съ задняго края лобной кости, продольная сквозная рана, простирающаяся нѣсколько косвенно влѣво къ затылочной кости, длиною всего въ 4 дюйма; сквозная рана также имѣется на лѣвой верхней части лба, длиною около полдюйма и, наконецъ, третья рана по срединѣ лба, длиною всего въ $\frac{3}{4}$ вершка; кожа, покрывающая черепъ, отставшая съ изліяніемъ подъ нею спекшейся крови. По разрѣзѣ покрововъ задней поверхности спины, позвоночный столбъ переломленъ, между вторымъ и третьимъ шейными позвонками съ вдавленіемъ ниже лежащаго четвертаго шейнаго позвонка, равно и между третьимъ и четвертымъ грудными позвонками съ разрывомъ въ обоихъ мѣстахъ спиннаго мозга, подъ кожей и мышцами спины большое изліяніе стусившейся крови. Грудная кость между вторымъ и третьимъ ребрами, нижній отростокъ правой плечевой кости (olecranon) и обѣ берцовыя кости правой голени переломлены.

«По вскрытіи черепной полости мозговые оболочки покрыты жидкою, темною кровью, существо мозга чрезвычайно мягкое, наполнено кровью, въ желудочкахъ мозга и на основаніи черепа изліяніе около 4-хъ унцій кровяной жидкости; передняя часть основной кости (os basillare) переломлена. При тщательномъ же освидѣтельствованіи снятой части черепа видны три трещины: одна по направленію стрѣлообразнаго шва (sutura sagittalis) длиною въ 3 дюйма, вторая по правой темянной кости длиною въ 1 дюймъ, и третья по направленію лямбдообразнаго шва (sutura lambdoidea) длиною въ 3 дюйма.

«По вскрытіи грудной полости легкія нѣсколько наполнены кровью, сердце пустое, впрочемъ въ нормальномъ состояніи. Въ грудной полости изліяніе стусившейся крови около 2-хъ фунтовъ.

«По вскрытіи брюшной полости: печень и селезенка нормальныя; по разрьзѣ желудка въ немъ находится жидкой пищевой смѣси около полуфунта, почки не представляютъ ничего особеннаго; мочевой пузырь содержитъ около фунта обыкновенной мочи».

«Изъ вышеописаннаго освидѣтельствованія явствуетъ, что матросъ Григорій Нестеренко скоростижно умеръ отъ поврежденія костей черепа и перелома позвоночнаго столба съ разрывомъ спиннаго мозга и изліяніемъ крови въ мозговую и грудную полости, вслѣдствіе паденія на полубакъ броненоснаго фрегата «Петропавловскъ»».

1) Въ настоящемъ отчетѣ при рассмотрѣніи движенія больныхъ и болѣзней по мѣсяцамъ, по судамъ, по типамъ судовъ и по группамъ процентное содержаніе на 100 заболѣвшихъ вообще и на 100 заболѣвшихъ для каждаго рода болѣзни въ частности, введено въ видахъ сокращенія отчета, а во вторыхъ и потому, что интересующійся можетъ опредѣлить эту цифру по каждому занимающему его случаю, на основаніи приведенныхъ валовыхъ цифръ.

2) Практическія плаванія броненосной эскадры начались съ лѣта 1864 года; стало быть, по настоящее время эскадра броненосныхъ судовъ сдѣлала пять практическихъ кампаній. Если бы нашли полезнымъ подробное сравнительное выясненіе настоящаго и прошедшаго броненосной эскадры въ санитарномъ отношеніи, то надо бы предпринять подобный трудъ, не лишенный интереса.

3) Гигіеническія условія судовыхъ командъ броненосной эскадры за кампанію 1868 года въ обширномъ значеніи гигиены, куда входятъ метеорологическія измѣненія, помѣщеніе, личный составъ, занятія, продовольствіе и пр., т. е. возможное выясненіе гигиенической обстановки или обстоятельствъ, обусловившихъ санитарное состояніе, выраженное цифрами настоящаго отчета, должны составить особую статью, потому что собраніе и разработка относящагося сюда разнообразнаго матеріала требуетъ времени и мѣшаетъ срочному представленію настоящаго отчета.

НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

УПРАВЛЕНІЕ СУДАМИ ПРИ ВСТРѢЧѢ.

Англійскіе моряки, занимавшіеся вопросомъ объ управленіи судами при встрѣчѣ, не разбирали его въ такомъ обширномъ смыслѣ, какъ мы видѣли, то сдѣлалъ, въ своемъ трудѣ, лейтенантъ Промптъ. Статьи англійскихъ журналовъ по предмету столкновеній судовъ, въ отношеніи управленія ими, большею частію, носятъ скромное заглавіе: «замѣчаній на правила пути съ нѣкоторыми предложеніями объ измѣненіяхъ въ нихъ». Ихъ основой, главнымъ образомъ, служатъ обстоятельства ночной встрѣчи; встрѣчи днемъ, англійскихъ моряковъ, повидимому, совершенно не заботятъ, (хотя и на долю дня ежегодно приходится, считая только у береговъ Англіи, довольно почтенная цифра, а именно болѣе 200 столкнувшихся судовъ), вслѣдствіе чего у англичанъ огни входятъ непремѣннымъ условіемъ извѣстныхъ маневровъ. Хотя, такимъ образомъ взгляды англійскихъ авторовъ и не обладаютъ общностью, что составляетъ, конечно, недостатокъ для тѣхъ, кто имѣетъ цѣлію составить какія бы то ни было правила, но, тѣмъ не менѣе, въ нихъ заключаются весьма разностороннія обсужденія дѣла, а потому, изучая вопросъ, познакомясь съ этими взглядами весьма полезно.

Въ этой статьѣ мы будемъ дѣлать только извлеченія изъ англійскихъ авторовъ, такъ какъ статьи ихъ, помѣщенные большею частію въ *Journal of the United service institution*, имѣютъ форму чтеній на митингахъ, и часто отвлекаются отъ предмета обращеніемъ къ слушателямъ, предсѣдателю и т. п.

Сколько намъ извѣстно, обсужденіе правилъ пути въ Англіи началось запиской капитана Курма, которую авторъ прочелъ въ одномъ изъ засѣданій общества. Это случилось уже спустя мѣсяца три послѣ того, какъ комэндеръ Гиткотъ предложилъ свою систему расположенія отличительныхъ огней на пароходахъ, такъ что капитанъ Курмъ иногда имѣетъ въ виду предложеніе Гиткота; впрочемъ, для полнаго пониманія записки Курма, послѣднее обстоятельство не имѣетъ большой важности. Въ запискѣ этой авторъ говоритъ:

Пользуясь случаемъ, я намѣренъ сдѣлать нѣсколько замѣчаній относительно того, что моряками зовется «правилами пути», и вмѣстѣ съ тѣмъ предложить одно или два измѣненія въ нихъ, для нѣкоторыхъ частныхъ случаевъ, гдѣ измѣненія эти, по моему мнѣнію, совершенно необходимы. Я не считаю себя въ правѣ думать, что я скажу что либо новое о предметѣ, я вполне увѣренъ, что имъ, гораздо ранѣе меня, занимались люди и болѣе меня и ученые и способные, но я рѣшаюсь сказать нѣсколько словъ потому, что дѣло касается такой отрасли нашей профессіи, которая всегда обращала на себя мое особенное вниманіе.

Достоинства и выгоды системы расположенія огней на судахъ такъ, чтобы по нимъ ночью можно было тотчасъ же узнать не только положеніе судна относительно наблюдателя, но и его курсъ, не подлежатъ сомнѣнію; но, повидимому, также несомнѣнно и то, что даже самое точное знаніе взаимныхъ курсовъ, окажетъ вахтеннымъ офицерамъ малую помощь въ управленіи судами, если они не будутъ имѣть руководствомъ ясныхъ, опредѣлительныхъ и общеприложимыхъ «правилъ пути».

Начальнымъ основаніемъ управленія судномъ при встрѣчѣ, должно признать содержаніе его внѣ курса другаго судна или устраненіе съ онаго кратчайшимъ и быстрѣйшимъ способомъ. Затѣмъ въ тѣхъ случаяхъ, когда встрѣчающіяся суда держать прямо другъ на друга, т. е. такъ, что днемъ мачты обоихъ судовъ видны въ створѣ, а ночью, съ обоихъ замѣтны оба боковые фонаря, или же они идутъ другъ другу на пересѣчкѣ курса, при такихъ условіяхъ, что въ отношеніи времени все равно въ которой сторонѣ имъ оставить одинъ другаго, или ко-

торому судну дать дорогу—ясно, что здѣсь необходимо какое либо произвольное и условное правило, которое и указано законодательствомъ, опредѣляющимъ, что въ одномъ случаѣ, *обязано дать дорогу судно, наблюдающее другое съ правой стороны*, въ другомъ же, *рули обоихъ судовъ должны быть положены лѣво, чтобы пройти другъ у друга по лѣвую сторону*. Повидимому, противъ этого правила ничего нельзя сказать; но если разсмотрѣть случаи встрѣчъ при другихъ обстоятельствахъ, то можно найти много примѣровъ, что столкновение было вызвано вахтеннымъ офицеромъ одного изъ судовъ, по той причинѣ, что онъ безъ малѣйшаго соображенія съ особенностями обстоятельствъ, ставилъ руль лѣво, и затѣмъ успокаивался, полагая, что такъ какъ онъ придерживался «писанному закону», то, слѣдовательно, и не можетъ подлежать обвиненію, что бы за тѣмъ ни случилось; происходитъ же это отъ того, что статья 14-я правилъ, опредѣляя, которое изъ двухъ судовъ обязано дать дорогу, не упоминаетъ, однакоже, какъ это должно быть сдѣлано, а между тѣмъ, существовало мнѣніе, весьма распространенное даже и теперь, что это *должно быть* исполнено положеніемъ руля лѣво; между тѣмъ, легко доказать, что этотъ способъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ весьма опасенъ, во многихъ же другихъ слишкомъ медленъ. Случается также, что на иныхъ судахъ вахтенный офицеръ, руководствуясь, что въ отличіе отъ предыдущаго можно было бы назвать «здравымъ смысломъ», кладетъ руль право или же держитъ его прямо, что также иногда сопровождается несчастіями. Наконецъ, имѣются примѣры, гдѣ суда, завидя другъ друга съ разстоянія нѣсколькихъ миль, настойчиво продолжаютъ идти прежнимъ курсомъ и подъ конецъ врѣзываются одно въ другое.

Для прекращенія всего подобнаго, по моему мнѣнію, много послужать измѣненія въ статьяхъ закона, относящихся до встрѣчъ судовъ; а обратясь прежде всего къ статьѣ 13-й, гдѣ говорится о судахъ, идущихъ прямо другъ на друга *или почти прямо*, я полагаю, что послѣднее выраженіе, какъ не точное и неопредѣленное, и что легко доказать, ведущее ко многимъ опаснымъ сомнѣніямъ и ошибкамъ, должно быть уничтожено. Затѣмъ статья 13-я, согласно моему предложенію, должна быть изложена

*

такъ: «Если два паровыя судна идутъ прямо другъ на друга, т. е. такъ, что мачты обоихъ судовъ находятся въ створѣ, или обоюдно видны оба боковые огня, то обоимъ судамъ слѣдуетъ положить лѣво руля, чтобы пройти другъ у друга по лѣвую сторону». Такимъ образомъ, это правило будетъ примѣнимо только къ случаямъ встрѣчи судовъ при курсахъ діаметрально противоположныхъ.

Статья 14-я, относясь до случаевъ встрѣчи паровыхъ судовъ, держащихъ одно другому на пересѣчку курса, говоритъ только, что «обязано дать дорогу то судно, которое видитъ другое съ правой стороны», не опредѣляя какъ это должно быть сдѣлано. На послѣднее, безъ сомнѣнія могутъ возразить, что «каждый морякъ, только взглянувъ, можетъ видѣть способъ исполненія этого обязательства, и что здѣсь не имѣется ни малѣйшей необходимости въ изданіи какого бы то ни было новаго закона», но я утверждаю, и, къ сожалѣнію моему, могу привести многое тому въ доказательство, что въ этомъ отношеніи весьма часто дѣйствовали неправильно, и что даже, читая процессы о столкновеніяхъ, можно встрѣтить, что судно, положившее руль право, въ иныхъ случаяхъ, признавалось дѣйствовавшимъ справедливо, въ другихъ же, повидимому, совершенно при тѣхъ же обстоятельствахъ, объявлялось виновнымъ въ томъ, что не положило руля лѣво «согласно съ постановленіями»; и я убѣжденъ, что какъ бы ни была очевидна необходимость и умѣстность, при нѣкоторыхъ извѣстныхъ условіяхъ, положенія руля право—для васъ и для многихъ другихъ, вполне изучившихъ дѣло, но всегда найдется огромное число и такихъ, для которыхъ потребны въ этомъ отношеніи ясныя и опредѣлительныя узаконенія, а потому я и рѣшаюсь предложить, чтобы статья 14-я была изложена слѣдующимъ образомъ: «Если два паровыхъ судна держатъ одинъ другому на пересѣчку курса и подвергаются опасности столкнуться, то судно, которое видитъ другое съ правой стороны, обязано дать дорогу другому, кладя руль лѣво, если оно еще не дошло до линіи киля судна, которому оно пересѣкаетъ курсъ и видитъ только его красный огонь; или же, кладя руль право, если оно уже находится на линіи киля и видитъ оба боковые огня; или же перешло за линію киля, и

видитъ на суднѣ только зеленый боковой огонь». Для удобства, и чтобы капитаны и вахтенные офицеры могли легче соображать что нужно дѣлать, встрѣтивъ такъ или иначе судно, я предлагаю ввести на судахъ особую таблицу, показывающую различныя условія, при которыхъ суда могутъ встрѣчаться при опасности столкновения; таблица эта должна находиться гдѣ либо на мостикѣ или возлѣ рулевого, а для облегченія ея употребленія, часовой на бакѣ долженъ быть приученъ давать знать о встрѣчныхъ судахъ въ одной извѣстной формѣ, напримѣръ, такимъ образомъ: «Зеленый огонь прямо по носу.» «Красный и зеленый огонь на правомъ крамболѣ.» «Красный огонь на лѣвомъ траверсѣ.» и т. д., тогда вахтенный офицеръ, взглянувши на таблицу, сразу увидитъ, что должно быть сдѣлано. Возвращаясь къ выраженію «почти прямо», я долженъ замѣтить, что многіе весьма опытные офицеры, съ которыми я имѣлъ случай совѣтоваться объ этомъ предметѣ, совершенно согласны со мной, что оно опасно своею неопредѣленностью и подъ нимъ, только произвольно, можно подразумѣвать направленіе, разнящееся отъ курсовъ діаметрально противоположныхъ на одинъ или на два румба. При настоящей системѣ освѣщенія, для насъ совершенно невозможно распознать это ночью; система, предлагаемая капитаномъ Гиткотъ, дастъ возможность опредѣлять обстоятельства курса съ большею степенью точности, но теперь при настоящей редакціи постановленій, очевидно, что вахтенный офицеръ, завидя огонь, долженъ находиться въ сомнѣніи, слѣдовать ли ему правилу-встрѣчи, или же правилу пересѣчки курса; я рѣшаюсь думать, что предлагаемая мною редакція статей 13-й и 14-й сниметъ съ нихъ эту неувѣренность; относительно положеніе мачтъ днемъ и видимость извѣстныхъ боковыхъ огней ночью, составить безошибочный признакъ, которому изъ двухъ правилъ слѣдуетъ держаться. Я не займу вниманія слушателей ссылками на частные случаи, ихъ можно привести множество въ доказательство сказаннаго мною о возможности ложнаго пониманія, и происходящей отъ того неправильности дѣйствій, являющихся какъ результатъ настоящихъ законоположеній; о послѣднихъ я долженъ сказать, что необходимость ихъ очевидна, но они должны быть достаточно обширны. Не мнѣ,

конечно, будетъ принадлежать сужденіе о томъ достаточно ли широко то, что предложено мною, не будучи въ то же время слишкомъ стѣснительно.

Занимаясь настоящимъ вопросомъ, я встрѣтилъ брошюру, заключающую въ себѣ весьма интересную переписку между одною пароходною компаніею въ Бельфастѣ и адмиралтействомъ, а такъ какъ она чрезвычайно подходитъ къ обсуждаемому нами предмету и, кромѣ того, вполне подтверждаетъ высказанныя мною мысли, то я и рѣшаюсь привести ее здѣсь, замѣтивъ, однакоже, что въ положеніяхъ параграфа 2-го письма компаніи въ адмиралтейство, потребуется нѣкоторое измѣненіе въ подробностяхъ, потому что переписка относится къ 1854 году, а узаконенія объ обязанностяхъ судовъ, пересѣкающихъ другъ другу курсы, которыя имѣются въ виду въ вышеназванномъ параграфѣ письма, вышли гораздо позже.

Переписка между пароходною компаніею въ Бельфастѣ и адмиралтействомъ по предмету инструкцій, относящихся къ пароходнымъ огнямъ.

Въ письмѣ пароходной компаніи говорится:

«Предположимъ два парохода, приближающіеся одинъ къ другому съ двухъ почти противоположныхъ румбовъ компаса, только съ зеленымъ и бѣлымъ огнями, открытыми для наблюденій каждаго, то мы желаемъ знать, что правильнѣе въ этомъ случаѣ дѣлать: долженъ ли каждый продолжать свой курсъ, или даже, скорѣе, положить руль немного право, чѣмъ наоборотъ, или же каждый долженъ положить лѣво и пересѣчь курсъ другого?

«Съ другой стороны, предполагая видимыми только красный и форъ-марсовый огни, долженъ ли каждый просто продолжать идти прежнимъ курсомъ, или же, если понадобится, то класть руль лѣво, но ни въ какомъ случаѣ право?

«Между капитанами господствуетъ мнѣніе, что при встрѣчѣ двухъ пароходовъ, рули обоихъ должно класть лѣво, не обращая вниманія на то, какіе бы огни ни были видны съ каждаго; но такъ какъ нѣкоторые думаютъ иначе, то мы желали бы знать, что правильнѣе, и весьма были бы обязаны, еслибы адмиралтейство почтило насъ сообщеніемъ своего мнѣнія объ этомъ предметѣ.

1) Толкованіе послѣднихъ, т. е. тѣхъ, которые считаютъ положеніе руля лѣво не обязательнымъ для всѣхъ случаевъ встрѣчи безъ исключенія, слѣдующее: въ первомъ положеніи, показанномъ на чертежѣ 1-мъ, когда *A* видитъ у *B* только красный и мачтовый огонь, а *B* видитъ у *A* всѣ три огня, каждое изъ судовъ обязано положить руль лѣво; или же *B* продолжаетъ идти прежнимъ курсомъ, а *A* непременно кладетъ руль лѣво, проходя у *B* подъ кормою.

2) При положеніи, изображенномъ на черт. 2, гдѣ *A* видитъ у *B* только мачтовый и зеленый огонь, само же *A* къ *B* обращено всѣми своими тремя огнями, — каждое судно должно положить право руля или же *B* можетъ продолжать идти прежнимъ курсомъ, *A* же обязано положить право руля и пройти у *B* подъ кормой (*).

3) Въ положеніи черт. 3, когда оба судна видятъ одинъ у другаго марсовой и красный огни, они обязаны продолжать идти прежними курсами; если же какая либо перемѣна въ положеніи руля и можетъ быть допущена, то только въ сторону лѣваго борта.

4) Въ положеніи черт. 4, когда оба судна видятъ одинъ у другаго только марсовой и зеленый огни, они обязаны продолжать идти прежними курсами; если же какая либо перемѣна въ положеніи руля и можетъ быть допущена, то только въ сторону праваго борта, и наконецъ:

5) Въ положеніи чертежа 5, когда оба судна видятъ одинъ у другаго всѣ три огня заразъ, то рули должны быть положены лѣво на обоихъ судахъ.

«Мы считали бы себя весьма обязанными, еслибы адмиралтейство увѣдомило насъ, находитъ ли оно правильными вышеприведенныя толкованія; если же нѣтъ, то какое именно должно быть дѣйствительное толкованіе чертежей?»

(*) Согласно послѣднимъ узаконеніямъ «обязано дать дорогу то судно и т. д.» слѣдовательно здѣсь должно бы сказать: или *A* продолжаетъ идти прежнимъ курсомъ, а *B* кладетъ руль право и проходить подъ кормой у *A*. Слѣдуетъ замѣтить, что это измѣненіе, впрочемъ, нисколько не противорѣчитъ началу положенія руля право въ извѣстныхъ случаяхъ.

На это секретарь англійскаго адмиралтейства отъ 11 декабря 1854 года отвѣчалъ слѣдующимъ:

«Мм. гг. Вслѣдствіе письма вашего отъ 17 ноября сего года по поводу толкованій циркуляра № 107, относившагося до огней для предупрежденія столкновеній, я получилъ приказаніе отъ ихъ п-ръ лордовъ ад-ва сообщить вамъ, что приводимое вами мнѣніе коммерческихъ капитановъ паровыхъ судовъ, — касательно того, что при встрѣчѣ двухъ пароходовъ рули обоихъ должно влать лѣво, не обращая вниманіе на то, какіе огни видны съ каждаго судна—ошибочно и основано на ложномъ пониманіи дѣла; кромѣ того, ихъ п-ва полагаютъ, что такое поведеніе было бы не только нарушеніемъ существующихъ постановленій, но могло бы повести къ самымъ бѣдственнымъ послѣдствіямъ. Въ заключеніе, я имѣю порученіе заявить, что толкованіе многихъ чертежей, — относящихся къ установленнымъ правиламъ, заключающееся въ письмѣ вашемъ, и которое противопоставляется ложному пониманію—совершенно правильно. Имѣю честь быть и проч. Milne.

Такимъ образомъ толкованія, заключающіяся въ параграфахъ отъ 1 до 5 включительно, признаны были справедливыми. Но я желалъ бы обратить особенное вниманіе на то, что хотя эта переписка и ясно утверждаетъ фактъ существованія ложнаго пониманія предмета, относительно обязательности положенія при всѣхъ случаяхъ руля лѣво, и что это мнѣніе сильно порицается адмиралтействомъ, а напротивъ, высказывается полное согласіе этого учрежденія, съ вышеприведеннымъ толкованіемъ компаніи, — но, тѣмъ не менѣе, на сколько мнѣ извѣстно, это согласіе съ изложеннымъ толкованіемъ никогда не было доведено до всеобщей извѣстности, теперь же я указываю только на необходимость изложить, признанныя тамъ начала въ ясной законодательной формѣ, такъ чтобы въ случаѣ столкновеній, по крайней мѣрѣ, было бы менѣе трудности, чѣмъ теперь, при рѣшеніи вопроса, на кого слѣдуетъ возложить всю тяжесть отвѣтственности за неправильность дѣйствій, а также и для того, чтобы люди нерѣшительные и мало-опытные могли избавиться отъ чрезвычайно тяжелыхъ и тоскливыхъ минутъ неизвѣстности что предпринять.

Въ заключеніе и въ объясненіе таблицы я желалъ бы замѣтить, что хотя и имѣется въ виду включить въ нее всѣ случаи возможныхъ столкновеній, но всѣ они составляютъ только два отдѣла, а именно: когда суда встрѣчаются *«идя прямо другъ на друга»*, тогда рули обоихъ кладутся лѣво; или же *«когда встрѣча съ опасностью столкновенія происходитъ въ какомъ либо другомъ направленіи»*, — для этого случая необходимо узаконить только способъ даванія дороги, которому должно слѣдовать судно, наблюдающее другое съ правой стороны, а также и то, что если это другое судно имѣетъ первое *отъ себя лѣво*, то оно должно продолжать идти прежнимъ курсомъ, если же первое *видно по направленію носа* — то второе обязано положить *лѣво*, при видимомъ только *красномъ* огнѣ, и *право*, когда оно видитъ только *зеленый* огонь.

Чертежи 6 и 7 изображаютъ случаи, въ которыхъ положеніе руля право предполагается сдѣлать обязательнымъ.

На чертежѣ 6 представлено судно *B*, въ одномъ изъ трехъ его положеній, такъ что *A*, *отъ себя въ правой сторонѣ* видитъ всѣ три огня *B*. Послѣднее же видитъ только одинъ зеленый огонь *A*, *прямо по носу*. Въ этомъ случаѣ, *A* должно уступить дорогу, кладя руль *право*. По всей вѣроятности, *B*, идя прежнимъ курсомъ, должно пройти свободно, но для большей безопасности оно должно также положить руль *право*.

Изъ чертежа 7 видно, что *A'* и *B'* обоюдно наблюдаютъ изъ боковыхъ только одинъ *зеленый* огонь; ясно, что если оба судна будутъ продолжать идти прежними курсами, то пройдутъ другъ друга свободно, но такъ какъ, изъ за мнимаго согласія съ правилами, часто случается, что съ *одной* или съ *обѣихъ* сторонъ руль кладется лѣво, или же, — еще того хуже, — одно судно кладетъ *право*, а другое *лѣво*, то поэтому и предлагается сдѣлать обязательнымъ: если суда наблюдаютъ одинъ у другого только *зеленый* огонь, то оба обязаны класть руль *право*.

На основаніи всего сказаннаго, таблица для употребленія на вахтѣ, показывающая, какъ должно поступать, наблюдая тотъ или другой пароходный огонь, должна имѣть слѣдующую форму:

Направленіе и описаніе огня.	Требуемое положеніе руля.
1) Красный и зеленый огонь прямо по носу	Лѣво
2) Красный огонь прямо по носу . . .	Лѣво
3) Зеленый огонь прямо по носу . . .	Право
4) Красный и зеленый огонь въ правой сторонѣ	Право
5) Красный огонь въ правой сторонѣ .	Лѣво (*)
6) Зеленый огонь въ правой сторонѣ .	Право (**)
7) Красный и зеленый огонь въ лѣвой сторонѣ	(***) Держать прежнимъ курсомъ.
8) Красный огонь въ лѣвой сторонѣ .	
9) Зеленый огонь въ лѣвой сторонѣ .	

Итакъ, окончательно я заявляю, что предложенія мои касаются, во-первыхъ: уничтоженія въ статьѣ 13 словъ «почти прямо» и введенія въ нее опредѣленія выраженія «идти прямо другъ на друга»; во-вторыхъ, прибавленія къ ст. 14 указаній, какимъ образомъ должна производиться уступка дороги (другими словами, узаконеніе, когда руль право можетъ и долженъ быть употребленъ), и наконецъ, снабженія вахтенныхъ офицеровъ таблицей, которая, вмѣстѣ съ приличными наставленіями часовому на багѣ, по моему мнѣнію, существенно помогала бы имъ исполнить «должное — своевременно». Настоящее чтеніе имѣло въ виду только безопасное плаваніе паровыхъ судовъ, а потому я и не касался статей, относящихся къ паруснымъ, и хотя, въ настоящую минуту, я и не готовъ сказать что именно требуется въ этомъ отношеніи, но думаю, что составленію правилъ для управленія парусными судами, на тѣхъ же началахъ какъ и парходами, если только почувствуется въ томъ надобность, не представитъ большой трудности.

Затѣмъ я остаюсь при томъ мнѣніи, что еслибы даже пред-

(*) Несостоятельность этого предложенія объяснена ниже. Д. М.

(**) Въ этомъ случаѣ суда не должны приблизиться одинъ къ другому, если не будутъ трогать своихъ рулей, но ради большей осторожности ихъ слѣдуетъ влечь право.

(***) Не катиться влѣво, а стараться привести видимый огонь на траверзъ курса.

ложеніе мое и не было одобрено, по той ли причинѣ, что въ немъ не чувствуется надобности, или же, какъ дурное по формѣ, но тѣмъ не менѣе, сказанное мною возбудить обсужденія и отъ дѣйствительныхъ авторитетовъ въ дѣлѣ, вызоветъ ясное выраженіе мнѣнія на счетъ объясненій, изложенныхъ въ представленной мною корреспонденціи 1854 года.»

Прочитанная капитаномъ Курмомъ записка, конечно, возбудила пренія, но изъ нихъ мы не могли вывести никакихъ новыхъ взглядовъ на предметъ; всѣ эти пренія касались только разъясненія того, что при бѣгломъ чтеніи не совсѣмъ запечатлѣлось въ памяти слушателей. Главнѣйшія замѣчанія мы все-таки перечислимъ. Было сказано, напримѣръ, что едва ли возможно допустить, чтобы два судна положили руль лѣво, при такихъ обстоятельствахъ, когда одинъ у другаго видятъ только зеленые огни. На это явилось возраженіе, что это можетъ случиться въ то время, когда суда (по ихъ предположенію только, но не въ дѣйствительности) сближаются, держа другъ на друга «почти прямо».

Затѣмъ въ защиту существующихъ законоположеній было высказано слѣдующее, хотя и совершенно справедливое толкованіе, но въ то же время смыслъ котораго, между другими обстоятельствами статей закона, весьма скрытъ, такъ что самое толкованіе становится весьма тонкимъ: опонентъ капитана Курма говорилъ: предположимъ, что два судна приближаются одинъ къ другому «почти прямо», взаимно показывая только зеленые огни, если суда будутъ продолжать свой курсъ, не перемѣняя его, то ясно, что столкновенія между ними произойти не можетъ, или иначе сказать его опасаться нечего, а такъ какъ статья 13 узаконяетъ положеніе руля лѣво, только при такомъ сближеніи судовъ, когда они идутъ другъ на друга почти прямо, «такъ что предстоить опасность отъ столкновенія», то, слѣдовательно, эта статья вовсе неприложима къ случаю наблюденія судами только зеленыхъ огней. Справедливость такого объясненія заставила капитана Курма сказать только, что такъ какъ правилами встрѣчи и управленія судами должны руководствоваться люди, часто весьма не развитые, и во всякомъ случаѣ юридическаго образованія не полу-

чившіе, то правила и должны быть болѣе простыми, прямо перечисляя способы, а не подразумѣвая исключенія извѣстныхъ случаевъ, подъ выраженіями, которыя сами обусловливаются личнымъ сужденіемъ.

Это, повидимому, много поддержало какъ то мнѣніе, что выраженіе «почти прямо» должно быть уничтожено, такъ и правило 6-е таблицы Курма.

Что относительно перваго обстоятельства ошибки происходить даже на судахъ военныхъ и пакетботахъ, гдѣ, все-таки, должно предположить болѣе или менѣе обширное пониманіе службы, доказательствомъ служить знаменитое столкновеніе военнаго корвета *Amazon* съ почтовымъ пароходомъ *Osprey* въ Англійскомъ каналѣ въ 1866 году, вслѣдствіе котораго пошли ко дну оба судна.

Обстоятельства, при которыхъ происходило это столкновеніе, можно видѣть на чертежѣ 8, на которомъ представленъ первый моментъ встрѣчи, или моментъ начала маневра, въ этомъ случаѣ, для того чтобы потопить другъ друга.

На *Amazon*, который представленъ буквою *B*, вахтенный начальникъ рассчитывалъ, что такъ какъ онъ видитъ *A* въ правой сторонѣ, то, слѣдовательно, онъ долженъ уступить дорогу; ближайшимъ для этого средствомъ ему казались уйдти съ дороги въ лѣвую сторону, что дѣйствительно было справедливо, потому что *B* и былъ уже отъ пути *A* нѣсколько въ той сторонѣ, куда онъ хотѣлъ еще подвинуться, чтобы окончательно очистить дорогу *A*. Но это послѣднее рассчитывало, что сближеніе происходитъ «почти прямо» по курсу обоихъ судовъ, мнѣніе тоже совершенно основательное, а потому *B* и положило лѣво руля. Изъ этого видно, что суда дѣйствовали законно, а между тѣмъ результатомъ ихъ дѣйствій была гибель двухъ отличнѣйшихъ судовъ и двухъ или трехъ человѣческихъ жизней. Взысканіе за этотъ случай слѣдовало бы положить съ закона, а между тѣмъ извѣстно, что англійскій военный судъ обвинилъ корветъ, вахтенный лейтенантъ былъ исключенъ изъ службы, а правительство заплатило компаніи стоимость парохода.

Процессъ объ этомъ случаѣ и сентенція военнаго суда инте-

решны въ томъ отношеніи, что представляютъ господствовавшій взглядъ англійскихъ моряковъ, изъ которыхъ состоялъ судъ, на поведеніе двухъ встрѣчающихся судовъ. Къ суду были привлечены какъ командиръ корвета *Amazon*, такъ и вся его команда, но главнымъ посудимымъ въ дѣлѣ былъ лейтенантъ Ловриджъ. Извлеченіе изъ этого процесса мы представимъ здѣсь.

На судебномъ слѣдствіи и потомъ при защитѣ лейтенантъ Ловриджъ говорилъ, что случившееся несчастіе произошло ни въ какомъ случаѣ не отъ недостатка вниманія и осторожности съ его стороны. Стоя на правой сторонѣ мостика, онъ прежде всѣхъ на палубѣ увидалъ бѣлый огонь въ полутора или двухъ румбахъ отъ носа въ правой сторонѣ. По положенію, которое онъ занималъ, при стоявшихъ заднихъ и переднихъ парусахъ, онъ не могъ бы видѣть судна съ лѣвой стороны мостика, слѣдовательно, едва ли возможно, чтобы замѣченное судно могло видѣть его красный огонь, а потому нужно считать доказаннымъ, что показавшійся огонь былъ у него на правой, а не на лѣвой сторонѣ. Зная это и въ то же время сомнѣваясь какой это огонь, и принадлежитъ ли онъ судну, такъ какъ въ это время они лежали на маякѣ Стартъ-Поинтъ, онъ долженъ былъ подумать что дѣлать. Видя одинъ бѣлый огонь на правой сторонѣ, онъ не могъ продолжать идти прежнимъ курсомъ; ему представлялось нѣсколько предположеній, замѣченный огонь могъ быть маякомъ Стартъ-Поинтъ, а такое несогласное со счисленіемъ появленіе его дѣлало быстрое приближеніе къ нему весьма опаснымъ; это могла быть также рыбацкая лодка, на самомъ дѣлѣ находившаяся ближе чѣмъ она казалась; наконецъ, это могъ быть пароходъ, идущій прямо на его правую крамболу; въ такомъ случаѣ, на обязанности его лежало уступить ему дорогу, тогда какъ приближающійся пароходъ долженъ былъ продолжать идти прежнимъ курсомъ. Положить лѣво руля онъ не могъ, потому что это могъ быть маякъ Стартъ-Поинтъ, или же судно, пересѣкшее уже курсъ корвета слѣва на право.

При такихъ обстоятельствахъ онъ принялъ мѣры предосторожности, приведя вдругъ сомнительный огонь на траверзъ той стороны, на которой онъ впервые былъ замѣченъ. Спустя пол-

торы или двѣ минуты, онъ, съ помощью бинокля, съ трудомъ различилъ красный огонь *Osprey*, но тѣмъ не менѣе ничто не заставляло его предположить, что *Osprey* положилъ руль лѣво. Онъ думалъ, что если затѣмъ онъ начнетъ ворочать рулемъ, то тѣмъ самымъ онъ можетъ только сбить управлявшаго приближающимся пароходомъ, который, по его мнѣнію, долженъ былъ остерегаться катиться вправо, но пройти у него подъ кормой. Вслѣдствіе этого онъ продолжалъ свой курсъ не измѣняя его, со всевозможной осторожностью, наблюдая нисколько не катиться въ сторону замѣченнаго судна... Окончательно, лейтенантъ Ловриджъ выразилъ увѣренность, что еслибы даже судъ и рѣшилъ, что онъ сдѣлалъ ошибку, то ошибка эта произошла не отъ недостатка, а отъ излишней его осторожности».

Затѣмъ публика была приглашена очистить залу засѣданія, а судьи послѣ трехъ часовъ совѣщаній постановили слѣдующее рѣшеніе, публично прочитанное предсѣдателемъ: «По настоящему дѣлу судъ пришелъ къ такому заключенію: что бывшій ея величества корветъ *Amazon* погибъ утромъ 10-го іюня, вслѣдствіе столкновенія съ бывшимъ паровымъ судномъ *Osprey*. Что столкновение произошло вслѣдствіе важной ошибки въ оцѣнѣ обстоятельствъ со стороны лейтенанта Альфреда Ловриджа, стоявшаго въ то время на вахтѣ на *Amazon*, и положившаго руль право вмѣсто лѣво,—когда имъ въ первый разъ замѣченъ былъ огонь судна *Osprey*, — въ противность существующимъ постановленіямъ о предупрежденіи столкновений на морѣ. Дѣйствія командира вышеназваннаго военнаго корвета, командера Гинтера, а равно и остальныхъ офицеровъ и команды не подлежатъ суду. Что усилія спасти послѣ столкновения вышеназванное судно ея величества, а равно команду и пассажировъ обоихъ судовъ, дѣлаетъ командеру Гинтеру огромную честь, точно также какъ и всѣмъ офицерамъ и экипажу судна е. в. *Amazon*. За тѣмъ относительно лейтенанта А. Ловриджа, судъ постановляетъ: исключить его изъ службы ея величества; но, принимая во вниманіе прежнюю отличную усердную и полезную его службу, участь его повергается на милостивое благоусмотрѣніе лордовъ адмиралтейства, согласно рѣшенію коихъ, сказанный А. Ловриджъ и долженъ быть при-

говоренъ. Относительно командера Гинтера, а также офицеровъ и команды судна *E. B. Amazon*, судъ постановляетъ считать ихъ, отъ какого бы то ни было обвиненія по настоящему дѣлу, вполне оправданными» (*).

Итакъ видно, что положеніе, которое вахтенный офицеръ на *Amazon* считалъ подлежащимъ статьѣ 14-й, говорящей объ уступкѣ дороги безъ обозначенія, какъ уступка эта должна быть произведена, или иначе сказать, оставляя избраніе наилучшаго способа на волю управляющаго судномъ, — *Osprey*, а вмѣстѣ съ нимъ и оправдавшій его судъ призналъ за подлежащее статьѣ 13-й, гдѣ указывается какъ суда должны расходиться, идя «почти прямо» другъ на друга.

Чтобы избѣжать этой неопредѣленности, нѣкто Стерлингъ Лаконъ предлагалъ, какъ то видѣли мы изъ прежнихъ статей, поворотить бортовые фонари такъ, чтобы свѣтъ ихъ начинался въ разстояніи отъ діаметральной плоскости одного румба, или говоря иначе, чтобы плоскость продольнаго щита у фонарей съ діаметральною составляла уголъ въ одинъ румбъ.

Управленіе пароходами, на основаніи этого освѣщенія, авторъ излагаетъ въ слѣдующихъ трехъ правилахъ:

Правило 1-е. Если судно показываетъ другому и наблюдаетъ само *только бѣлый огонь*, то оно обязано положить *лѣво руля*.

Правило 2-е. Если судно показываетъ другому *красный* огонь и наблюдаетъ на другомъ тоже *красный*, то оба судна должны положить *лѣво руля*.

Если судно показываетъ другому *зеленый* огонь и наблюдаетъ на немъ тоже *зеленый*, то оба судна должны *клатъ руль право*.

Правило 3-е. Если судно показываетъ другому свой *красный* огонь, а наблюдаетъ на другомъ *зеленый*, то показывающее *красный* огонь не должно катиться *лѣво*, но продолжать идти *прежнимъ курсомъ*.

(*) Приведенный приговоръ суда по дѣлу гибели военного корвета *Amazon*, по нашему мнѣнію, между прочимъ, замѣчательнъ еще тѣмъ, что полное оправданіе командира указываетъ на самостоятельную отвѣтственность вахтенныхъ начальниковъ въ англ. флотѣ. Д. М.

Если судно показываетъ другому свой *зеленый* огонь, а наблюдаетъ красный, то показывающее *зеленый* огонь не должно катиться вправо, оно обязано застопорить машину, если то потребуется, а затѣмъ положить *лѣво руля*.

Въ болѣе сжатомъ видѣ правила эти выразятся такъ: всякое паровое судно, имѣющее другое по курсу, обязано положить руль *лѣво*; отъ себя въ *лѣвой* сторонѣ — положить *лѣво*; отъ себя въ *правой* сторонѣ — положить *право*, и, если то требуется,—застопорить машину и дать задній ходъ. Выгода этихъ правилъ та, или по крайней мѣрѣ авторъ полагаетъ, что она заключается въ нихъ,—что вмѣсто двухъ правилъ статей 13 и 14-й суда будутъ руководиться однимъ, только для каждаго положенія разнымъ правиломъ.

Стерлингъ Лаконъ, въ изданной имъ брошюрѣ: «On the loss of life at sea», между прочимъ, высказываетъ слѣдующія мысли: «Цѣль закона состоитъ не въ томъ, чтобы вмѣшиваться въ управленіе или назначать курсы кораблямъ, но въ томъ, чтобы опредѣлить: чтó корабль долженъ быть ежеминутно готовъ сдѣлать для избѣжанія столкновенія, такъ чтобы люди не уничтожали другъ друга вслѣдствіе нерадѣнія. Люди не нуждаются въ законѣ, пока онъ не касается ихъ, а законъ о столкновеніяхъ не касается судовъ, находящихся другъ отъ друга въ пяти миляхъ, какъ было то въ примѣрѣ *Amazon* и *Osprey*; а также онъ не касается ихъ, если они *уверены*, что идя такъ, какъ они идутъ, безопасности ихъ ничто не угрожаетъ; они могутъ уклониться вправо, они могутъ уклониться влѣво, и ни какой законъ не долженъ вмѣшиваться въ ихъ распоряженія. Но, если они не *уверены* въ этомъ и за тѣмъ происходитъ столкновеніе, то они должны быть отвѣтственны передъ закономъ; судебный слѣдователь и судьи должны прямо предлагать для отвѣта такой вопросъ: «Имѣя судно съ *правой* стороны, положили ли вы *право руля* и застопорили ли машину?»

Такимъ образомъ, дѣлая обязательнымъ останавливать свой ходъ для того парохода, который по положенію своему соответствуетъ парусному судну, встрѣчающемуся бейдевиндъ на *лѣвомъ* галсѣ, съ другимъ, идущимъ бейдевиндъ же *правымъ* галсомъ, Стерлингъ Лаконъ говоритъ, что онъ тѣмъ самымъ

начала управленія парусными судами, освященныя вѣковыми привычками моряковъ, распространяетъ и на пароходы. Еслибы этотъ законъ существовалъ, прибавляетъ авторъ, то корветъ е. в. *Amazon*, положивши право руля, остановилъ бы ходъ машины и выждалъ пока не пройдетъ *Osprey*....

Въ средѣ англійскихъ моряковъ явилось мнѣніе, что начало, устанавливающее обязательность уступки дороги для того парохода, который наблюдаетъ другаго съ правой стороны, не смотря на то, что оно освящено обычаемъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ встрѣчи несостоятельно и можетъ быть съ выгодною откинуто. Чертежи, гдѣ условія эти изображены, и правила, по мнѣнію автора, болѣе удовлетворяющіе вопросу, принадлежатъ одному изъ членовъ общества соедин. службъ, Рандольфу, они суть слѣдующіе:

Случай 1-й (черт. 9-й) А видитъ красный огонь въ правой сторонѣ.

а) Если пеленгъ красного огня отъ курса въ сторону на 4 румба или менѣе, то: *стопъ* машина и не класть лѣво, пока огонь не пересѣчетъ курса.

б) Если пеленгъ красного огня отъ курса въ сторону болѣе чѣмъ на 4 румба (фиг. 5), то: *полный* ходъ и не катиться вправо.

в) Когда оба судна пеленгуютъ другъ друга отъ курса въ сторону на 4 румба (самое опасное положеніе), оба *стопъ*.

Случай 2-й (черт. 10-й) А видитъ зеленый огонь въ лѣвой сторонѣ.

а) Если пеленгъ зеленого огня отъ курса въ сторону на 4 румба или менѣе, то: *стопъ* машина, и не класть право, пока огонь не пересѣчетъ курса.

б) Если пеленгъ зеленого огня отъ курса въ сторону болѣе чѣмъ на 4 румба (фиг. 5), *полный* ходъ и не катиться влѣво.

в) Когда оба судна пеленгуютъ одно другое отъ курса въ сторону на 4 румба (самое опасное положеніе), оба *стопъ машина*.

Случай 3-й (черт. 11-й) А видитъ красный огонь въ твоей сторонѣ.

Лѣво руля, если пеленгъ красного огня отъ курса въ сторону менѣе чѣмъ на 4 румба.

Случай 4-й (черт. 12) А видитъ зеленый и красный огни въ твоей сторонѣ—лѣво.

ПРАВИЛА.

1) Красный огонь прямо по носу или въ лѣвой сторонѣ, безъ или вмѣстѣ съ зеленымъ огнемъ—лѣво руля.

2) Зеленый огонь прямо по носу или въ правой сторонѣ, безъ или вмѣстѣ съ краснымъ огнемъ—право руля.

Опасные случаи. а) Одинъ красный огонь въ правой сторонѣ, въ сторону отъ курса менѣе чѣмъ на 5 румбовъ—*стопъ машина.*

и б) Одинъ зеленый огонь въ лѣвой сторонѣ, въ сторону отъ курса менѣе чѣмъ на 5 румбовъ—*стопъ машина.*

Чтобы закончить рядъ предложеній объ измѣненіи правилъ управленія судами, сдѣланныхъ англійскими моряками, остается привести здѣсь извлеченіе изъ записки капитана Брукера. По мнѣнію этого офицера, число столкновеній между судами только тогда уменьшится, когда для избѣжанія столкновеній будутъ установлены *простыя и ясныя* правила, а за нарушение ихъ положены *штрафы.*

Какъ и у Стерлингъ Лакона, управленіе судна зависитъ здѣсь отъ особеннаго освѣщенія, о которомъ мы говорили уже въ своемъ мѣстѣ, но для большей ясности послѣдующаго повторимъ, что судовое освѣщеніе это состоитъ изъ форъ-марсоваго огня, освѣщающаго весь горизонтъ, и бортовыхъ фонарей, бросающихъ свой свѣтъ отъ направленія носа въ сторону только на шесть румбовъ.

ПРАВИЛА.

1) Когда видны воѣ три огня прямо по носу—лѣво руля.

2) Зеленый, красный или бѣлый огонь въ лѣвой сторонѣ—лѣво руля.

3) Зеленый, красный или бѣлый огонь въ правой сторонѣ—право руля.

Съ тѣмъ только исключеніемъ изъ правила 3-го:

4) Красный огонь отъ курса въ сторону отъ 3-хъ до 4-хъ румбовъ—лѣво руля.

Впѣ предѣловъ этого пеленга—право руля и стопъ машина.

5) Зеленый огонь прямо по носу—право руля, стопъ машина или задній ходъ.

6) Красный огонь прямо по носу—лѣво руля, стопъ машина или задній ходъ.

7) Видѣтъ только мачтовый, т. е. бѣлый огонь—не приближаться къ огню, но класть лѣво или право, смотря по тому, которое изъ положеній руля будетъ отводить отъ огня.

Соображаясь съ этими правилами, вахтенный офицеръ, по мнѣнію капитана Брукера, увидя красный, или зеленый пароходный огонь или всѣ три заразъ, будетъ *тотчасъ же* знать что дѣлать; нерѣшительности при положеніи руля должно больше всего избѣгать, ибо сомнѣніе въ которую сторону положить его, всегда ведетъ къ столкновенію. Авторомъ рекомендуется также, *уменьшать ходъ судна каждый разъ, когда дано будетъ приказаніе положить право или лѣво.*

Таблица съ правилами для избѣжанія столкновеній и *штрафами за причиненіе ихъ*, должна висѣть на каждомъ суднѣ, на видномъ мѣстѣ. Второй экземпляръ этой таблицы, наклеенный на картонѣ, долженъ храниться въ нактоузѣ и со сдачей вахты отъ одного вахтеннаго офицера переходить къ другому.

Между русскими моряками, сколько намъ извѣстно, вопросомъ объ усовершенствованіи правилъ управленія судами при встрѣчѣ, занимался только Свита Его Величества контръ-адмиралъ В. А. Стеценко. Въ своей запискѣ по этому предмету, — изъ которой часть, и именно объ огняхъ, мы имѣли уже случай привести въ февральской книжкѣ Морск. Сб. 1869 года, — авторъ говоритъ: «По существующимъ постановленіямъ паровыхъ суда, кладя руль лѣво, обязаны сворачивать другъ передъ другомъ. Но такъ какъ бдительность на судахъ не одинакова, скорости и циркуляціи различны, то даже, не взирая на всю

простоту правила, нельзя рассчитывать, чтобы суда дѣйствовали одинаково, а главное не всегда вахтенный начальникъ можетъ скоро и вѣрно рѣшиться что дѣлать, а потому и означенное правило не устраняетъ, а напротивъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ ведетъ къ столкновениямъ.»

«Кажется, было бы вѣрнѣе, чтобы одно судно останавливало, или уменьшало ходъ до возможнаго предѣла, а другое располагало бы курсами для его минованія. Которое же изъ судовъ должно остановить ходъ? То, которое прежде увидитъ огонь другаго, могло бы пользоваться правомъ продолжать курсъ какъ болѣе бдительное, что всегда можно опредѣлить тѣмъ, кто прежде сожжетъ фальшфейеръ, или сдѣлаетъ другой явственный сигналъ, по которому другое обязано остановить ходъ.»

Историческій и критическій обзоръ правилъ для предупрежденія столкновений судовъ въ морѣ.

Представивъ различныя рѣшенія вопроса о предупрежденіи столкновений на морѣ, какъ въ отношеніи огней, которые должны быть носимы, такъ и въ отношеніи правилъ маневрированія, не бесполезно показать теперь рядъ тѣхъ усилій, которыя до сихъ поръ дѣлались официальнымъ порядкомъ для подведенія этого вопроса подъ опредѣленные законы. Въ этомъ ряду послѣдовательно измѣнявшихся законовъ объ одномъ и томъ же предметѣ можно видѣть, чего хотѣли сначала достигнуть или что опредѣлить, и наконецъ отъ чего, вслѣдствіе опыта черезъ нѣсколько лѣтъ потомъ, отказывались. Такое ознакомленіе съ историческою частію вопроса позволить намъ менѣе возвращаться назадъ при оцѣнкѣ того или другаго, вновь предлагаемаго рѣшенія задачи, а также укажетъ на сколько предложенія эти дѣйствительно новы.

До 1848 года международнаго договора, по предмету избѣжанія столкновений между судами не было; въ каждой странѣ дѣйствовали свои собственные правила. Въ Россіи эти правила изданы были въ 1837 году, подъ названіемъ: «правила для плаванія казенныхъ и частныхъ пароходовъ по всѣхъ прохо-

дахъ и рѣкахъ Россійской Имперіи» (Собр. Морск. Зак. 1837 г. стр. 226).

Этими правилами предписывалось, — подъ опасеніемъ взысканія по *сто* рублей ассигнаціями въ пользу лопманскихъ вдовъ и сиротъ, а въ случаѣ причиненія какому либо судну вреда, и всѣхъ издержекъ, на возмѣщеніе такого вреда потребныхъ—слѣдующее:

Пароходы всегда обязаны держаться правой руки, — пропускать парусныя и гребныя суда, не смотря ни на какую силу вѣтра или теченія, — при чемъ пароходы обязаны даже не подавать гребному судну справедливой причины къ опасенію, отъ слишкомъ близкаго своего прохожденія мимо. Пароходъ, даже еслибы онъ несъ паруса, во всякомъ случаѣ обязанъ наблюдать предъидущія правила, которыя имѣютъ одинаковую силу и дѣйствіе какъ въ дневное, такъ и въ ночное время (§§ 1, 2, 3, 4 и 6-й прав. 1837 г.)

«Для удобнѣйшаго приведенія въ исполненіе сихъ правилъ въ ночное время, постарается въ обязанность пароходамъ, во все продолженіе ночи, имѣть въ носовой части *три* огня въ фонаряхъ, поднятыхъ горизонтально на рейкѣ, такъ чтобы они были видимы по всѣмъ направленіямъ. Реекъ долженъ пригнѣпляться къ мачтѣ, на возвышеніи не менѣе *шести* футовъ отъ кожуха; или подниматься какимъ инымъ способомъ въ носовой части судна, на такомъ же возвышеніи, буде пароходъ не имѣетъ мачты» (§ 7). «Огни должны быть расположены по рейку горизонтально, въ разстояніи не менѣе *шести* футовъ одинъ отъ другаго, если пароходы идутъ внизъ по рѣкѣ или проходу; если же пароходы идутъ вверхъ по рѣкѣ или проходу, то одинъ изъ трехъ фонарей подвѣшивается вертикально подъ однимъ изъ двухъ остальныхъ фонарей, горизонтально расположенныхъ, и также въ разстояніи не менѣе *шести* футовъ отъ того фонаря, подъ которымъ будетъ подвѣшенъ» (§ 8).

Слѣдующая статья хотя и находится въ нашихъ законахъ (т. XII ч. I Уст. Пут. Сооб. ст. 258), но въ морскія постановленія не вошла, такъ что ее, повидимому, должно относить только до плаванія пароходовъ по рѣкамъ, но тѣмъ не менѣе мы приводимъ ее, ибо полагаемъ, что введеніе ея съ

нѣкоторыми измѣненіями, согласно общему характеру издаваемыхъ правилъ,—было бы полезно и для морскихъ узаконеній.

«Когда два парохода идутъ въ узкости по одному и тому же направленію, и задній, имѣя ходъ скорѣе передняго, будетъ догонять его, то сей послѣдній обязанъ положить руль право, чтобы слѣдствіе нѣсколько въ лѣвую сторону, а обходящій его пароходъ положить руль лѣво, дабы обходить правѣе».

Съ 1848 года правила для предупрежденія столкновеній начинаютъ издаваться въ порядкѣ международномъ. Инициатива составленія ихъ постоянно принадлежитъ Англіи, правительства другихъ европейскихъ странъ, по большей части, только принимали предложенныя правила, формулированныя въ законъ англійскимъ адмиралтействомъ.

Лейтенантъ Промптъ говоритъ, что первый международный договоръ о пароходныхъ огняхъ и употребленіи ихъ былъ отходнымъ пунктомъ всѣхъ ошибокъ послѣдующихъ постановленій, какъ въ отношеніи судоваго освѣщенія, такъ и въ отношеніи управленія судами. Мы приведемъ здѣсь вполнѣ декретъ французскаго правительства отъ 14 октября 1848 года, которымъ англійскія правила распространяются и на Францію, такъ какъ сущность этого декрета, хотя и съ нѣкоторыми измѣненіями, въ ноябрѣ того же года перешла и въ русское законодательство. Послѣдующія постановленія по этому предмету дѣлались все болѣе и болѣе общими и вмѣстѣ съ тѣмъ неопредѣленными. Слѣдуетъ замѣтить, однако же, что англійскій текстъ во французской и русской редакціяхъ подвергся добавленіямъ, которыя мы обозначимъ по мѣрѣ изложенія правилъ.

Огни для паровыхъ судовъ.

«Англійское и французское правительства, имѣя въ виду устранить возможность ночныхъ встрѣчъ между паровыми судами, и въ предупрежденіе несчастій, которыя могли бы произойти отъ столкновеній, съ общаго между собою согласія, приняли слѣдующую систему въ освѣщеніи судовъ и управленіи ими. На будущее время, всякое англійское и французское паровое судно, отъ захожденія до восхожденія солнца, обязано нести огни, расположенные слѣдующимъ образомъ:

Когда пароходы въ ходу.

- 1) Огонь въ фонарѣ бѣлаго цвѣта на топѣ фокъ-мачты.
- 2) Зеленый огонь на правой сторонѣ.
- 3) Красный огонь на лѣвой сторонѣ.

Когда пароходы на якорѣ.

- 4) Обыкновенный бѣлый огонь.

1. Огонь на топѣ фокъ-мачты, долженъ быть видѣнъ въ темную ночь при чистой атмосферѣ, съ разстоянія по крайней мѣрѣ пяти миль, фонарь же слѣдуетъ устроить такимъ образомъ, чтобы онъ бросалъ ровный и непрерывный свѣтъ по дугѣ горизонта въ 20 румбовъ компаса (225°), т. е. по 10 румбовъ на каждую сторону судна, именно: отъ носа до двухъ румбовъ позади траверза съ каждой стороны.

2. Цвѣтные огни должны быть видны въ темную ночь, при чистой атмосферѣ, съ разстоянія, по крайней мѣрѣ, двухъ миль, а фонари необходимо устроить такимъ образомъ, чтобы они бросали ровный и непрерывный свѣтъ по дугѣ горизонта въ 10 румбовъ компаса ($112^{\circ} 30'$), именно: отъ носа до двухъ румбовъ позади траверза той стороны, на которой фонарь находится.

3. Боковые фонари должны быть снабжены щитами, съ внутренней стороны длиною по крайней мѣрѣ въ три фута, дабы огонь одной стороны не могъ быть видимъ съ другой; щиты должны быть установлены параллельно діаметральной плоскости, вдоль обращенной къ судну поверхности фонаря.

4. Фонарь, для употребленія на якорѣ, долженъ быть устроенъ такъ, чтобы освѣщать яснымъ свѣтомъ весь горизонтъ.

Чертежи.

Слѣдующіе чертежи имѣютъ цѣлью точно опредѣлить употребленіе, означенныхъ выше огней.

Положеніе 1-е (черт. 1-й).

Здѣсь съ парохода *A* видѣть только одинъ красный огонь на пароходѣ *B*, каково бы ни было дѣйствительное направленіе послѣдняго изъ трехъ возможныхъ положеній, ибо зеленый огонь *B* щитомъ совершенно закрытъ; изъ сего *A* должно заключить, что *B* пересѣкаетъ ему курсъ и обращено къ нему лѣвымъ бортомъ, и слѣдовательно идетъ влѣво; въ такомъ случаѣ пароходъ *A* съ увѣренностью можетъ уклониться вправо (если по причинѣ большой темноты онъ боится столкновения). Онъ совершенно не рискуетъ встрѣтиться съ *B*. Съ другой стороны, пароходъ *B*, въ каждомъ, изъ означенныхъ положеній его, видѣть на пароходѣ *A* всѣ три огня, показывающіе ему ясно, что *A* идетъ прямо на него, сообразно съ тѣмъ онъ и беретъ нужныя мѣры осторожности.

(Безполезно замѣчать, что форъ-марсовый огонь обоюдно будетъ видимъ до тѣхъ поръ, пока каждое судно не достигнетъ линіи двухъ румбовъ позади траверза другого) (*).

Положеніе 2-е (черт. 2).

Въ этомъ положеніи съ парохода *A* видятъ только зеленый огонь на пароходѣ *B*, что ясно обозначить, что *B* пересѣкаетъ курсъ *A* слѣва направо, *а потому дабы разойтись, пароходъ A кладетъ по мѣрѣ надобности право руля* (**).

На пароходѣ же *B* видятъ всѣ три огня парохода *A*, и заключая изъ этого, что онъ идетъ прямо на нихъ, *дѣйствуютъ сообразно надобности*.

Положеніе 3-е (черт. 3).

A и *B* взаимно видятъ одинъ у другаго только красные огни, ибо зеленые закрыты щитами; ясно, (что оба судна оставляютъ другъ друга въ лѣвой сторонѣ), *чтобы разойтись оба парохода кладутъ тѣло руля*.

(*) Скобками мы будемъ обозначать тѣ мѣста закона, которые не вошли въ русскую редакцію 1848 года.

(**) Курсивомъ мы печатаемъ прибавленія, которые, сравнительно съ международнымъ французско-англійскимъ договоромъ 1848 г. мы находимъ въ русской редакціи. Д. М.

Положеніе 4-е (черт. 4).

А и В взаимно видятъ одинъ у другаго только зеленые огни, ибо красные закрыты щитами, (оба судна оставляютъ другъ друга въ правой еторонѣ), а потому, чтобы разойтись оба парохода кладутъ право руля.

Положеніе 5-е (черт. 13).

Это положеніе, въ которомъ съ парохода *А* видятъ на пароходѣ *В* красный огонь, а съ сего послѣдняго на пароходѣ *А*—зеленый, требуетъ большаго вниманія, ибо курсы ихъ могутъ сходиться. (Въ этомъ случаѣ *А* должно уклониться вправо, согласно правилу, изложенному для слѣдующаго случая).

Къ этому англійскому тексту прибавлено слѣдующее французское примѣчаніе: «маневръ, указываемый англійскимъ тактикомъ, которому вообще, хотя и слѣдуютъ, или по крайней мѣрѣ, который вообще рекомендуютъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ можетъ быть весьма опасенъ. Онъ всегда имѣетъ цѣлью, заставить судно *В* пройти у *А* передъ носомъ, которое одно обязано маневрировать для избѣжанія столкновенія. Единственное средство отклонить опасность, которая можетъ произойти отъ этого маневра, состоитъ въ томъ, чтобы *А*, уклоняясь вправо останавливало машину, и не давало бы ходу прежде чѣмъ *В* не пройдетъ впереди. Еслибы *А* рѣшилось не согласоваться съ послѣднимъ наставленіемъ, то его должно считать отвѣтственнымъ за аварію, могущія произойти отъ столкновенія.

Въ русской редакціи 1848 года послѣ словъ «курсы ихъ могутъ сходиться»—стоитъ: *«а потому предоставляется благоразумію каждаго стараться избѣгать столкновенія. Отъ обстоятельствъ конечно зависитъ, которою стороною одинъ у другаго долженъ пройти. Напримѣръ: судно менѣе зашедшее впередъ, должно непременно пройти подъ кормою у опередившаго его, а если они идутъ равно, то въ этомъ случаѣ уже непременно, то судно, которое находится съ лѣвой стороны, должно пройти подъ кормой у идущаго правую.»*

Положеніе 6 (черт. 5).

Съ обѣихъ сторонъ видны всѣ три огня, что значить, что пароходы идутъ прямо другъ на друга; въ такомъ случаѣ должно принять за непремѣнное правило: обоимъ уклоняться вправо. (Это правило почти всѣми принято, но еще вѣрнѣе сдѣлать его обязательнымъ, ибо ясно, что безъ подобнаго правила, хорошо понятаго и точно исполняемаго, невозможно устранить столкновеніе между двумя пароходами, которые будутъ находиться въ положеніи, указанномъ на чертѣ 5-мъ).

Способъ установки цвѣтныхъ огней долженъ быть предметомъ особеннаго вниманія. Необходимо каждый изъ нихъ съ внутренней стороны снабдить деревяннымъ, или изъ листоваго желѣза, щитомъ, такъ, чтобы заразъ оба боковые огня могли быть видны только съ одного направленія, а именно: только прямо по носу.

Это весьма важно, такъ какъ безъ щитовъ никакое сочетаніе огней не въ состояніи будетъ точно указать курсъ, которымъ идетъ судно.

Очевидность этого вытекаетъ изъ разсмотрѣнія предъидущихъ чертежей. Во всѣхъ случаяхъ огни тотчасъ же указываютъ относительные курсы обоихъ судовъ, т. е. каждое изъ нихъ знаетъ идетъ ли другое прямо на него, или же пересѣкаетъ ему курсъ справа налѣво или слѣва направо.

Болѣе же этого и не требуется, для того, чтобы пароходы, въ ночное время, избѣгали другъ друга такъ же легко какъ и днемъ, и чтобы бѣдственные случаи, въ этомъ родѣ, болѣе не повторялись.

(Полезъ этого способа освѣщенія была бы еще большая, еслибы онъ введенъ былъ и на судахъ парусныхъ, подобно тому, какъ и на пароходахъ.)

Но надежда на прекращеніе столкновеній, высказанная въ концѣ этого декрета, не сбылась. Главный недостатокъ тактики, введенной въ дѣйствіе этимъ закономъ, говоритъ Промптъ, заключается въ томъ, что она имѣла своимъ оспораніемъ только знаніе борта, которымъ суда обращены были другъ къ другу. Дѣйствительно, изъ приведенныхъ примѣровъ столкновенія

пароходовъ, какъ напримѣръ *Black Prince* и *Araxes* (М. Сб. 1868 г. № 12, ст. «Судовые огни») и другихъ, видно, что настоящее расположеніе огней дѣлаетъ изъ нихъ инструментъ слишкомъ грубый для распознаванія курса приближающагося парохода съ потребною точностью, знаніе же, «идетъ ли судно прямо на насъ или пересѣкаетъ намъ курсъ справа налѣво или слѣва направо», оказывается недостаточнымъ, для правильности и своевременности маневровъ. Объ этихъ послѣднихъ, какъ они представляются въ предшествовавшихъ сему шести положеніяхъ, Промптъ замѣчаетъ, что положенія 1-е и 2-е могли бы быть совершенно выпущены, потому что представляютъ собою только частный случай встрѣчи, когда суда, вслѣдствіе ли тумана или другихъ обстоятельствъ, вдругъ откроютъ себя въ положеніи чертежей 1-го или 2-го. Если при этомъ суда имѣютъ болѣе или менѣе значительный ходъ, то сторониться имъ придется безъ всякихъ правилъ, кто куда успеетъ, но, по всей вѣроятности маневры ихъ не будутъ въ состояніи устранить столкновеніе, и имъ останется позаботиться только о томъ, чтобы, давая судамъ болѣе или менѣе параллельное направленіе, уменьшить послѣдствія удара. Если же желаютъ составлять вообще правила для предупрежденія столкновеній, то необходимо предположить, что ни которое судно еще не достигло точки пересѣченія курсовъ. Кромѣ того, въ положеніяхъ 1-мъ и 2-мъ поведеніе судна *B*, выраженіями: «сообразно съ тѣмъ онъ и беретъ нужныя мѣры предосторожности», или же «дѣйствуетъ сообразно надобности» — опредѣляется крайне обще и неопредѣлительно.

Положеніе 5-е (черт. 13-й) есть общій случай столкновеній, и если бы рекомендуемый маневръ относился только до угловъ встрѣчи тупыхъ, то противъ него ничего нельзя было бы сказать, но англійскій чертежъ, перешедшій въ постановленія и другихъ націй, представляетъ суда, сходящіяся подъ острымъ угломъ; но въ такомъ случаѣ абсолютное примѣненіе правила: всегда уклонять судно *A* вправо, иногда можетъ быть явно опаснымъ, тѣмъ болѣе, что поведеніе *B* совершенно не опредѣляется. Не смотря на французское примѣчаніе, сопровождавшее это положеніе, которымъ имѣлось въ виду уменьшить

опасность правила, и вслѣдствіе всѣхъ вышеизложенныхъ обстоятельствъ, тактика 1848 года весьма скоро признана была несостоятельною, и начала подвергаться измѣненіямъ, но освѣщеніе, установленное тѣмъ же закономъ, сохранилось и существуетъ до сихъ поръ.

Второе международное узаконеніе о встрѣчахъ на морѣ во Франціи и Англіи вышло въ 1852 году, у насъ въ 1853-мъ (цирк. инсп. д-та отъ 15 февр. 1853 г. за № 19). Новою чертою этого постановленія является обязательство для парусныхъ судовъ «выставлять яркій огонь въ фонарѣ бѣлаго цвѣта тамъ, гдѣ онъ лучше можетъ быть усмотрѣнъ съ приближающагося судна» (*). Пароходные огни измѣнены не были, но изъ правилъ управленія судами положеніе 5-е было выпущено. Общее рѣшеніе вопроса, предложенное англійскимъ правительствомъ, признано было опаснымъ, но болѣе правильнаго способа указано не было.

Въ іюлѣ 1858 года, вслѣдствіе таковой же мѣры за границей, въ Россіи употребленіе цвѣтныхъ огней было распространено и на парусныя суда (приказъ Е. И. Высочества Генераль-Адмирала отъ 12 іюля за № 64; М. Сб. 1858 г., № 8), отличіе же сихъ послѣднихъ отъ пароходовъ заключалось въ неимѣніи бѣлаго, форъ-марсоваго огня. вмѣстѣ съ тѣмъ особыя пять положеній прежнихъ узаконеній, т. е. 1848 года были вовсе уничтожены. Въ примѣчаніи къ правиламъ, хотя и помѣщены чертежи, но они представляютъ только графическое изображеніе условій видимости того или другаго огня, безъ всякаго указанія, какъ при управленіи судномъ можно ими пользоваться. По всей вѣроятности, въ то время не считали возможнымъ составить хорошее руководство для управленія судами, пересѣкавшими другъ другу курсъ по всѣмъ возможнымъ направленіямъ.

Вслѣдствіе этого, говорить Промптъ, морскіе суды, передъ лицомъ тяжущихся по случаю столкновеній, очутились совершенно безоружными, и принуждены были, или объявлять столкновеніе случайнымъ, или же произносить произвольные

(*) По отзывамъ моряковъ того времени, фонарь этотъ, большею частію, вѣшался подъ бушпритомъ или бомъ-утлегаремъ парусныхъ кораблей.

приговоры, не имѣя возможности основываться ни на какомъ текстѣ закона. При настоящемъ состояніи права, когда судъ объявляетъ столкновение случайнымъ,—каждый на свой счетъ исправляетъ свои поврежденія; если ошибка будетъ признана обоюдною, то производится оцѣнка общаго убытка, который и дѣлится пополамъ; если же будетъ доказана ошибка только одного судна, то на обязанности его будетъ лежать исправленіе всего причиненнаго вреда.

Положеніе, созданное закономъ 1858 года, не могло продолжаться долго. Въ 1862 году за границей и въ 1863 году у насъ, по предмету предупрежденія столкновеній изданы были новыя правила (М. Сб. 1863 г., № 4), которыя, вмѣстѣ съ разъясненіемъ, вышедшимъ въ 1868 году (М. Сб. 1868 г., № 12), и управляютъ движеніемъ судовъ на морѣ, и по сіе время.

Постановленіе это сохранило прежнее судовое освѣщеніе, какъ оно объяснено было въ законѣ 1848 года, и содержитъ въ себѣ правила для управленія судномъ; нѣкоторыя статьи этихъ правилъ уже были разбираемы въ приведенныхъ нами преніяхъ на митингахъ общества соединенныхъ службъ. Но чтобы еще болѣе вникнуть въ вопросъ, намъ необходимо привести ихъ вполнѣ:

Правила для управленія судномъ.

Ст. 11-я. Если два парусныхъ судна идутъ прямо другъ на друга или почти прямо, такъ что можно опасаться столкновенія, тогда на обоихъ судахъ слѣдуетъ положить руль лѣво, чтобы каждое могло пройти по лѣвую сторону другаго.

Ст. 12. Когда два парусныхъ судна держатъ одно другому на пересѣчку курса, черезъ что подвергаются опасности столкнуться, тогда, если они лежатъ контрагалсами, то судно, идущее лѣвымъ галсомъ, обязано дать дорогу идущему правымъ, исключая случая, когда первое, т. е. идущее лѣвымъ галсомъ, лежитъ бейдевиндъ, а второе полнымъ вѣтромъ, тогда послѣднее обязано дать дорогу первому. Если же оба судна идутъ тѣмъ же галсомъ, или одно изъ нихъ на фордевиндъ, тогда навѣтренное обязано держать такимъ образомъ, чтобы не мѣшать подвѣтренному.

Ст. 13. Если два парохода идутъ прямо другъ на друга, или почти прямо, такъ что предстоитъ опасность отъ столкновѣнiя, то обоимъ слѣдуетъ положить лѣво руля, чтобы пройти другъ у друга по лѣвую сторону.

Ст. 14. Если два паровыхъ судна держатъ одно другому на пересѣчкѣ курса, и подвергаются опасности столкнуться, то обязано дать дорогу то судно, которое видитъ другое съ правой стороны.

Ст. 15. Если два судна, одно парусное, а другое паровое, держатъ такимъ образомъ, что могутъ столкнуться, то паровое должно уступить дорогу парусному.

Ст. 16. Всякое паровое судно, приближаясь къ другому судну и видя возможность столкновѣнiя, обязано убавить ходъ, а если нужно, то и остановить машину и дать заднiй ходъ. Во время тумана всякое паровое судно должно идти среднимъ ходомъ.

Ст. 17. Всякое судно, обгоняя другое, обязано не загрождать послѣднему пути.

Ст. 18. Въ тѣхъ случаяхъ, когда по силѣ предъидущихъ правилъ, одно изъ двухъ судовъ обязано уступить дорогу, другое должно держать курсъ, соображаясь съ правилами, изложенными въ слѣдующей статьѣ.

Ст. 19. При исполненiи и примѣненiи этихъ правилъ, слѣдуетъ обращать должное вниманiе на всякаго рода опасности плаванiя и принимать въ соображенiе всякiя особенныя обстоятельства, могущiя встрѣтиться при каждомъ отдѣльномъ случаѣ, вслѣдствiе которыхъ, для избѣжанiя столкновѣнiй, отступленiе отъ упомянутыхъ правилъ сдѣлается необходимымъ.

Ст. 20. По симъ правиламъ, ни подъ какими предлогами, не можетъ быть сложена съ судна, его хозяина, шкипера или команды отвѣтственность за послѣдствiя, могущiя произойти отъ упущенiя нести огни, дѣлать сигналы, смотрѣть внимательно впередъ, или наконецъ, отъ пренебреженiя какою либо предосторожностью, вошедшею въ обычай между моряками, или вызывасмою какими либо особенными обстоятельствами.

Надо отдать справедливость, что правила эти составлены чрезвычайно искусно, и по нашему мнѣнію, именно судьи, или вообще обвиненіе, найдеть въ нихъ самую твердую опору; по нимъ ни одно столкнувшееся судно не можетъ быть оправдано, такъ что еслибы смотрѣть только съ точки зрѣнія удобства судей, какъ то дѣлаетъ Промптъ и многіе другіе, то перемѣнять въ существующихъ правилахъ не пришлось бы ничего; но дѣло въ томъ, что именно для простаго моряка, ищущаго въ правилахъ помощи при исполненіи своей обязанности, законъ остается совершенно нѣмъ, такъ что обратившись къ нему единственное заключеніе, которое можно вывести изъ 10-ти его статей, это то, «что слѣдуетъ стараться не столкнуться».

Но посмотримъ какъ разбираетъ эти постановленія Промптъ, такъ какъ взгляды англійскихъ моряковъ на тотъ же предметъ мы видѣли выше. Простое чтеніе этихъ правилъ доказываетъ, говоритъ Промптъ, что мы не имѣемъ ровно никакой тактики, которая указывала бы, что должно дѣлать и какіе маневры выполнять: одно изъ судовъ, считающееся отвѣтственнымъ, маневрируетъ, *уступая дорогу другому*, но совершенно свободно уклониться вправо или влево по своему собственному усмотрѣнію. Но другое, должно ли воздержаться отъ какой бы то ни было перемѣны въ курсѣ и остаться совершенно пассивнымъ? Формально этого никогда не рѣшались предписывать, а между тѣмъ это слѣдовало бы сдѣлать, чтобы придерживаться духа этого закона; но въ дѣйствительности статьями 18 и 19 за неотвѣтственными признается обязанность отступать отъ упомянутыхъ правилъ, «когда для избѣжанія столкновенія это сдѣлается необходимымъ». Но такъ какъ всякое столкновеніе, являющееся передъ судомъ уже въ видѣ процесса, непременно предшествовалось обстоятельствами необходимости избѣжать столкновенія, то изъ этого выходитъ, что отступленіе отъ узаконеній будетъ не исключительнымъ, какъ бы то, съ перваго взгляда, можно было думать, а общимъ правиломъ, или говоря иначе, оба судна будутъ маневрировать безъ всякаго толку и согласія; судьи же рѣшительно не въ состояніи произнести свой приговоръ на основаніи полнаго знанія дѣла. Но если бы правила не были нарушены, т. е. судно неотвѣтственное для избѣжа-

нѣя столкновенія ничего не сдѣлало, то другой, опять имѣть право на него жаловаться, и все въ силу тѣхъ же самыхъ статей 18 и 19. Такимъ образомъ законъ становится оружіемъ обоюдоострымъ, служащимъ обѣимъ сторонамъ къ произвольнымъ обвиненіямъ и такой же защитѣ.

Начало положенія руля лѣво примѣнено только къ случаямъ курсовъ діаметрально противоположныхъ (ст. 11 и 13), но *преднапѣренно* выпущено, когда пароходъ встрѣчаетъ парусное судно (ст. 15); если же фарватеръ узокъ, то нельзя же позволить послѣднему занимать собою средину, необходимость требуетъ, чтобы и оно посторонилось.

Примѣръ *Amazon* и *Osprey* ясно показале недостаточность статей 13 и 14 въ отношеніи выраженія «почти прямо», которое раздѣляетъ одну статью отъ другой, если дѣло идетъ о встрѣчѣ паровыхъ судовъ, или, иначе сказать, отдѣляетъ маневръ совершенно опредѣленный (ст. 13) отъ другаго произвольнаго (ст. 14).

Предъидущія правила основаны на указаніи судна болѣе отвѣтственнаго, на обязанность котораго и возлагается вся задача предупрежденія столкновенія; но всѣмъ предъидущимъ уже была доказана невозможность что-либо предвидѣть, если смотрѣть на вопросъ съ такой точки зрѣнія. Въ статьѣ 12-й, обязывая судно, идущее полнымъ вѣтромъ, давать дорогу бейдевинду, повидимому имѣли въ виду только то обстоятельство, что полный вѣтръ, сворачивая съ дороги, не теряетъ ни во времени ни въ пространствѣ, тогда какъ спуститься съ бейдевинда есть потеря для судна. Иначе объяснить этого нельзя, потому что, относительно болѣе легкой возможности устранить столкновеніе бейдевинды часто будетъ имѣть большія выгоды, не говоря уже о томъ, что ночью судить, которое изъ двухъ судовъ идетъ круче, а которое поинѣе, довольно затруднительно. Въ той же 12-й статьѣ сказано, что навѣтренное судно не должно мѣшать подвѣтренному, но въ судебной практикѣ имѣются примѣры, что навѣтренное судно, будучи сдрейфовано на подвѣтренное, по суду было оправдано, на томъ основаніи, что не въ его власти было сдѣлать что либо при слишкомъ крутомъ вѣтрѣ, другое же, признавалось виновнымъ за то, что не спустилось.

Противъ статьи 14-й можно сдѣлать еще слѣдующее возраженіе: если встрѣча происходитъ въ тѣсномъ пространствѣ, на примѣръ: на небольшомъ рейдѣ, или при входѣ въ гавань, почему именно, обязанъ маневрировать только тотъ, который видитъ другаго съ правой стороны. Допустивъ, что одинъ будетъ короткій буксирный пароходикъ, другой же, напротивъ, фрегатъ въ 300 футъ длиною; несправедливо требовать, чтобы вслѣдствіе простой случайности положенія, весь маневръ для избѣжанія столкновенія вполне ложился только на послѣднее судно. Такія возраженія всегда могутъ возникнуть, по поводу постановленій, которыя, по той или другой причинѣ, не распределяютъ обязанностей на оба судна.

Представляя въ настоящей статьѣ первыя международныя правила 1848 года, мы обозначили измѣненія, которымъ подверглись правила при переходѣ изъ одной страны въ другую; при этомъ мы видѣли также, что нѣкоторыя части закона, какъ на примѣръ: примѣчаніе къ положенію 5-му, или статья объ обходѣ одного судна другимъ, принадлежали исключительно какой либо одной странѣ; такою же статьею является у англичанъ одна, вошедшая въ узаконенія 1854 года; ея предписывалось двумъ встрѣтившимся судамъ, какого бы они рода ни были, въ случаѣ опасности столкновенія, всегда класть руль лѣво: «дабы взаимно проходить одинъ у другаго въ лѣвой сторонѣ, если только неминуемая опасность не можетъ быть слѣдствіемъ этого маневра». Понятно, однакоже, прибавляетъ та же статья, что исполненіе этого правила подчинено благоразумію капитановъ и зависитъ какъ отъ опасностей, которыя могутъ произойти отъ примѣненія его, вслѣдствіе условій плаванія, такъ и отъ необходимости, держа бейдевиндъ правымъ галсомъ, не выходить изъ вѣтра.» (Merchant shipping act., 1854 годъ ст. 296).

Съ 1858 года различіе въ редакціяхъ правилъ о предупрежденіи столкновеній на морѣ, у различныхъ націй, перестаетъ существовать и правила переходятъ изъ одной страны въ другую въ видѣ точнаго перевода.

Послѣдне-вышедшее разъясненіе статей 11 и 13, обнародованное приказомъ Управляющаго морскимъ министерствомъ

за № 117, 21 октября 1868 г., говорить, что «статьи 11 и 13 примѣняются только къ случаямъ, когда два судна идутъ прямо, одно на другое или почти прямо, такъ что представляется возможность столкновенія; онѣ, слѣдовательно, не примѣняются къ тѣмъ случаямъ, когда два судна идутъ каждое своимъ курсомъ и должны миновать другъ друга.

«Единственные случаи, въ которыхъ упомянутыя двѣ статьи примѣняются, суть тѣ, когда два судна идутъ прямо одно на другое, или почти прямо; однимъ словомъ, только въ тѣхъ случаяхъ, когда идущее судно днемъ видитъ мачты другого въ створѣ или почти въ створѣ со своими мачтами, а ночью, когда судно находится въ такомъ положеніи, что видитъ оба боковыхъ огня другого судна. Двѣ вышеупомянутыя статьи не примѣняются днемъ къ тѣмъ случаямъ, когда судно видитъ впереди себя другое судно, пересекающее ему курсъ; или ночью, когда красный огонь одного судна приходится противъ краснаго огня другого судна; или когда зеленый огонь одного судна противъ зеленаго огня другого; или когда красный огонь безъ зеленаго, или зеленый безъ краснаго видны передъ носомъ, или когда оба огня, зеленый и красный, видны гдѣ бы то ни было, но не передъ носомъ.» Такимъ образомъ мы видимъ, что предложеніе капитана Курма, относительно измѣненія статьи 13, въ сущности не только принято, для случаевъ ночной встрѣчи, но даже распространено и на статью 11; въ обоихъ случаяхъ указаніемъ, что статьи эти примѣняются только въ то время, «когда судно видитъ оба боковыхъ огня другого», слова «почти прямо» не будутъ уже мѣшать точному пониманію закона, но для дневныхъ встрѣчъ неопредѣленность только уменьшилась, но не совсѣмъ уничтожилась: «мачты *почти* въ створѣ» остались и въ разъясненіи.

Такова историческая часть занимающаго насъ вопроса съ законодательной его стороны; частныя попытки рѣшенія его мы видѣли выше въ видѣ различныхъ предложеній. Теперь, мы желали бы свести итоги этимъ предложеніямъ, для того, чтобы посмотрѣть какова можетъ быть на основаніи ихъ новая редакція правилъ какъ объ огняхъ, такъ и объ управленіи судами.

Единственнымъ для этого способомъ, намъ представляется сначала перечислить всѣ черты, которыя принадлежатъ предложеніямъ различныхъ авторовъ, и принявъ безусловно такія, въ которыхъ они всѣ, или въ большинствѣ, сходятся, изъ остальныхъ выбрать для новыхъ правилъ тѣ, исполненіе которыхъ на практикѣ не будетъ слишкомъ затруднительно, а польза соразмѣрна съ удобствомъ.

Прежде всего мы остановимся на судовыхъ огняхъ, не потому, впрочемъ, чтобы въ дѣлѣ столкновеній они были самымъ важнымъ элементомъ, напротивъ, изъ отчетовъ торговаго совѣта видно, что наибольшее число столкновеній относится къ «неисполненію, или неправильности приложенія къ дѣлу правилъ пути», т. е., говоря иначе, къ дурному управленію судами; огни же, какъ причина столкновеній, занимаютъ второе мѣсто (*).

Матеріаломъ для составленія правилъ объ огняхъ послужать, — слѣдуя разъ принятому порядку изложенія, — данныя, о которыхъ въ свое время говорилось подробно, теперь же остается только перечислить, а именно: А) нынѣ дѣйствующія правила, В) предложенія о судовомъ освѣщеніи: 1) лейтенанта Промпта, 2) капитана Гекфорда, 3) г. Гиткота, 4) г. Стерлингъ Лакона, 5) капитана Брукера, 6) капитана Коломба, 7) Рида и 8) свиты Его Величества контръ-адмирала В. А. Стеценко.

Нынѣ дѣйствующія правила, кажется, должны быть исходнымъ пунктомъ для предлагаемыхъ улучшеній, какъ потому, что за 20 лѣтъ ихъ дѣйствія къ нимъ успѣли уже нѣсколько привыкнуть, такъ и потому, что совершенное преобразование освѣщенія, съ устройствомъ новыхъ, сложныхъ фонарей, потребовало бы слишкомъ большихъ затратъ, тогда какъ за успѣхъ все-таки нельзя было бы ручаться; здѣсь дѣло такого рода, что только долгій опытъ системы можетъ доказать, что она дѣйствительно удовлетворяетъ назначенію. Мы не знаемъ, какими именно соображеніями руководились, назначая въ 1848 году красный и зеленый цвѣтъ для судовыхъ огней, что же касается до расположенія ихъ, т. е. постановка болѣе яркаго огня, ка-

(*) Такъ въ 1868 году отъ неправильныхъ маневровъ случилось 71 столкновеніе, отъ ошибокъ въ означеннѣхъ положеніяхъ по огнямъ 41 и т. д.

(An. du Sauv. Mar., Decembre 1868 г.)

кимъ является красный, на лѣвую сторону, то основаніемъ этого, вѣроятно, было то соображеніе, что такъ какъ большая отвѣтственность возлагается на то судно, которое на другомъ видитъ лѣвый бортъ, то, слѣдовательно, этому борту и надо было дать болѣе явственный признакъ, т. е., говоря иначе, болѣе отвѣтственному дать и болѣе средствъ къ исполненію его обязанности.

Слѣдующія таблицы покажутъ какимъ требованіямъ, по мнѣнію изобрѣтателей, должно удовлетворять судовое освѣщеніе, а также средства выполненія этихъ требованій и недостатки системы.

1) Предложеніе объ огняхъ лейтенанта Промпта.

Требованія или цѣль, имѣющаяся въ виду.	Способы достиженія и достоинства.	Недостатки.
1) Возможность, взглянувъ на судовые огни, тотчасъ же вывести заключеніе о курсѣ.	На пространствѣ всего горизонта, достигается посредствомъ створа двухъ фонарей на каждомъ борту. Курсъ по направленію крабобы и раковины получается съ точностью до 3 румбовъ; траверза 2-хъ румбовъ; по направленію кормы и носа точно.	Совершеннѣйшая непогодность вымѣненныхъ фонарей. Сложность устройства, при чемъ раздѣлительныхъ щитовъ, при качкѣ, нельзя никакъ признать за дѣйствительное средство указанія курса. При маломъ разстояніи между фонарями качка будетъ весьма вліять на обозначеніе постепенности въ перемѣнахъ курса.
2) Явственная постепенность измѣненій въ курсѣ.	Обозначается створомъ и разстворомъ огней.	
3) Освѣщеніе кормы.	Части фонарей, обращенныя на корму, предполагается сдѣлать изъ краснаго стекла.	Принимая въ соображеніе уклонъ линій фонарей къ отвѣсу, и измѣненія этого уклона, при различныхъ курсахъ относительно пеленга, сужденіе о разстояніи будетъ крайне не точно.
4) Указаніе разстоянія.	Предполагается достигнуть посредствомъ одинаковаго для всѣхъ судовъ возвышенія одного фонаря надъ другимъ.	
5) Освѣщеніе парусныхъ судовъ съ возможностью знать курсъ, и освѣщеніемъ кормы.	Съ помощью особо устроенныхъ фонарей курсъ распознается съ точностью до 4 румбовъ по всѣмъ направленіямъ.	Освѣщеніе парусныхъ судовъ, противъ востоящаго, даетъ курсъ точнѣе только на одинъ румбъ, что сравнительно съ неудобствомъ передѣлки фонарей, едва ли заслуживаетъ вниманія.

2) ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОБЪ ОГНЯХЪ КАПИТАНА ГЕКФОРДА.

Требованія или цѣль, имѣющаяся въ виду.	Способы достиженія и достоинства.	Недостатки.
1) Необходимость знанія куда направлень нось приближающагося судна.	Достигается створомъ только одной пары фонарей, расположенныхъ въ диаметральной плоскости.	Курсъ указывается съ точностью до 8 румбовъ только. Неудобство установки.
2) Явственная постепенность измѣненій въ курсѣ.	По случаю большаго разстоянія между фонарями створъ ихъ весьма чувствителенъ.	Вліяніе боковой качки весьма сильное.
3) Освѣщеніе кормы.	Посредствомъ краснаго фонаря, поднимаемаго подъ гафель.	
4) (*)		
5) Освѣщеніе парусныхъ судовъ.	Остается нынѣшнее, курсъ распознается съ точностью до 5 R.	

3) ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОБЪ ОГНЯХЪ КАПИТАНА ГИТКОТА.

Требованія или цѣль, имѣющаяся въ виду.	Способы достиженія и достоинства.	Недостатки.
1) Возможность, взглянувши на судовые огни, тотчасъ же вывести заключеніе о курсѣ.	Достигается при нынѣшнихъ фонаряхъ, извѣстнымъ расположеніемъ ихъ. Курсъ получается по направленію носа и крамболой точно, между носомъ и крамболой съ точностью до 2 румбовъ; между крамболой и 2 румбами позади траверза, съ точностью до 3 румбовъ.	Необходимость помѣщенія цвѣтныхъ фонарей впереди фотъ-мачты. Слишкомъ низкое положеніе бѣлаго огня. Не освѣщеніе кормы. Примѣнимость только къ пароходамъ.
2) Явственная постепенность измѣненій въ курсѣ.	Въ силу створа и разствора огней обозначается весьма точно.	
3)		
4)		
5)		

(*) Оставленное мѣсто противъ номера требованій показываетъ, что предложеніе не считаетъ нужнымъ заниматься этою частью судового освѣщенія.

4) ПРЕДЛОЖЕНІЕ ОБЪ ОГНЯХЪ СТЕРЛИНГЪ ЛАКОНА.

Требованія или цѣль, имѣющаяся въ виду.	Способъ достиженія и достоинства.	Недостатки.
<p>1) Возможность, взглянувши на судовые огни, тотчасъ же вывести заключеніе о курсѣ, въ особенности же опредѣлить то положеніе приближающагося судна, когда говорить, что оно идетъ почти прямо на наблюдателя.</p> <p>2) Явственная постепенность измѣненій въ курсѣ.</p> <p>3)</p> <p>4)</p> <p>5)</p>	<p>Достигается системой Гиткота, вмѣстѣ съ поворотомъ бортовыхъ фонарей, такъ что при слѣдованіи судна почти прямо на наблюдателя видѣны только одинъ мачтовый огонь. Въ дѣло могутъ быть употреблены выѣшніе фонари.</p> <p>Имѣется, но не по всему полю освѣщенія фонарей.</p>	<p>По направленію носа курсъ указывается не точно, какъ въ другихъ системахъ а съ приближеніемъ до 1-го румба.</p> <p>Прерывается по обѣ стороны діаметральной плоскости на одинъ румбъ.</p>

5) ПРЕДЛОЖЕНІЕ ОБЪ ОГНЯХЪ КАПИТАНА БРУКА.

Требованія или цѣль, имѣющаяся въ виду.	Способы достиженія и достоинства.	Недостатки.
<p>1) Возможность, взглянувши на судовые огни, тотчасъ же вывести заключеніе о курсѣ.</p> <p>2)</p> <p>3) Освѣщеніе кормы.</p> <p>4)</p> <p>5)</p>	<p>Посредствомъ уменьшенія поля освѣщенія бортовыхъ фонарей, курсъ по направленію крамболы, обозначается съ точностью до 3 румбовъ, по носу точно. Могутъ быть употреблены выѣшніе фонари, но съ перекрѣпкой. Фонари могутъ помѣщаться гдѣ угодно.</p> <p>Марсовой огонь бросаетъ свой свѣтъ на корму.</p>	<p>Слишкомъ малое поле освѣщенія цѣстныхъ фонарей. При курсѣ судна, отличающемся отъ пеленга боже тѣмъ на 6 румбовъ, освѣщеніе не указываетъ даже того, куда обращенъ носъ.</p>

6) ПРЕДЛОЖЕНІЕ ОБЪ ОГНЯХЪ СВИТЫ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА КОНТРЪ-АДМИРАЛА СТЕЦЕНКО.

Требованія или цѣль, имѣющаяся въ виду.	Способы достиженія и достоянства.	Недостатки.
1) Возможность, взглянувши на судовые огни, тотчасъ же вывести заключеніе о курсѣ.	Нѣкоторымъ измѣненіемъ въ устройствѣ форъ-марсоваго огня, вмѣстѣ съ боковыми нынѣшними фонарями, которые могутъ помѣщаться гдѣ угодно, курсъ между носомъ и крамболой указывается съ точностью до 2 R; между крамболомъ и 2-ми румбами позади траверза съ точностью до 3 R; по носу точно.	Затруднительность устройства и установки, въ особенности для малыхъ пароходовъ, форъ-марсоваго огня.
2) Явственная постепенность измѣненій курса.	Обозначается чрезъ промежутки въ 4 румба.	Прерывчатость указаній измѣненій въ курсѣ.
3)		
4)		
5)		
6) Указаніе дѣйствій приближающагося судну.	Посредствомъ фалшфейровъ.	

Здѣсь, мы въ первый разъ знакомимся съ новымъ условіемъ судоваго освѣщенія при встрѣчѣ. Временной огонь, въ настоящемъ случаѣ фалшфейръ, указываетъ приближающемуся судну его обязанность; тоже начало, только вмѣстѣ съ обратнымъ признакомъ, т. е. временной огонь какъ указатель того, что дѣлаетъ судно само, и въ то же время требуетъ отъ другаго, введено въ систему Коломба, и наконецъ, только указатель своихъ дѣйствій устроены изъ временныхъ огней у Рида. Какъ это дѣлается у того и другаго, мы говорили прежде. Такая постановка вопроса, объ устройствѣ дѣйствительнѣйшаго судоваго освѣщенія заслуживаетъ вниманія, такъ какъ въ сущности, условіе явственной постепенности измѣненій въ курсѣ, можетъ быть сведено на знаніе куда кладется руль приближающагося судна. Но дѣло въ томъ, что, предлагая такой способъ, Коломбъ опредѣляетъ только какой нибудь одинъ моментъ положенія руля, опредѣливъ напримѣръ начало,—конечъ эво-

люди потребуетъ или новаго фалшфеера или останется неизвѣстнымъ, а это обстоятельство и заставляетъ изобрѣтателя, при своихъ огняхъ, сохранить и систему Гиткота, а вмѣстѣ съ тѣмъ, слѣдовательно, и употребленіе огней Коломба должно считать исключительнымъ средствомъ, необходимымъ только въ особенныхъ случаяхъ, на примѣръ, когда судно находится въ способѣ быстрого управленія, или же за пасмурностью, полагаютъ, что указаніе постоянныхъ огней недостаточно ясно и т. д. Объ одномъ блѣзѣ фалшфеерѣ мы будемъ говорить въ отдѣлѣ собственно правилъ управленія.

Приборъ Рида, хотя и постоянно указываетъ малѣйшую перемену въ положеніи руля, но вполне положиться на это устройство, повидимому, нельзя, такъ какъ въ него входятъ, въ видѣ передаточныхъ механизмовъ, съ одной стороны штурвалъ, съ другой—тросъ, дѣйствующій на фонари, (ходящіе въ трубчатыхъ футлярахъ), повременамъ висящій бухтою или вытягивающійся; все это представляетъ такое несовершенство, послѣдствіями котораго можетъ быть то, что въ данную минуту, положеніе руля не только не будетъ показываться другимъ, но и положить-то его вовсе будетъ нельзя, прежде очистки спутавшагося фонарнаго штуртреса, или поправки случайно покривившагося въ футлярѣ фонаря,—и то и другое при качкѣ допустить весьма возможно.

Условія, которымъ должно удовлетворять судовое освѣщеніе по Коломбу и Риду, слѣдующія:

7) Предложеніе объ огняхъ капитана Коломба.

Требованія или цѣль, имѣющаяся въ виду.	Способы достиженія и достоинства.	Недостатки.
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;"> 1) 2) 3) 4) 5) </div> <div> С и с т е м а Г и т к о т а . </div> </div>		
6) Указаніе своихъ дѣйствій относительно руля, и требованіе отъ приближающагося судна таковыхъ же.	Фалшфеерами разныхъ цвѣтовъ.	Возможность употребить только въ исключительныхъ случаяхъ.

8) Предложеніе объ огняхъ Рула.

Требованія или цѣль, имѣющаяся въ виду.	Способы достиженія и достоинства.	Недостатки.
1)		Сложность и несовершенство устройства.
2) Явственная постепенность измѣненій въ курсѣ.	Достигается черезъ указаніе перемѣны въ положеніи руля.	
3) Освѣщеніе кормы.	Особеннымъ устройствомъ подвижныхъ фонарей.	
4)		
5) Освѣщеніе парусныхъ судовъ.	Видоизмѣняется прибавленіемъ подвижныхъ фонарей.	
6) Указаніе куда положенъ руль.	Достигается движеніемъ особыхъ цѣбныхъ фонарей.	
7) Контроль важныхъ офицеровъ.	Положеніе руля видно для всѣхъ на палубѣ.	

Изъ всѣхъ этихъ таблицъ первая по порядку, по требованіямъ есть самая обширная; по меньшему же количеству и меньшей важности недостатковъ, передъ всѣми отличается третья, таблица Гиткота, а потому мы и возьмемъ эти два предложенія для составленія нормальнаго судового освѣщенія.

Конечно, уступая условіямъ практики, придется сдѣлать нѣкоторыя измѣненія противъ оригинальнаго предложенія, которыя нѣсколько повліяютъ и на достоинства устройства, но вредъ этихъ измѣненій будетъ менѣе пользы принятія системы.

Отдавая предпочтеніе Гиткоту передъ Промптомъ относительно *перваго* и *второго* требованій, мы теряемъ въ уменьшеніи дѣйствительности сигнала га цѣлыхъ шестъ румбовъ на каждую сторону. Дѣйствительно, система Гиткота указываетъ курсъ и его измѣненія только въ то время, когда курсъ разнится отъ пеленга, не болѣе чѣмъ на 10 румбовъ. Но доказательствомъ, что знать курсъ и измѣненія въ немъ на пространствѣ только 10 румбовъ отъ носа, совершенно достаточно можетъ служить то, что, если огни одного изъ сближающихся судовъ скрыты для другаго поперечными цитами, то уголь схода

непремѣнно острый, а сближеніе судовъ при такомъ углѣ между курсами, далеко не такъ опасно, какъ при тупомъ, это признаетъ даже Промптъ, единственный изъ всѣхъ авторовъ, считающій необходимымъ знать, съ извѣстною точностью, курсъ и въ то время, когда судно обращено къ намъ кормой. Каждый, плававшій въ морѣ, по опыту долженъ знать, что когда, наблюдая какой нибудь цвѣтной огонь, наконецъ потеряешь его изъ виду, то становишься совершенно спокойнымъ относительно возможности сойтись съ этимъ судномъ. При остромъ углѣ встрѣчи, если только суда имѣютъ ходъ, ихъ всегда легко будетъ развести въ разныя стороны; если же суда сходятся безъ вѣтра, при зыби, вслѣдствіе разнаго дѣйствія теченія на подводныя части, или какъ нѣкоторые думаютъ, отъ взаимнаго тяготѣнія массъ, то здѣсь, и при знаніи курса, только особенный случай можетъ устранить столкновение.

Отсутствіе въ системѣ Гиткота требованія *третьяго*, т. е. освѣщенія кормы, есть гораздо большій недостатокъ, чѣмъ предыдущій, но его пополнить можно устройствомъ освѣщенія кормы, посредствомъ простаго-бѣлаго фонаря на гака-бортѣ, а для того, чтобы огонь его никакимъ образомъ не могъ быть видимъ въ одно время съ бортовыми огнями, ему слѣдуетъ дать поле освѣщенія не болѣе 10 румбовъ, т. е. по 5 на каждую сторону.

4) Отъ указанія разстояній повидимому совершенно слѣдуетъ отказаться.

5) Освѣщеніе парусныхъ судовъ тоже должно остаться въ прежнемъ видѣ, за исключеніемъ, впрочемъ, прибавки фонаря на гака-бортѣ для указанія кормы. Этотъ фонарь, освѣщая 10 румбовъ горизонта, съ перваго взгляда покажетъ курсъ судна съ точностью до пяти румбовъ, но изъ двухъ послѣдовательныхъ пеленговъ можно будетъ весьма быстро узнать приближается ли наблюдаемое судно къ нашему курсу, или удаляется отъ него, а тогда и курсъ получится съ точностью до двухъ съ половиною румбовъ.

Такимъ образомъ мы разсмотрѣли относительные недостатки системы Гиткота, обратясь теперь къ абсолютнымъ, изъ нихъ придется отвѣтить только на два, а именно: для большаго

удобства цвѣтные фонари на бакѣ придется устраивать на особаго рода подставахъ, бѣлый же огонь помѣстить не въ той пропорціи возвышенія надъ цвѣтными, которая рекомендуется Гиткотомъ какъ наилучшая, а въ другой; сдѣлать, напри- мѣръ, возвышеніе огня надъ цвѣтными въ два разстоянія между послѣдними.

Требованіе 6-е, находящееся въ таблицахъ 6 и 7-й слѣдуетъ узаконить, но въ какомъ видѣ мы считаемъ сдѣлать это лучшимъ, будетъ сказано нѣсколько далѣе.

За тѣмъ требованіе 7-е само собою выполняется системою Гиткота, только контроль долженъ будетъ основываться на опросѣ небывшихъ на томъ суднѣ, которое подозрѣвается въ неправильности дѣйствій, а тѣхъ, которые потерпѣли отъ этой ошибки. Такимъ образомъ основы проекта правилъ объ огняхъ должны быть совершенно ясны, и мы можемъ перейти къ разбору правилъ управленія судами.

Разсматривая различные проекты судоваго освѣщенія, на первомъ мѣстѣ, основою всего предлагаемаго по этой части, мы поставили нынѣ существующіе огни, точно также теперь, при обсужденіи различныхъ правилъ управленія судами, въ видѣ основы всему, надо имѣть въ виду два главные положенія, которыя, хотя сами по себѣ и произвольны, но тѣмъ не менѣе, вслѣдствіе укоренившагося обычая, могутъ быть приняты за аксіомы; положенія эти суть: 1) правило, руль лѣво преимущественнѣе, чѣмъ—право и 2) судно, замѣтившее другое съ правой стороны, несетъ за столкновеніе болѣшую отвѣтственность, чѣмъ то, которое наблюдаетъ приближеніе судна съ лѣвой стороны. Высказавъ эти положенія, о которыхъ говорилось уже у многихъ авторовъ, писавшихъ по вопросу, въ настоящее время насъ занимающему, и имѣя въ виду, что въ различное время, издававшіяся, офиціальныя правила были уже разбираемы выше, мы перейдемъ теперь къ частнымъ мнѣніямъ по тому же предмету.

Выдающимися чертами правилъ Промпта, сравнительно съ дѣйствующими постановленіями, можно считать слѣдующія: 1) Взаимность дѣйствій и отвѣтственности, между судами всѣхъ родовъ и величинъ, но размѣръ того и другаго не одинаковъ;

единичность дѣйствій и отвѣтственности допускается, только какъ исключеніе для случая обхода одного судна другимъ. 2) Различіе маневровъ въ зависимости отъ угла схода. 3) Вытекающая изъ этого различія обязательность, при извѣстныхъ случаяхъ, положенія руля право. 4) Произвольность выбора маневра, при углѣ схода близкомъ къ прямому, для того судна, которое наблюдаетъ другое въ правой сторонѣ. 5) Обязательность для него же уменьшенія хода, и наконецъ, въ примѣненіи правилъ. 6) Послѣдовательные пеленги. Последняя черта, впрочемъ, не входя въ правила, составляетъ вообще, одно изъ навигаціонныхъ средствъ кораблевожденія, но о немъ слѣдовало здѣсь упомянуть потому, что выше мы видѣли, какъ нѣкоторые изъ англійскихъ авторовъ вводили пеленгъ въ средства устраненія столкновенія между судами, не въ смыслъ только указателя относительной перемѣны въ мѣстѣ судовъ, но какъ абсолютный признакъ того, какъ слѣдуетъ управляться, и что дѣлать.

Достоинство тезисовъ Промпта и доказательствъ ихъ необходимости, конечно, скорѣе всего слѣдуетъ искать въ собственномъ трудѣ автора, подробное извлеченіе изъ котораго было помѣщено въ февральской книжкѣ Морск. Сборн. за настоящій годъ; наша обязаность, напротивъ, состоитъ въ томъ, чтобы найти въ нихъ недостатки и если возможно постараться устранить ихъ; но намъ кажется, что это легче будетъ слѣдовать съ помощію сопоставленія и совмѣстнаго разбора трудовъ другихъ авторовъ, съ которыми мы познакомились выше. Прежде всего мы должны замѣтить, что всѣ они, составляя то или другое правило для управленія судами при встрѣчѣ, или же, критикуя существующія, имѣли въ виду только пароходы, такъ что для включенія парусныхъ судовъ въ общія правила, которыя составляютъ конечную цѣль настоящей статьи, придется, напомнивъ тѣ аргументы, которые приводимы были Промптомъ и французской комиссіей для разбора крушеній, въ пользу возложенія и на парусныя суда, извѣстной доли участія въ маневрахъ, — прибавить еще, что если парусное судно имѣетъ ходъ, то невозможности для его дѣйствій нѣтъ, и что, слѣдовательно, этою возможностью ничто не мѣшаетъ восполь-

зоваться, для уравниванія правъ на морѣ всѣхъ и каждаго; привилегіей паруснаго судна при встрѣчахъ вовсе не управляться, въ настоящее время, весьма часто злоупотребляютъ.

Затѣмъ, слѣдуя принятому порядку изложенія, намъ придется начать съ разсмотрѣнія правилъ Курма. Совершенно соглашаясь съ предлагаемой имъ редакціей статьи 13, тѣмъ болѣе, что эта редакція, до нѣкоторой степени, по крайней мѣрѣ для ночныхъ встрѣчъ,—и начала уже дѣйствовать официально, вслѣдствіе англійскаго разъясненія 4 августа,—необходимо остановить вниманіе на томъ обстоятельстве, что при составленіи правилъ Курма, авторъ въ особенности поражается тѣмъ положеніемъ, когда одинъ пароходъ видитъ у другаго всѣ три огня и въ то же время показываетъ ему одинъ зеленый. Это положеніе у Промпта не выяснено; встрѣтившись съ нимъ, французскій тактикъ говоритъ вообще, что въ этомъ случаѣ суда должны сторониться, кто куда успѣетъ (*par le sauve-qui-peut*), прибавляя, впрочемъ, что судно *A* не можетъ считаться правымъ, если допустило до такого положенія; въ другомъ же мѣстѣ предполагаетъ, что, вѣроятно, суда постараются принять болѣе или менѣе параллельное направленіе. Очевидно, что такое рѣшеніе, могущаго представиться затруднительнаго случая, неудовлетворительно. Ночью, увидѣвъ прямо идущій на насъ пароходъ съ одной стороны, и прямо передъ носомъ зеленый огонь съ другой, не имѣя точныхъ правилъ, которыя опредѣляли бы поведеніе каждаго, легко принять взаимно такія мѣры, которыя въ результатѣ окажутся весьма опасными. Это и имѣлъ въ виду капитанъ Курмъ, предлагая свою поправку для статьи 14; но тѣмъ не менѣе, поправка эта намъ кажется едва ли удачною. Когда судно *A* (черт. 6) видитъ у *B* только зеленый огонь, тогда первому уже нечего заботиться о томъ, чтобы давать дорогу *B*; это послѣднее, зная вѣрно курсъ *A*, изъ расположенія огней по Гиткоту, ни въ какомъ случаѣ не уклонится вправо, а продолжая свой курсъ пройдетъ свободно подъ кормой у *A*, тѣмъ болѣе, что и по закону въ этомъ будетъ состоять его обязанность, потому что *A*, видя только зеленый огонь у *B*, будетъ у него на правой сторонѣ; это положеніе можетъ быть сформулировано въ такое правило: «зеленый огонь

въ правой сторонѣ» — «право руля»; вовсе не упоминая объ уступкѣ дороги. Но если *A* еще не перешло за линію кия *B*, а находится вблизи или на ней, то, желая устанавливать что либо прочное, можно строить правила на основаніи началъ, во первыхъ, общихъ т. е. обязанности уступки пути, выполняемой *A*, и во вторыхъ, началъ Промпта, т. е. различія маневровъ для *A*, смотря по углу встрѣчи.

Если бы допустить, для какого бы то ни было случая, чтобы *B* проходило подъ кормою у *A*, это значило бы опять внести въ правила произволъ и неопредѣленность. Изъ положенія чертежа 6, въ особенности если представить себѣ, что *B* на траверзѣ у *A*, большая легкость для *B* пройти подъ кормою у *A*, не подлежить сомнѣнію, но дѣло въ томъ, что сдѣлавъ этотъ маневръ законнымъ, можно будетъ ожидать, что *A*, будучи даже не на линіи кия *B*, будетъ стремиться выбрать именно этотъ способъ чтобы разойтись, потому что онъ, въ особенности для него выгоденъ, какъ не требующій отъ него ни малѣйшаго отклоненія съ курса, тогда какъ въ то же время *B*, не имѣя еще *A* совершенно по носу, можетъ тоже пожелать пройти впереди; отъ этихъ двухъ желаній должно непремѣнно произойти столкновение. Такимъ образомъ, единственнымъ способомъ выйти изъ затрудненія и неопредѣленности чертежа 6 можно только, узаконяя: для *B*, во всѣхъ случаяхъ класть руль лѣво, а для *A* во всѣхъ случаяхъ останавливать ходъ и класть вначалѣ лѣво или право, смотря по углу схода, а потомъ, пропустивши впереди себя *B*, приводить на прежній румбъ.

Итакъ, черта обязательности, въ извѣстныхъ случаяхъ, положенія руля право, которую мы у Промпта поставили по порядку третьей, находится и у Курма, хотя и не въ томъ видѣ, какъ у перваго (такъ что для соглашенія ея съ общими началами пришлось прибѣгнуть къ разъясненію), но тѣмъ не менѣе это дало случай разсмотрѣть положеніе, по поводу котораго могло возникнуть недоразумѣніе.

Требованіе взаимности дѣйствій у Курма, кромѣ правила 1-го, соблюдено еще въ 3 и 4-мъ, которыя соотвѣтствуютъ одному и тому же случаю встрѣчи.

Разсмотримъ теперь другія правила того же автора: «Красный огонь въ правой сторонѣ». «Лѣво руля». Повидимому, это совершенно справедливо, но этотъ маневръ былъ уже узаконяемъ; въ постановленіяхъ 1848 г. онъ изображенъ въ положеніи 5 (черт. 13); въ послѣдствіи же, изъ законодательства былъ выпущенъ какъ опасный; дѣйствительно, въ признакъ: «красный огонь въ правой сторонѣ» можетъ подразумѣваться уголъ встрѣчи отъ 0° до 15 румбовъ; но было уже доказано, что одинъ и тотъ же маневръ съ успѣхомъ не можетъ быть примѣняемъ по всему пространству этого угла.

Правило 6-е: «зеленый огонь въ правой сторонѣ» — «право руля», относится къ обоимъ судамъ, или, говоря иначе, заключаетъ въ себѣ начало взаимности дѣйствій; на него слѣдуетъ обратить вниманіе и дать ему мѣсто въ правилахъ. У Промта о подобномъ положеніи, точно также какъ и о случаѣ: всѣ три огня въ правой сторонѣ, не упоминается по той причинѣ, что, разсуждая математически, столкновенія при такихъ обстоятельствахъ не можетъ случиться; но на практикѣ, когда въ темную ночь происходитъ сближеніе между пароходами, корпуса которыхъ представляются неясною массою, разстоянія чрезвычайно скрадываются; нужно большое хладнокровіе, чтобы продолжать курсъ и не принять никакой мѣры для предупрежденія столкновенія, и потому лучше, если эта мѣра, будучи узаконена, будетъ напередъ извѣстна, не подлежа затѣмъ произволу управляющаго судномъ.

Правила Курма, относящіяся къ тѣмъ случаямъ, когда судно должно держать прежнимъ курсомъ, могутъ быть вовсе не разсматриваемы, во первыхъ потому, что невыгоды единичности дѣйствій довольно ясно доказаны у Промпта, а во вторыхъ, даже самимъ составителемъ разсматриваемыхъ правилъ начало единичности нарушается, кромѣ статьи 1, еще въ 3, 4 и 8-й.

Перейдемъ еще къ предложенію Стерлингъ Лакона. Изъ перваго его правила видно, что при углѣ схода тупомъ, величиною между 14 и 16 румбами, руль кладется лѣво. Въ правилѣ 2-мъ первая половина соотвѣтствуетъ правилу 8-му Курма, гдѣ сказано, что судно должно держать прежнимъ курсомъ, такъ что правило Стерлингъ Лакона справедливѣе, по-

тому что общиѣ; вторая половина есть правило 6-е. Въ правилѣ 3-мъ первая половина есть правило Курма 9-е, вторая же половина есть правило 5-е, къ которому присоединено обязательство для *A* (*) останавливать машину, т. е. французское примѣчаніе, прибавленное къ англійскому тексту положенія 5-го закона 1848 г. Мы не думаемъ, чтобы требовался дальнѣйшій разборъ правилъ управленія судами Стерлингъ Лакона, за исключеніемъ одной черты: первой половины правила 2-го, — отъ вѣты на все, встрѣчающееся въ нихъ, уже высказаны были выше.

Правила Рандольфа мы не рѣшаемся даже и разбирать, до того они носятъ произвольный характеръ; одного чтенія ихъ достаточно, чтобы видѣть, что у автора ихъ нѣтъ никакой ведущей идеи; въ самомъ дѣлѣ, напримѣръ, послѣ того, какъ онъ предлагаетъ обоимъ пароходамъ застопорить машины, что же дальше будетъ? Но тѣмъ не менѣе, мы привели его правила, потому что въ нихъ разсматривается положеніе: «красный и зеленый огни въ лѣвой сторонѣ» и въ такомъ случаѣ совѣтуется класть руль лѣво, или, говоря иначе, вводится взаимность дѣйствій для избѣжанія столкновенія; кромѣ того, въ средства управленія судномъ этими правилами, какъ весьма важное условіе, введетъ пеленгъ.

О первомъ правилѣ Брукера мы не будемъ говорить, потому что оно у всѣхъ одинаково; второе подтверждаетъ обязанность для судна, наблюдающаго другое въ лѣвой сторонѣ, класть руль лѣво, т. е. съ своей стороны содѣйствовать успѣшности маневра.

Третье, въ общихъ чертахъ, указываетъ на начало, съ которымъ мы тоже встрѣчались, а именно: что судно, наблюдающее другое въ правой сторонѣ, иногда обязано класть право.

Первая половина правила 4-го, для крайнихъ положеній, принимая въ соображеніе уголъ освѣщенія брукеровскихъ фонарей, т. е. когда курсъ судна *A* съ линіею пеленга составляетъ уголъ въ 4 румба, а *B* въ 6 румбовъ, то для угла схода останется тоже 6 румбовъ, — есть положеніе 5-е узаконеній 1848 года.

Вторая половина правила 4-го, тоже для крайняго, только

(*) т. е. для наблюдающаго другое въ правой сторонѣ.

обратнаго предыдущему случаю, положенія, т. е. когда курсъ судна *A* съ лиціею пеленга составляетъ уголъ въ 5 румбовъ, а курсъ *B* въ одинъ румбъ—не можетъ подлежать общему рѣшенію; въ этомъ пространствѣ маневръ *A* долженъ зависѣть отъ его выбора. Правила 5 и 6 есть отсутствіе системы. Въ 7 правилѣ уголъ схода будетъ не болѣе 10 румбовъ, слѣдовательно, болѣею частію (но все таки не всегда) правило будетъ справедливо.

Намъ остается сказать теперь только о правилѣ для избѣжанія столкновеній свиты Его Величества контръ-адмирала Стеценко. Правило это существенно отличается отъ всѣхъ предыдущихъ тѣмъ, что послѣдовательно проводить собою, господствующее въ настоящее время начало единичности маневра, такъ какъ судно, уменьшившее ходъ до возможности, не должно уже болѣе вмѣшиваться своими дѣйствіями въ общія мѣры, принимаемыя для свободнаго разведенія двухъ судовъ. Строжайшее примѣненіе этого начала, конечно, послужило бы къ легчайшему устраненію столкновеній, такъ какъ тутъ имѣется въ виду всѣ правила на этотъ предметъ свести, болѣе или менѣе, къ правиламъ обхода неподвижнаго предмета, но именно этой строгости и трудно достигнуть. Во всякомъ случаѣ въ вышеприведенномъ мнѣніи, мы имѣемъ сильный опорный пунктъ, для тѣхъ частей новыхъ правилъ управленія судами, которыя потребуютъ, при извѣстныхъ признакахъ встрѣчи, остановки хода судна; это начало, хотя и совершенно справедливое по существу, въ примѣненіи должно быть ограничено, именно для того, чтобы быть обширнѣе, т. е. не допускать исключеній. И намъ кажется, что самое выгодное примѣнять это начало, не только въ видѣ остановки машины, но указанія, съ помощію цвѣтныхъ флашфееровъ Коломба, куда, приближающееся судно, должно положить руль, но, разумѣется, употребленіе этого средства должно быть только въ случаяхъ строго опредѣленныхъ и исключительныхъ.

На основаніи всего вышесказаннаго можно составить условія, которымъ должны бы были удовлетворять правила управленія судами. Условія эти, кромѣ тѣхъ шести, которыя мы выдѣли у Промпта и которыя болѣе или менѣе ясно подтвердились и изъ

разслѣдованія другихъ авторовъ, еще суть слѣдующія: правила должны быть на столько просты, чтобы быть понятными безъ разъясненій; онѣ должны придерливаться одному какому либо способу, или, говоря иначе, для каждаго случая представлять только одно законное рѣшеніе, опредѣляющее поведеніе каждаго судна; статьи закона должны опираться на положительный анализъ дѣйствій судовъ, имѣющій исходною точкою геометрическое ихъ положеніе и условія плаванія, какъ внѣшнія, такъ и внутреннія, изученіе которыхъ, слѣдовательно, именно съ точки зрѣнія столкновеній, ради приобрѣтенія привычки вѣрно примѣнять ихъ ко всякому частному случаю, необходимо каждому правящему вахтой.

Вообще же, проектъ правилъ для предупрежденія столкновеній судовъ въ морѣ, могъ бы имѣть слѣдующій видъ.

Правила для предупрежденія столкновеній судовъ въ морѣ.

Вступленіе.

Ст. 1. По нижеслѣдующимъ правиламъ, всякое паровое судно, идущее подъ парусами безъ паровъ, считается за парусное, и всякое паровое судно, идущее подъ парами, будетъ ли оно нести паруса или нѣтъ, принимается за паровое.

Правила относительно огня.

Ст. 2. Во всякую погоду, отъ захожденія до восхожденія солнца, слѣдуетъ имѣть на судахъ только тѣ именно огни, о коихъ говорится въ нижеслѣдующихъ статьяхъ.

Ст. 3. Всѣ паровыя суда на ходу обязаны имѣть:

а) *На передней мачтѣ*, яркій бѣлый огонь, который долженъ освѣщать ровнымъ непрерывнымъ свѣтомъ, дугу горизонта въ 20 румбовъ компаса, т. е. по 10 румбовъ на каждую сторону судна, именно отъ носа до 2 румбовъ позади траверза съ каждой стороны. Огонь этотъ долженъ быть видѣнъ въ темную ночь, при чистой атмосферѣ, на разстояніи, по крайней мѣрѣ, пяти миль.

б) *На правой сторонѣ*, зеленый огонь, который долженъ освѣщать ровнымъ, непрерывнымъ свѣтомъ, дугу горизонта въ 10 румбовъ компаса, а именно: отъ носа до двухъ румбовъ, позади траверза съ правой стороны. Огонь этотъ долженъ быть видѣнъ въ темную ночь, при чистой атмосферѣ, по крайней мѣрѣ, на разстояніи двухъ миль.

с) *На лѣвой сторонѣ*, красный огонь, помѣщенный такимъ образомъ, чтобы освѣщалъ ровнымъ, непрерывнымъ свѣтомъ, дугу горизонта въ 10 румбовъ компаса, а именно: отъ носа до двухъ румбовъ позади траверза съ лѣвой стороны. Огонь этотъ долженъ быть видѣнъ въ темную ночь при чистой атмосферѣ, на разстояніи, по крайней мѣрѣ, двухъ миль.

д) Эти огни, на всѣхъ пароходахъ, должны быть расположены одинаковымъ, опредѣленнымъ образомъ, а именно: относительно бѣлаго огня, возвышеніе его надъ уровнемъ цвѣтныхъ должно быть равно дважды разстоянію между цвѣтными фонарями. Цвѣтные фонари должны помѣщаться впереди бѣлаго фонаря, такимъ образомъ, чтобы плоскости, проходящія черезъ бѣлый фонарь, и одинъ изъ цвѣтныхъ съ діаметральною составляли уголъ въ 45° , или, что то же самое, линія соединенія цвѣтныхъ фонарей отъ вертикальной, проходящей черезъ бѣлый, была удалена на половину разстоянія между цвѣтными. Такое размѣщеніе, вмѣстѣ съ опредѣленнымъ возвышеніемъ бѣлаго огня, кромѣ того, что дастъ курсъ приближающагося парохода точно, когда онъ обращенъ къ наблюдателю какою либо краемъ, или носомъ, позволитъ еще, приблизительно, узнавать и промежуточные курсы, на томъ основаніи, что близко траверза, на примѣръ, вертикальная сторона прямоугольнаго треугольника, образованнаго, если черезъ бѣлый огонь провести мысленно отвѣсъ, а черезъ цвѣтной горизонтальную линію, будетъ четверо болѣе горизонтальной стороны; точно такой же признакъ обозначить курсъ близкій къ тому, когда пароходъ идетъ на наблюдателя почти прямо. Разница будетъ только въ сторонѣ, въ которой тотъ, или другой цвѣтной огонь будетъ находиться отъ бѣлаго.

е) Боковые зеленые и красные фонари должны имѣть, на сторонѣ, обращенной къ судну, щиты, выдающіеся, по крайней

мѣръ на три фута впередъ огней, для того, чтобы огонь одной стороны не могъ быть видимъ съ другой.

Г) Для обозначенія кормы, всѣ суда должны имѣть на гака-бортѣ, простой бѣлый фонарь, помѣщенный такимъ образомъ, чтобы освѣщалъ ровнымъ, непрерывнымъ свѣтомъ дугу горизонта въ 10 румбовъ компаса, т. е. по 5 румбовъ на каждую сторону судна, именно: отъ кормы и недоходя одного румба до поля освѣщенія боковыхъ фонарей, такъ чтобы этотъ кормовой огонь ни въ какомъ случаѣ не могъ быть видимъ одновременно, съ которымъ либо изъ цвѣтныхъ огней, чѣмъ онъ и будетъ отличаться отъ бѣлаго пароходнаго огня. Сила свѣта этого фонаря должна быть около одной мили.

Ст. 4. Паровыя суда, идущія съ буксиромъ, для отличія отъ паровыхъ судовъ вообще, должны имѣть, въ добавокъ къ боковымъ огнямъ, два яркихъ, бѣлыхъ мачтовыхъ огня, вертикально одинъ надъ другимъ. Эти послѣдніе огни должны быть такого же точно устройства, какъ и тѣ, которые обязаны имѣть на передней мачтѣ другія паровыя суда. Въ этомъ случаѣ въ расчетъ о курсѣ долженъ входить только нижній фонарь.

Ст. 5. Парусныя суда на ходу и на буксирѣ обязаны нести тѣ же самые огни, какіе несутъ паровыя суда во время хода, за исключеніемъ бѣлаго мачтоваго огня.

Ст. 6. Если установить цвѣтныхъ огней нельзя (какъ это иногда бываетъ на малыхъ парусныхъ судахъ въ дурную погоду), то ихъ должно держать на палубѣ въ совершенной готовности, чтобы можно было во всякое время, при приближеніи какого-либо судна, или къ какому-либо судну, немедленно выставить опые такимъ образомъ, чтобы удобнѣе было ихъ замѣтить, и, по возможности, ранѣе, для предупрежденія столкновенія; причѣмъ слѣдуетъ соблюдать, чтобы зеленый огонь не былъ видѣнъ на лѣвой сторонѣ, а красныя на правой.

Чтобы употребленіе этихъ переносныхъ фонарей сдѣлать болѣе безошибочнымъ и удобнымъ, должно стѣнки фонарей окрашивать снаружи по цвѣту стеколъ и непременно снабжать ихъ щитами.

Ст. 7. Всѣ суда, какъ паровыя, такъ и парусныя, стоя на якорѣ, обязаны, отъ захода солнца до восхожденія солнца, выстав-

лять, въ томъ мѣстѣ, гдѣ удобнѣе можетъ быть усмотрѣнь, но на высотѣ не болѣе 20 футъ надъ корпусомъ судна, бѣлый огонь въ фонарѣ, устроенномъ такимъ образомъ, чтобы освѣщала яснымъ, однообразнымъ и непрерывающимся свѣтомъ весь горизонтъ на разстояніе, по крайней мѣрѣ одной мили.

Ст. 8. Парусныя лодманскія суда не должны имѣть огней, положенныхъ для парусныхъ судовъ вообще, но онѣ обязаны держать на топѣ мачты бѣлый огонь, освѣщающій весь горизонтъ, и черезъ каждыя 15 минутъ выставлять мгновенный огонь.

Ст. 9. Беспалубныя рыбацкія лодки и другія беспалубныя суда не обязаны постоянно имѣть боковые огни, положенные для другихъ судовъ, и если онѣ не снабжены боковыми фонарями, то должны имѣть фонарь съ двумя задвижными ширмами, съ одной стороны зеленою, а съ другой—красною, и при приближеніи какого либо судна, или къ какому либо судну, означенный фонарь долженъ быть, для предупрежденія столкновенія, показываемъ заблаговременно, такимъ образомъ, чтобы зеленый огонь не былъ видѣнъ на лѣвой сторонѣ, а красный на правой.

Рыбацкія суда и беспалубныя лодки, находящіяся на якорѣ, или стоящія неподвижно, привязанными къ сѣтямъ, должны держать яркій бѣлый огонь.

Рыбацкія суда и беспалубныя лодки могутъ также выставлять огни черезъ краткіе промежутки времени, если онѣ найдутъ это нужнымъ.

Особые огни.

Ст. 10. Въ исключительныхъ случаяхъ, которые будутъ перечислены въ правилахъ управленія судами, дозволяется употребленіе на судахъ особыхъ цвѣтныхъ фальшфейеровъ красного, зеленого и бѣлаго. Сожженіе фальшфейера зеленого будетъ значить, что отъ приближающагося судна требуютъ положенія руля—право, красного—лѣво. Судно, замѣтившее такой огонь, обязано исполнить требуемое. Бѣлый фальшфейеръ — требуетъ только вниманія.

Ст. 11. Для требованія лоцмановъ употреблять одинъ бѣлый фонарь, поднимая его подъ клотикъ которой либо брамъ-стенги. При этомъ постоянное судовое освѣщеніе должно сохранять обыкновенное свое положеніе.

Ст. 12. Для требованія помощи употреблять простой бѣлый фонарь, попеременно поднимая и опуская его въ-ручную, или на сигнальномъ стеньговомъ или кормовомъ фалѣ.

Примѣчаніе. Всякое судно, которое не будетъ освѣщено, или которое покажетъ свои огни слишкомъ поздно, считается отвѣтственнымъ за столкновеніе, если таковое случится, и пополненіе всѣхъ происшедшихъ отъ того убытковъ, должно быть обращено на него.

Правила о туманныхъ сигналахъ.

Ст. 13. Во время тумана, днемъ и ночью, описанные ниже туманные сигналы должны быть употребляемы, по крайней мѣрѣ, черезъ каждыя пять минутъ, а именно:

а) паровыя суда, на ходу, должны употреблять паровой свистокъ, помѣщаемый впереди дымовой трубы, на высотѣ не менѣе 8 футовъ отъ палубы;

б) парусныя суда должны, во время хода, трубить въ рожокъ, и

в) на паровыхъ и парусныхъ судахъ, стоящихъ на якорѣ, слѣдуетъ звонить въ колоколъ.

Правила для управленія судами.

Ст. 14. Если два судна, какого бы то ни было рода и всякой величины, идутъ прямо другъ на друга т. е. такъ, что днемъ, мачты обоихъ судовъ видны въ створѣ, а ночью съ каждаго судна видны оба боковые огня, тогда, на обоихъ судахъ слѣдуетъ положить руль лѣво, чтобы каждое могло пройти по лѣвую сторону другаго.

Ст. 15. Если два судна идутъ по одному и тому же направленію и заднее, имѣя болѣе широкій ходъ, будетъ догонять переднее, то догоняющее судно обязано уклониться въ сторону, куда най-

дѣть удобнѣе, для предупрежденія столкновенія, переднее же продолжать идти прежнимъ курсомъ; когда же обошедшее судно будетъ на траверзѣ, то отстающее обязано уменьшить ходъ.

Ст. 16. Если два судна сходятся, при углѣ между курсами тупомъ, величиною между 16 и 11 румбами включительно, то судно, наблюдающее другое съ правой стороны, кладетъ руль лѣво и останавливаетъ ходъ, дабы пропустить приближающееся судно передъ носомъ; другое же, наблюдающее первое или влѣво, или по носу, съ своей стороны способствуетъ маневру, тоже кладя руль лѣво.

Ст. 17. Если два судна сходятся при углѣ между курсами тупомъ или остромъ, но близкомъ къ прямому, а именно: величиною между 11 и 5 румбами исключительно, то наблюдающее другое съ правой стороны кладетъ право или лѣво, смотря по тому, что кажется ему удобопримѣнимѣе, и останавливаетъ ходъ, чтобы пропустить замѣченное судно передъ носомъ, которое, наблюдая первое или влѣво, или по носу, съ своей стороны, способствуетъ маневру, кладя руль лѣво.

Ст. 18. Прилагая къ дѣлу свободу выбора между положеніями руля лѣво или право, при углѣ схода близкомъ къ прямому, въ особенности на парусномъ суднѣ, слѣдуетъ принимать въ соображеніе, которое изъ двухъ положеній руля останавливаетъ ходъ судна, такъ какъ неимѣющій права выбора всегда проходитъ передъ носомъ у другаго.

Ст. 19. Если два судна сходятся, при углѣ между курсами остромъ, величиною между 5 румбами включительно и 0° исключительно, то наблюдающее другое съ правой стороны обязано положить право и остановить ходъ, чтобы пропустить приближающееся судно передъ носомъ; другое же, которое необходимо наблюдаетъ первое въ лѣвой сторонѣ, способствуетъ маневру, кладя руль лѣво.

Примѣчаніе. Для легчайшаго исполненія статей 14, 15, 16, 17, 18 и 19, при встрѣчѣ пароходовъ въ ночное время, заключающіяся въ нихъ правила изображены въ слѣдующей таблицѣ.

Обстоятельства видимости огней.

1) Всѣ три огня прямо по носу.

2) Всѣ три огня впереди праваго траверза.

3) Всѣ три огня на правомъ траверзѣ.

4) Всѣ три огня на правой раковинѣ (*).

5) Всѣ три огня впереди, на, или сзади лѣваго траверза.

6) Зеленый огонь прямо по носу.

7) Зеленый огонь въ правой сторонѣ.

8) Зеленый огонь въ лѣвой сторонѣ.

9) Красный огонь прямо по носу, отъ бѣлаго вправо или въ створѣ съ нимъ.

10) Красный огонь прямо по носу отъ бѣлаго влѣво.

11) Красный огонь впереди праваго крамбола отъ бѣлаго огня вправо.

Обязанности.

Лѣво руля.

Лѣво руля, остановить ходъ; пропустивъ пароходъ передъ носомъ, приводить на прежній румбъ.

Право или лѣво руля, смотря по обстоятельствамъ, остановить ходъ; пропустивъ, приводить на прежній румбъ.

Право руля, уменьшить ходъ; пропустивъ, приводить на прежній румбъ.

Лѣво руля, проходить передъ носомъ.

Лѣво руля проходить передъ носомъ.

Право руля; когда огонь перейдетъ за траверзъ, приводить на прежній румбъ.

Лѣво руля, проходить передъ носомъ (изъ положенія наблюдаемыхъ огней и своего курса можно тотчасъ видѣть, когда курсы не пересѣкаются).

Лѣво руля, уменьшить ходъ; пропустивъ, приводить на прежній румбъ.

Лѣво руля; пропустивъ, приводить на прежній румбъ.

Лѣво руля; остановить ходъ; пропустивъ, приводить на прежній румбъ.

(*) При этомъ положеніи столкновение возможно только въ такомъ случаѣ, если заднее судно обладаетъ большимъ ходомъ, чѣмъ переднее. Уклоненіе влѣво передняго необходимо для того, чтобы заднее, имѣя обязанностью положить лѣво, и вмѣстѣ съ тѣмъ пройти передъ носомъ, могло скорѣе выполнить послѣднее.

12) Красный огонь впереди праваго крамбола, съ бѣлымъ огнемъ въ створѣ.

13) Красный огонь впереди праваго крамбола, отъ бѣлаго огня влѣво.

14) Красный огонь на правой крамболѣ, отъ бѣлаго огня вправо.

15) Красный огонь на правой крамболѣ, съ бѣлымъ огнемъ въ створѣ.

16) Красный огонь на правой крамболѣ, отъ бѣлаго огня влѣво.

17) Красный огонь на правомъ траверзѣ, отъ бѣлаго огня вправо.

18) Красный огонь на правомъ траверзѣ, съ бѣлымъ огнемъ въ створѣ или отъ него влѣво.

19) Одинъ бѣлый огонь приближается къ курсу съ лѣвой стороны.

20) Одинъ бѣлый огонь приближается къ курсу съ правой стороны.

21) Всѣ три огня прямо за кормой.

Право или лѣво, смотря по обстоятельствамъ, остановить ходъ; пропустивъ, приводить на прежній румбъ.

Право руля, остановить ходъ; пропустивъ, приводить на прежній румбъ.

Право или лѣво, смотря по обстоятельствамъ, остановить ходъ; пропустивъ, приводить на румбъ.

Право руля, остановить ходъ; пропустивъ, приводить на румбъ.

Лѣво руля. (По правилу 4 породнее судно должно пропустить обгоняющее его въ правой сторонѣ).

Право руля, остановить ходъ; пропустивъ, приводить на прежній румбъ.

Идти прежнимъ курсомъ (*).

(*) Для провѣрки этихъ правилъ, мы не представляемъ чертежей, потому что, изучая вопросъ, каждый можетъ самъ ихъ составить. При этомъ слѣдуетъ, однакоже, замѣтить, что изъ чертежей можетъ возродиться сомнѣніе въ отношеніи правилъ: 2, 3, 4, 5 и 6, гдѣ суда какъ бы ищутъ столкновенія; но случаи эти, при обожидной внимательности, могутъ встрѣтятся весьма рѣдко, и если бы для нихъ представить иное рѣшеніе, то это значило бы снова ввести въ вопросъ управленія судами полнѣйшій произволъ, о чемъ мы и говорили уже выше.

Ст. 20. Парусное судно, лежа въ дрейфѣ, или же паровое съ испорченною машиною, или дрейфующее подъ одними ко-сыми парусами въ штормѣ, такъ что управленіе судномъ затруднительно, замѣтивъ прямо идущее на себя судно, имѣть право, соотнесеніемъ цвѣтнаго фалишфеера потребовать, чтобы приближающееся судно положило руль въ ту или другую сторону, а именно: зеленый фалишфееръ будетъ значить, что требуется положеніе руля право, а красный—лѣво. Судно, увидавшее такой огонь, обязано исполнить требуемое. Бѣлый фалишфееръ имѣетъ значеніе только, какъ возбуждающій вниманіе.

Ст. 21. При исполненіи и примѣненіи этихъ правилъ, никакое судно не освобождается отъ исполненія своей доли маневра для избѣжанія столкновенія; напротивъ, каждое судно обязано выполнить на столько болѣе, на сколько по условіямъ плаванія, какъ вѣшнимъ, такъ и внутреннимъ, оно свободѣе въ своихъ дѣйствіяхъ. Парусное судно обязывается также дѣйствовать въ присутствіи парохода, въ особенности ночью, на томъ основаніи, что для него курсъ послѣдняго ясенъ, изъ узаконеннаго положенія отличительныхъ огней, большая же трудность судить о курсѣ паруснаго судна для парохода вознаграждается болѣею его удобоподвижностію.

Ст. 22. Во время тумана всякое паровое судно должно идти малымъ ходомъ, а парусное подъ небольшими парусами.

Изъ этихъ правилъ читатель усмотритъ, что главнѣйшимъ основаніемъ для нихъ была теорія и изслѣдованія лейтенанта Промпта; отдавая справедливую дань уваженія этому французскому офицеру, за то, что онъ первый взглянулъ на дѣло столкновеній достаточно широко, мы считаемъ уместнымъ, прежде чѣмъ закончить статью, привести здѣсь заключеніе его брошюры о столкновеніяхъ на морѣ, помѣщенное авторомъ послѣ краткаго обзора системы освѣщенія Гиткота, которую онъ находитъ по достоинству уступающей его системѣ: «Но какъ бы то ни было, говорить Промптъ въ заключеніи, для теорій и изобрѣтеній открыто обширное поприще; но при этомъ необходимо имѣть въ виду одно весьма важное различіе. Въ задачѣ столкновеній представляется два вопроса для

разрѣшенія, именно: тактика и постоянное судовое освѣщеніе. Первый изъ этихъ вопросовъ есть чисто дѣло теоріи, а имѣя геометрической характеръ, онъ не можетъ подлежать, въ одно и то же время, нѣсколькимъ рѣшеніямъ. На счетъ маневровъ, которые слѣдуетъ выполнять, необходимо напередъ согласиться; но вся задача заключена въ такое ограниченное число комбинацій и условій, что будучи разъ рѣшена правильно, къ пей никогда уже не нужно будетъ возвращаться. Можно сказать, что теорія, справедливая сегодня, была справедлива и за тысячу лѣтъ передъ симъ и будетъ справедлива тысячу лѣтъ спустя. Я говорю это въ отвѣтъ на возраженія, которыми встрѣчена была моя теорія, а именно: что она непримѣнима, потому что въ основаніи ея лежитъ знаніе угла встрѣчи, а моряки не въ состояніи точно опредѣлить этотъ уголъ не только ночью, но даже и днемъ. Я долго обдумывалъ это затрудненіе и старался доказать, что опредѣленіе угла схода съ точностью болыпею чѣмъ въ три румба вовсе и не требуется; но я на этомъ не остановлюсь, а выскажу прямо, что такое возраженіе противъ тактики не имѣетъ ровно ни какой цѣны. Будетъ ли возможно или нѣтъ приблизительно опредѣлить уголъ, при которомъ суда сходятся, это нисколько не вліяетъ на дѣйствительность и справедливость моей теоріи. На столько же справедливо было бы сказать, что астрономическая теорія опредѣленія долготъ не вѣрна и непримѣнима, потому что у насъ не имѣется хорошихъ хронометровъ. Если, говоря противъ моей теоріи, можно указать только на трудность опредѣленія угла схода, то, по крайней мѣрѣ, слѣдуетъ согласиться съ ея выводами, и за тѣмъ заняться разрѣшеніемъ другой задачи, относительно способовъ указанія курса судовъ съ точностью, требуемою примѣненіемъ тактики.

Такимъ образомъ видно, что я охотно соглашусь признать мое судовое освѣщеніе несовершеннымъ, и вполне допускаю, что можно сдѣлать лучше; говорить иначе было бы, по меньшей мѣрѣ, странно, потому что въ вопросахъ техническихъ, рѣшенія подвергаются оцѣнкѣ, болѣе или менѣе, произвольной, а совершенствованію—бесконечному. Но на мою тактику столкновеній я не смотрю подобнымъ же образомъ; я считаю.

ее точною, и думаю, что рано или поздно, моряки примутъ ее и будутъ за нее благодарны мнѣ. До тѣхъ же поръ, я утверждаю, что движеніе по морямъ, зависитъ отъ произвола и случайности личнаго сужденія, и что всякій морякъ можетъ нанести вредъ своему сосѣду, изъ за личной неспособности, злонамѣренности, самолюбія или эгоизма, не рискуя многимъ подвергнуться за свои дѣйствія заслуженному взысканію.

«Было бы весьма странно, еслибы истина, которую я высказываю такъ категорически и которая опирается на рядъ идей крайне простыхъ, была совершенною новостію; еслибы это было такъ, то мои доводы должны, были бы вызвать недоумѣніе во всѣхъ разсудительныхъ людяхъ; я не имѣю претензіи на совершеніе открытія, но только на подведеніе подъ приличную систему начала весьма давняго, которое было на устахъ у всѣхъ и въ мысляхъ у каждаго. Вслѣдствіе моей теоріи, я могу надѣяться, что начало положенія руля лѣво снова войдетъ въ свою силу, съ тѣхъ поръ какъ я, должнымъ образомъ, объяснилъ и подтвердилъ его всестороннимъ обследованіемъ, указавшимъ необходимыя для него ограниченія.

«Въ заключеніе намъ остается сдѣлать нѣсколько важныхъ замѣчаній съ цѣлью доказать коренную разницу между нашимъ рѣшеніемъ задачи столкновеній и всѣми остальными, которыя предшествовали намъ. Вооруженные точной теоріей, мы составили тактику, абсолютныя начала которой не терпятъ никакихъ исключеній, такъ что всѣ частные случаи необходимо заключаются въ ней, и отнынѣ, единственною заботою моряковъ должно быть возможно-наилучшее согласеніе своихъ дѣйствій съ ея безспорными указаніями. Именно съ этою цѣлію, и въ этомъ смыслѣ, мы подвергли нашу тактику разбору, въ которомъ старались предусмотрѣть * главныя возраженія и устранить практическія трудности. Въ дѣлѣ столкновеній, безопасность и справедливость могутъ быть достигнуты только такою тактикой, которая основана на неопровержимой теоріи; малѣйшее допущеніе исключеній и произвола капитановъ, будетъ имѣть послѣдствіемъ анархію въ дѣйствіяхъ, а добросовѣстныхъ судей, въ произнесеніи приговоровъ, лишитъ всякой опоры. При встрѣчѣ въ морѣ, тре-

буется, чтобы двѣ независимыя воли дѣйствовали совмѣстно для устранения опасности, посредствомъ согласныхъ маневровъ; но этой цѣли нельзя достигнуть иначе, какъ подчиняя личныя опредѣленія неуклоннымъ правиламъ. Предлагаемыя до сихъ поръ тактики лишены были и точности и общности; рядомъ съ правилами необходимо было допускать отклоненія отъ нихъ; а въ этомъ, въ теченіе 20 лѣтъ, и заключалась причина неуспѣха различныхъ рѣшеній вопроса, предлагаемыхъ различными европейскими правительствами. Мы полагаемъ, что оказали дѣйствительную услугу дѣлу, указавъ отвѣченное рѣшеніе задачи, состоящее въ отдѣленіи случаевъ встрѣчи подъ острыми углами отъ случаевъ встрѣчи подъ тупыми, каждый изъ нихъ требуетъ маневровъ радикально другъ отъ друга отличныхъ.

«Кромѣ того, можно замѣтить, что наша теорія на столько обща, что исключительно морскою, ее нельзя назвать; ее можно было бы разсматривать и отвѣченно, какъ единственно-истинный законъ передвиженія, *имѣющій цѣлю предупрежденіе столкновеній, между продолговатыми тѣлами, движущимися по направленію изъ большой оси, въ той же плоскости, когда ими управляютъ воли разумныя, но другъ отъ друга независимыя*. Такимъ образомъ, какъ частный случай, подъ эту теорію можно подвести движеніе экипажей на площадяхъ и улицахъ, гдѣ они встрѣчаются по всѣмъ возможнымъ направленіямъ.

«Сомнѣнія, которыя могли бы еще остаться въ умѣ нѣкоторыхъ нашихъ читателей, всегда происходятъ только отъ недоразумѣній. Нѣкоторые моряки, предполагая, что два судна еще достаточно далеки другъ отъ друга, не допускаютъ чтобы исключительно только одинъ маневръ былъ выгоденъ; другіе же, наоборотъ, предполагая, что два судна уже весьма близки, и застигнуты въ расплохъ, доказываютъ, что руль право или какой либо другой маневръ, бытъ бы болѣе быстрымъ и менѣе опаснымъ чѣмъ руль лѣво, — что, конечно, не подлежитъ сомнѣнію.... Но дѣло заключается въ томъ, чтобы понять другъ друга; наша цѣль была составить тактику для предупрежденія столкновеній между двумя судами, которыя

замѣтили другъ друга достаточно задолго, но которыя, прежде чѣмъ начать маневрировать, выжидаютъ, чтобы опасность столкновенія вполнѣ выяснилась; только для такого нормального случая мы устанавливали правила, и полагаемъ, что развѣ туманъ, или же дурное освѣщеніе ночью, могутъ помѣшать ихъ приложенію къ дѣлу.*

Тщательно собравъ все, что писалось въ пользу необходимости переменъ въ нынѣ дѣйствующихъ постановленіяхъ, было бы несправедливо обойти молчаніемъ, хотя бы и единственный голосъ за то, что и нынѣшнія правила о предупрежденіи столкновеній на морѣ, добросовѣстно исполненныя, удовлетворяютъ своему назначенію. На преніяхъ въ обществѣ соединенныхъ службъ, въ этомъ смыслѣ высказался, нѣкто капитанъ Краффордъ; доводы его были слѣдующіе: «я желалъ бы сказать», говорилъ онъ, «нѣсколько словъ какъ практикъ, потому что все, вновь-предлагаемое по части предупрежденія столкновеній на морѣ, мы должны разсматривать какъ съ теоретической, такъ и съ практической стороны. На сколько я способенъ составить о предметѣ свое мнѣніе, я полагаю, что присутствіе одного цвѣтнаго фонаря на одной сторонѣ судна и другого на другой, вмѣстѣ съ бѣлымъ фонаремъ на формарсѣ, для отличія пароходовъ отъ парусныхъ судовъ, дастъ возможность съ точностью опредѣлить родъ приближающагося судна, что совершенно достаточно. Но и это имѣетъ отличный видъ только въ теоріи, на практикѣ же законы, къ сожалѣнію, не исполняются такъ, какъ они должны были бы исполняться. Дной десять тому назадъ, возвращаясь въ Англію съ континента, въ каналѣ, мы обошли множество судовъ, которыя вовсе не имѣли никакихъ огней; а пароходъ нашъ шелъ узловъ 9-ть; что же было бы удивительнаго, еслибъ столкновеніе и случилось.

За тѣмъ изъ всѣхъ средствъ предупрежденія столкновеній, самое существенное, отъ котораго зависитъ все, это глаза моряковъ и ихъ бдительность. Вы можете видѣть огни всѣхъ цвѣтовъ на свѣтѣ, во всевозможныхъ усовершенствованныхъ

положеніяхъ, но если вы стоите на вахтѣ спуска рукава, что въ томъ пользы для предупрежденія столкновенія?

Прежде чѣмъ выдумывать какія бы то ни было новыя правила, относительно расположенія отличительныхъ огней, необходимо добиться, чтобы носились тѣ, которые имѣются въ настоящее время; что же касается до правилъ управленія судами, то тутъ, прежде всего, моряки должны смотрѣть *въ оба*. Я полагаю, что для того, кто ходитъ съ хорошо открытыми глазами, не наткаться своимъ судномъ на чужія, не составляетъ большаго безпокойства. По моему мнѣнію, совершенно бесполезно предписывать судамъ носить усовершенствованные огни, когда они не носятъ вовсе ни какихъ. Не будучи въ Англіи года три, и возвращаясь каналомъ, мнѣ было весьма любопытно видѣть, какъ выполняется законъ объ огняхъ; поэтому я довольно долго оставался на палубѣ и не уходилъ въ каюту; наблюдая въ бинокль, я замѣчалъ, что приближеніе огней нашего парохода, поднимало на палубѣ встрѣчныхъ судовъ большія хлопоты, и иногда успѣвали показать огонь; такимъ образомъ я убѣдился, что законъ объ огняхъ недостаточно строгъ; но за нарушеніе его слѣдуетъ постановить тяжелыя взысканія, и я увѣренъ, что еслибы, о всѣхъ судахъ, которыя не показываютъ своихъ огней, доносилось, то число столкновеній само собою уменьшилось бы безъ всякихъ новыхъ, усовершенствованныхъ правилъ.

Это мнѣніе, такъ энергично высказанное, по справедливому замѣчанію одного изъ нашихъ моряковъ, «одинаково примѣнимо какъ къ новымъ, такъ и къ старымъ правиламъ, вниманіе и исполненіе извѣстныхъ вещей всегда будутъ требоваться, но самъ же Краффордъ называетъ новыя правила усовершенствованіями», — но, тѣмъ не менѣе, мнѣніе это даетъ намъ право закончить проектируемыя правила управленія судами, въ видѣ напоминовенія, слѣдующею статьею:

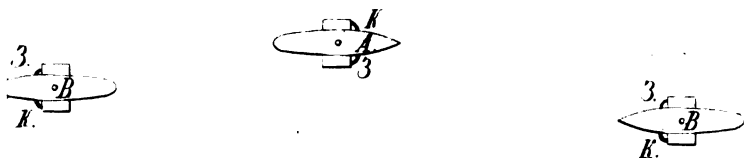
Ст. 23. За всѣмъ тѣмъ, исполненіе всѣхъ предъидущихъ правилъ, а слѣдовательно и предупрежденіе столкновеній, главнѣйшимъ образомъ зависитъ отъ непрерывной внимательности моряковъ и строжайшаго наблюденія, какъ за своими огнями, такъ и за всѣмъ, что дѣлается кругомъ, по горизонту;

при производствѣ дознаній по дѣлу столкновеній, главнымъ образомъ слѣдуетъ стараться открыть не было ли упущенія въ этомъ отношеніи, и сообразно съ этимъ и подвергать виновнаго взысканію.

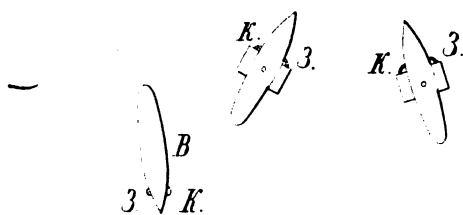
Д. Жертова.



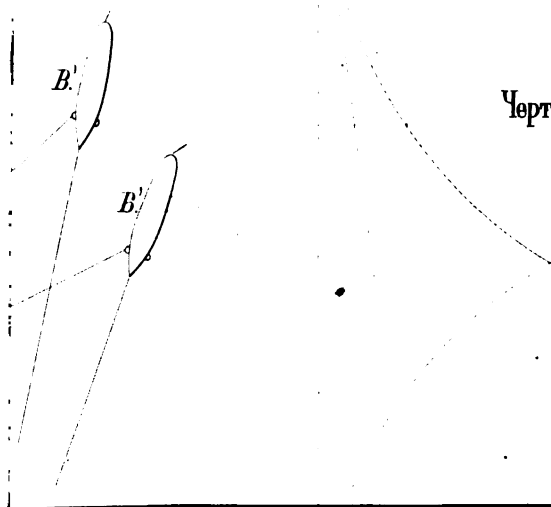
Черт. 4



Черт. 13.



Черт. 8.



ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ ГЛАВНѢЙШИХЪ СОБЫТІЙ ВЪ КАМЧАТКѢ.

I.

1650 г. — 1742 г. (*).

Въ то время, когда часть предприимчивыхъ якутскихъ казаковъ дѣлала открытія около Охотскаго моря, другая партія пропикла съ своими поисками въ берегамъ Ледовитаго моря, избравъ р. *Колыму* исходнымъ пунктомъ своихъ открытій въ сѣверо-восточной части Сибири.

Намъ неизвѣстно, кому приписать честь открытія этой рѣки, но достовѣрно только то, что въ 1644 году, казакъ Михайло Стадухинъ построилъ Нижне-Колымскій острогъ и, возвратившись въ Якутскъ, первый доставилъ извѣстіе о воинственномъ и свободномъ племени *чукчъ*, объ островѣ, лежащемъ противъ устья р. Колымы (**), съ котораго добываютъ чукчи моржовую кость, и о рѣкѣ *Анадырь* (Погыча, Повыча, Ковыча), впадающей, будто бы, въ Ледовитое море, восточнѣе р. Колымы.

Слухи эти быстро распространились между якутскими промышленниками и казаками, которые, пренебрегая предстоявшими имъ опасностями, пустились на утлыхъ своихъ ладьяхъ (*шитикахъ*) по Ледовитому морю, къ востоку отъ устья р. Колымы, и открыли чукотскую землю (***).

(*) Изъ дѣлъ сибирскихъ архивовъ.

(**) Последнія путешествія показали, что островъ, который описывалъ Стадухинъ,—маленькій Крестовскій островъ.

(***) Предѣлы нашего труда не позволяютъ намъ входить въ подробности этихъ путешествій, тѣмъ болѣе, что ихъ можно найти въ «*Сочиненіяхъ и переводахъ къ польѣ и заселенію служащихъ*», январь, февраль, мартъ и апрѣль 1758 г. и въ «*Путешествіи Врангеля*».

Въ 1646 г. Федотъ Алексѣевъ, прикащикъ купца Усова, и казакъ Семенъ Дежневъ отправились, въ июнѣ мѣсяцѣ, на чetyрехъ *кочахъ* (*) отыскивать р. Анадырь, о которой слышали, что она впадаетъ въ Ледовитое море, и хотя попытки ихъ два года сряду были безуспѣшны, за множествомъ льдовъ въ морѣ, но это не охладило ихъ предприимчивости, и, въ 1648 г., июня 20, они на 7 кочахъ, вышли изъ р. Колымы въ новый походъ. Намъ неизвѣстно, что случилось съ чetyрьмя кочами, а о плаваніи остальныхъ трехъ, подъ начальствомъ Алексѣева, Дежнева и казака Анкудинова, сохранились свѣдѣнія изъ донесенія Дежнева.

Повѣствованіе свое Дежневъ начинаетъ отъ Большаго Чукотскаго носу. Мысль эту, по замѣчанію его, состоитъ весь изъ камня, находится между сѣверомъ и сѣверо-востокомъ, и поворачиваетъ кругомъ, къ сторонѣ р. Анадыра. На русской, т. е. на западной сторонѣ Чукотскаго носа, впадаетъ въ море рѣчка *Становые*, близъ которой чукчи устроили родъ башни изъ китовыхъ костей. Противъ самаго мыса лежатъ два острова, на коихъ видѣны чукчей, съ прорѣзными губами и продѣтыми въ нихъ кусками моржевыхъ зубовъ. Отъ мыса къ р. Анадыру попутнымъ вѣтромъ можно достигнуть въ три сутки, и въ такое же время дойти сухимъ путемъ; первый мысъ отъ Колымы названъ *Святымъ* (**), и для Дежнева особеннаго примѣчанія былъ достоинъ потому, что кочь Анкудинова на томъ мѣстѣ разбился.

Въ краткомъ, недостаточномъ описаніи Дежнева не упомянуто ни о губѣ Чаупъ, ни о Колюченскомъ островѣ, ни о другихъ примѣтныхъ мѣстахъ, которыя должны быть усмотрѣны на пути изъ Колымы до Берингова пролива (***).

(*) *Кочи* суда плоскодонныя, съ одною палубою, длиною около 12 сажень, соразмѣрной ширинѣ; ходили греблю и подъ родужными парусами, при попутномъ вѣтрѣ. якоря имѣли теревянныя, съ привязанными къ нимъ большими камнями.

(**) Вѣроятно *Шелаискій* мысъ.

(***) Путешествіе Врангеля ч. I, стр. 11 и 13, и «Сочиненія къ пользѣ и увеселенію служація» январь 1758 г., стр. 11 и 12.

Казаки съ кочи Анкудинова перебрались на остальные два коча и 20 сентября дрались на берегу съ чукчами, при чемъ Алексѣевъ былъ раненъ. Имъ было уже не до покоренія чукочъ, потому во-первыхъ, что торопились достигнуть цѣли своего путешествія, а во-вторыхъ, что самое главное, они узнали, что въ землѣ чукочъ *всюду тундра, голодъ и безмъсье*. Вскорѣ послѣ того буря разлучила оба коча. Кочъ Дежнева носило по морю до октября мѣсяца и, наконецъ, выбросило на берегъ, къ югу отъ р. Анадыра, *не въ маломъ разстояніи*, вѣроятно около р. Олюторы.

Дежневъ, съ находившимися при немъ 25 казаками, отправился пѣшкомъ, для отысканія р. Анадыра; но за неимѣніемъ проводника, онъ пришелъ къ этой рѣкѣ только чрезъ 10 недѣль, не въ дальнемъ разстояніи отъ ея устья, гдѣ не было ни людей, ни лѣсу. Наскоро построить юдку изъ наноснаго лѣсу, Дежневъ послалъ 12 чел. вверхъ по Анадыру, для отысканія продовольствія. Но партія эта блуждала 20 дней и, не найдя ни людей, ни пищи, возвратилась къ устью рѣки, лишившись болѣе половины товарищей, умершихъ отъ голоду.

Въ слѣдующемъ 1649 г., Дежневъ, съ остальными товарищами, пошелъ на лодкѣ вверхъ по Анадыру и вскорѣ встрѣтился съ многочисленнымъ племенемъ *анауловъ*, которые заплатили ему ясакъ; но, въ послѣдствіи, за непокорность, были совершенно истреблены (*). Дежневъ построилъ *анадырскій* острогъ, въ 480 верстахъ отъ устья, который и былъ первый острогъ на камчатской почвѣ, служившій въ послѣдствіи оплотомъ противъ нападенія туземцевъ.

Между тѣмъ, на р. Колымѣ, по выходѣ въ море Дежнева, казаки узнали, что устье р. Анадыра должно искать на сѣверномъ берегу Чукотской земли, и что кратчайшій путь туда лежитъ по горамъ, чрезъ которыя взялись провести ихъ *ходынцы*, народъ, жившій на верховьяхъ р. Анюя и покоренный русскими въ 1650 г. По этому поводу образовалось новое общество, для отысканія устья р. Анадыра. Партія эта, 23 марта 1650 г., выступила въ путь, чрезъ горы, подъ руководствомъ

(*) Путешествіе Врангеля ч. I, стр. 16.

Семена Моторы, и 23 апрѣля соединилась, на р. Анадырь, съ Дежневымъ. Вслѣдъ за этой партіей, вышла, сухимъ же путемъ, для отысканія р. Анадыра, другая партія казаковъ, подъ начальствомъ Михаила Стадухина (*), который провелъ семь недѣль въ пути, пока дошелъ до Анадыра и, будучи въ ссорѣ съ Дежневымъ и Моторою, обошелъ ихъ зимовье и дѣйствовалъ отъ нихъ отдѣльно. Дежневъ и Мотора, желая также избѣжать встрѣчи съ *завистливымъ* Стадухинымъ, пошли на р. *Пенжину*, но, за поимѣніемъ проводника, принуждены были вернуться на Анадырь.

Послѣ того, Дежневъ и Мотора построили суда, на р. Анадырь, чтобы идти по морю, для отысканія новыхъ рѣкъ; но намѣреніе ихъ не осуществилось, за смертію Моторы, который былъ убитъ въ 1651 г., въ сраженіи съ анаулами. Въ томъ же году (**) Дежневъ доходилъ на лодкахъ до устья Анадыра, гдѣ нашелъ отмель, простирающуюся далеко въ море по сѣверную сторону устья. На этой картѣ (***) Дежневъ добылъ для казны 3 пуда, а счетовъ 14, моржовыхъ зубовъ.

Въ 1653 г. Дежневъ готовилъ лѣсъ для постройки коча, на которомъ предполагалъ отправиться въ Якутскъ моремъ, *но разсудивъ, что море большое и свои велики, безъ доброй снасти судовой и безъ добраго паруса и якоря идти нельзя*, къ тому же и берегъ Чукотской земли по всякое лѣто бываетъ такъ чистъ отъ льдовъ, какъ былъ онъ во время его плаванія,—отложилъ свое намѣреніе.

Въ слѣдующемъ году Дежневъ предпринялъ вторично путешествіе къ помянутой мели, и взялъ съ собою Юрія Саливерстова, прибывшаго 27 апрѣля 1654 г. изъ Якутска, съ предписаніемъ промыслять въ пользу казны моржовые зубы. Саливерстовъ утверждалъ, что онъ и Стадухинъ открыли эту моль, названную *Анадырскою каргою*, въ первое морское путешествіе

(*) Въ Сибирск. Вѣст. сказано неправильно, что Стадухинъ отправился на Анадырскъ моремъ. Въ рукахъ нашихъ были подлинныя документы о его путешествіи.

(**) А не въ 1652 г., какъ говорятъ Миллеръ, ибо въ подлинныхъ документахъ Дежнева сказано: «а на коргу мы пришли 159 года (т. е. 7159 г. отъ сот. міра) канунъ Петрова дня и Павлова, верховныхъ апостоловъ».

(***) На сибирскомъ нарѣчій отмель.

Михайла Стадухина, въ 1649 году; но Дежневъ доказывалъ противное. Возникшему отъ этого спору, мы и обязаны извѣстіемъ о плаваніи Дежнева.

Дежневъ, продолжая плаваніе около карги, видѣлъ коряговъ и между ними узналъ якутку, жившую прежде съ Ѳедотомъ Алексѣевымъ. Она сказала ему, что Ѳедотъ и Анкудиновъ отъ цыгги умерли, многіе изъ ихъ товарищей убиты, а малое число осталось на лодкахъ, но куда ушли и что съ ними случилось, она не знаетъ.

Впослѣдствіи же открылось, что остальные казаки, при благополучной погодѣ, плыли подлѣ береговъ къ югу, зимовали на р. *Русаковой* и на слѣдующую весну пришли къ р. *Камчаткѣ*, гдѣ и расположились на жительство (*). Покоритель Камчатки, пятидесятникъ Атласовъ, въ 1697 г., узналъ отъ туземцевъ, что много лѣтъ тому назадъ жилъ у нихъ нѣкто Ѳедотовъ (можетъ быть сынъ Ѳедота Алексѣева) съ товарищами, при устьѣ р. *Никулы*, которую потому русскіе прозвали *Ѳедотовскою*. Камчадалы боялись ихъ, пока русскіе не порессорились между собою и разодрались. Тогда камчадалы, увидя кровь, убѣдились, что и русскіе смертныя, и потому, чтобы освободиться отъ нихъ, соединились съ коряками и всѣхъ русскихъ побили. Во время первой камчатской экспедиціи еще видны были остатки хижинъ, въ которыхъ жили русскіе. Только никто не могъ сказать съ какой стороны они пришли сюда (**). О дальнѣйшемъ же путешествіи Дежнева нѣтъ никакихъ свѣдѣній.

Между тѣмъ, казакъ Михайло Стадухинъ, по окончательномъ истребленіи племени апауловъ, построилъ на устьѣ р. Анадыря шитики и въ 1756 г. отправился на нихъ, съ товарищами, къ югу, обогнулъ полуостровъ Камчатку и вышелъ въ Охотское море, на берегу котораго построилъ *Тауйскій острогъ* (***)

(*) Соч. къ пользѣ и ув. служ. 1758 г. январь и Путеш. Врангеля ч. I, стр. 15, 16, 17 и 18.

(**) Соч. къ пользѣ и увесел. январь 1758 г. стр. 20 и 21.

(***) Миллеръ и Врангель говорятъ, что Стадухинъ пошелъ на р. Пенжину, и что о немъ не получено никакихъ извѣстій. Но мы имѣли въ рукахъ документы о его плаваніи.

По заведеніи острога на р. Анадырь, казаки остались въ немъ постоянными жителями, завелись домами, построили церковь и содержали себя на собственный счетъ, потому что изъ Якутска, по трудности сообщенія и отдаленности, въ теченіе 78 лѣтъ (съ 1650 г. по 1728 г.), имъ не доставляли ни жалованья, ни провіанта; продовольствіемъ же служила имъ рыба и оленье мясо. Покоривъ окружающія Анадырскъ племена *юкагирей* (*) и *корякъ*, обитавшихъ на сѣверномъ побережьи Охотскаго моря, казаки объясачили потомъ корякъ оленныхъ, кочевавшихъ на правомъ берегу Анадыра, между Пенжинскимъ и Олюторскимъ морями. Коряки, надѣясь пайти въ русскихъ защиту противъ враждебныхъ имъ сосѣдей чукотъ, охотно отдавались подъ покровительство казаковъ и снабжали ихъ въ порѣздахъ своими оленями. Но какъ покорность корякъ была сомнительна, то, въ 1769 г., построенъ былъ *Акланскій острогъ* на р. *Хаяхъ*, впадающей въ Пенжину.

Вскорѣ казаки завладѣли всею площадью между рѣками: Акланомъ, Анадыромъ, Олюторомъ и Таловкой. Площадь эта, со включеніемъ Анадырскаго острога, называлась въ то время *Заносемъ*. Анадырскіе служилые давно уже слышали о сосѣдственной Камчаткѣ; но увѣдомили о томъ якутское правленіе только въ 1689 г., а въ 1696 г. рѣшились осмотрѣть эту землю. По приказу анадырскаго прикащика *Атласова*, прибывшаго туда въ августѣ 1695 г., казакъ *Морозко*, посланный съ 16 казаками, для сбора ясака съ корякъ на р. *Ануку*, впадающую въ Восточный океанъ, проинъ далеко на югъ, погромивъ одинъ камчадальскій острогъ на р. *Тииль*, гдѣ взялъ *невѣдомыя* (японскія) письма; собралъ достовѣрныя свѣдѣнія о Камчаткѣ и узналъ о существованіи за ней цѣлой гряды острововъ.

Получивъ эти извѣстія, Атласовъ, въ 1697 г., самъ отправился въ походъ на Камчатку, съ 55 казаками и 60-ю юкагирами. Склонивъ въ подданство корякъ въ *Акланскомъ*, *Каменномъ* и *Усть-Таловскомъ* острожкахъ, и взявъ одинъ острожекъ съ бою (**), перешелъ съ Пенжинской губы на олюторскій берегъ

(*) Въ 1691 г. почти все племя юкагировъ погибло отъ оспы.

(**) Острожекъ этотъ находился при р. Кчанучъ, впадающей въ р. Камчатку. Крашенинниковъ засталъ на этомъ мѣстѣ крестья, поставленный Атласовымъ, съ

Восточнаго моря. Здѣсь Атласовъ раздѣлилъ свою команду на двѣ партіи: одну, подъ начальствомъ Морозко, отправилъ по восточному берегу полуострова, а съ другою пошелъ самъ вдоль берега Пенжинскаго моря. На Тигилѣ обѣ партіи соединились и вмѣстѣ прошли по пенжинскому берегу на югъ, до р. *Нынчу*, получившей названіе *Голыиной*, отъ имени потерявшагося здѣсь казака. При возвращеніи же назадъ съ р. *Ичи*, перешелъ чрезъ хребетъ на р. Камчатку, заложилъ на ней *верхнекамчатское зимовье* и, оставивъ въ немъ Потапа Сѣрюкова съ 15 казаками, воротился въ Анадырьскъ. 2 іюля 1700 г., Атласовъ былъ уже въ Якутскѣ, откуда отправленъ въ Москву съ донесеніемъ о покореніи новой страны, за что и былъ пожалованъ сперва въ пятидесятники, потомъ въ якутскіе казацкіе головы и назначенъ правителемъ въ Камчатку.

Въ Москвѣ Атласовъ сообщилъ слѣдующія свѣдѣнія о своемъ пути въ Камчатку, о самой Камчаткѣ и Курильскихъ островахъ, переданныя намъ въ лѣтописи Есипова.

«Отъ Якутска переплылъ черезъ р. Лену на лодкахъ, и взялъ конныя, подъ всѣхъ 13 человекъ служивыхъ, подводы. Шли *еланными* и *луговыми* мѣстами до *Алдана* рѣки съ дня три. Переправились чрезъ р. Алданъ, противъ р. *Токулана*; подлѣ той рѣки, по правой сторонѣ, вверхъ шли 11 дней и тутъ захватила ихъ зима. Съ Токулана переправились на вершину *Яны*, чрезъ Камонъ, 1 день, и шли по той рѣкѣ 2 недѣли до *Верхоянскаго* зимовья. Оттуда перешли на *Атананъ* рѣку, а съ Атанана на *Голяндину* рѣчку, впадающую въ *Индиگیрку*, подъ Индигирскимъ острогомъ, и шли до того острога на коняхъ. Всего отъ Якутска до того мѣста шли, съ простоемъ, недѣль съ семь; а изъ того острога внизъ шли по Индигиркѣ рѣкѣ на оленяхъ 6 дней, до *Уяндинскаго* зимовья, а Уяндинка рѣка шла въ Индигирку съ лѣвой стороны; отъ Уяндина шли на большое мѣсто по Индигиркѣ и перешли чрезъ хребетъ до *Алазейскаго* зимовья 10 дней, а изъ того Алазейскаго зимовья

слѣдующей надписью: $\overline{\text{С}}$ Ѣ (205) году $\overline{\text{П}}$ І (13) дня, поставилъ сей крестъ пятидесятиакъ Володиміръ Атласовъ съ товарищами $\overline{\text{Н}}$ Ѣ (55) челов.

на оленяхъ же, шли чрезъ хребетъ до р. Колымы, до урочища *Юрмани*, 2 дни, а потомъ по *Кокбемъ* внизъ 10 дней, на нартахъ до *Нижнеколымскаго* зимовья. А то зимовье близъ самаго устья, и отъ него шли черезъ хребетъ до *Яблонной* рѣки и по Яблонной внизъ до Анадыра рѣки, и по Анадыру внизъ до Анадырскаго острогу 4 недѣли, а на легкихъ, весною, выходятъ и въ 3 недѣли, и въ подводы лошадей и оленей нанимали у ясачныхъ иноземцевъ. Между Колымою и Анадыромъ рѣками *необходимый* носъ впалъ въ море, и въ лѣвой сторонѣ того носа, на морѣ, лѣтомъ бываютъ осенніе льды, а зимою то море стоитъ замерзши; по другую сторону того носа весною бываютъ льды, а во все лѣто не бываютъ. На томъ носу онъ не бывалъ, тамошніе иноземцы чукчи, которые живутъ около того носа и на устьи Анадыра, сказывали, что противъ того носа есть островъ, и съ того острова зимою, когда море замерзнетъ, приходятъ иноземцы, говорящіе своимъ языкомъ, и приносятъ соболи плохіе.

«Въ Анадырскомъ зимовьи собралъ онъ Володиміръ 60 чел. служилыхъ и промышленныхъ, а что съ тѣми людьми учинилъ и куда ходилъ, то писано въ Якутскъ. Да сверхъ того онъ сказалъ: что идучи въ Камчадалскую землю и изъ камчадалской земли, питались они оленями и рыбою, имея у инородцевъ оную рыбу и сами ловили сѣтьми. А рыба въ рѣкахъ морская, породы особой, походить однако на семгу. Иныхъ рыбъ много, семь разныхъ родовъ, и на русскія рыбы не походятъ. Идутъ той рыбы изъ моря по тѣмъ рѣкамъ много, и назадъ та рыба не возвращается и помираетъ въ тѣхъ рѣкахъ.

«По тѣмъ рѣкамъ звѣри: соболи, лисицы и выдры. Ходили они по Камчаткѣ рѣкѣ лѣтомъ и зимою на оленяхъ, зимою въ нартахъ, а лѣтомъ верхомъ. Зима въ камчадалской землѣ тепла, противъ московскаго, и бываютъ снѣга небольшіе, а въ курильскихъ иноземцахъ (въ Курильской землицѣ, т. е. на югѣ Камчатки) снѣгъ бываетъ больше противъ Якутска вдвое и въ Курильскихъ солнце лѣтомъ ходитъ противъ человѣческой главы и тѣни отъ человѣка не бываетъ. Въ Курильской землѣ у моря ятицъ: утокъ, чаекъ, много, а ржавцовъ, гусей, лебедей бы-

ваетъ и больше того. Дожди, молніи и громы бываютъ большіе и часто. Овощи въ Камчадалской землѣ и Курильскихъ суть: ягоды брусника, черемуха и жимолость; таможе обрѣтается трава, которую иноземцы называютъ *Абагатка*; иноземцы эту траву сушатъ на солнцѣ и ѣдятъ, а какъ ту траву изомнута станеть молка и бѣла, какъ мука, и сладка будто сахаръ. Деревья тамъ растутъ малыя: кедры величиною противъ можжевельника; березнику, лиственничнику и ельнику много и на Пенжинской сторонѣ по рѣкамъ растутъ березникъ и осинникъ.

«На Пенжинской сторонѣ живутъ коряки густобородые, лицомъ русоватые, росту средняго, говорятъ своимъ языкомъ, живутъ безъ всякой вѣры; но имѣютъ изъ своей братіи шамановъ, и что имъ надобно, о томъ и шаманятъ: бьютъ въ бубны и кричатъ. Одежду и обувь носятъ оленью, а подошвы перничьи; ѣдятъ же рыбу, всякаго звѣря и нерпу. Юрты у нихъ оленьи и ровдужныя.

«А съ тѣми коряками живутъ иноземцы языкомъ и во всемъ подобны корякамъ, и называются люторцы; юрты у нихъ земляныя подобны остятскимъ. А съ тѣми люторцы живутъ камчадалы, ростомъ же не велики съ бородами средними, лицомъ походятъ на зырянъ, одежду носятъ соболѣю, лисью, оленью, а шутъ то платье соболями. Юрты у нихъ зимнія земляныя, а лѣтнія деревянныя, на столбахъ, вышиною отъ земли три аршина, намощены досками, покрываются оловымъ корнемъ и ходятъ въ тѣ юрты по лѣстницамъ; юрта отъ юрты стоятъ по близку и въ одномъ мѣстѣ юртъ ста по три и по четыре. Питаются они сырою рыбою и звѣремъ и запасаютъ ихъ въ зиму такъ: сырую рыбу складутъ въ яму и засыпаютъ землею, и та рыба изгниеть, они вынимаютъ ее и кладутъ въ колоды, наливаетъ водою, и разжегши камни кладутъ въ тѣ колоды, нагреваютъ воду и ту рыбу съ тою водою размѣшиваютъ и пьютъ. И отъ той рыбы изходитъ такой смрадный духъ, что русскому челоуѣку по пуждѣ можно терпѣть. Посуду глинянную, горшки и кувшины, и деревянную водяную дѣлаютъ сами, но есть у нихъ и другая посуда, привезенная съ острова. Вѣры у нихъ никакой нѣтъ, только одни шаманы различны съ иными иноземцами только тѣмъ, что носятъ волосы длинныя.

«По хребтамъ камчадалской земли живутъ *коряки* оленные, съ коими камчадалы говорятъ *коряцкимъ* языкомъ. За камчадалскими вдали живутъ *курильскіе* иноземцы, которые видомъ противъ камчадаловъ чернѣе и бороды меньше и сказываютъ, что въ той *курильской* землѣ противъ камчадалской теплѣе и одежду носятъ такую же, что и камчадалы, и соболи у нихъ есть только зѣлю плохи, а бобровъ и лисицъ красныхъ много. Вдали же за тѣми *курильскими* иноземцами многіе люди есть, и далече та земля отъ нихъ невѣдома.

«А устьемъ вверхъ по Камчаткѣ рѣкѣ съ подѣлю ходу есть гора, подобно хлѣбному скирду, велика гораздо и высока, а другая близъ ея, подобно сѣнному стогу, высока же, и съ той другой горы днемъ идетъ дымъ, а ночью искры и зарево. Изъ подъ тѣхъ горъ вышли рѣки ключевыя и вода зелена и свѣтла. А вышенисанные иноземцы державства великаго надъ собою не имѣютъ и ясаку не платятъ, а живутъ по своей волѣ и только кто изъ нихъ богаче, того и почитаютъ, межъ собою родъ на родъ войною ходятъ и драка бывасть часто. Лѣтомъ тѣ всѣ иноземцы мужескаго пола ходятъ наги, а къ бою плохи и торопливы; женѣ имѣютъ по одной, по двѣ и по три, какъ по силѣ своей и по богатству и не разбирая родства, яко беззаконники. Скота у нихъ нѣтъ, только одиѣ собаки. Соболей и лисицъ промышляютъ куломами у рѣкъ, гдѣ рыбы бывасть много, и на деревьяхъ стрѣляютъ изъ луковъ деревянныхъ, а огненнаго оружія у нихъ нѣтъ и гораздо боятся русскихъ, называя ихъ огнеядцами и бьются съ русскими до тѣхъ мѣръ, какъ увидятъ мертваго, испугаются и безъ бою потеряются. Зимой на бой ходятъ камчадалы на лыжахъ, а *коряки* оленные на нартахъ; одинъ править, а другой стрѣляетъ; лѣтомъ же на бой выбѣгаютъ пѣши и наги. Татары къ нимъ доставляютъ ножи, топоры, ножницы, огнивы, иглы, уды, наперстки, бисеръ, всякой шелкъ, а отъ нихъ берутъ соболей, лисицъ, бобровъ, бѣлку, горносталей и иную рухлядь не дорогою цѣною.

«По Камчаткѣ рѣкѣ къ морю посылалъ онъ *Володиміръ* казака, для провѣдыванія иноземцевъ, и тотъ казакъ по Камчаткѣ до моря былъ и сказывалъ, что онъ видѣлъ иноземцевъ отъ Еювки рѣчки до моря 160 остроговъ, а въ острогѣ въ

одной зимней юртѣ, и въ иныхъ острогахъ и въ двухъ юртахъ живутъ людей человѣкъ по двѣсти и больше, а лѣтнія юрты около остроговъ на столбахъ, у всякаго человѣка своя юрта. До прибытія русскихъ, остроговъ у нихъ не бывало и знатно, что при русскихъ людяхъ построили остроговъ больше. И отъ тѣхъ остроговъ бьются, бросаютъ камни пращами изъ рукъ, а большимъ камнемъ мечутъ изъ рукъ съ острожку и обостреннымъ кольемъ и палками бьются. И въ тѣмъ острогамъ приступаютъ русскіе изъ за щитовъ и острожки тѣ зажигаютъ и стануть противъ воротъ, гдѣ имъ бѣжать и въ тѣхъ воротахъ многихъ побиваютъ. А къ землянымъ острожкамъ приступаютъ русскіе, разрываютъ землю, а ихъ иноземцевъ на острожекъ наврехъ взойти изъ пещали не допускаютъ.

«А по другую сторону камчадальской земли на морѣ зимуютъ льды, не бываетъ только отъ Пенжины рѣки до Тигиля видать льда. А отъ Тигиля до устья Камчатки рѣки, черезъ камень, скорымъ ходомъ, переходятъ въ 4 дня, а Камчаткою рѣкою на низъ плыть въ лодкѣ до моря дной съ пять. А противъ первой Курильской рѣки, на морѣ, видѣлъ вдали, какъ острова кажется, и иноземцы сказываютъ, что подлинно тамъ острова есть, и на тѣхъ островахъ города каменные, и въ нихъ люди живутъ царственные (*), а какого государства и какіе люди, про то сказать не умѣютъ. Изъ тѣхъ острововъ къ нимъ приходятъ цѣнная посуда и платье, да полосатыхъ и пестрыхъ китаокъ. Да они же курильцы (жители Лопатки) сказываютъ, что въ камчадальской сторонѣ, повыше Камчатки, къ Бобровкѣ рѣчки приходятъ во всѣ годы бусы, а что на бусахъ привозятъ, того не вѣдаютъ.

«А въ морѣ есть звѣри киты, и нерпа, и каланы; въ большую воду послѣдніе выходятъ на берегъ и на земли ихъ бьютъ палками и колятъ. А Амуръ рѣка отъ тѣхъ мѣстъ доколѣ, про то онъ не вѣдаетъ, а у пенжинскихъ иноземцевъ, для морскаго ходу, бывають вмѣсто лодокъ байдары, сшиты изъ нерпечей кожи, въ длину по пяти и по шести сажень, а поперекъ полторы сажени, и въ срединѣ ставятъ деревянные распорки и

(*) Это первое извѣстіе о Курильскихъ островахъ и Японіи.

рышетку, и плаваетъ въ тѣхъ башарахъ человекъ по 30-ти, по 40 ку. А у камчадаловъ бываютъ лодки меньше и поднимаютъ человекъ по 20-ти, а иныхъ судовъ не видали.

«Въ камчадальской и курильской земляхъ хлѣбъ пахать можно, потому что мѣста теплыя и земля черная и мягкая, и иноземцы пахать и сѣять не знаютъ.

«А полонянинъ, котораго на бусѣ принесло, какимъ языкомъ не вѣдаетъ, а подобіемъ какъ гречанинъ: сухощавъ, усъ по великъ, волосъ черенъ, а какъ у русскихъ увидить образъ божій, зѣло плачетъ и говоритъ, что у нихъ такіе образа есть же. Тотъ полонянинъ жилъ прежде у корякъ два года. Онъ шелъ съ нимъ Володиміромъ на лыжахъ изъ анадырскаго зимовья 6 дней и стали у него ноги пухнуть, заскорбѣлъ и для того поворотилъ въ Анадырскій острогъ.

«Да онъ же Володиміръ везъ съ собою для подлиннаго вѣдома къ Москвѣ камчадальскаго иноземца, и тотъ иноземецъ говорилъ по-русски и въ Новгородскомъ уѣздѣ оспою померъ. У сибирскихъ иноземцевъ никакой учтивости нѣтъ, люди худые, никакой чистоты не имѣютъ (*).»

Атласовъ, при обратномъ слѣдованіи изъ Тобольска въ Камчатку, со 100 человекъ казаковъ, сдѣлалъ нападеніе на р. Тунгускѣ (**), на гостя Добрынина и разграбилъ его судно, за что долго судился и посаженъ былъ въ тюрьму. Въмѣсто него, посланъ былъ въ Камчатку служилый Михайло Зиновьевъ.

Между тѣмъ, оставленный въ Камчаткѣ служилый Сѣрюковъ, ожидая подкрѣпленія, жилъ въ острогѣ три года, производя съ камчадалами торговлю. Наконецъ, вздумалъ отправиться въ Анадырскій острогъ и на пути, со всеми товарищами, былъ убитъ коряками.

Зиновьевъ не успѣлъ еще прибыть на мѣсто, какъ въ 1700 г., назначенъ былъ въ Камчатку первый прикащикъ Тимофей Коболовъ. Съ нимъ отправлено нѣсколько человекъ казаковъ, въ

(*) Изъ лѣтописи Есипова.

(**) Такъ говоритъ Крашенинниковъ въ своемъ описаніи Камчатки; по лѣтописи же Есипова на р. Ленѣ. Мы не имѣли возможности проверить этотъ фактъ.

числѣ которыхъ находились извѣстные въ исторіи Камчатки лица Козыревскіе, отецъ и сынъ (*).

Кобеловъ ѣхалъ изъ Анадырска до Пенжинскаго моря на оленяхъ, а оттуда на кочахъ, до *Пустаго* острога. Въ донесеніи своемъ о прибытіи въ Камчатку, между прочимъ, онъ писалъ, что противъ устья р. *Харьюзовой* находится каменный-голецъ, а напротивъ р. *Кораи* островъ, до котораго ходу на байдаркахъ день.

Кобеловъ отмстилъ корякамъ за смерть Сѣрюкова, раззоривъ ихъ городокъ *Коча*. Потомъ перенесъ Верхнекамчатское зимовье, на рѣку Кали-Кыгъ, лежащую въ $\frac{1}{2}$ верстѣ отъ прежняго зимовья, и заложилъ *Нижнекамчатское* зимовье, а въ 1704 г. выѣхалъ съ ясачною казною въ Якутскъ, сдавъ должность служилому Зиновьеву, о которомъ было упомянуто выше. Зиновьевъ перенесъ Нижнекамчатское зимовье на *ключи*, построилъ острогъ и первый завелъ ясачныя книги и перовель въ Камчатку анадырскихъ служилыхъ съ р. *Уки*, гдѣ они, подъ командою служилаго Кутыина, успѣли построить 6 зимовьевъ и обложить тамошнихъ корякъ ясакомъ.

Въ 1704 г., присланъ на полуостровъ пятидесятникъ Колесовъ, съ казачьей командою. Онъ сидѣлъ на приказѣ по апрѣль мѣсяць 1706 г., до отъѣзда съ казною въ Якутскъ.

Колесовъ около Верхняго зимовья построилъ острогъ, *козельчатой*, мѣрою вокругъ 70 сажень, а вышиною *полъ-третья* сажени печатныхъ; около Нижняго зимовья, что на р. Камчаткѣ, на ключахъ, поставилъ другой острогъ, мѣрою кругомъ 30 сажень, въ вышину *полъ-третья* сажени; на Большой рѣкѣ построилъ зимовье для ясачнаго сбора. Въ 1705 г. онъ посылалъ на помирныхъ *куриль* и на ихъ острожки казака Ламаова, съ 40 служилыми. Курилы не согласились платить ясака и ихъ было побито до 100 чел., а остальные покорились побѣдителямъ (**). Колесовъ собралъ на 1705 и 1706 гг. ясаку съ камчатскихъ иноземцевъ 88 сороковъ 14 соболей, 5 лисицъ чер-

(*) Отецъ былъ убитъ въ 1705 г. въ сраженіи съ туземцами.

(**) Курилами называли въ то время жителей южной части Камчатки, которая извѣстна была подъ названіемъ *курильской земли*.

нобурыхъ, до 900 сиодушекъ и красныхъ и 93 морскихъ бобра.

Въ 1706 г., Колесовъ съ этимъ сборомъ отправился изъ Камчатки въ Акланскій острогъ, Пенжинскую губою, на байдарахъ, сдѣланныхъ изъ нерпичьей шкуры. Изъ Акланска до Индигирки шелъ онъ съ командою на своихъ *проторяхъ*.

Колесовъ, для сообщенія свѣдѣнй о Камчаткѣ, былъ вытребованъ въ Москву, гдѣ въ 1709 г. пожалованъ въ дворяне по московскому списку, награжденъ серебрянымъ ковшемъ въ 2 фунта, *зорбафомъ* на золотѣ, и 40 аршинами коломянки. Кромѣ того, по резолюціи бригадира и вице-коменданта князя Матвѣя Гагарина положено ему жалованья 16 руб., сынъ его Назаръ пожалованъ въ дѣти боярскіе съ служилымъ окладомъ, а сынъ Степанъ въ сотники.

Между тѣмъ, казаки завелись здѣсь домами и хозяйствомъ. Забирая въ плѣнъ малолѣтнихъ дѣтей и женщинъ, они первыхъ обращали въ холопей, а вторыя дѣлались, сперва невольницами, а потомъ женами, и до того иногда вѣрными и привязанными, что не разъ спасали своихъ мужей отъ злоумышленій ихъ соотчичей. Отъ этихъ браковъ, въ послѣдствіи, возникло новое поколѣніе полурусское, полукамчадалское. Все домашнее хозяйство казаковъ и воспитаніе дѣтей лежали на обязанности женщинъ, и потому хозяинъ, когда не былъ въ походѣ, проводилъ время празднo и по большей части въ ясачной избѣ, которая до введенія въ Камчатку кабаковъ, служила мѣстомъ сборища. Здѣсь производились судъ и расправа и игра въ зернь и карты. Все свободное время проводилось въ игрѣ, которая нерѣдко заставляла ихъ уносить въ избу послѣднее свое достояніе, жертвуя даже личною свободою слугъ, давая на нихъ кабальныя записи.

Прикащики, не всегда благонамѣренные, заботились болѣе о своихъ выгодахъ, чѣмъ объ интересахъ казны; при сборѣ ясаковъ, притѣсняли туземцевъ и тѣмъ вооружали ихъ противъ себя. И хотя послѣ нѣкотораго сопротивленія, они и покорялись грому огнестрѣльнаго оружія, но тѣмъ не менѣе старались при всякомъ удобномъ случаѣ истреблять русскихъ.

Въ 1704 г. былъ посланъ изъ Якутска на Камчатку, съ 10

казаками, сынъ боярскій Протопоповъ (онъ же Верхотуровъ). Дойдя благополучно до рѣки Олюторы, онъ въ 1705 г. отправился съ этой рѣки моремъ къ р. Камчаткѣ и на пути онъ и 7 казаковъ были убиты на берегу олюторцами, а остальные 3 казака успѣли уйти на лодкѣ на р. Камчатку.

Кромѣ того коряки (Левка Танхагиревъ съ родичами) убили служилаго Василя Шелковникова, отправленнаго въ 1705 г. изъ Якутска въ Камчатку, съ 15-ю казаками, для доставленія туда порошу и свинцу. вмѣстѣ съ Шелковниковымъ коряки убили 10 казаковъ, а остальные успѣли убѣжать въ акланскій острогъ, который коряки держали въ осадѣ, пока въ 1706 г. не подошелъ къ нимъ на помощь Колесовъ, возвращавшійся съ ясаками въ Якутскъ. Колесовъ всѣхъ бывшихъ въ акланскомъ острогѣ 15 казаковъ, вмѣстѣ со своими казаками, послалъ сопровождать въ Камчатку *пороховую казну*, ибо писалъ онъ въ Якутскъ—въ Акланскомъ, за малолѣтствомъ, собирать ясагъ некому, а въ Камчаткѣ безъ порошу и свинцу, надо опасаться бунту.

По выѣздѣ изъ Камчатки Колесова, большерѣдкіе камчадалы (*) напали на Большерѣдкое зимовье, сожгли его, и всѣхъ служилыхъ побили. Въ то же время и на Бобровомъ морѣ (**) убить ясачный сборщикъ съ 5-ю казаками.

Въ 1707 г. Атласовъ выпущенъ былъ изъ тюрьмы и снова посланъ съ командою въ Камчатку, съ правомъ *дѣлать тамъ судъ и расправу, имѣть совершенную власть надъ служилыми; виновныхъ наказывать кнутомъ и ботожьемъ, а прежнюю вину и разбой заслужить пріискомъ новыхъ земель и доброю службою*; но Атласовъ еще на пути къ Анадырску, своими несправедливыми поступками, успѣлъ вооружить противъ себя всѣхъ служилыхъ, которые съ дороги послали на него въ Якутскъ доносъ. По прибытіи же въ Камчатку, онъ принялъ въ свое управленіе Верхній и Нижній Камчатскіе остроги и въ августѣ мѣсяцѣ, послалъ служилаго татарина съ 70-ю каза-

(*) Камчадалы въ то время извѣстны были подъ названіемъ ительменовъ.

(**) Бобровымъ моремъ назывался въ то время заливъ между Кроноцкимъ и Шипунскимъ мысами, къ сѣверу отъ Петропавловской гавани.

ками, къ Бобровому морю, для усмиренія камчадаловъ. Партія эта, около нынѣшняго Петропавловскаго порта, встрѣтила до 800 камчадаловъ, прибывшихъ туда на байдарахъ. Камчадалы напали на русскихъ, но многіе изъ нихъ были побиты, а остальные разбѣжались. Русскихъ было убито 6 человекъ. Отсюда партія возвратилась въ Верхнекамчатскій острогъ. Послѣ того была послана партія на Большую рѣку, но походъ этотъ былъ не совсѣмъ удаченъ.

Въ декабрѣ 1707 г., казаки, будучи недовольны Атласовымъ, самовольно смѣнили его и посадили подъ арестъ, пославъ при этомъ въ Якутскъ донесеніе о его злоумышленіяхъ и жестокомъ съ ними обращеніи. Командиромъ же выбрали прикащика Верхнекамчатскаго острога Ломаева. Впрочемъ, Атласовъ сбѣжалъ въ Нижнекамчатскій острогъ и жилъ тамъ праздно, потому что прикащикъ Ярыгинъ не сдавалъ ему и тамъ должности.

По полученіи въ Якутскѣ извѣстія о поступкахъ Атласова, назначили въ 1707 г. прикащикомъ въ Камчатку сына боярскаго Панютина и донесли обо всемъ въ Москву. Съ Панютинымъ отправлено было 55 челов. служилыхъ, двѣ мѣдныхъ пушки съ 100 ядрами, порохъ и свинецъ. Около Пенжинскаго залива, напали на него, 20 іюля 1709 г.; при переправѣ чрезъ р. Карагу, олюторцы; убили Панютина съ 10 человекъ, а казну съ имуниціею разграбили; остальные же служилые отбились, и подъ управленіемъ сына боярскаго Петра Чирикова пришли на Камчатку.

Въ управленіе Чирикова замѣчательны два обстоятельства: 1) неудачный походъ на Большую рѣку пятидесятника Харитонова, для усмиренія туземцевъ. Въ походѣ этомъ было убито 8 ч. русскихъ, много ранено, а остальные спаслись бѣгствомъ и 2) разбитіе у Авачинской губы японскаго судна, къ которому ходилъ самъ Чириковъ съ 50 казаками и отбилъ у камчадаловъ 4 японцевъ. Чирикову было поручено произвести слѣдствіе на счетъ поступковъ Атласова, но онъ не успѣлъ приступить еще къ слѣдствію, какъ былъ смѣненъ.

Въ 1709 г. прибылъ на смѣну Чирикова пятидесятникъ Мирововъ-Липинъ, съ 40 казаками. Такимъ образомъ собра-

лось въ Камчаткѣ три прикащика: Атласовъ, Чириковъ и Мироновъ.

Чириковъ, сдавъ Миронову командованіе Верхнекамчатскимъ острогомъ, въ октябрѣ мѣсяцѣ, поплылъ на ботахъ въ Нижнекамчатскъ, чтобы тамъ перезимовать и весною выйти къ Пенжинскому заливу, откуда отправиться съ казною моремъ. Мироновъ же зимою отправился въ Нижній острогъ, для приученія людей къ судостроенію и, возвращаясь обратно, былъ зарѣзанъ, 23 января 1711 г., взбунтовавшимися тогда казаками, а 20 марта тѣ же бунтовщики арестовали Чирикова и закованнаго въ кандалы, бросили въ море. Послѣ того, бунтовщики отправились въ Нижній острогъ и зарѣзали тамъ Атласова, заставъ его спящимъ (*). Здѣсь они раздѣлили позитки убитыхъ прикащиковъ и, усиливъ свою партію до 75 чел., избрали казака Анцыферова своимъ атаманомъ, а Ивана Козыревскаго (сына) есауломъ. Бунтовщики ѣздили по полуострову для сбора ясака съ туземцевъ, которыхъ считали тогда до 10000 чел. На Тигилѣ разграбили съѣстные припасы, паруса и снасти, заготовленные Мироновымъ для служилыхъ людей, назначенныхъ къ отправленію съ казною Пенжинскимъ заливомъ. Наконецъ, въ апрѣлѣ 1711 г., прибыли въ Верхній острогъ, откуда послали въ Якутскъ челобитную, въ которой объяснили, что они убили Чирикова и Миронова за разныя злупотребленія, но объ Атласовѣ не упомянули ни слова.

Бунтовщики, чтобы загладить свои преступленія, пошли изъ Верхняго острога на Большую рѣку и взяли Камчатскій острожекъ, бывшій на томъ мѣстѣ, гдѣ нынѣ Большерѣдскъ. Здѣсь расположились на отдыхъ и положили основаніе Большерѣдскому острогу, окруживъ его землянымъ валомъ.

Мая 22-го, приплыло къ острожку, съ непріязненною цѣлію, множество камчадаловъ и курильцевъ. На другой день, находившійся при бунтовщикахъ архимандритъ Мартиніанъ, присланный въ 1705 г. изъ Тобольска въ Камчатку, для распро-

(*) Такъ рассказываетъ Крашенинниковъ, а Спасскій говоритъ, что онъ умеръ своею смертію (Зап. Импер. Русск. Геогр. Общества). Но слѣдственное дѣло показало, что всѣ три прикащика были убиты.

страненія христіанства, отслужить молебень и благословить ихъ. Послѣ того казаки сдѣлали вылазку, напали на непріятелей и разбили ихъ. По донесенію казаковъ, уронъ туземцевъ былъ такъ великъ, что трупами ихъ была завалена Большая рѣка; русскихъ же было убито трое и нѣсколько человѣкъ ранено.

Послѣ того, бунтевики пошли въ курильскую землю и, на небольшихъ байдарахъ, первые изъ русскихъ плавали на Курильскіе острова. На первомъ Курильскомъ островѣ обложили жителей ясакомъ и отняли у нихъ три морскихъ *карбаса*, на которыхъ переехали на второй островъ; но здѣсь встрѣтили жителей, собравшихся для отраженія русскихъ. Казаки не имѣя порошу, не рѣшились вступить въ бой и въ сентябрѣ возвратились въ Большерѣцкъ.

Въ апрѣлѣ 1710 г., къ сѣверу отъ Авачинской губы, разбилось японское судно и изъ спасшихся съ него 10 японцевъ. 4 было убито камчадалами, а 6 взято ими въ холопство. Изъ нихъ одинъ *Санима* былъ впоследствии отправленъ въ Петербургъ.

Въ 1711 г. пріѣхалъ на смѣну Миронову казачій десятникъ Щепеткой (онъ же Севастьяновъ). Онъ, боясь Андцыферова, предоставилъ ему начать сътворять въ Большерѣцкѣ, а самъ собиралъ ясакъ съ туземцевъ, въ окрестностяхъ Верхняго и Нижняго остроговъ. Но въ 1712 г. Андцыферовъ былъ убитъ камчадалами на р. Авачѣ. По смерти Андцыферова прекратились на время и возмущенія. Щепеткой посылалъ нарочно казаковъ ловить измѣнниковъ и одинъ изъ пойманныхъ объявилъ, что у нихъ былъ заговоръ и противъ Щепеткова, котораго хотѣли убить и послѣ того уйти на острова, гдѣ и поселиться; но заговоръ не исполнился только потому, что многіе служилые не пожелали быть соучастниками бунта.

Щепеткой, оставя въ Верхнемъ острогѣ прикащика Козырева, а въ Нижнемъ Ярыгина, отправился изъ Камчатки съ казною въ 1712 г. 8 іюля, на построенныхъ *своими коштами*, на устьѣ р. Камчатки, судахъ, пошелъ моремъ до Олюторской рѣки, и полнявшисъ по ней, построилъ зимовье, огородивъ его валами, для защиты отъ нападенія олюторцевъ. Въ этомъ зи-

мовѣ сидѣлъ онъ съ 84 человѣками до 9 января 1713 г., пока, по просьбѣ его, не прибыло подкрѣпленіе изъ Анадырска, въ числѣ 60 чел. Казна эта дошла въ Якутскъ чрезъ Анадырскъ на оленяхъ въ январѣ 1714 г. (*) Съ 1707 г. не было вывозимо казны, по причинѣ безпрестанныхъ нападеній корякъ. Все поморье отъ Аялана до Тауйской губы, населенное коряками, не признавало надъ собою русской власти. Съ 1703 по 1715 г. въ проѣздъ съ ясачною казною погнбло отъ корякъ и русскихъ бунтовщиковъ до 200 чел. служилыхъ.

По выѣздѣ Щепеткаго, казакъ Киргизовъ взбунтовалъ въ Верхнемъ острогѣ служилыхъ людей, приплылъ на ботахъ въ Нижний острогъ и мученіями принудилъ Ярыгина отказаться отъ власти, а острогъ сдалъ казаку Канашеву, который правилъ имъ до 10 сентября 1712 г., т. е. до прибытія въ Камчатку прикащикомъ, на смѣну Щепеткому, назначеннаго сибирскимъ приказомъ, московскаго дворянина Колесова (того самаго, который былъ уже въ Камчаткѣ пятидесятникомъ). Киргизовъ же, подговоривъ себѣ еще 18 казаковъ, и надѣлавъ множество всякаго рода безчинствъ въ Нижнекамчатскомъ острогѣ, возвратился въ Верхній острогъ и былъ долго страшенъ Нижнему острогу.

Сибирскій губернаторъ князь Гагаринъ, получивъ донесеніе о преступленіяхъ, совершенныхъ въ Камчаткѣ, далъ въ 1712 г. указъ якутскому воеводѣ стольнику Ельчину: «двухъ казаковъ, Пещеру и Норманскаго, за вѣрную службу, произвести въ дѣти боярскіе, а прочимъ 70 казакамъ, неучаствовавшимъ въ бунтѣ, быть и писаться конными, оклады ихъ увеличить до семи руб., хлѣба, ржи и овса давать по 6 четвертей, соли по 3 пуда, за службу похвалить и объявить, что будутъ еще пожалованы впредь великою милостію. Новому прикащику, посылаемому въ Камчатку, наказъ разобрать дѣло. Данилку Анцыферова, — смертію не казнить и служилымъ наказанія не чинить, если они будутъ стараться заслужить противъ указа приведеніемъ въ

(*) Ясачная казна была послана въ Москву съ сыномъ боярскимъ Ярославцовымъ, бывшимъ впоследствии съ Шестаковымъ въ дѣлѣ съ чукчамъ и пожалованнымъ вѣсто Шестакова якутскимъ казачьимъ головою.

подданство немирныхъ иноземцевъ, или открытіемъ новыхъ земель».

Розыскъ казаковъ, убившихъ трехъ прикащиковъ, поручень былъ Колесову, которому велѣно было набрать съ собою ново-крещенныхъ якутовъ, солдатъ и вольныхъ всякаго рода людей и взять одно духовное лицо, для исполненія въ пути требъ. Колесовъ, прибывшій въ Нижній 10 сентября 1712 г., не засталъ въ живыхъ Анцыферова; есаулъ Козыревскій съ товарищами, вызванные изъ Большерѣдка, штрафованы и отпущены, заслужить свою вину, на покореніе Курильскихъ острововъ. Но верхнекамчатскіе казаки Константинъ Киргизовъ и главный его сообщникъ Шибановъ, явившись съ партіею своею въ Нижній, не пошли на слѣдствіе и, укѣпившись въ домахъ, съ угрозами требовали отъ Колесова позволенія идти для изслѣдованія Карагинскаго острова, чтобы заслужить прощеніе. Видя твердость Колесова, они стали подговаривать къ измѣнѣ его казаковъ; но какъ и эта попытка не удалась, то воротились въ Верхній, гдѣ партія раздѣлилась и сильнѣйшая лишила Киргизова команды и выдала обоихъ возмутителей Колесову, по приказу котораго они были повѣшены.

Въ апрѣлѣ 1713 г. Козыревскій съ 55 чел. служилыхъ отправился для развѣдыванія Курильскихъ острововъ и Японскаго царства. По возвращеніи же своемъ съ острововъ, онъ представилъ слѣдующее краткое объ нихъ описаніе:

«Отъ Лопатки до перваго острова *Шумчу* перегребаютъ на байдарахъ 2, 3 часа. Второю островъ *Пурумунширъ* (Парамунширъ), жители котораго дѣлаютъ изъ крапивы холстъ. Третій *Окикутанъ* (Онекотанъ). По западную сторону этихъ острововъ находятся три небольшихъ острова. Четвертый *Араумакутанъ* (Харимкотанъ). Пятый *Сіяскутанъ* (Шіапкотанъ). Шестой *Шококи*, на который пріѣзжаютъ японцы за рудою. Седьмой *Мотою* (Матуа). Осьмой *Шашово*. Девятый *Ушиширъ*. Десятый—*Катуй*. Одинадцатый—*Шимуширъ*. Двѣнадцатый *Итурну*, многолюдный, много рѣкъ, противъ устій которыхъ есть удобныя мѣста для якорной стоянки. Тринадцатый—*Урупъ*. Четырнадцатый—*Кунаширъ*. Пятнадцатый—*Матсмай*, на которомъ находится японскій городъ. За нимъ

лежитъ главный островъ японскаго государства. Кромѣ этихъ острововъ, въ разныхъ направленіяхъ отъ нихъ находятся небольшіе острова.»

Въ краткомъ своемъ описаніи о курильскомъ походѣ, Козыревскій ничего не упомянулъ о самомъ путешествіи, а ограничился только сообщеніемъ, что въ Японіи главный городъ Еддо, и что японцы привозятъ на острова разные товары (*).

Въ 1713 г., въ августѣ мѣсяцѣ, прибылъ въ Камчатку на смѣну Колесову дворянинъ Иванъ Енисейскій. Онъ заложилъ на ключахъ церковь и перенесъ туда Нижнекамчатскій острогъ, который и стоялъ на этомъ мѣстѣ до бунта 1731 года, когда былъ сожженъ вмѣстѣ съ церковью. По его распоряженію, 120 служилыхъ и 150 камчадаловъ ходили на авачинскихъ инородцевъ, убившихъ Анцыферова съ 25 челов. Партія эта разгромила два острожка и принудила камчадаловъ платить ясака.

Мѣстные безпорядки въ Камчаткѣ, по отдаленности страны, до 1713 г. оставались, какъ бы незамѣченными правительствомъ; но убійство трехъ прикащиковъ и невысылка изъ Камчатки за нѣсколько лѣтъ ясака побудили наконецъ мѣстное начальство обратить вниманіе на этотъ отдаленный край.

Сибирскій губернаторъ князь Гагаринъ, для прекращенія всѣхъ этихъ безпорядковъ, назначилъ въ Камчатку, изъ дьячихъ лѣтей, Петра Татарина, написавъ его въ капитаны

(*) Козыревскій вывезъ съ острововъ на свою долю на нѣсколько тысячъ *ножитковъ*, которые камчатскій прикащикъ Петриловскій у него *вымучилъ* и принудилъ его въ 1716 г. постричься въ монахи. Въ 1717 г. Козыревскій построилъ между Нижнимъ острогомъ и рѣчкою Ключевскою, пустынь. Въ 1720 году, онъ получилъ, за курильскій походъ, въ награду 10 руб. и назначенъ строителемъ Покровскаго монастыря, въ 80 верстахъ отъ Якутска. Въ 1724 г., за расхищеніе монастыря, Козыревскій былъ закованъ и заключенъ подъ стражу, изъ подъ которой ѡбжалъ и поступилъ секретаремъ къ якутскому воеводѣ. Потомъ Козыревскій бѣжалъ въ Тобольскъ; но былъ пойманъ и снова закованъ. Тогда онъ объявилъ на архимандрита Теофана, виновника своихъ бѣдъ *слово и дѣло*! За что оба они были отправлены въ Тобольскъ. Здѣсь Козыревскій былъ назначенъ въ экспедицію Шестакова, и послѣ неудачнаго плаванія по Лентѣ, на суднѣ «Эверстъ», въ 1729 г. съ отписками явился въ Москву, гдѣ хлопоталъ о наградѣ, за утрату имущества въ Камчаткѣ и постройку судна «Эверстъ». Сенатъ въ 1730 г. опредѣлялъ выдать ему 500 руб. Но вскорѣ за какія то новыя преступленія онъ былъ вытребованъ въ тайную канцелярію и въ 1732 г. разстриженъ.

тобольскаго драгунскаго полка, а якутской воеводской канцеляріи (указъ сибирскаго губернатора 13 февраля 1713 г.), поручено наблюдать за исполненіемъ порученія, даннаго Татаринovu и снабдить его всѣми потребными для того средствами.

Главнѣйшіе пункты данной Татаринovu инструкціи заключались въ слѣдующемъ:

«Брать изъ Tobольска въ Камчатку, также вѣдать и Анадырскій острогъ.

«Искать государственной прибыли, призывать въ подданство инородцевъ, объясачивать ихъ и брать аманатовъ, а которые не пойдутъ въ подданство и не дадутъ аманатовъ, съ тѣми поступать военнымъ поведеніемъ.

«Виновныхъ дѣтей боярскихъ и служилыхъ бить батожемъ и по винѣ кнутомъ; еслижъ кого нужно, казнить и смертію, за великія вины, то чинить не отписываясь.

«Построить на Камчаткѣ церкви и крестить инородцевъ, съ положеннымъ для сего награжденіемъ. Домогаться открыть путь въ Камчатку моремъ.

«На немирныхъ идти съ пушками. Провѣдывать не найдутся ли какія руды.

«Дѣлать всѣ дѣла на Камчаткѣ, какъ вразумитъ Христосъ, не отписываясь.»

Облеченный такою обширною властію, Татаринovъ, по прибытіи въ Якутскъ, усилилъ свою небольшую команду, состоящую изъ 58 драгунъ и казаковъ, 140 чел. служилыхъ и казаковъ, и въ томъ 1713 г. отправился по назначенію; но, по недостатку продовольствія въ пути, онъ едва могъ попасть въ Анадырскъ 26-го апрѣля 1714 г., и то только съ нѣсколькими служилыми, оставивъ остальныхъ въ разныхъ зимовьяхъ. Между тѣмъ, бывший управитель анадырскаго острога дворянинъ Аѳанасій Петровъ, еще до прихода Татаринова, отправился на р. Олютору, для покоренія здѣсь сидячихъ корякъ и построения на ней острога, который бы обезпечивалъ приходящихъ туда моремъ камчатскихъ прикащиковъ съ ясаками. Взятіе коряцкаго острожка на Олюторѣ, по неприступной мѣстности, было весьма затруднительно, тѣмъ болѣе, что у Петрова не было ни пушекъ ни гранатъ, и потому, обложивъ острогъ, онъ рѣшился засѣвшихъ въ немъ заморить голодомъ.

Татариновъ, получивъ объ этомъ донесеніе Петрова, 1-го мая *отписалъ* ему: «чинить надъ Олюторскомъ военный поискъ, а для усиленія отряда послалъ нѣсколько служилыхъ и съ ними ручныя гранаты. Съ прибытіемъ подкрѣпленія Петровъ, построивъ *городки*, *крѣпко осадилъ* острогъ, а 6-го августа пошелъ на приступъ. Приблизясь въ частоколу, началъ бросать, изъ за щитовъ, ручныя гранаты. Наконецъ, острогъ былъ взятъ и защитники его побиты всѣ безъ исключенія. Призвавъ за тѣмъ въ подданство коряцкаго тоена сосѣднаго *Куатушинаго* острожка, Петровъ началъ строить на р. Олюторѣ новый острогъ, для упроченія камчатскаго пути. Въ это время, и именно 24 августа, въ Олюторскъ прибыли на судахъ изъ Камчатки прикащики В. Колесовъ и И. Еписенский, съ ясаочною казною (*). Узнавъ здѣсь о назначеніи новаго начальника, прикащики отправили Татаринову донесеніе о прибытіи своемъ съ ясаками и просили прислать помощь для переѣзда въ Анадырскъ. Сперва Татариновъ располагалъ самъ отправиться въ Камчатку; но, опасаясь оставить Анадырскъ безъ защиты, по малочисленности въ немъ команды, большая часть которой померла отъ оспы, свирѣпствовавшей въ сѣверо-восточной Сибири, отложилъ свое намѣреніе, какъ бы предъугадывая предстоящія событія, и вмѣсто себя отправилъ въ Олюторскъ съ командою пятидесятника Алексѣя Петриловскаго, съ порученіемъ идти оттуда весною въ Камчатку на судахъ, принадлежавшихъ съ Колесовымъ и Еписенскимъ и вѣдать тамъ ясачный сборъ.

Здѣсь нужно замѣтить, что Аѳанасій Петровъ, отправляясь въ походъ изъ Анадырска, увелъ съ собою юкагиръ ходынского и чувачинскаго родовъ, съ ихъ семействами и табунами. Юкагиры несли службу наравнѣ съ казаками, участвовали во взятіи большаго Олюторскаго острога, причемъ до 130 изъ нихъ были ранены, а нѣкоторые совершенно изувѣчены. По взятіи же его, занимались постройкою новаго острога и содержали тамъ караулы. По приказу Петрова, за-

(*) Соболей (141 сорок.) 5640, лисицъ красныхъ 762, споводушекъ 10, бобровъ морскихъ 137, выдръ 2 и 22 золотника золота, взятаго съ разбитаго японскаго судна и 40 руб. денегъ

видя олюторцевъ, они должны были догонять и убивать, а въ доказательство, что олюторцы не были щадимы, обязаны были приносить пальцы убитыхъ. Приказъ этотъ исполнялся строго и возвратившихся изъ погони безъ пальцевъ преслѣдуемыхъ, тотчасъ же вѣшали. Кромѣ того, что юкагиры въ продолженіе всего похода кормили своими оленями служилыхъ анадырской, а потомъ камчатской партій, у нихъ убили нѣсколько сотъ оленей для устройства вала вокругъ острога и вообще казаки распоряжались ихъ табунами болѣе чѣмъ безцеремонно. Наконецъ запасы оленей стали истощаться и дошло до того, что у многихъ семействъ не осталось ни одного оленя. Юкагиры умоляли Петрова отпустить ихъ изъ подъ Олюторска на родныя тундры, но тотъ не только не соглашался, но еще требовалъ съ нихъ ясакъ и уплаты за розданные имъ въ долгъ, при стоянкѣ подъ Олюторскомъ, табакъ и проч. вещи.

Юкагиры, вынужденные крайнимъ положеніемъ, обратились съ тою же просьбою къ капитану Татаринovu и, кромѣ того, во вниманіе къ услугамъ, оказаннымъ ими казакамъ, во время всего похода, просили освободить ихъ на время отъ платежа ясака, котораго настойчиво требовалъ Петровъ, а выданный въ долгъ табакъ засчитать имъ за службу и увѣчье подъ олюторскимъ острогомъ. Татаринovъ, одѣнивъ заслуги дикарей, *послалъ имъ три фунта табаку* и велѣлъ Петрову отпустить ихъ на соболиный промыселъ для ясака. Камчатскіе же ясаки изъ Олюторска предписалъ отправить до Анадырска съ оленными коряками, которые должны были собраться въ началѣ зимы 1714 г. подъ Олюторскъ. Но приказъ этотъ не былъ исполненъ. Петровъ, недождавшись корякъ съ оленями, вышелъ изъ Олюторска съ камчатскими ясаками и прикащиками Колесовымъ и Енисейскимъ на оставшихся юкагирскихъ оленяхъ, не внимая страдальческому положенію дикарей, которыхъ предстоящій голодъ приводилъ въ совершенное отчаяніе. Въ острогѣ же осталось 52 человѣка казаковъ.

Перенесенныя юкагирами бѣдствія и притѣсненія вывели наконецъ ихъ изъ терпѣнія, и они рѣшились отмстить казакамъ, и 2-го декабря, во время пути къ Акланску, на вершинѣ р. Таловки, приступили къ исполненію своего замысла.

День былъ ненастный, бушевала страшная пурга, такъ что въ дальнѣйшій путь къ Акланску рѣшились отправиться только камчатскіе прикащики В. Колесовъ и И. Енисейскій съ нѣсколькими казаками, дворовымъ человѣкомъ и однимъ крещенымъ корякомъ; а остальные остались въ *Аргинна* становѣ. Дѣлари вскорѣ послѣ отбытія прикащиковъ, бросились на оставшихся въ становѣ русскихъ, убили дворянъ А. Петрова, С. Колесова и бывшихъ съ ними казаковъ, и захватили всю ясачную казну. Спаслись отъ смерти весьма немногіе.

Между тѣмъ, камчатскіе прикащики, недалеко отъѣхавши отъ мѣста побоища, принуждены были вернуться въ станове, по причинѣ сильнаго вѣтра и метели. На обратномъ пути, анадырскій житель Павловъ первый наѣхалъ на тѣла убитыхъ и далъ знать о томъ прикащикамъ. Тутъ же замѣтили, что нѣсколько юкагировъ, бывшихъ съ ними, оставивъ оленей, убѣжали. Енисейскій, удостовѣрившись въ смерти своихъ товарищей, бросился бѣжать съ своими спутниками въ Акланскъ. Юкагиры погнались за ними и успѣли захватить пятидесятника Мартыанова, котораго и закололи.

Русскіе бѣжали на оленяхъ днѣмъ и ночью и 5-го декабря достигли Акланска. На другое утро, 20-ть человѣкъ вооруженныхъ дикарей подошли къ острогу и объявили, что они убили Аѳанасія Петрова и служилыхъ за обиды, налоги, раззоренія и взятки, что ясачную казну, доставшуюся имъ, сдадутъ акланскимъ корякамъ, для отвозу и сдачи въ Анадырскій острогъ, и что Колесова и Енисейскаго также убьютъ, а находящихся у нихъ оленей отнимутъ и острогъ раззорятъ. Угроза эта отчасти исполнена въ тотъ же вечеръ: юкагиры отогнали 200 оленей Енисейскаго и осадили острогъ. 6-го декабря успѣлъ пробраться въ Акланскъ прибѣжавшій окольною дорогою, спасшійся съ побоища казакъ и подтвердить о смерти Петрова съ товарищами.

Въ такомъ тяжкомъ положеніи Енисейскій обратился за помощью въ Анадырскъ, отправивъ туда бывшаго при немъ крещеннаго коряка съ письмомъ, въ которомъ онъ, объяснивъ о случившемся, присовокуплялъ, «что при немъ въ Акланскѣ только одиннадцать человѣкъ служилыхъ; Акланскъ въ осадѣ

кругомъ отъ юкагирей, сбивающихъ къ измѣнѣ и акланскихъ сядячихъ корякъ; пороху и свинцу нѣтъ; жить весьма *туго*, не *выдаютъ куда голову приклонить*. Олени подводные и для пропитанія отогнаны и что нужна имъ помощь и подарки для акланцевъ и другихъ корякъ, чтобы и они не возмутились подобно юкагирамъ.»

Татариновъ, на другой же день по полученіи письма, отправилъ, 16-го декабря, порохъ, свинецъ и подарки. Но оба посланные воротились 17-го съ объявленіемъ, что ночью, подъѣхавъ къ юртамъ пастуховъ анадырскаго казеннаго табуна, узнали отъ оставшейся здѣсь старухи о набѣдѣ сюда многихъ юкагировъ, которые корякъ перевязали, а табунъ отогнали; услышавъ же сами въ юртахъ голоса юкагирь, принуждены были бросить посланные съ ними въ Акланскъ вещи и окольными дорогами бѣжать въ Анадырскъ.

Въ это время оставалось въ Анадырскѣ только сорокъ человѣкъ казаковъ и потому не было возможности отрядить команду, для выручки Акланска и камчатской казны. Татариновъ собралъ совѣтъ, который рѣшилъ послать, 19-го декабря, тридцать человѣкъ вверхъ по р. Анадыру, для поимки женъ и дѣтей возмущившихся около Анадырска юкагирей.

Для усиленія отряда, велѣно взять оставленныхъ Татариновымъ въ дорогѣ людей, а также съ р. Ангарки разныя казенныя вещи. Затѣмъ въ Акланскъ, къ камчатскимъ прикащикамъ, отправлено (1-го января 1715 г.) письмо, а 1-го февраля указы въ Акланскъ и въ новый Олюторскій острогъ о томъ, чтобы сами принимали мѣры къ усмиренію дикарей, по недостатку въ Анадырскѣ служилыхъ. Посланнымъ съ указами поручено уговаривать юкагирей придти въ повиновеніе, а акланскимъ корякамъ объявить милость, если останутся вѣрными. Предоставивъ такимъ образомъ исходъ возмущенія счастливому случаю, Татариновъ донесъ въ Якутскъ, что дѣла на Камчаткѣ въ дурномъ положеніи.

Долго потомъ Татариновъ не имѣлъ никакихъ вѣстей объ участи осажденныхъ. Первое извѣстіе о дальнѣйшемъ ходѣ дѣлъ на полуостровѣ получено имъ отъ сержанта Леонасія Сургутскаго, ясачнаго сборщика на р. Пахачи. Сургутскій доносилъ

Татаринovu, что, идучи съ ясаками въ Анадырскъ, на Таловѣ, на мѣстѣ юкагирскихъ юртовищъ, нашель онъ рѣзанные бобры и прочія вещи, видимо принадлежащія русскимъ, а потому и рѣшился провѣдать Олюторскій острогъ. На пути къ острогу встрѣтилъ казачью жену съ братомъ, которые объявили ему о смерти Петрова. Онъ тотчасъ же распорядился послать объ этомъ въ Анадырскъ донесеніе съ бывшимъ при немъ крещенымъ корякомъ, который, пришедши въ Акланскъ, узналъ, что накануне его туда прихода акланскіе коряки съ юкагирами умертвили Енисейскаго и Колесова съ шестью служилыми, трехъ увели въ плѣнъ, одного оставили у акланскихъ корякъ и одного отдали оленнымъ корякамъ, которые его убили.

Кромѣ того, ему сообщили коряки, что захваченные ясаки дѣвы, а находящіеся въ плѣну у юкагиръ казаки живы; что юкагиры, вступивъ въ заговоръ съ коряками, хотѣли занять у *Парноля камня*, камчатскую дорогу, чтобы не пропускать русскихъ; а оленные коряки располагали двинуться на Олюторскъ, взять его обманомъ или силою, жителей побить, а острогъ раззорить. Корякъ, узнавъ объ этомъ, убѣжалъ къ Сургутскому въ Олюторскій острогъ и уже оттуда отправился въ Анадырскъ, почему и извѣстіе это получено въ Анадырскѣ только 19 февраля.

Татаринovъ, опасаясь за Олюторскъ, въ которомъ не было достаточнаго продовольствія и, желая отнять взятые юкагирами камчатскіе ясаки, хотѣлъ самъ идти вооруженною рукою на измѣнниковъ, но, уступивъ просьбѣ жителей и казаковъ анадырскихъ, не оставлять ихъ на явную смерть отъ чукотъ, отложилъ походъ до прибытія ратниковъ изъ Якутска. Послѣ убійства прикащиковъ, прекратилось сообщеніе Камчатскихъ и Олюторскаго остроговъ съ Анадырскимъ. Хотя юкагиры и ушли въ свои кочевья на верховья р. Анадыра, но оленные коряки подошли къ Олюторску, и кочуя въ окрестности держали его въ осадѣ. Томимые голодомъ, осажденные, въ январѣ, рѣшились послать 29 казаковъ за рыбою къ оленнымъ и сидячимъ корякамъ по рѣкамъ Похачѣ и Апукѣ, бывшимъ до того вѣрными русскимъ. Начальство надъ отрядомъ принялъ на себя самъ Сургутскій.

При переходѣ чрезъ одинъ хребетъ, коряки убили изъ нихъ семь человѣкъ и самого Сургутскаго, остальные спрятались, но, томимые голодомъ, выходили изъ заваловъ и всѣ перебиты поодиночкѣ, кромѣ четверыхъ, взятыхъ въ плѣнъ, да двухъ, пробравшихся обратно въ Олюторскъ. Двое изъ находившихся въ плѣну бѣжали потомъ въ Анадырскъ, а третій былъ отпущенъ въ Олюторскій острогъ. Въ февралѣ 1715 г., оленные коряки, соединясь съ каменскими и акланскими, стали весьма часто подъѣзжать къ острогу и въ одинъ наѣздъ (въ мартѣ) захватили дѣтей корякъ, оставшихся вѣрными русскимъ. Для выручки ихъ, олюторскій приѣзникъ выслалъ десять человѣкъ, изъ которыхъ коряки восьмерыхъ убили, одинъ спасся бѣгствомъ, а послѣдній взятъ въ плѣнъ каменцами, и впослѣдствіи убѣжалъ въ острогъ.

Осажденные, перенося крайнее бѣдствіе отъ голода и разныхъ болѣзней, были въ отчаянномъ положеніи и потеряли уже всякую надежду къ спасенію. Но въ это критическое время у корякъ появилась оспа. Старики приписали ее колдовству осажденных и принудили корякъ отступить отъ Олюторска и ограничиться однимъ наблюденіемъ и нападеніями на казаковъ, выходившихъ изъ острога.

Татариновъ, узнавъ, чрезъ крещенныхъ корякъ, всѣ подробности камчатскаго бунта (*), снова послалъ донесеніе въ Якутскъ о присылкѣ къ нему 200 человѣкъ казаковъ, 200 пуд. пороху и проч. Якутская канцелярія отправила рапортъ Татаринова въ Tobольскъ къ губернатору князю Гагарину съ нарочнымъ

(*) Убитыхъ съ Аѳанасіемъ Петровымъ: онъ самъ, попы: Василій и Иванъ, казачьи сотники: Евдокимъ Сургутскій, Степанъ Колесовъ, пятидесятникъ Мартыновъ; таможенный цѣловальникъ Василій Зыковъ, казаковъ 35, анадырскихъ жителей 6 человѣкъ.

Въ Акланскѣ, отъ акланскихъ корякъ, съ дворянами Колесовымъ и Енисейскимъ казаковъ 6 чел.; анадырскій житель 1, да въ плѣну 2.

На Пахачѣ съ Аѳанасіемъ Сургутскимъ казаковъ 13, анадырскихъ жителей 6, у алуцкихъ корякъ въ плѣну 3.

Подъ Олюторскимъ острогомъ казаковъ 2, анадырскихъ жителей 6, да померло казаковъ 3.

Въ живыхъ въ Олюторскѣ два прикащика: Полуэктовъ и Фроловъ, казаковъ 27, прибѣжавшихъ съ юкагирскаго побойща 4 чел., посланные изъ Анадырска на Камчатку пятидесятникъ Алексѣй Петриловскій да драгунъ И. Варгановъ.

дворяниномъ Аѳанасѣемъ Шестаковымъ, который, какъ человѣкъ бывалый, могъ дать нужныя объясненія о странѣ, о положеніи тамъ дѣлъ и объ инородцахъ сѣверо-восточной Сибири.

Въ Якутскѣ, получивъ первое извѣстіе Татаринова, отъ 15 марта 1715 г., о потерѣ казны, объ убійствѣ прикащиковъ и проч., распорядились послать въ Анадырскъ дворянина Степана Трифанова, съ приказаніемъ забрать по зимовьямъ служилыхъ людей, въ добавокъ къ даннымъ ему изъ Якутска, а также взять мореходовъ съ людьми, находящихся для открытія острововъ на устьяхъ р. Яны, Колымы и Индигирки, *потому что эти мореходы ничего, кромѣ льдовъ, не видали*, и поспѣшить къ Татаринову. Но какъ Трифановъ, предъ отправленіемъ своимъ, 9 августа, донесъ, что съ малымъ числомъ людей порученное ему дѣло не можетъ быть исполнено, то якутская канцелярія назначила къ нему еще 63 человекъ.

Въ инструкціи Трифанову сказано: идти отъ Анадырскаго острога, со служилыми людьми, на измѣнниковъ юкагирей, вмѣстѣ съ капитаномъ Татариновымъ; юкагирей привести въ подданство, отыскать ограбленную камчатскую казну, про убійство русскихъ и грабежъ казны розыскать; при неповиновеніи юкагирь смирить военною рукою; заводчиковъ трехъ казнить публично, нѣсколькихъ положить на плаху и потомъ объявить милость Государя, а всѣхъ безъ исключенія виновныхъ наказывать кнутомъ; найденную казну и прежнихъ лѣтъ сборъ взять отъ Татаринова и привести въ Якутскъ, *чрезъ Ламское море новымъ морскимъ путемъ*.

Трифановъ, помѣстивъ команду на двухъ досчаникахъ, велѣлъ ей дожидаться на р. Ленѣ, а самъ уѣхалъ домой къ женѣ, въ амгинскую слободу. Въ деревнѣ Трифановъ и не вспоминалъ о походѣ до тѣхъ поръ, пока не прислали къ нему понужденія изъ Якутска; тогда онъ отправился съ Алдана съ женою и дѣтьми 15-го ноября, шель весьма медленно, давалъ отпуска многимъ казакамъ, будто бы за болѣзнями, принимая на мѣсто ихъ якутовъ. Съ Индигирки пошелъ быстрѣе, чрезъ Алазю и Колыму и прибылъ въ Анадырскъ въ февралѣ 1716 г.

Между тѣмъ Татариновъ, не видя со стороны инородцевъ,

до весны 1715 г., никакихъ нападеній на Анадырскъ, не получая въ то же время извѣстій изъ Камчатки и скучая отъ бездѣйствія, отправился внизъ по Анадырю *на оленью плавь* (*) для заготовленія провизіи, пославъ въ то же время по рѣкамъ, впадающимъ въ Анадырь, подъячаго Григорья Голыгина, для усмиренія *ходынскихъ юкагирей*, которому далъ въ провозатые казака, вышедшаго изъ юкагирскаго плѣна. Голыгинъ воротился 19-го іюля съ частію разграбленнаго камчатскаго ясака, безпрекословно возвращеннаго юкагирами; кромѣ того, другія его части были добровольно доставлены ими въ острогъ 21-го іюля, 9-го августа, 21-го ноября и 10-го декабря.

На приглашеніе войти въ острогъ, юкагиры не соглашались и отказались дать аманатовъ. Визя знакомыхъ казаковъ, охотно разговаривали съ ними и дарили имъ вербей. Переночевавъ вблизи острога, юкагиры откочевали въ свои жилища. Гнаться за ними не было возможности, по неимѣнію оленей.

Собранный въ 1715 г., камчатскій ясакъ былъ посланъ въ Якутскъ въ 1716 г., въ слѣдующемъ количествѣ: 167 сорок. и 10 соб., 898 лисицъ красныхъ, 166 бобровъ, 29 сиводушекъ, 2. выдры. Кромѣ того, 235 руб. денегъ, 22 золотя японскаго золота съ Курильскихъ острововъ въ планкахъ и кускахъ (**).

Татариновъ, по возвращеніи съ оленьей плави, снова оставался въ Анадырскѣ, съ 80 чел. казаковъ и драгуновъ, въ бездѣйствіи, и съ нетерпѣніемъ ожидалъ помощи изъ Якутска.

Наконецъ, 19 января 1716 г., показалась у Анадырска партія Трифанова; а мая 8-го пришелъ и самъ Трифановъ. Всего у него было подъ командою 120 человекъ.

(*) Мѣсто переправы дикихъ оленей при слѣдованіи ихъ весною къ Ледовитому морю.

(**) По произведенному обыску, у вдовы убитаго Енисейскаго найдено множество пушныя. Эти мѣха, какъ истинно принадлежавшіе ей мужу, были возвращены ей. Вотъ перечень его пожитковъ, приобретенныхъ въ бытность одна только годъ прикащикомъ въ Камчаткѣ, обнаруживающій степень честности лица, посылаемыхъ туда для ясачнаго сбора: 150 сороковъ соболей, 200 бобровъ, 5 мѣховъ собольихъ, 29 саянскихъ бобровыхъ и выдряныхъ, 1070 лисицъ красныхъ, 300 сиводушекъ; *ношебныхъ 3 шубы собольихъ подъ добрымъ сукномъ*, два одѣла бобровыхъ, два изъ красныхъ лисицъ, кромѣ того, два куяка желѣзныхъ, двѣ кольца желѣзные, четыре пищали, четыре цѣпочки серебряныя подъ золотомъ, съ крестами серебряными. А Енисейскій былъ еще изъ лучшихъ прикащиковъ.

Татариновъ, прочитавъ инструкцію Трифанова, крайне обидѣлся раздѣленіемъ власти, а также и тѣмъ, что не было выслано ни одного человѣка подъ непосредственное его начальство. Неудовольствіе это было причиною упущенія удобнаго зимняго времени къ походу на р. Пенжину, гдѣ около Акланска было большое скопище измѣнниковъ корякъ, откуда, со вскрытіемъ рѣкъ, было удобно пробраться въ Камчатку, или же, усмиривъ акланцевъ, двинуться къ оставленному русскими Олюторскому острогу и оттуда Восточнымъ моремъ пройти въ Нижнекамчатскій острогъ.

Время проходило въ спорахъ, а дѣло не подвигалось впередъ. Наконецъ, кое-какъ согласились отправиться вмѣстѣ съ 120 казаками на р. Пенжину. 13-го августа 1716 г., отъ анадырскаго хребта Татариновъ, съ 16 казаками, отдѣлился отъ партіи и пошелъ впередъ и встрѣтилъ коряковъ, которые завидя русскихъ, разбѣжались. Потомъ партія соединилась вмѣстѣ, подошла къ Акланску и вступила въ переговоры съ сидящими коряками о возвращеніи въ подданство Россіи. Но акланцы вмѣсто повиновенія взяли за оружіе. Завязался бой и дикари были разбѣяны. Недостатокъ припасовъ и неудовольствія въ рѣкѣ, не дозволили Татаринovu преслѣдовать корякъ, убѣжавшихъ изъ подъ Акланска внизъ по Пенжинѣ, и потому, взявъ плѣнныхъ коряцкихъ дѣтей, онъ возвратился въ Анадырскъ.

Въ мартѣ 1717 г., Трифановъ ходилъ, съ 80 казаками, на юкагиръ на р. Бѣлую, впадающую въ Анадырь; взялъ тамъ въ плѣнъ нѣсколько человѣкъ и воротился назадъ въ Анадырскъ, куда въ это время пришелъ изъ Якутска, посланный для усиленія отряда, Ѳедоръ Трифановъ съ 23 служителями, назначенными въ Камчатку, и одиннадцатью оставшими на дорогѣ отъ прежнихъ посылокъ. Съ Трифановымъ получено оружіе, порохъ и прочія вещи, необходимыя для похода въ Камчатку.

Въ апрѣлѣ, приходили къ олюторскому острогу олѣнные коряки объявить вновь подданство; они увѣряли, что загладили свою прежнюю вину истребленіемъ мятежныхъ юкагировъ, которыхъ, кочуя у Олюторскаго острога, частію побили, частію загнали въ осаду; а чтобы покорить и послѣднихъ просили у Татарина 2-хъ человѣкъ съ пищалями.

Въ смерти Афанасья Петрова и Енисейскаго они обвиняли юкагирь, къ которымъ должны были пристать вслѣдствіе угрозъ и насилія.

Татариновъ послалъ съ коряками, 14-го апрѣля, 2-хъ служилыхъ и толмача, которые и взяли ясаки съ оленныхъ и акланскихъ корягъ; а юкагиры, за три дня до прихода русскихъ, вышли силою изъ осажденнаго коряками острога, и хотя заплатили ясаки, но на требованіе казаковъ выдать аманатовъ, не согласились. Послѣ того, Татариновъ, оставивъ (14 апрѣля 1718 года) въ Анадырскомъ острогѣ казака Оедота Татаринова съ 36 человекъ (*), и предоставивъ Трифанову отыскать остальную пропавшую камчатскую рухлядь и окончательно покорить юкагирь, самъ, не смотря на представленіе послѣдняго повременить походомъ, а потомъ вмѣстѣ идти на акланскихъ корягъ, отправился съ 80 человекъ на р. Пенжину, откуда послалъ 60 человекъ, съ казакомъ Григорьемъ Камкинымъ, въ Камчатку, а съ остальными воротился въ Анадырскъ.

Въ это время не были еще изслѣдованы причины возмущеній юкагирей и корягъ; къ тому же распри между Татариновымъ и Трифановымъ требовали посредника, и для такого порученія выбрали боярскаго сына Григорья Жданова. Но не успѣвъ Ждановъ доѣхать до Анадырска, какъ на него поступило уже въ Якутскъ пропастъ доносовъ въ злоупотребленіи власти и безчинствахъ въ пути. Поэтому посланъ былъ къ Жданову приказъ сдать начальство подѣ Анадырскомъ казаку Оедоту Татаринову, слѣдствій не производить, а прежде самому отвѣчать на поданныя на него обвиненія.

Между тѣмъ, по разсмотрѣніи всѣхъ дѣйствій князя Гагарина по управленію Сибирью, производство Татаринова въ капитаны признано неправильнымъ, и въ 1721 г. отъ сибирскаго губернатора князя Алексѣя Михайловича Черкассаго послѣдовалъ

(*) Въ дѣлахъ якутскаго архива мы нашли донесеніе Оедота Татаринова о тогдашнемъ Анадырскомъ острогѣ. Острогъ рѣшетчатый, въ немъ: ясачная съ *перерубомъ* и *прирубомъ* казенки изба; въ казенкѣ держать аманатовъ; сѣни съ *прирубомъ*; два амбара; надъ сѣнями вышка; подъ вышкою въ боку 3 амбара; въ острожной стѣнѣ амбаръ. Въ острогѣ государевъ дворъ; въ дворѣ 3 строенія; изба и сѣни крыты подъ одну кровлю, желобами тесаными.

указъ, на имя якутскаго воеводы, чтобы Татаринова *«изъ капитанскаго ранга выписать, для того, что онъ въ солдатахъ нигдѣ не служилъ, а написанъ былъ показаннымъ княземъ Гагаринымъ въ капитаны изъ дѣлчихъ дѣтей»*. Вслѣдствіе этихъ распоряженій, Татариновъ выѣхалъ въ Якутскъ, а въ 1726 г. послѣдовалъ другой указъ, чтобы хлѣбное, соляное и денежное жалованье, выданное за все время Татаринову *доправить въ казну возвратно* и велѣно быть ему въ Якутскѣ у дѣла капитанъ-поручика Измайлова.

Такъ кончилось правленіе капитана Татаринова, посланнаго для приведенія камчатскихъ дѣлъ въ порядокъ. Порядокъ не только не былъ установленъ, но, напротивъ того, жадность и жестокость прикащиковъ окончательно запутали дѣла и подали поводъ къ возстанію туземцевъ, едва не уничтожившихъ плоды прежнихъ трудовъ русскихъ. Можно положительно сказать, если бы не взаимная вражда племенъ, то русскіе были бы совершенно истреблены и снова пришлось бы завоевывать Камчатку.

По выѣздѣ Жданова и Татаринова, Анадырскій острогъ находился въ затруднительномъ положеніи. Чукчи и юкагиры дѣлали безпрестанныя на него нападенія, такъ что воевода Ракитинъ, основываясь на донесеніяхъ Татаринова и Трифанова, просилъ начальника камчатскаго наряда Абыштова о назначеніи комиссара въ Анадырскъ, съ приличнымъ числомъ команды. Но Абыштовъ отозвался неимѣніемъ людей, предоставляя Ракитину самому назначить туда комиссара, тѣмъ болѣе, что и ясачная книга Анадырскаго острога не была еще сдана въ нарядъ подобно другимъ острогамъ.

Между тѣмъ, трудность сообщенія Якутска съ Камчаткою чрезъ Анадырскъ, заставила мѣстное начальство, искать туда морскаго пути изъ Охотска. Послѣ нѣсколькихъ бесполезныхъ попытокъ, удалось наконецъ, въ 1716 г., мореходу Трескѣ, съ казакомъ Соколовымъ, пройти на лодіи изъ Охотска къ камчатскому берегу.

Это открытіе имѣло важныя послѣдствія для отдаленнаго полуострова. Путь изъ Якутска до Анадырска совершался обыкновенно около полугода. Не менѣе того, былъ труденъ

и опасенъ, отъ немирныхъ инородцевъ, дальчѣйшій путь въ Камчатку. Для обезпеченія этого сообщенія отъ нападенія туземцевъ, и для сбора ясака съ силачихъ корякъ, анадырскіе казаки укрѣпили бывшій Акланскій острогъ и построили новый на р. Олюторѣ. Изъ остроговъ этихъ, для сокращенія перехода въ Камчатку, партіи отправлялись водою на небольшихъ судахъ: чаще изъ Акланска внизъ по р. Пенжинѣ и Пенжинскою губою до р. Тигиля, или же изъ Олюторска къ восточному побережью до р. Камчатки. Изъ Анадырскаго же острога до р. Черной, впадающей въ Пенжину, пореѣзжали обыкновенно дня четыре, на собакахъ или оленяхъ; за тѣмъ, противъ устья Черной, на р. Пенжинѣ, строили изъ осины лодки, сажень 5—5½ длиною, шитыя ивовыми прутьями и проконопаченныя мохомъ; паруса дѣлали ровдужные (изъ оленьей кожи), а вмѣсто якорей служили имъ большіе камни. На этихъ лодкахъ казаки плыли по р. Пенжинѣ до Акланскаго острога; отсюда Пенжиною же до коряцкаго Акланскаго острога; потомъ вдоль берега Пенжинскаго залива до Тигиля. Но иногда приставали на р. Пустой или Лѣсной и оттуда слѣвовали до Нижнекамчатскаго острога сухимъ путемъ. Изъ Тигиля, оставивъ свои лодки до возвращенія, шли на камчатскихъ ботахъ вверхъ по р. Тигилю; потомъ переносили бота волокомъ на р. Еловку; спустились по ней на р. Камчатку до Нижнекамчатскаго острога. На такихъ же лодкахъ, построенныхъ въ Олюторскомъ острогѣ, казаки плавали, вдоль берега, по Восточному океану до р. Камчатки.

Въ то время, когда казакъ Соколовъ прибылъ изъ Охотска на лодии въ Камчатку, тамъ былъ управителемъ присланный Татариновымъ изъ Анадырска, пятидесятникъ Петриловскій, который по окончаніи работъ по постройкѣ Олюторскаго острога, долго не могъ отправиться въ Камчатку, потому что въ теченіе всей зимы острогъ былъ осажденъ коряками и юкагирами. Наконецъ, послѣ разныхъ бѣдствій отъ болѣзней и голоду, Петриловскій, 3 іюля 1715 г., съ казаками и аманатами, вышелъ изъ острога и поплылъ моремъ въ Камчатку, на тѣхъ же судахъ, на которыхъ пришли камчатскіе прикащики 1714 г. и прибылъ туда благополучно 9 іюля.

Петриловскій, принявъ въ свое вѣдѣніе остроги со служилыми и собранные на 1715 г. ясаки, *вымучил* имѣніе Козыревскаго, вывезенное съ острововъ, и сталъ заботиться только о томъ, чтобы скорѣе обогатиться. Онъ ограбилъ не только инородцевъ, но и казаковъ, имѣвшихъ что нибудь лишнее, употребляя къ тому кнуты, батоги и даже пытки. Колодки и кандалы не считалъ онъ наказаніемъ. Такими мѣрами заставилъ онъ Козыревскаго и Якова Ярыгина постричься въ монахи, передавъ ихъ на руки отчужденному отъ свѣта архимандриту Мартемьяну, присланному сюда съ дворяниномъ Атласовымъ. Наконецъ казаки, выведенные изъ терпѣнія, вооружились противъ Петриловскаго и, съ согласія казака Соколова, пришедшаго на суднѣ въ Камчатку, смѣнили его, а обязанность прикащика или ясачнаго сборщика поручили якутскому посадскому Козьмѣ Вѣжливцову, который конфисковалъ имѣніе Петриловскаго, а самаго его посадилъ подъ карауль (*).

Петриловскій отправился изъ Камчатки въ Якутскъ въ 1720 г., и тамъ судился не столько за притѣсненія казаковъ и камчадаловъ, сколько за найденныя у него въ 1719 г. слѣдующія рукописи: 1) превратительное къ людямъ; 2) какъ укрощать сердце недруговъ; 3) отвратное отъ тоски; 4) заговоръ зубной и т. д. Послѣ Вѣжливцова былъ прикащикомъ присланный изъ Анадырска служилый Камкинъ, а въ 1718 г. прибыли въ Камчатку моремъ, посланные отъ камчатскаго наряда (**) при-

(*) Вотъ списокъ пожитковъ, отобранныхъ у Петриловскаго: 141 сорокъ 29 соболей, 1542 лисицъ красныхъ, 161 сиводушныхъ, 169 выдръ, 207 бобровъ, 169 морскихъ выдръ, шубъ собольихъ 4, мѣховъ собольихъ 5, саналъхъ соболій, парка соболя съ оплечьемъ бобровымъ, саналъхъ изъ красныхъ лисицъ съ оплечьемъ сиводушечнымъ, два санала бобровыхъ съ оплеч. сиводушечнымъ, саналъхъ изъ выдръ — оплечье бобровое, 3 шубы лисьихъ красныхъ, 2 мѣха сиводушачьи, мѣхъ лисицъ красныхъ, одѣяло лисицъ красныхъ, мѣхъ бобровый, 4 полы мѣха собольяго загривчатаго, нѣсколько лоскутовъ разныхъ мѣховъ нѣсколько мѣховъ изъ собольихъ и лисьихъ лапъ, шуба изъ лисьихъ лапъ, одѣяло бобровое, парокъ собольихъ 2, мѣхъ лапчатый красныхъ лисицъ, 2 мѣха бобровыхъ; парка бобровая; треухъ изъ собольихъ хвостовъ; 4 шапки соболи; 2 малахая собольихъ; 475 хвостовъ собольихъ, нѣсколько паръ мѣховыхъ рукавицъ; серебряный поясъ; сереб. чарка и ложка и много другихъ вещей. Изъ всего имущества Петриловскаго, дано ему на подъемъ 200 лисицъ, 27 бобровъ и нѣсколько шубъ.

(**) Объ экспедиціи, извѣстной подъ названіемъ большаго камчатскаго наряда, см. Мор. Сб. 1868 г. декабрь.

кащиками изъ дѣтей боярскихъ: въ Большерѣцкѣ Василій Качановъ, въ Нижнекамчатскѣ Иванъ Уваровскій (*) и въ Верхній Поротовъ. Качанову, отправившемуся изъ Охотска 12 августа 1718 г., поручено было управленіе всею Камчаткою и устройство города на Большой рѣкѣ, какъ самомъ удобномъ мѣстѣ для якорной стоянки и зимовки приходящихъ изъ Охотска судовъ. Кромѣ того, ему было приказано со служилыми, посланными съ нимъ изъ Якутска, и большерѣцкими казаками, построить въ удобномъ мѣстѣ крѣпость, гдѣ хранить со всѣхъ остроговъ ясачную казну, до отправленія ея въ Якутскъ, казенное имущество и содержать аманатовъ.

Качанову предписано было ясаки отправлять со служилыми и мореходами въ Охотскъ; а самому оставаться въ Камчаткѣ до особаго распоряженія, чего прежде никогда не дѣлалось. До него всѣ прикащики отправлялись въ Камчатку за ясачнымъ сборомъ обыкновенно осенью, и пробывъ тамъ зиму, возвращались весною, чтобы лично представить ясаки въ Якутскъ. Принявъ въ свое управленіе камчатскіе остроги, онъ, въ видахъ пріобрѣтенія у камчадаловъ привязанности къ себѣ и довѣрія, выпустилъ изъ Большерѣцка давно содержавшихся тамъ въ казенкѣ *крѣпко закованныхъ* Воровскаго острожка (**) двухъ аманатовъ *Киэрю* и *Купку*, которыхъ камчадалы слушали и *держались умомъ къ злодумъ и измѣнъ по ихъ великимъ умамъ*. Воротившись изъ плѣна и узнавъ отъ своихъ родовичей о разныхъ притѣсненіяхъ отъ русскихъ, они вздумали отмстить имъ и возмутили камчадаловъ, которые сперва убили сборщика Степана Чаплина съ 4-мя челоуѣками, а собранные ими ясаки раздѣлили между собою; потомъ убили двухъ служилыхъ, посланныхъ Качановымъ за сборомъ съ камчадаловъ бѣлой травы, кипрею и всякихъ кормовъ, что до настоящаго времени дѣлалось въ годъ по нѣскольку разъ. Послѣ того, камчадалы хотѣли идти на р. Ичу, съечь судно, на которомъ прибылъ Качановъ,

(*) Уваровскій былъ послѣдній прикащикъ въ Нижнемъ; послѣ него назначались уже туда комиссары, подчиненные Большерѣцку.

(**) Получившаго это названіе по частымъ измѣнамъ жившихъ въ немъ камчадаловъ.

и убитъ оставшихся при немъ людей; но Качановъ, узнавъ объ ихъ замыслѣ, послалъ изъ Большерѣцкаго острога на Воровской острожекъ сына боярскаго Мухоплева, съ 30 вооруженными казаками. Ему поручено было уговорить иноземцевъ принять по прежнему подданство и выдать отпущенныхъ къ нимъ аманатовъ; если же они на это не согласятся ласковыми убѣждениями, то усмирить вооруженною рукою. Мухоплевъ, по прибытіи къ нимъ, потребовалъ выдачи выпущенныхъ аманатовъ, какъ главнѣйшихъ измѣнниковъ; но иноземцы согласились лучше умереть, нежели подвергнуть своихъ однородцевъ томительному заточенію въ острогъ. Не видя болѣе возможности уговорить ихъ, Мухоплевъ началъ громить камчадаловъ огнестрѣльнымъ оружіемъ. Три острога ихъ разорены и сожжены, а люди почти всѣ перебиты. Казаковъ у Мухоплева убито три человѣка, многіе ранены. У убитыхъ камчадаловъ взято 21 соболь, изъ числа ясаковъ, собранныхъ Чаплинымъ, но, главное, спасено судно и его команда.

При отправленіи осенью 1719 г. въ Охотскъ судна (*), посланъ изъ Камчатки въ Якутскъ доносъ на Качанова, что причинами измѣны на р. Воровской были безразсудныя его распоряженія: во-первыхъ, данная свобода двумъ аманатамъ, которые постоянно руководили соотичей къ возстанію и, во-вторыхъ, отправленіе, для своихъ выгодъ, двухъ казаковъ за поборами. А какъ по заведенному въ Камчаткѣ обычаю всякій прикащикъ, подвергавшійся доносамъ, лишался правъ на управленіе и имѣніе его конфисковалось до изслѣдованія, то казаки своевольно распорядились посадить Качанова въ тюрьму и забрать себѣ его пожитки. Однакоже Качанову удалось спастись отъ заключенія бѣгствомъ, а мятежники были впоследствии взяты въ Тобольскъ, гдѣ жестоко наказаны. Главный зачинщикъ былъ казакъ Поповъ.

Такимъ образомъ предположенное устройство города и крѣпости въ Большерѣцкѣ оставалось безъ исполненія.

Послѣ того, якутскій воевода Ракитинъ послалъ прикащикомъ на Камчатку и для приведенія въ подданство Курильскихъ

(*) На этомъ суднѣ большерѣцкіе служилые послали съ мореходомъ нѣсколько соболей, для покупки новаго Завета для большерѣцкой церкви.

острововъ, дворянина Ивана Харитоновъ. Ему, между прочимъ, предписывалось въ Охотскѣ достроить заложенное въ 1718 г. камчатскимъ нарядомъ судно, взять морехода и потребное число служилыхъ изъ партіи Ельчина и идти на Камчатку. По дорогѣ же отъ Якутска до Охотска ставить зимовья, *чтобы людямъ въ пути не было остановки, а Якутамъ изнуренія и раззоренія*. Харитоновъ вышелъ 19 августа 1719 г. изъ Охотска въ Большерѣдкѣ съ артиллерію, сколько могъ вмѣстить на суднѣ. Передъ отбытіемъ своимъ въ Камчатку, онъ послалъ, 4 августа, въ Якутскъ донесеніе о разныхъ безпорядкахъ въ Охотскѣ, возникшихъ, по его словамъ, еще при жизни капитана Абыптова. Сентября 1-го, Харитоновъ прибылъ въ Большерѣдкѣ и избралъ Верхнекамчатскъ для постоянного жительства, какъ по надежному острогу, такъ и по положенію его. Находясь въ февралѣ 1720 г. въ Нижнекамчатскѣ, онъ узналъ отъ ясачныхъ съ р. Тигиля, что палланцы и лѣсные камчадалы не хотятъ платить ясаковъ и обѣщались убить сборщиковъ. Эти слухи заставили Харитоновъ, въ мартѣ мѣсяцѣ, идти на измѣнниковъ съ 60 казаками и тигильскими камчадалами. Хотя возмущившіеся не показали сопротивленія, однакоже, по совѣту тигильцевъ, Харитоновъ, для осторожности, отобралъ у бунтовщиковъ оружіе. Но когда палланцы безпрекословно заплатили ясаки, Харитоновъ отдалъ имъ оружіе и расположился съ своими казаками на ночлегъ въ особой юртѣ. Камчадалы, давъ заснуть русскимъ, подступили къ занимаемой ими юртѣ, вооруженные копьями, ножами и луками, напали на спящихъ. Харитоновъ и 9 казаковъ закололи копьями и ножами, а 14 казаковъ ранили, остальные, схвативъ рубяща, бросились на измѣнниковъ и отомстили за смерть своихъ товарищей. Одни изъ камчадаловъ дали подъ оружіемъ пробившихся изъ юрты казаковъ, остальные сожжены въ юртѣ вмѣстѣ съ убитыми ими русскими. Когда не осталось ни одного камчадала въ Палланскомъ острогѣ, русскіе заперлись въ немъ и не знали что и дѣлать, потому что имъ неизвѣстны были дальнѣйшіе планы Харитоновъ. Камчадалы же ближайшихъ остроговъ также разбѣжались, боясь мести казаковъ, нещадившихъ въ подобныхъ случаяхъ ни правого, ни виноватаго. Наконецъ, 2-го апрѣля, казаки дали знать

о себѣ въ Большерѣцкѣ, а вслѣдъ за тѣмъ и сами благополучно возвратились въ Нижнекамчатскъ.

Между тѣмъ въ Большерѣцкѣ казакъ Лукашевскій, узнавъ о смерти Харитонова, принялъ управленіе острогомъ и отправилъ въ Охотскъ ясакъ.

Послѣ Харитонова назначенъ въ Камчатку сынъ боярскій Степанъ Бобровскій и при немъ сынъ же боярскій Михайло Петровъ. Бобровскому, въ іюнѣ 1720 г., прибывшій по дѣлу князя Гагарина въ Якутскъ, капитанъ Измайловъ далъ инструкцію, какой до того времени не было даваемо ни одному комиссару. Ему поручено было завѣдывать Верхнекамчатскимъ и Большерѣцкимъ острогами, а въ Нижній назначенъ другой прикащикъ, Алексѣй Шестаковъ.

Инструкція, данная Бобровскому Измайловымъ, заключалась въ слѣдующихъ пунктахъ:

1) Ъхать въ Камчатку, взявъ отъ якутскаго казачьяго полка нѣсколько служилыхъ.

2) Прибывъ чрезъ море въ Камчатку, принять Верхнекамчатскій острогъ отъ прикащика Ивана Харитонова, также казну, дѣла, аманатовъ, служилыхъ и все по росписнымъ спискамъ. Объявить всѣмъ камчадаламъ при собраніи всѣхъ служилыхъ «Милостивое Государево слово», что кому изъ нихъ были какіе налоги, отъ прежнихъ прикащиковъ, которые ими пользовались, а суда не было, тѣмъ нынѣ Государь велѣлъ подавать на нихъ жалобы; виновныхъ розыскивать и оборону чинить камчадаламъ отъ русскихъ обидчиковъ.

3) А чтобы камчадалы жили въ покоѣ и тишинѣ, занимались бы промыслами и ясакъ и поклонъ Государю платили.

4) Ясаки инородцамъ отправлять самимъ въ Верхнекамчатскъ чтобы служилые не обмѣнивали и не плутовали; а въ улусы посылать только за недоборомъ.

5) Управляться своими старшинами и быть имъ покорными, за что будетъ царское жалованье.

6) Злоумышленіе ежели за кѣмъ увѣдаютъ, не укрывать.

7) А кто до кого доведетъ измѣну, тому отдать пожитки измѣнника.

8) Въ лѣсахъ огня не пускали бѣ—соболь уходить.

9) Ясакъ въ Верхнекамчатскѣ прибащнику принимать при служилыхъ.

10) Сыскивать въ ясакъ новыхъ плательщиковъ и записывать въ ясакъ захребетниковъ и подростковъ.

Притиска. «За взносъ полнаго ясака награждать камчадалъ; сверхъ ясака покупать звѣрей въ казну; до сбора ясаковъ никого въ остроги не отпускать для торговли и вымѣну звѣрей, въ Якутскѣ съ ясаками идти самому комиссару съ переимѣнными служилыми. Въ улусы казаковъ ни зачѣмъ не отпускать; аманатовъ держать въ желѣзахъ, безъ тѣсноты и кормить необходимымъ, чтобы не было сомнѣнія въ нихъ и отъ нихъ жалобъ. По жалобамъ на русскихъ розыскивать, для чего употреблять бумагу гербовую. Въ *Верхнемъ* питья, . . . , игры картежной не держать. Ясырей и погромныхъ переписать, также и служилыхъ, издавна живущихъ въ Камчаткѣ, а явившихъ за долги жёнъ и дѣтей, бить батогами. Убитыхъ и умершихъ имѣнія переписывать; избѣ и бань во все лѣто не топить, чтобы не сдѣлать пожару въ Верхнекамчатскѣ, а пищу готовить на дворѣ. Посылать для приводе новыхъ землищъ въ подданство ласкою и брать съ нихъ по одному ясаку въ годъ; а которые изъ иноземцевъ на новыхъ земляхъ не пойдутъ ласкою, а они живутъ близъ Камчатки и могутъ быть опасными, то на непослушныхъ ясачныхъ посылать служилыхъ изъ Верхнекамчатска, по разсмотрѣнію, и прежде уговаривать, а послѣ, ежели чается отъ нихъ зло, идти войною и брать съ нихъ аманатовъ. Отложившихся убійцъ русскихъ и идущихъ войною подъ остроги уговаривать: а послѣ смирять войною — зачичниковъ сажать въ казенку до указа. Бѣглецовъ не брать съ собою черезъ море въ Камчатку. При отбытіи съ Камчатки, острогъ сдать надежному доброму человѣку, *а ежели будешь нерадѣть, то будешь отъчатъ противъ каждаго пункта наказаніемъ, разореніемъ, ссылкой и лишеніемъ живота.*»

Къ Бобровскому и Алексѣю Шестакову въ Охотскѣ присоединились, для походу въ Камчатку, навигаторы Евреиновъ и Лукинъ, командированные для отысканія Японіи (*). Судно

(*) Объ экспедиціи Евреинова и Лукина смотр. Сношенія Русскихъ съ Японією Морск. Сборн. 1869 г. январь.

исправилъ и повелѣ въ море мореходъ Мошковъ, взявъ съ собою матроса Буша и кормщика Березина.

Прикащикъ Шестаковъ воротился съ Камчатки моремъ съ Евреиновымъ, который отрѣшилъ Шестакова отъ должности и имѣніе описалъ, а Бобровскій остался въ Камчаткѣ. Шестаковъ, по возвращеніи въ Якутскъ, подалъ объявленіе о дурныхъ поступкахъ бывшаго правителя Максима Лукашевскаго и своевольныхъ распоряженіяхъ Евреинова.

Судно, пришедшее въ Охотскъ съ геодозистами, не имѣло якорей, снасти были изорваны и гнили, и до лѣта 1722 оно лежало на берегу безъ починки.

Въ 1722 г. опредѣленъ въ Камчатку прикащикомъ дворянинъ Никита Лосевъ. Онъ отправился изъ Якутска, съ 30-ю казаками, двумя мореходами и плотникомъ морскихъ судовъ Каргопольцевымъ, вытребованными изъ Архангельска. Плотникъ назначенъ къ Лосеву для достройки на Ламѣ двухъ судовъ, заложенныхъ въ 1718 и 1719 г. Лосевъ требовалъ съ собою къ полковой службѣ священника Ермолая Иванова, ибо отправленный изъ Тобольска іеромонахъ Іосифъ пришелъ въ 1721 г. на Ламу и 1722 г. хотѣлъ возвратиться въ Якутскъ; а другой черный священникъ (Варлаамъ) въ Камчатскихъ острогахъ едва живъ; а поселившимся на Камчаткѣ служилымъ безъ священника быть нельзя. Но ему не дали Иванова, а разрѣшили взять въ Камчатку Іосифа.

Лосевъ съ командою пришелъ въ Охотскъ августа 6-го, гдѣ взялъ порохъ, свинецъ, оружіе, знамя и, на исправленномъ Мошковымъ и Трескою старомъ суднѣ, вышелъ изъ Охотска 24 августа 1722 г., а отъ земли 1 сентября, чрезъ святое Ламское море. Заложенное же въ 1719 г. судно поручилъ достроить Каргопольцову.

1722 г. октября 14-го, Бобровскій сдалъ Лосеву Верхнекамчатскій острогъ, бревенчатый, на илахъ. Въ острогъ: ясенная изба и амбаръ; да амбаръ надъ воротами, въ которомъ лѣтомъ содержали аманатовъ; казенка съ аманатами, да колодники по убійствамъ и между ними Алексѣй Еремьевъ, убившій Степана Чебукина. Въ острогъ мѣдная пушка; казаковъ 41; промышленныхъ 2.

Лосевъ въ трехъ Камчатскихъ острогахъ перемѣнилъ заказчиковъ, сталъ брать звѣрьми за винный откупъ, съ карточной продажи, съ площаднаго откуну, табачной продажи и съ судебныхъ дѣлъ за гербовую бумагу, чѣмъ увеличилъ доходы въ Камчатскихъ острогахъ.

1723 г., по изготовленіи судна къ походу, Лосевъ сдалъ по росписнымъ спискамъ назначеннымъ отъ него лѣтнимъ управителямъ Камчатскіе остроги: марта 18-го Матвѣю Нифонтьеву *Нижній острогъ*, стоячій тынъ и въ немъ на поидень изба ясачная, на западъ аманатская казенка съ 11 аманатами, изъ нихъ двое олжоторцевъ; бання надъ воротами; амбары, дѣла, судовые припасы. Гарнизону въ острогѣ: сынъ боярскій Петръ Чилевскій, казаконъ 80, промышленныхъ 9 челов., 2 пушки.

Въ іюнѣ принялъ у Лосева *Большерыцкій острогъ* служилый Артемій Поповъ—острогъ деревянный, стоячій тынъ, на западномъ углу казенный амбаръ, въ срединѣ приказная изба, на сѣверъ аманатская казенка, въ которой Воровской рѣки аманатовъ 5; двѣ мѣдныя пушки; казаконъ 40 человекъ.

Съ Камчатки Лосевъ, вмѣстѣ съ Бобровскимъ, отправился 1 іюля, и прибылъ въ Охотскъ 7-го. Ясаки отправилъ въ Якутскъ съ подъячимъ Афонасіемъ Лузинымъ; а самъ по болѣзни остался въ Охотскѣ, гдѣ и умеръ въ іюлѣ же 1723 г. Бобровскій также не доѣхалъ до Якутска и умеръ на р. Уракѣ. Казну отъ Охотска возли на лошадяхъ до р. Юдомы, откуда на плотахъ, изъ коихъ одинъ, съ отписками, опрокинулся и такимъ образомъ уничтожились всѣ донесенія Лосева. При казенныхъ вещахъ или воротившіеся съ Камчатки 34 казака; 16 колодниковъ русскихъ, да 3 инородца, убившіе прежняго архимандрита камчатскаго Мартеміана; всего 70 подводъ.

Лузинъ, при отправленіи изъ Охотска ясаковъ Камчатскихъ остроговъ, 2-го августа оставилъ тамъ служилому Соболеву нѣсколько камчатскихъ преступниковъ. Но Соболевъ бѣжалъ съ колодниками на суднѣ въ Камчатку.

Въ 1723 г. посланъ въ Камчатскіе остроги прикащикомъ сынъ боярскій Ѳеодоръ Шелковниковъ. Мореходомъ къ нему опредѣленъ Иванъ Бутинъ, съ которымъ изъ Якутска отправлены къ снаряженію и починкѣ судна смола, пенька, желѣзо и

хотѣть. Шелковникову, по его прошенію, назначенъ на Камчатку отъ якутскаго спасскаго монастыря священникъ Ермолай Ивановъ; кромѣ того, 19 человекъ казаковъ, изъ команды головы Аѳанасія Пестякова, и съ ними пятидесятникъ Андрей Штивниковъ. Шелковникову дана была большая инструкция.

Вмѣстѣ съ Шелковниковымъ, отправился въ Камчатку поручикъ Сафоновъ, для наблюденія за переписью иноземцевъ и ихъ угодій, для высылки ихъ на прежнія мѣста жительства и окончанія дѣлъ камчатскаго наряда.

Шелковниковъ, по прибытіи въ Камчатскіе остроги, велѣлъ Эверстову снять Большерѣцкій острогъ у Артемія Попова и быть въ командѣ поручика Сафонова; Верхній поручилъ принять отъ служилаго Петра Баранова, Безсонову; самъ отправился въ Нижній, гдѣ принялъ острогъ отъ Нифонтѣева.

Собравъ ясаки, Шелковниковъ сдать Нижнекамчатскій острогъ Елисею Долгополову, до присылки изъ Большерѣцка Григорія Камкина; въ перемѣну Безсонову въ Верхнемъ оставленъ Нифонтѣевъ; Большерѣцкій острогъ сдать отъ Эверстова Петру Чупрову. Послѣ того, Шелковниковъ моремъ отправился съ ясаками въ Охотскъ, съ Сафоновымъ и ясачною казною, куда и прибылъ 24 іюня 1724 г. Въ сборной ясачной книгѣ Шелковникова на 1724 годъ, въ 3 острогахъ написано ясачныхъ 5138 человекъ; обладу съ нихъ: 68 сороковъ 34 соболя, 13 сиводушекъ, 2262 лисицы красныхъ, 95 бобровъ, 14 колонковъ; но ясаку не донято 35 сороковъ 10 соболей, 5 сиводушокъ, 599 лисицъ красныхъ, 42 бобра, 4 колонки. *Доимка не взята потому, что изъ написанныхъ въ данной изъ Якутска книгѣ, по сказкѣ лучшихъ камчатскихъ людей, 1556 человекъ въ разныхъ годахъ померло; 25 не дали за скудостію, 36 за скорбію, 19 за старостію, одни въ аманатахъ, 334 сошли въ разные остроги, 80 къ сыску не явилось.*

Хотя Шелковниковъ приказалъ въ 1723 г. непременно строить въ Охотскѣ новое судно; но въ 1724 г. плотникъ Плоскихъ доносилъ, что съ 8-ю человекѣми, данными ему комиссаромъ Охотска Борисомъ Сухановымъ вмѣсто 30, новое судно не будетъ построено; старое же судно въ это время до того было ветхо, что опасно пускаться на немъ въ море.

Вмѣсто Шелковникова въ камчатскіе прикащики выбранъ Степанъ Трифановъ; но впослѣдствіи ему поручены другія обязанности по якутской канцеляріи и на мѣсто его посланъ Андрей Жирковъ, которому данъ въ помощь Аѳанасій Жирковъ, для письма Иванъ Шамаевъ, мореходъ Невейца и 21 человекъ казаковъ.

Жирковъ прибылъ въ Охотскъ 1-го сентября 1724 г. принялъ морское судно, которое за древностію много дней починивали. По возможности исправивъ его, *всѣ съ печалью переносились на судно* и ждали попутнаго вѣтра по 16 сентября. Мореходы Невейца, Мошковъ и Бушъ просили донести въ Якутскъ о непремѣнномъ строеніи новаго судна къ 1725 г., ибо въ будущемъ уже году на этомъ нельзя будетъ идти за море.

Вскорѣ по принятіи остроговъ Андрей Жирковъ въ Нижнемъ умеръ, а потому и остался послѣ него Аѳанасій Жирковъ. Аѳанасій Жирковъ въ 1725 г., при отправленіи изъ Камчатки, оставилъ прикащиками въ Нижнемъ Артемья Кочетова, въ Верхнемъ Петра Чупрова и въ Большереѣцкомъ В. Пашкова.

Послѣ того, 23 декабря 1724 г., полученъ указъ сибирскаго губернатора князя Черкаскаго, чтобы опредѣленные при князѣ Гагаринѣ прикащики были высланы изъ остроговъ въ города и впредь не посылались «ибо они, не ища въ ясаѣ государственной выгоды, больше ложили для себя ясачную рухлядь, отчего въ ясаѣ всегда былъ недоборъ. Посылать же за ясакомъ выборныхъ, за присягою, добрыхъ и правдивыхъ». Къ этому указу былъ приложенъ и указъ 1723 г., чтобы къ сборамъ ясаковъ не выбирать, а назначать *къ большимъ* въ помощь офицеровъ, и дѣтей боярскихъ; а къ *меньшимъ* унтер-офицеровъ и солдатъ, а къ нимъ въ цѣловальники изъ раскольщиковъ и бородачей изъ магистрата.

Вслѣдствіе этого указа назначенъ въ Камчатку прежде бывшій уже тамъ дворянинъ Степанъ Трифановъ; а въ подчиненные къ нему комиссары служилый Петръ Корякинъ; мореходы Мошковъ и Треска, подъячій Михайло Борисовъ и 30 человекъ казаковъ якутскаго полка, а за сборомъ подушныхъ денегъ Никита Ждановъ.

Трифановъ просилъ воеводу Полуэктова позволить ему идти изъ Охотска въ Камчатку черезъ Анадырскъ, ежели встрѣтится затрудненіе плыть моремъ за ветхостію судна. Но воевода не согласился и разрѣшилъ только Жданову отправиться въ Камчатку берегомъ. Ждановъ выѣхалъ въ сентябрѣ изъ Якутска черезъ Анадырскъ. Ему, кромѣ сбора подушныхъ, поручено было усилить Анадырскій острогъ, ибо оленные коряки донесли, что въ 1725 г. чукчи много ихъ побили; а когда въ Анадырѣ было *многолюдство русскихъ*, то такихъ набѣговъ не бывало. Коряки просили прислать 50 челов. русскихъ для обороны. Трифанову же велѣно: «по прибытіи въ Камчатку, Жиркова смѣнить и перемѣнить всѣхъ закащиковъ; камчатскіе остроги и всякую наличную казну, порохъ и свинецъ, служилыхъ и прочихъ людей принять, по именному списку, также аманатовъ, книги и всякія дѣла. Во всемъ росписаться и размѣняться росписными книгами. Коммисаровъ же, съ приходо-расходными книгами, выслать въ Якутскъ къ ревизіи; но съ книгъ оставить копіи. Въ острогахъ ясачныхъ и всякихъ чиновъ русскихъ вѣдать судомъ, по инструкціи камчатскихъ прикащиковъ.

«А ежели учините противъ указу и просто сыщется до пряма, и вамъ по розыску учинено будетъ жестокое наказаніе или ссылка на галеру, взятіемъ движимаго и недвижимаго имѣнія безповоротнo, и въ 1726 г. непременно воротиться съ ясаками въ Якутскъ.»

Позднею осенью 1725 г., Трифановъ, на ветхомъ суднѣ, прибылъ къ Камчаткѣ. Въ томъ же году, еще до его туда прибытія, камчадалы, жившіе на Бобровомъ морѣ, убили ясачнаго сборщика и сами скрылись на острова. Трифановъ, въ 1726 г., отправилъ на *отложившихся* казака Пашкова, съ 10 челов., который, 2 го марта, доносилъ, что измѣнниковъ не нашелъ, а тѣ, которые не были въ измѣнѣ, не могли заплатить ясака, ибо они, боясь измѣнниковъ, не промышляли; а лѣтній промыселъ весь пограбленъ измѣнниками, которые приходили лѣтомъ 1725 г. на Бобровое море, въ 10 байдарахъ, по 20 и 30 челов. на каждой, и ограбили звѣрей и корма, а женъ

и дѣтей увели въ плѣнъ за то, что не согласились съ ними отложиться отъ русскихъ.

Въ томъ же 1725 г. лѣтомъ на р. Авачѣ, ясачные убили трехъ сборщиковъ служилыхъ Илью Садилова, Ивана Панова и Петра Балаконова. На авачинскихъ измѣнниковъ и за сборомъ съ нихъ ясака Трифановъ отправилъ сына боярскаго Алексѣя Еремѣева, который, 19-го марта 1726 г., доносилъ о недоборѣ ясаковъ, ибо нѣкоторые отказались платить ихъ.

Авачинскіе ясачные при многолюдствѣ, имѣли свои остроги по рѣкамъ Авачѣ и Паратункѣ, въ Тарьинской губѣ и Неакиной бухтѣ и постоянно отстаивали свою свободу; кромѣ того, держали въ повиновеніи весь бобровый берегъ отъ Авачинской губы до Шипунскаго мыса. Удобныя мѣста, чтобы скрываться отъ поисковъ русскихъ, и крѣпкіе остроги, давали имъ возможность, въ случаѣ надобности, избѣгать преслѣдованія сборщиковъ.

17-го мая 1726 г., Трифановъ доносилъ; «что нынѣ въ Камчаткѣ служилыхъ, противъ прежнихъ годовъ, весьма мало и изъ тѣхъ, отъ недостатку кормовъ, многіе умираютъ. Дѣла въ крайнемъ безпорядкѣ и некому поручить, а кому изъ служилыхъ сколько нибудь надежныхъ поручать какое-либо дѣло, то они не хотятъ служить и подвергаться, по нынѣшнимъ инструкціямъ, взысканію, уходятъ къ земскому комиссару Никифору Трапезникову и записываются въ посадъ.» Трифановъ жаловался, что ежели впредь служилые, дѣти казачьи и промышленные будутъ записываться въ посадъ, то въ Камчаткѣ и въ караулахъ стоять будетъ некому. Донесеніе это получено въ Якутскѣ 22 января 1727 г. При немъ Нижнекамчатскіе служилые приложили свое прошеніе: «Въ прежнихъ годахъ, отъ Нижнекамчатскаго острога внизъ по р. Камчаткѣ версты 4-ре, построена, въ урочищѣ Ключахъ, вновь церковь Николая Чудотворца, а мы живемъ въ Нижнекамчатскѣ отъ церкви въ дальности вверхъ по Камчаткѣ, и безъ указу сплавить казенные и наши дворы къ церкви не смѣемъ; а гдѣ нынѣ острогъ, ясачное зимовье и наши дворы мѣсто низкое, вешнею водою топить и въ водѣ жилье стоитъ недѣль по шести; а на ключахъ Никольской церкви мѣсто высокое и

посему повелѣнобъ, острогъ, ясачную избу и наши дома туда переплавить.»

Въ 1726 г. въ Камчатку за ясачнымъ сборомъ посланъ дворянинъ Яковъ Мохначевскій, которому поручались Верхне и Нижнекамчатскіе остроги, а въ Большерѣцкомъ оставленъ сборщикомъ находящійся въ Камчаткѣ Степанъ Трифановъ. Мохначевскому дана инструкція, писарь Судаковъ и 20 чело-вѣкъ казаковъ; но онъ выѣхавши изъ Якутска, взялъ само-волью у якутовъ 70 подводъ, вмѣсто положенныхъ ему 6 лошадей, о чемъ донесъ капитанъ Берингъ, самъ нуждавшійся въ лошадяхъ; почему якутская канцелярія Мохначевского отъ послыки въ Камчатку отставила, а вмѣсто него назначила, въ августѣ 1726 г., пятидесятника Тарабукина, который по при-бытіи въ Охотскъ, цѣлый годъ дожидаясь прихода судна изъ Камчатки и съ своею командою бѣдствовалъ отъ усиленныхъ работъ на экспедицію Беринга и отъ недостатка провизіи.

Тарабукинъ, по прибытіи въ 1727 г. въ Камчатку, при-нялъ Нижнекамчатскій острогъ октября 7-го, отъ Петра Бо-брова, а 1728 г. іюня 4-го Верхнекамчатскіи у Петра Чуп-рова (*).

Въ 1728 г., посланъ на смѣну Тарабукину, сынъ боярскій Михайло Петровъ, съ служилымъ Петромъ Петровымъ и писа-ремъ Суховымъ.

По прибытіи въ Камчатку онъ принялъ, 2-го сентября, Большо-рѣцкій острогъ у Ивана Остафьева; Верхній у Семена Хмы-лева, октября 5-го, Нижній у Гаврила Чудинова, октября 14-го 1728 г.. Михайло Петровъ остался въ Нижнемъ, а Петръ въ Верхнемъ; Большерѣцкій же острогъ порученъ отъ нихъ Ша-пошникову. Михайло Петровъ объявилъ въ Камчаткѣ указъ о вступленіи на престолъ Императора Петра II-го. Вмѣстѣ съ этимъ прикащикомъ воевода Полуектовъ прислалъ въ Камчатку сына боярского Степана Петрова, для заведенія тамъ соляныхъ заводовъ, такъ какъ камчатскіе служилые неоднократно жало-

(*) Изъ донесенія беринговой экспедиціи мичмана Чаплина видно, что въ 1726 г. въ Большерѣцкѣ было 17 дворовъ и часовня; въ Верхнекамчатскѣ также 17 дворовъ, а въ Нижнекамчатскѣ 40 дворовъ.

вались на недостатокъ соли и происходящія отъ того болѣзни. Съ нимъ отправлены изъ Якутска необходимые инструменты для соляныхъ заводовъ, и велѣно заводы строить служилыми и обывателями, платя поденныя деньги изъ соляной суммы. «Публиковать, чтобы для себя и продажи тамъ утайкою соли не варили, подъ смертною казнію; а покупалибъ изъ казны по положенной цѣнѣ. А въ которомъ мѣстѣ будутъ построены соляные заводы, сколько какого строенія, въ сколькихъ верстахъ отъ котораго острога и во что станеть, описать обстоятельно въ земскую контору.»

Петровъ не имѣлъ полнаго сбора ясаковъ и меньше сбору Тарабукина 1728 г., потому что 1728 и 29 гг. *моровымъ Нотріемъ* умерло 121, сошлыхъ (*) на острова 41, неявившихся къ платежу 95, за скудостію и безпромыслицею не платили 198, за старостію и болѣзнями 217, у Беринга для доставки провіанта и матеріаловъ въ подводахъ и умершіе 51, да бывшіе въ подводахъ у Беринга за непромысломъ не платили 7 человекъ. Итого въ недоборѣ 720, на нихъ ясаковъ: 4 сорока 22 соболя, 2 сиводушки, 265 красныхъ лисицъ, 1 пластина, 12 бобровъ. Собрано ясаковъ на 1729 г. только съ 2535 человекъ.

1729 г. мая 26, Нижній острогъ сданъ опять Чудинову; іюня 11—Верхнекамчатскій Михаилу Сапожникову; іюля 16—Большерѣцкій сыну боярскому Степану Петрову.

1728 г., Петровы отправились, со штурманомъ экспедиціи Энзелемъ, въ Охотскъ, на «Фортунѣ», на которой въ томъ же году воротился и Тарабукинъ.

Тарабукинъ и Петровъ были снисходительнѣе къ камчадаламъ, нежели ихъ предшественники. Но, не смотря на это, время ихъ управленія надолго сохранилось въ памяти камчадаловъ, по тѣмъ обѣдствіямъ, которыя пришлось имъ перенести въ эти два года, по причинамъ, независящимъ отъ приказниковъ. Осенью 1727 г., пришелъ въ Большерѣцкъ Берингъ, съ двумя судами, нагруженными провизіею и другими экспедиці-

(*) Ушедшихъ.

онными припасами (*). Всѣ эти грузы Берингъ распорядился отправить въ Нижнекамчатскъ, поперекъ всего полуострова, (833 версты) по рѣкамъ Быстрой и Камчаткѣ на камчадалскихъ ботахъ, а между этими рѣками, зимою въ нартахъ, на собакахъ, согнанныхъ изъ всѣхъ камчатскихъ селеній. Независимо отъ того, камчадалы перевозили на собакахъ въ Нижнекамчатскъ и самого Беринга со всею командою. Такое безразсудное распоряженіе Беринга вредно отразилось на хозяйствѣ камчадаловъ. Собранные на продолжительное время изъ селеній, для транспортированія грузовъ, камчадалы потеряли удобное зимнее время для звѣринаго промысла, единственнаго источника ихъ благосостоянія. Да и оставшіеся въ селеніяхъ камчадалы, по неимѣнію собакъ, принуждены были прекратить свои обычныя зимнія занятія. Наконецъ, большая часть собакъ подохла отъ продолжительныхъ и тяжелыхъ работъ, что на долгое время привело въ разстройство хозяйство камчадаловъ, не получившихъ за всѣ эти лишенія почти никакого вознагражденія.

Берингъ, въ послѣдствіи, постигъ всю бездну зла, причиненнаго имъ камчадаламъ, и какъ бы въ очищеніе своей совѣсти, писалъ президенту адмиралтействъ-коллегіи: «Весьма желали идти въ Нижнекамчатскъ кругомъ Камчатскаго носа; но для осенняго времени и за жестокими вѣтрами, на такомъ ветхомъ карбусѣ идти не посмѣлъ». Но если не посмѣлъ идти въ Нижнекамчатскъ осенью, то могъ бы доставить туда грузы на судахъ весною. Вѣдь привелъ же мореходъ Мошковъ, весною 1728 г., въ Нижнекамчатскъ пустое его судно «Фортуна». Положимъ, что самому Берингу необходимо было провести зиму въ Нижнекамчатскѣ, гдѣ предположилъ онъ построить для предстоявшей экспедиціи новое судно; но переездъ его туда зимнимъ путемъ, съ мастеровыми и необходимыми припасами для судостроенія, не былъ бы такъ обременителенъ для камчадаловъ, какъ въ настоящемъ случаѣ.

(*) Подробности объ этой экспедиціи можно найти въ статьѣ г. Полонскаго. Записк. гидрогр. д-та, часть VIII.

14 іюля, экспедиція отправилась въ море и 2-го сентября возвратилась въ Нижнекамчатскъ, гдѣ Берингъ остался зимовать, и въ іюлѣ 1729 г. ушелъ изъ Камчатки въ Охотскъ.

Не успѣла экспедиція Беринга возвратиться изъ путешествія, какъ въ Петербургѣ распорядились послать въ Камчатку другую экспедицію, подъ начальствомъ казачьяго головы Шестакова, для изслѣдованія всего сѣверо-восточнаго края Сибири и прилежащихъ къ нему острововъ. Начальникъ экспедиціи, Шестаковъ, осенью 1729 г., перешелъ на суднѣ, съ частию своей команды въ Тауйскъ и во время похода въ Корядскую землю, для усмиренія непокорныхъ туземцевъ, 14 марта 1730 г. былъ убитъ чукчами, на р. Эгачѣ, между р. р. Паронемъ и Пенжиною.

Въ то время, когда Шестаковъ усмиралъ корякъ около Тауйска, коряки Ямскаго острога, осенью 1729 г., напали на команду другаго судна Шестакова — *Левъ*, и почти всѣхъ убили, а самое судно сожгли (*).

Между тѣмъ въ 1729 г., былъ посланъ изъ Якутска въ Камчатскіе остроги, на смѣну Петровыхъ, съ прежнею инструкцею, Иванъ Новгородовъ и съ нимъ пищикъ Мухомлевъ, служилый, Максимъ Лукашевскій и монахъ Спиридонъ. По прибытіи въ Охотскъ, онъ принялъ въ свое вѣдѣніе судно и уже погрузилъ на него 7 августа нѣкоторыя вещи; но казачій голова Шестаковъ велѣлъ матросу Смѣтанину все сгрузить и переписать; а мореходамъ Мошкову, Трескѣ и Бутину приказалъ не уходить въ море до его распоряженія.

Такимъ образомъ Новгородовъ долженъ былъ подчиниться волѣ Шестакова и отправился въ Камчатку съ сыномъ Шестакова Василиемъ, который, по инструкціи отца, высадивъ въ Большерецкѣ всѣхъ слѣдующихъ въ Камчатку служилыхъ, самъ на суднѣ «Фортуна», посѣтилъ первые пять Курильскихъ острововъ, взявъ отъ жителей ясакъ и двухъ аманатовъ. Потомъ прибылъ въ Нижнекамчатскъ, гдѣ и остался для окончанія порученныхъ ему дѣлъ, отправивъ судно въ Охотскъ.

Въ 1729 г. прибило къ Камчатской лопаткѣ японскую бусу, полгода носимую разными перемѣнными вѣтрами по морю

(*) Подробности объ экспедиціи Шестакова можно найти въ Морск. Сбор. 1869 г. февраль.

На ней были товары и 17 японцевъ. Выгрузивъ на берегъ, съ помощію лодки, японцы случайно наткнулись на пятидесятника Штинникова, пробиравшагося съ камчадалами на трехъ байдарахъ подлѣ берега. Японцы подарили ему мѣшокъ крупы, десять фанзъ, десять кусковъ другой матеріи, два лакированныхъ ящика, 30 сабель и два топора. Но Штинниковъ не довольствовался этимъ. Черезъ двое сутокъ скрылся, чтобы воспользоваться желѣзомъ съ бусы, которую бурей отнесло въ другое мѣсто. Въ то время, когда Штинниковъ предавалъ огню бусу, японцы на лодкѣ плыли мимо горѣвшаго судна и вскорѣ увидѣли за собою погоню Штинникова, съ камчадалами, который, догнавъ японцевъ, всѣхъ перекололъ, исключая двухъ, взятыхъ въ холопство (*). Новгородовъ, узнавъ объ этомъ происшествіи, посадилъ злодѣя въ тюрьму, а японцевъ, по приказанію помощника головы Шестакова, капитана Павлуцаго, остававшагося по смерти его главнымъ начальникомъ всего сѣверо-восточнаго края и жившаго въ Анадырскѣ, отправилъ въ Петербургъ, гдѣ они были окрещены, подъ именемъ Козьмы и Даміана, а фамиліи имъ даны: первому Шульцъ, а второму Поморцевъ. Послѣдній былъ назначенъ въ 1739 г. учителемъ въ школѣ японскаго языка, учрежденной въ 1706 г., въ С.-Петербургѣ, Петромъ I. Новгородовъ, какъ открылось по слѣдствію освободилъ Штинникова, и взялъ себѣ изъ японскихъ вещей: 8 фанзъ, 2 войлока, тюфякъ, кусокъ крепу, зеркалъ мѣдныхъ 2, азамовъ изъ дабы 2, саблю и другія вещи (**).

Въ 1729 г. изъ Верхнекамчатска Новгородовъ предписывалъ большерѣцкому закащику Ивану Герасимову о крѣпкомъ хра-

(*) Себѣ Штинниковъ взялъ отъ японцевъ: 16 азамовъ, 8 фанзъ, 2 куса холста, 5 зеркалъ, а остальные вещи роздалъ камчадаламъ.

(**) Братъ Новгородова Матвій взялъ 2 фанзы и конецъ крепу; подхлѣй Мухомевъ фанзу; Кирилъ Сапожниковъ 2 фанзы, крепу бѣлой, 2 куса холста, азамъ, войлокъ и саблю; казакъ Копыловъ фанзу бѣлую; Иркутскій дворянинъ Чесесовъ 2 фанзы; казакъ Шаровъ полъ фанзы бѣлой; Василій Шестаковъ и Андрей Шергинъ 8 креповъ, 3 войлока красныхъ, 10 азамовъ, 8 фанзъ, 4 рубашки, 8 сабель, 5 чашекъ деревянныхъ и 3 фарфоровыхъ, 1 ящикъ съ перьями и 2 съ бритвами, ящикъ съ зеркаломъ, гребень, 2 зеркала мѣдныхъ, три ножа, три махалы, 11 вилокъ по ихъ обычаю, три картины, два листа ихъ письма, одно деревцо *бланюжанія*, пять раковинъ, двѣ чернильницы, три кушака, два флага.

неніи остававшагося въ устьѣ Большой рѣки судна лодіи и о нарядѣ для караула ея служилыхъ.

Новгородовъ оставался прикащикомъ по 1 января 1731 г., въ которомъ сданъ Нижнекамчатскій острогъ служиому Михайлу Шехурдину; а Верхнекамчатскъ Ивану Уваровскому, отъ котораго въ іюнѣ 1731 г. принялъ острогъ казакъ Василій Пашковъ, а Большерѣцкій—Кузьма Олесовъ.

Во время Новгородова въ Камчаткѣ, независимо отъ него, распоряжался дѣлами управленія Василій Шестаковъ, какъ уполномоченный отъ экспедиціи. Онъ объявилъ по всѣмъ камчатскимъ острогамъ, что впредь уже не будетъ имъ обидѣ отъ русскихъ, и принялъ на себя изслѣдованіе поступка Штинникова. Но Новгородовъ убѣдилъ его предоставить это дѣло ему. Василій Шестаковъ, съ помощникомъ своимъ Шергинымъ, собирали также и ясакъ, а когда комиссары Уваровскій и Шехурдинъ требовали отъ перваго изъ нихъ ясачныя книги, то онъ отвѣтилъ имъ, что безъ пригазу Павлудскаго этого сдѣлать не вправѣ.

Кромѣ того, осенью 1729 г. на ботѣ «Гавріиль» прибылъ въ Большерѣцкъ племянникъ головы Шестакова—Иванъ Шестаковъ, который также считалъ себя начальникомъ. Узнавъ здѣсь о крушеніи японской бусы, разграбленной Штинниковымъ, онъ, 22 ноября, отправилъ къ мѣсту ея крушенія служилаго Карацина, который привезъ въ Большерѣцкъ 3 якоря, 3 пуда 10 ф. желѣза и часть японскихъ вещей, которыя записалъ на приходъ въ казну. Иванъ Шестаковъ выѣхалъ изъ Камчатки въ 1730 г., Новгородовъ, Уваровскій и Шехурдинъ въ 1731 году.

Новгородовъ представилъ ясаковъ—съ 3-хъ остроговъ съ 2527 челов., а Уваровскій и Шехурдинъ сбору 1731 г. съ 2634 челов.

Вмѣсто Новгородова былъ назначенъ въ Камчатку дворянинъ Трифановъ; но за старостію отказался, и вмѣсто него отправленъ осенью 1731 г. въ Камчатку на «Фортуна» Иванъ Хвостовъ. Мореходы, въ ноябрѣ 1731 г., доносили въ Якутскъ, что судно оказалось весьма ветхо и снасти ненадежны, а *спредъ будетъ великая остановка для отправленія въ Камчатку,*

ежели не построятся новое судно; ибо въ будущемъ году на «Фортуна» нельзя будетъ идти.

Съ самаго начала появленія русскихъ въ Камчаткѣ, камчадалы познакомились съ наглостію и безнравственностію ясачныхъ сборщиковъ и казаковъ, которые для своихъ выгодъ не щадили никакихъ средствъ. Правительство наше, освѣдомясь, объ огромныхъ поборахъ, дѣлаемыхъ русскими въ Камчаткѣ, издало указъ, которымъ повелѣвалось всѣмъ комиссарамъ при ясачномъ сборѣ, не брать никакихъ взятокъ, подъ смертною казнію, а ежели ясачные принесутъ въ почестъ, волю, какую нибудь мягкую рухлядь, то принимать ее въ казну. Коммиссарами же и другимъ лицамъ прежде ясачнаго сбора никакими товарами не торговать. Но комиссары не справлялись съ указами, а брали себѣ *чащину* (*) съ каждаго иноземца по два и по три мѣста, а за мѣсто считалось бобръ, соболь и лисица. Кромѣ того, казаки брали чащину для артели, а кто не платилъ, того били батогами до полусмерти.

Съ прибытіемъ же въ Камчатку экспедиціи Беринга, какъ видѣли выше, не облегчилась участь камчадаловъ и они только убѣдились, что пришедшіе изъ европейской Россіи не многимъ разнятся отъ своихъ собратьевъ сибиряковъ.

Хотя Берингъ и не велѣлъ брать ясаковъ съ тѣхъ камчадаловъ, которые находились въ экспедиціи, но комиссары, для своихъ выгодъ, разыскивали съ нихъ ясаки, а въ книгахъ писали подъ ихъ именами, что зачтено за перевозку экспедиционныхъ матеріаловъ. Въ особенности же отличились взяточничествомъ и жестокостію комиссары Новгородовъ и Шехурдинъ и подъячій ихъ Мухомлевъ и Свѣшниковъ. Они брали съ каждаго камчадала въ одинъ годъ по два и даже по три ясака и для себя по 3 и по 4 лисицы или соболя, а у кого не оказывалось требуемаго, брали въ холопство женъ и дѣтей. Кромѣ того, лѣтомъ собирали съ каждаго человѣка по три и по четыре вязки юколы, и по 1½ пуда сладкой травы, кипрею и сараны, по 50 утокъ и нѣсколько штукъ гусей и зайцевъ. По немѣнью же этихъ предметовъ, по лисицѣ съ души. Служилые,

(*) Камчатское названіе взятки.

посылаемые за этими поборами, брали еще и для себя по лисицѣ, кромѣ продовольствія. Всѣ эти поборы камчадалы должны были доставлять въ Нижнекамчатскъ на свой счетъ, лѣтомъ на ботахъ, а зимою на собакахъ. Прибывшихъ же съ этими вещами камчадаловъ, прикащики посылали въ лѣсъ за дровами для себя и команды, а иногда держали ихъ для работъ по полугоду.

Поступки Новгородова и Шехурдина вывели, наконецъ, изъ терпѣнія камчадаловъ, и они съ уходомъ изъ Камчатки экспедиціи Беринга, рѣшились уничтожить у себя владычество русскихъ; но прибывшая въ Камчатку, по выѣздѣ Беринга, партія служилыхъ, подъ командою Василя и Ивана Шестаковыхъ, удерживала камчадаловъ отъ исполненія ихъ намѣренія. Въ 1731 году, партія Василя Шестакова соединилась съ служилыми, пришедшими въ Нижнекамчатскъ на ботѣ «Гавріиль», съ штурманомъ Генсомъ, для того, чтобы отправиться въ Анадырскъ, по приказу Павлуцкаго. Камчадалы, освѣдомясь объ этомъ, сговорились, по выходѣ бота въ море, одновременно на всѣхъ пунктахъ полуострова сдѣлать нападеніе на русскихъ.

Ботъ «Гавріиль», 20-го іюля 1731 г., снялся съ якоря; но за противнымъ вѣтромъ, остановился на якорѣ въ устьѣ р. Камчатки. Многіе казаки изъ Нижнекамчатскаго острога собрались къ морю провожать знакомыхъ; здѣсь же находился въ это время прикащикъ острога, сынъ боярскій Кирковъ, и іеромонахъ Іосифъ, для служенія на ботѣ напутственнаго молебна. Камчадалы, рассчитывая, что ботъ уже ушелъ изъ устья рѣки, начали возстаніе убійствомъ казаковъ при устьѣ рѣки Козыревской и внизъ по рѣкѣ Камчаткѣ до Хапичъ и далѣе къ морю. Потомъ вошли въ нижнекамчатскій острогъ, гдѣ били русскихъ, не щадя ни пола ни возраста, и разграбили ихъ имущество. Завладѣвъ острогомъ, 21-го іюля 1731 г., они выгнали въ немъ все, кромѣ церкви, въ которую сложили имущество обывателей (*), а 22-го камчадалы праздновали свою свободу. Нарядившись въ лучшее платье, иные въ жен-

(*) Въ это время въ острогъ было 20 дворовъ.

ское и даже въ священническое, они ѣли, пили, плясали и шаманили. Еловскій тоень Федоръ Харчинъ, принявъ на себя знаніе комисара и приказалъ крещенному камчадалу Савину, знавшему грамоту, пѣть молебень. Въ это же время была раззорена и пустынь Козыревскаго.

Казаки, спасшіеся отъ смерти, побѣжали къ морю и донесли Киркову о бунтѣ. Кирковъ тотчасъ же потребовалъ отъ Генса на вспоможеніе людей, для выручки острога. Іюля 21-го, Генсъ отправилъ 52 челов., подъ командою подмастерья Спѣшневъ, коему велѣно иноземцевъ измѣнниковъ сыскивать и уговаривать къ повиновенію ласково, а ежели не согласятся на убѣжденія, то идти на нихъ войною. Іюля 22-го, Спѣшневъ просилъ съ дороги Генса, послать къ нему двѣ большія пушки, пороху, свинцу, двѣ мортиры съ чинеными ядрами и, для вспоможенія, еще служилыхъ, ибо иноземцы засѣли въ крѣпости и всѣ казачьи корма забрали. Генсъ отправилъ солдата Зміева съ 25 человѣками и вышеозначенными припасами и велѣлъ ему быть въ согласіи со Спѣшновымъ.

Спѣшневъ, подойдя къ острогу, сталъ уговаривать камчадаловъ сдаться; но они объявили, что предпочитаютъ смерть владычеству сборщиковъ и начали стрѣлять по русскимъ, за что оны измѣнники, по взятіи острога, приступомъ, зле и погубили, а многихъ Божіею помощію на бою побили, а которые изъ острогу убѣжали и тѣхъ на побѣтъ и поимку побили. Многие же, сидя въ острогѣ, ясачную избу зажгли съ порохомъ и въ ней сами сожглись и зажгли острогъ со строеніемъ.

Августа 4-го, Кирковъ съ казаками просилъ Генса оставить ападырскій походъ, для усмиренія измѣнниковъ и постройки новаго острога, а ежели нельзя отложить похода, то оставить отъ партіи 60 человѣкъ служилыхъ; дать пороху, свинцу и проч., ибо пушки и снаряды, бывшіе въ Нижнекамчатскѣ, бунтовщики сбросили въ рѣку Камчатку, а прочее сгорѣло.

Генсъ, опасаясь, чтобы за малолюдствомъ русскихъ, ихъ не истребили камчадалы, рѣшился остаться; ботъ «Гавріиль» поставленъ былъ въ удобномъ мѣстѣ на зимовку и близъ него,

на острову, построены часовня, ясачная изба, государевъ дворъ и казенный амбаръ.

При взятіи Нижнекамчатскаго острога и по разнымъ лѣтнимъ жильямъ побито камчадалами 43 человекъ казаковъ, да на приступѣ служилыхъ трое.

Кирковъ, не зная о положеніи Большерѣцкаго и Верхнекамчатскаго остроговъ, отправилъ туда нарочныхъ съ извѣстіемъ о бунтѣ; но нарочные эти были убиты на дорогѣ.

Генсъ послалъ солдата Зміева съ служилыми вверхъ по Камчаткѣ, Еловкѣ и Козыревской до Верхнекамчатскаго острога, съ тѣмъ, чтобы на этомъ пути онъ розыскивалъ измѣнниковъ камчадаловъ, а по прибытіи въ Верхнекамчатскій острогъ, ежели найдеть его раззореннымъ, то съ измѣнниками поступить военною рукою, а ежели тамъ не было возстанія, то передать приказаніе, чтобы служилые люди жили тамъ съ осторожностію и сохранили-бъ острогъ и казну, а аманатовъ содержали какъ можно строже. Въ Большерѣцкій острогъ приказалъ послать извѣстіе о разореніи Нижняго и о принятіи мѣръ осторожности, а если оба острога въ безопасности, то часть команды бота возвратить къ устью Камчатки.

Камчадалы, узнавъ о распоряженіяхъ Генса на счетъ преслѣдованія бунтовщиковъ, стали сами приходить въ новый Нижнекамчатскій острогъ съ изъявленіемъ покорности и дали Генсу 30 аманатовъ.

Зміевъ прибылъ въ Верхній 30 сентября, съ 11 человекъ команды, и жилъ здѣсь по 8 октября, въ ожиданіи извѣстій о состояніи Большерѣцкаго острога, куда верхнекамчатскій приказикъ Пашковъ писалъ пять разъ о присылкѣ извѣстія о положеніи острога, но не получалъ ни разу отвѣта. Между тѣмъ, 8 октября, Пашковъ получилъ извѣстіе изъ острожка Машуры, отъ служилаго Аврамова, что множество измѣнниковъ ходятъ выше рѣки Козыревской съ ружьями, пищалями, да на р. Чажмѣ собралось до ста человекъ измѣнниковъ изъ *Шанталъ*. По этому поводу Зміевъ, 8 октября, ушелъ съ командою внизъ по р. Камчаткѣ, для преслѣдованія бунтовщиковъ. Съ Зміевымъ отправлено верхнекамчатскихъ казаковъ 11 человекъ до Щалина.

Съ р. Камчатки Зміевъ ходилъ по р. Радугѣ, для побитія измѣнниковъ, а въ поябрѣ въ Еловскій камчадалскій острожекъ; а казакъ Бѣлковъ ходилъ для усмиренія ниже-шантальскихъ и козыровскихъ камчадаловъ.

Кромѣ того, получено извѣстіе о возмущеніи камчадаловъ ключевскихъ, Каменнаго и Шантальскаго остроговъ и живущихъ по Бобровому морю, жупановскихъ иноземцевъ, которые ловятъ казачьихъ бабъ и дѣвокъ, отпущенныхъ къ родникамъ для прокормленія, грабятъ у нихъ платье и все что найдутъ, а самихъ берутъ въ плѣнъ; иныхъ же колютъ.

Въ Большерѣцкѣ, хотя и были получены всѣ пять *отписокъ* изъ Верхняго; но закащикъ Кузьма Олесовъ не могъ отвѣчать, не имѣя вѣрнаго случая отправить письма; къ тому же прибылъ туда изъ Охотска новый камчатскій комиссаръ дворянинъ Эверстовъ (*). Судно его «Фортулу, 2 октября 1731 г., выбросило, на р. Оклумѣ (Облукоминѣ), на берегъ и Олесовъ долженъ былъ послать къ нему людей на встрѣчу, для препровожденія его въ Большерѣцкъ (**).

Въ то же время служилый Дмитрій Поповъ, ѣдучи съ командою съ Облукоминской рѣки въ Большерѣцкъ, на р. Компаковой остался ночевать въ юртѣ камчадала Груна-мача. Но ночью дядя Груна-мача вынулъ лѣстницу изъ юрты и зажегъ ее, и Поповъ, съ товарищами и съ двумя ясачными и казачьими дѣтьми, сгорѣлъ.

На р. Воровскую и далѣе посланы были служилые для усмиренія. *Однихъ примирили и ясакъ взяли, другихъ на бою побили; а иные сами кололись и давились.* Но на р. Харюзовой построенъ былъ крѣпкій острогъ, котораго русскіе не могли взять и воротились, не усмиривши камчадаловъ. Послѣ того изъ Большерѣцка посланъ былъ туда пятидесятникъ Штинниковъ съ служилыми Соловьевымъ, Горасимовымъ и Дурининымъ; а всѣхъ въ походѣ было русскихъ 50, да иноземцевъ 30 человекъ. Походъ начался съ Воровской, потомъ по Облукоминской

(*) Служилъ прежде въ придворной службѣ у Цесаревича Алексѣя Петровича, и въ 1718 г. былъ сосланъ въ Якутскъ на жительство, а въ 1728 г. освобожденъ изъ ссылки; но остался тамъ на службѣ, потому что имѣлъ хозяйство и семейство.

(**) При суднѣ Эверстовъ оставилъ морехода Треску съ 12 служилыми.

и кончился на Бѣлоголовой. Во время этого похода, перебито и переколото иноземцевъ, безъ всякой причины, человѣкъ 170; въ плѣнъ взято женъ и дѣтей ихъ 220; да въ живыхъ осталось челоуѣкъ до 100. Сопровитвеніе показали только на р. Воровской. Здѣсь убито съ оружіемъ въ рукахъ челоуѣкъ 15, а прочихъ невооруженныхъ связывали, и изъ рукъ кололи, хотя они не показывали русскимъ никакого сопротивленія.

Плѣнныхъ казаки раздѣлили между собою и на каждаго служилаго досталось по три, по четыре челоуѣка, а командирамъ по шести. Платье убитыхъ также раздѣлено; кромѣ того, досталось въ добычу казакамъ много лисицъ и соболей, изъ которыхъ 50 штукъ соболей пожертвовали въ камчатскую пустынь.

Въ октябрѣ 1731 года, были отправлены въ Верхнекамчатскъ изъ Большерѣцка сынъ боярскій Назаръ Колесовъ съ служилымъ Иваномъ Богомолковымъ. Они пошли черезъ Авачу, и подходя къ острогу *Малаго Канача*, встрѣтились съ вооруженными камчадалами, которые ихъ коньями и ножами покололи, а проводника камчадала взяли въ плѣнъ. Кромѣ того, эти же камчадалы убили 4 ясачныхъ сборщиковъ служилыхъ Ивана Украинцова, Михайла Дружинина, Михайла Шипунова и Алексѣя Черныхъ, и собирались идти на р. Большую въ острогъ, чтобы съечь казачьи зимовья и казаковъ перебить. Но къ счастью, проводникъ, взятый въ плѣнъ, убѣжалъ и 20 октября донесъ въ Большерѣцкъ про измѣну авачинскихъ камчадаловъ, на которыхъ и посланъ былъ пятидесятникъ Штинниковъ и служилый Соловьевъ съ 40 челоуѣками.

Съ прибытіемъ въ Камчатку комиссаромъ дворянина Эверстова, Генсъ не принималъ уже участія въ камчатскихъ дѣлахъ. 11 ноября 1731 г., онъ послалъ въ Анадырьскъ Павлуцкому донесеніе о нижнекамчатскомъ бунтѣ, приложивъ при томъ и допросы иноземцевъ о причинѣ измѣны. Въ допросахъ главнѣйшіе бунтовщики Оедька Харчипъ и Ханѣй Юринъ показали: «1730 г. комиссаръ Новгородовъ посылалъ за ясаками брата своего Матвѣя, съ подъячимъ Мухомлевымъ, которые, кромѣ двойнаго ясака, брали по пяти головъ съ челоуѣка въ *чащину*, соболями и лисицами, а у кого не было звѣрей, то кухлянками, парками, женами и холопьями; да въ 1731 году

коммисаръ Шехурдинъ, подъячій Иванъ Свѣшниковъ, служилые Григорій Поповъ и Андрей Орликъ брали по три ясака, да по пяти чащины. Сверхъ того, собирали *неподобные* сборы: сладкую траву, кипрей, сарану, утокъ, гусей, юколу, ушканину (зайцевъ); собирали ясаки за умершихъ, и били за недачу на смерть. За оборомъ кормовъ камчадалы голодуютъ и умираютъ; а по отнятіи женъ и дѣтей, и отъ смертнаго битья многіе давились, и не стерпя такихъ обидъ стали быть *во зломысли*. Февраля 10-го 1732 г. Павлуцкій отправилъ это донесеніе въ Тобольскъ. 23 іюля 1732 г. ботъ «Гавріиль» съ подштурманомъ Ѳедоровымъ и геодезистомъ Гвоздевымъ вышелъ въ море для осмотра острововъ около Большой земли (Америки). Въ августѣ мѣсяцѣ судно подошло къ о. Діомиду. Гвоздевъ наскоро осмотрѣлъ его и перешелъ къ другому острову, лежащему въ $\frac{1}{2}$ мили отъ перваго. А 21 августа ботъ сталъ на якорь у Большой земли и послѣ непродолжительной стоянки ушли къ устью р. Камчатки (*). По имени Гвоздева долгое время назывались осмотрѣнные имъ острова. Нынѣ эти острова называются св. Діомида, какъ назвалъ одинъ изъ нихъ Берингъ, за четыре года ранѣе Гвоздева. Почтенный А. П. Соколовъ справедливо замѣтилъ, что вѣрнѣе было бы назвать ихъ островами *Ѳедорова* по имени командира бота «Гавріиль», потому что Берингъ видѣлъ только одинъ островъ.

Эверстовъ жилъ въ Большерѣцкѣ до 8 декабря и оттуда прибылъ въ Верхній 26-го декабря. Здѣсь управитель острога Пашковъ донесъ ему, что на Бобровомъ морѣ у Жупановской рѣки, было возстаніе, и что Пашковъ посылалъ туда служилаго Сапожникова, который нашелъ бунтовщиковъ въ нарочно построенномъ, на *отъемной* сопкѣ, острогѣ. Вслѣдствіе предложенія Сапожникова о сдачѣ острога нѣкоторые вышли изъ него, а другіе стали стрѣлять по русскимъ изъ луковъ и камнями изъ ремней. Тогда Сапожниковъ приступомъ разгромилъ острогъ. Измѣнниковъ побили, иные убѣжали, а многіе сами пе-

(*) Ботъ «Гавріиль» было первое русское судно, посѣтившее Америку. Подробности объ этой экспедиціи можно найти въ IX ч. Запис. гидр. д-та и Мор. Сб. 1850 г. т. IV и 1869 г. № 2, въ статьѣ: Экспедиція Шестакова.

редавились. *Харька*, съ двумя товарищами, взять въ плѣнъ и доставленъ въ Верхнекамчатскъ, гдѣ и отданъ на поруки.

Оставшійся у судна, на р. Облукоминой, служилый Шарповъ съ товарищами писалъ Эверстову о полученномъ имъ извѣстїи, что харьзовскіе и тигильскіе камчадалы убили посланныхъ для *проводыванія до р. Сопочной* 3-хъ челов. казаковъ, и обѣщались идти по западному берегу на Большерѣдкѣй острогъ и на ясачныхъ инородцевъ, живущихъ по край Пенжинскаго моря, а судно сжечь. Но изъ Верхнекамчатскаго острога, за разсылкою людей и совершеннымъ голодомъ, некого было послать Эверстову на р. Тигиль. Послѣ такихъ неблагопріятныхъ извѣстїй, Эверстовъ не пошелъ за ясаками въ Нижнекамчатскъ, а отправилъ туда служилаго Борисова съ 12 челов. казаковъ. Борисовъ, 8 января 1732 г., вышелъ изъ верхняго острога и по прибытіи къ Нижнекамчатску, 30 января, узналъ отъ Киркова, что Генсъ, до прибытія его, собиралъ ясаки безъ книгъ противъ сказокъ. За сборомъ посылать на Тигиль матроса Петрова, а на Уку Александра Зміева и далалъ имъ въ толмачи брата измѣнника Оедьки Харчина *Аяхаруча*, который самъ убилъ карагинскаго сборщика и ясаки раздѣлилъ съ товарищами, которые отпущены Генсомъ въ свои селенія и живутъ свободно. Въ это же время Эверстовъ получилъ извѣстіе, что харьзовскіе камчадалы снова возстали и подъ предводительствомъ *Максимки* и *Щербака*, убивъ сборщика Золотовина съ 2-мя казаками, отправились въ числѣ 100 человекъ къ пенжинскому берегу къ судну «Фортуна», которое хотѣли сжечь.

Эверстовъ требовалъ отъ Генса, для походу на Авачу и на Хорьзову людей, свинцу и пороху, ибо въ казѣ пороху и свинцу нѣтъ, а людей весьма мало. На Авачу Генсъ послалъ съ пушкою Александра Зміева; но на Харьзову послать было некого.

Зміевъ, по возвращеніи своемъ въ Большерѣдкѣ, донесъ, что 1732 г. марта 12-го, съ инструкціей за подписаніемъ Генса, отправленъ онъ былъ со служилыми на Авачу (*) и апрѣля

(*) Авачей въ то время называли все пространство, занимаемое Авачинскою губою и ея окрестностями. Острогъ Малаго-Канача вѣроятно находился на устьѣ Паратунки, гдѣ донынѣ, по ямамъ и буграмъ, можно видѣть прежнія жилища.

12-го, соединясь съ пятидесятникомъ А. Штинниковымъ, возвратившимся съ побойща по пенжинскому берегу, прибыли, 1 мая, рано утромъ, въ крѣпко устроенному измѣнническому острогу на Авачѣ, призывая ласкою камчадалъ. Но изъ острогу отвѣта не было, почему стали стрѣлять по нимъ изъ пушекъ и ружей. За тѣмъ перегребли черезъ рѣку, подошли подъ стѣну острога и стали бросать гранаты, которыми много убили измѣнниковъ, а балаганы сожгли; но камчадалы все-таки стрѣляли по русскимъ; наконецъ острогъ взяли и многихъ покололи. На приступѣ казаковъ ранено 2, а камчадаловъ убито 62 человека. Отъ оставшихся въ живыхъ шести человѣкъ узнали, что главныхъ измѣнниковъ *Вахлыча* и *Канача* младшаго тутъ не было. Они ушли въ многолюдствѣ на море, на Отпрыдышъ (камень въ Авачинской губѣ). Тогда, взявъ камчадалскія байдары, казаки пошли для отысканія измѣнниковъ. Мая 6-го, пришли въ Отпрыдышу и стали ласковыми словами уговаривать; но камчадалы не сдавались и русскіе пошли паромами и байдарами на приступъ, палили изъ пушекъ и ружей, но неудачно, потому что по причинѣ морскаго волненія не мѣтко попадали. У измѣнниковъ былъ построенъ деревянный заплотъ и внутри закладенъ камнями. Камчадалы палили изъ ружей и ранили Штинникова въ лобъ и служилаго Афанася Сургучева въ голову. Видя невозможность взять острогъ приступомъ, русскіе отступили и вокругъ острова поставили на байдарахъ караулъ. Такимъ образомъ держали камчадаловъ въ осадѣ 7 дней. Наконецъ, 14 мая, Вахлычъ, видя упорную осаду и изнуренный жаждою и голодомъ, вышелъ изъ острога съ женою и дѣтьми и привезъ четыре винтовки; за нимъ вышелъ раненый Каначъ и другіе камчадалы въ многолюдствѣ. Русскіе, боясь, чтобы въ ночное время не напали на нихъ плѣнные, поступили съ ними военною рукою, т. е. обезоруженнаго Канача съ 20 камчадалами убили. А Вахлыча съ 40 товарищами взяли въ плѣнъ. Вахлычъ, 14 мая, объявилъ, что три тоена съ множествомъ своихъ родниковъ ушли на Вилючинскій островъ (Старичебъ). Мая 18-го, Зміевъ и Штинниковъ послали туда служилыхъ съ Вахлычемъ, въ четырехъ байдарахъ. Но служилые, возвратясь 20 мая, донесли, что на Вилючинскомъ острову нашли только одну старуху,

отъ которой узнали, что всѣ камчадалы на байдрахъ ушли въ Курилы.

Зміевъ предлагалъ Штинникову идти байдарами на Курилы въ погоню, чтобы предупредить камчадаловъ сдѣлать возмущеніе у бурильцевъ; но Штинниковъ объявилъ, что онъ своею командою отыщетъ измѣнниковъ и усмирить ихъ. Тогда Зміевъ поспѣшилъ къ своему судну, оставивъ Штинникову походную чугунную пушку, бочку пороху, 42 ядра и палинѣй.

Главный измѣнникъ, Вахлычъ, въ Большерѣцкѣ показалъ, что въ 1730 г. ясачный сборщикъ Осипъ Верхотуровъ бралъ съ нихъ, сверхъ ясавовъ, по четыре бобра съ человека, да для аманатовъ юколы по 400 штукъ, по три норпы и по три пузыря нерпичьяго жиру. У кого требуемаго не находилось, то Верхотуровъ нагазывалъ батогами. Въ авачинскомъ походѣ взяли ясаку 10 красныхъ лисицъ и 1-го бобра. Себѣ же взяли 13 бобровъ, 5 бобровыхъ парокъ, 10 соболей, 30 красныхъ лисицъ, 5 собачьихъ парокъ и двѣ лисы. Казаки добычу эту раздѣлили между собою, пожертвовавъ изъ этого числа часовнямъ Большерѣцкаго, Нижняго и Верхняго остроговъ по одному бобру и церковникамъ по одной лисицѣ.

Такимъ образомъ, погашено возмущеніе камчадаловъ. Остались только неусмирёнными харьзовскіе камчадалы, которые засѣли на острову и укрѣпились въ хорошемъ острогѣ. Эверстовъ не послалъ казаковъ на харьзовцевъ потому, что во всей Камчаткѣ былъ крайній недостатокъ какъ въ снарядахъ, такъ и въ людяхъ, къ тому же нельзя было оставить острогъ безъ значительнаго гарнизона, ибо разогнанные камчадалы бродили партіями по разнымъ мѣстамъ полуострова и могли при оплошности русскихъ раззорить острогъ. И потому окончательное усмиреніе камчадаловъ Эверстовъ оставилъ до присылки изъ Якутска снарядовъ и людей, о чемъ писалъ онъ при отправленіи въ 1732 г. «Фортуны» въ Охотскъ.

Во время этого ужаснаго побоища камчадаловъ, въ Коряцкой и Чукотской земляхъ совершались почти такія же кровавыя сцены. Въ сентябрѣ 1730 г., прибылъ командиромъ въ Анадырскій острогъ, помощникъ головы Шестакова, капитанъ Павлуцкій. Въ это время всей команды въ острогѣ, съ внось-

приведенными служилыми, было 235 человекъ, и всѣ они были заняты исправленіемъ ветхаго, полуразрушеннаго острога. Чукчи же, пользуясь малолюдствомъ русскихъ въ Анадырскѣ, безчинствовали, оставаясь ненаказанными за убійство въ 1725 г. морехода Нагибина, провѣдывавшаго острова въ Беринговомъ проливѣ и Большую землю. Они видѣли въ этомъ безсиліе русскихъ и сдѣлали въ томъ же 1725 г. страшное опустошеніе въ землѣ коряковъ, послѣ чего многіе ясачные коряки, отложившись отъ русскихъ, снова покорились чукчамъ, у которыхъ они до появленія въ ихъ землѣ русскихъ были въ постоянной зависимости.

Изъ Анадырскаго острога ежегодно писали въ Якутскъ о присылкѣ подкрѣпленія, но просьбы оставались безъ исполненія и въ теченіе 10 лѣтъ не было прислано ни одного служилаго. Весною 1730 г. чукчи снова перешли за рѣку Анадырь, убили Шестакова и до сотни оленныхъ корякъ; взяли множество въ плѣнъ и угнали табуны. Осенью 1730 г., есаулъ Иванъ Астафьевъ прибылъ въ Анадырскъ съ тѣломъ головы Шестакова, его имуществомъ, казенными вещами и ясаками, а 30 ноября пришли къ Павлуцкому ясашные коряки съ жалобой, что они живутъ около Олюторска, по разнымъ мѣстамъ, подъ властію русскихъ, платятъ ясагъ, а между тѣмъ безпрерывно терпятъ нападенія отъ чукочъ, которые побиваютъ ихъ, полоняютъ женъ и дѣтей и отгоняютъ табуны. Коряки просили наказать хищниковъ, предлагая въ случаѣ похода и свои услуги. Но Павлуцкій не могъ оставить острога, не укрѣпивъ его. Наконецъ, весною 1731 г. окончили постройку новаго рубленнаго острога, ясашной избы и проч. Взявъ съ собою 160 корякъ, 60 юкагирей и 215 чел. служилыхъ, 12 марта онъ отправился въ Чукотію, на предложенныхъ для этого похода ясашными корягами и ламутами оленяхъ. По выходѣ изъ острога, онъ держался къ сѣверу до р. Бѣлой, впадающей въ р. Анадырь, перейдя которую, направилъ путь къ Колымскому морю, дѣлая въ сутки верстъ по 10-ти. Достигнувъ Ледовитаго моря, пошелъ вдоль морскаго берега на востокъ, намѣреваясь такимъ образомъ обойти вдоль берега всю Чукотію до устья р. Анадыря. Мая 9-го встрѣтили первую юрту сидячихъ чукочъ, въ которой безъ раз-

говоровъ убито 6 чукочъ—женщины и дѣти покололи сами себя во время смятенія; въ добычу досталось 100 оленей. Вскорѣ потомъ нашли небольшую бухту, которую обходили цѣлую ночь. Остановившись для отдыха, замѣтили юрту на отрядышнѣ въ морѣ. Посланые убили бывшихъ въ ней шесть чукочъ. Потомъ встрѣтили другую бухту, гораздо обширнѣе первой и въ теченіе дня перешли ее по льду. Слѣдуя далѣе по берегу Ледовитаго моря, встрѣтили до 30 чукочъ, которые, увидя русскихъ, поспѣшно удалились. Черезъ пять дней, и именно 17-го іюня, показалось на берегу до 700 вооруженныхъ чукочъ. Павлудцкій ласкою уговаривалъ ихъ покориться и дать аманатовъ, но они не согласились, а потому завязалось сраженіе. 450 чукочъ убито, до 150 мужчинъ, женщинъ и малолѣтнихъ взято въ плѣнъ, остальные бѣжали; въ добычу досталось 500 оленей. Въ этомъ сраженіи убиты пятидесятникъ Чириковъ и казакъ; ранено нашихъ 70 человекъ.

Переночевавъ на мѣстѣ побоища, пошли далѣе и встрѣтили Чукотскій острожекъ, укрѣпленный бѣжалыми санками, моржевою кожею, обсыпанный камнями и пескомъ, а вокругъ обвязанный ремнями и заключавшій восемь юртъ. Острогъ разоренъ, юрты сожжены, а люди побиты и взяты въ плѣнъ.

Затѣмъ Павлудцкій оставилъ приморскій колымскій берегъ и поворотилъ вправо, чтобы черезъ Чукотскій мысъ пройти на Восточный океанъ. Шли три недѣли, не встрѣчая ни одного чукчи, ни лѣса, ни порядочной рѣки и уже достигли 29 іюня средины Чукотскаго мыса, гдѣ внезапно напали на Павлудцаго двѣ партіи оленныхъ чукочъ, пришедшихъ съ колымскаго и восточнаго береговъ. Число непріятелей простиралось до 1000 человекъ. Упорная битва, 30-го іюня, продолжалась съ ранняго утра до полудня; чукочъ убито до 300, взято въ плѣнъ десять, остальные бѣжали. Въ числѣ добычи достались Павлудцкому вещи убитаго Шестакова. Русскіе не понесли никакой потери. Отъ плѣнныхъ развѣдали, гдѣ содержатся табуны оленей, которыхъ и взяли до 40 тысячъ.

Затѣмъ Павлудцкій перебрался на Анадырское море безъ особенныхъ приключеній. Но, не доходя гористаго носа, вышедшаго далеко въ море, названнаго анадырцами *Сердце-камень*,

встрѣтили, 14-го іюля, до 500 чукочъ. Завязалось дѣло, въ которомъ убито 40 чукочъ, остальные бѣжали и взято 30 оленей; изъ русскихъ убитъ одинъ казакъ и многіе ранены. 1-го августа, вышли къ бывшему юкагирскому торговищу, переночевали и отправились вдоль губы, оставивъ Сердце-камень и устье Анадыра въ лѣвой сторонѣ, чтобы выйти на прежнюю дорогу, по которой, 21-го октября, воротились въ Анадырскъ.

Погромивъ чукочъ, Павлудскій со служилыми, казачьими дѣтьми и промышленными пошелъ, февраля 10-го 1732 года, *съ огнемъ и мечемъ*, на рѣку Чендонъ (Ижигу), на непокорныхъ корякъ—отмстить за смерть пятидесятника Лебедева и за сожженіе судна на Ямѣ. Виновные коряки были большею частію ясашины. 25-го марта 1732 года, Павлудскій подошелъ къ Паренскому острожку сидячихъ корякъ. Замѣтивъ русскихъ, коряки заперлись въ острогъ, а на требованіе дать аманатовъ выпросили чрезъ толмачей день сроку. Черезъ день вывели пятерыхъ аманатовъ и дали въ ясакъ 25 одеждъ оленьихъ и волчьихъ. Но когда въ слѣдующую ночь одинъ изъ аманатовъ, оставленныхъ въ лагерѣ, ушелъ изъ подъ караула, Павлудскій, не справляясь о мѣстѣ пребыванія бѣглеца, въ полдень началъ пальбу изъ пушки по острогу, а служилыхъ съ щитами послалъ на приступъ. Коряки сначала встрѣтили русскихъ стрѣлами и камнями изъ пращей, потомъ сдѣлали вылазку, во время которой ранили пять казаковъ и Павлудскаго въ ногу. Но все-таки острогъ былъ взятъ и бѣжавшіе коряки переколоты, *а иные сами потопились въ моръ*. Нѣкоторые не оставляли своихъ юртъ и стрѣляли изъ луковъ по входившимъ въ острогъ казакамъ. За это Павлудскій велѣлъ у всѣхъ юртъ завалить входы и зажать ихъ со всѣми находившимися въ нихъ мужчинами, женщинами и дѣтьми.

Послѣ наказанія корякъ, капитанъ воротился въ Анадырскъ, оставивъ одного аманата на пепелищѣ, чтобы онъ могъ разсказать корякамъ, какъ умѣютъ русскіе наказывать бунтовщиковъ, а трехъ увезъ съ собою. По возвращеніи въ Анадырскъ, онъ получилъ указъ сибирскаго приказа, 10-го августа 1731 г., коимъ ему поручалось принять команду надъ партією Шестакова и до указа на чукочъ не ходить, а призывать ихъ ласкою.

По ходатайству тобольскаго губернатора, въ награду за службу и заслуги, капитанъ Павлудцкій получилъ чинъ майора.

Скорняковъ-Писаревъ, назначенный командиромъ охотскаго порта съ властію и надъ Анадырскимъ и другими острогами, іюля 1-го 1732 г., далъ повелѣніе Павлудцкому стоять съ командою въ удобномъ мѣстѣ, гдѣ есть корма, о дѣйствіяхъ писать, но самому не пріѣзжать въ Якутскъ. А вслѣдъ затѣмъ, приказалъ строить, по даннымъ чертежамъ, остроги: одинъ на устьѣ р. Анадыра, или на р. Березовой, для защиты русскихъ, корякъ и юкагирей, отъ немирныхъ чукочъ, мѣшающихъ послѣднимъ заниматься здѣсь промысломъ дикихъ оленей; другой на рѣкѣ Пенжинѣ, для усмиренія паренскихъ корякъ и живущихъ по рр. Чендону и Ямѣ, который защищалъ бы и Камчатку. Построивъ остроги, оставить въ каждомъ по 50 казаковъ, самому идти черезъ Чендонъ, Яму и Тауйскъ въ Охотскъ и расчищать на 5 сажень дорогу, строить мосты, а на большихъ рѣкахъ завести плоты и учредить на этомъ пути правильное почтовое сообщеніе.

Павлудцкій донесъ охотскому командиру, что на устьѣ Анадыра острога не изъ чего строить,—лѣсу тамъ вовсе нѣтъ, а на рѣкахъ Березовой и Пенжинѣ остроги не нужны, потому что не только непокорныхъ, но и ясныхъ жителей нѣтъ, притомъ тамъ мѣста голодныя. А объ дорогѣ и учрежденіи почты, какъ о дѣлѣ совершенно невозможномъ, вовсе умолчалъ, и самъ 5-го ноября 1732 г., будучи недоволенъ нелѣпыми распоряженіями Писарева, уѣхалъ въ Якутскъ и увезъ съ собою анадырскаго прикащика Шестакова съ 15 казаками, оставивъ Анадырскъ гренадеру Машукову, которому далъ предписаніе отправить 96 казаковъ съ капраломъ Шадринымъ для постройки Олюторскаго острога.

Партія въ Анадырскѣ безъ командира пришла въ совершенное разстройство. По выѣздѣ Павлудцаго, чукчи отогнали съ тундры отъ самаго острога оленный табунъ, при чемъ убили нѣсколько пастуховъ корякъ и 12 казаковъ, а олюторцы, или сидячіе коряки, остроговъ: Олюторскаго, Кулутумскаго, Телличинскаго, Говенскаго возмутились и изъ посланныхъ 96 чловѣкъ для строенія Олюторскаго острога, 12 августа 1733 года,

убили 13 человекъ, угнавъ при томъ оленный табунъ. Прочіе оставались въ осадѣ, пока голодъ не заставилъ ихъ выйти изъ острога. 4-го сентября, одни изъ нихъ бѣжали, чрезъ Акланскъ, въ Анадырскъ, въ теченіе 10 дней были безъ пищи и лишились двухъ товарищей, умершихъ отъ голода; другіе 16 человекъ успѣли пробраться въ Камчатку. Острогъ былъ разоренъ горячами.

Между тѣмъ, въ Tobольскѣ, получивъ донесеніе Павлуцкаго (отъ 27-го октября 1732 г.) о бунтѣ, распорядились послать иркутскому вице-губернатору, съ курьеромъ, указъ, которымъ предписывалось, для производства слѣдствія о причинахъ бунта немедленно командировать въ Камчатку якутскаго полка майора Василия Мерлина, и съ нимъ отправить: оберъ-офицера и капральство солдатъ изъ якутскаго же полка (*), и кромѣ того сколько нужно команды изъ Иркутска и Якутска.

Мерлину, между прочимъ, предписывалось:

1) Воровъ и заводчиковъ Оедьку Харчина, съ братомъ Степкою, дядею ихъ Голгоча; бывшаго служилаго Родіона Зырянова съ женою и сыномъ его Никитою и зятемъ Антошкою, и прочихъ заводчиковъ, оковавъ руки и ноги, содержать подъ крѣпкимъ карауломъ. Слѣдовать накрѣпко въ заженіи ими острога и церкви святой и побитіи служилыхъ, и пытать. А понеже Харчинъ, да Муширскаго острогу есаулъ *Урилъ* и тоенъ *Начика* показали, что измѣна учинилась отъ обидъ, неокладныхъ и необстоятельныхъ поборовъ и чащинъ (взятокъ), то Новгородова, Шехурдина и ихъ подъячихъ Мухоплева и Свѣшникова, пытать и произвести изслѣдованіе.

2) Нижній острогъ починить, чтобы впередъ въ немъ было безопасно, а также починить и другіе остроги, и чтобы вездѣ были крѣпкіе караулы.

3) Если ссыльные люди, которые посланы изъ Tobольска въ Охотскъ, еще не отправлены изъ Якутска, то часть ихъ отправить въ Нижнекамчатскъ, для умноженія оного, озаботясь при томъ ихъ прокормленіемъ въ Камчаткѣ.

(*) Якутскій полкъ стоялъ въ то время въ Селенгинскѣ.

4) Сборщиковъ посылать и прикащиковъ опредѣлять въ Камчатку изъ якутскихъ дворянъ и дѣтей боярскихъ, а служилыхъ людей добрыхъ за выборами и присягою. Сбирать имъ ясакъ (по окладамъ, безъ обидъ, и взятюгъ не брать, подь смертною казнію.

5) Изслѣдовать объ убійствѣ пятидесятникомъ Штинниковымъ японцевъ, и узнать какіе были при нихъ товары.

6) Двухъ японцевъ немедленно отправить въ Тобольскъ.

7) Взятые сборщиками излишніе поборы, зачитать въ казну и 8) Произвести слѣдствіе надъ дворяниномъ Иваномъ Шестаковымъ и штурманомъ Генсомъ за ихъ самовольство.

На основаніи этого распоряженія, Мерлинъ прибылъ въ Иркутскъ съ прапорщикомъ Единымъ, капраломъ, писаремъ, барабанщикомъ и 36 солдатами. Въ Иркутскѣ, въ апрѣлѣ 1733 г., были назначены еще къ Мерлину: канцеляристъ Литвинцевъ, копистъ и заплечный мастеръ (палачъ) съ инструментами.

Походная розыскная канцелярія—какъ офиціально называли эту экспедицію—отправилась весною въ Якутскъ по Ленѣ, на досчанникахъ. Въ Якутскѣ былъ назначенъ помощникъ къ Мерлину, только что возвратившійся изъ Анадырска, извѣстный уже намъ майоръ Павлуцкій и прибавлено къ его командѣ 29 служилыхъ и 30 казаковъ. Въ Якутскѣ Мерлинъ описалъ имущество бывшихъ камчатскихъ прикащиковъ Новгородова и Шехурдина, а самихъ, закованныхъ, согласно съ распоряженіемъ изъ Тобольска, взялъ съ собою въ Камчатку.

6-го іюля 1733 г. розыскная канцелярія выступила изъ Якутска на 554 подводкахъ, нанятыхъ у якутовъ по 5 руб. за каждую (*). Въ сентябрѣ 1733 г. розыскная канцелярія при

(*) На отправление канцеляріи были произведены слѣдующіе расходы: якутамъ на прогоны 277 руб.; на прогоны до р. Лены 238 руб.; на провіантъ 316 руб.; на наемъ 142 плотниковъ 71 руб.; 180 паръ сыромятныхъ сумъ 139 руб.; 149 подпругъ 36 руб.; бумага и чернила 12 руб. 40 коп.; на жалованье служилымъ: хлѣбное—1637 руб., денежное 183 руб.; 515 сажень ремней—7 руб. 15 коп.; 347 сумъ провіанту 347 руб.; войлоковъ для 302 постелей—302 р.; ремней, потпругъ и 10 кожъ 137 р. 44½ к.; топоровъ и другихъ желѣзныхъ издѣлій, вѣсомъ 60 пуд. на 30 р.; 8 пудъ укладу 62 руб.; и денегъ 775 руб. 85 коп., а всего на 7202 р. 87½ коп. Кромѣ того отпущено было на каждого саужизаго по 2 ф. пороху и по 3 ф. свинцу.

была въ Камчатку на ботѣ «Гавріиль» и оставалась тамъ для слѣдствія по 1739 годъ.

Въ томъ же году Мерлинъ разослалъ по всѣмъ камчатскимъ селеніямъ именной указъ 21-го мая 1733 г., данный для успокоенія камчадаловъ, отъ притѣсненія русскихъ. Кромѣ того, въ каждомъ селеніи были назначены тоены (старшины), обязанные смотрѣть за поведеніемъ прочихъ инородцевъ и за своевременною уплатою ясаковъ.

Въ 1736 г. Мерлинъ построилъ новый Нижнекамчатскій острогъ, на лѣвомъ берегу Камчатки, въ 184 верстахъ ниже прежняго, съ башнею о четырехъ жильяхъ, а въ 1737 г. построилъ въ немъ двухъ-притѣльную церковь. Въ 1739 г., въ Пенжинскомъ заливѣ, построилъ Ямской острогъ, для надзора за коряками, а въ Большерѣцкѣ заложилъ церковь.

Осенью 1739 г. розыскная канцелярія, по окончаніи слѣдствія, выѣхала въ Охотскъ. По Высочайшей конфирмаціи, повѣшены два прикащика: Новгородовъ и Шехурдинъ, за неправильные поборы и пятидесятникъ Штинниковъ за убійство японцевъ. Кромѣ того, для обузданія и въ страхъ, повѣшены въ каждомъ острогѣ по два камчадала, изъ числа главнѣйшихъ виновниковъ.

По приговору же Мерлина и Павлущаго, апрѣля 17-го 1735 года, наказаны: сборщики *Скрябинъ*, *Рюминъ* и *Мухомлевъ*, за взятки и неправильные поборы, биты на площади *кнутомъ нещадно*. Сборщикъ *Новограбленный*, за поборы для себя и закащика *Паикова*, который волею Божью умеръ—битъ батожемъ нещадно. Цѣловальники *Кирковъ* и *Власовъ*, за промѣнъ вина на соболей биты кнутомъ на площади. Служилый *Матѣевъ*, за подмѣну хорошихъ соболей, въ ясакъ худыми, наказанъ плетми. Служилый *Поповъ*, за сборъ для команды юколы, безъ приказа командирскаго, битъ батожемъ. И въ 1738 г., подпоручикъ *Латышевъ*, служилые *Карповъ* и *Аргуновъ* и толмачъ *Анататовъ* биты кнутомъ, и послѣдніе два сосланы въ вѣчную работу въ Охотскъ.

Иванъ Шестаковъ оказался правымъ, а Генсъ не судился, потому что не встрѣчался съ Мерлинымъ.

Въ бытность въ Камчаткѣ походной розыскной канцеляріи комиссаръ Эверстовъ занимался только сборомъ ясака. Въ 1732 г. собрано имъ и отправлено въ Якутскъ съ подъячимъ Борисовымъ ясаку: соболей 19 сороковъ и 5 соболей, лисицъ красныхъ 1002, чернобурыхъ 2, крестовокъ 3, сиводушекъ 10, бобровъ 10 и кошлаковъ 8. Въ 1733 году собрано: соболей 34 сорока 30 соболей, *чащину* 4 сорока 31 соболь, лисицъ красныхъ 866, *чащину* 27 лисицъ; бобровъ 46, кошлаковъ 30, *чащину* 5 кошлаковъ и лисицъ 15, да *чащину* 9 выдръ, 1 лисица. Всего на сумму вдвое болѣе противубору 1732 года.

Своихъ же пожитковъ Эверстовъ послать въ Якутскъ: бобровъ 50, два сорока соболей и красныхъ лисицъ 60, по тамошней оцѣнкѣ, на 1000 руб. Да пріѣхавшій въ Камчатку съ Эверстовымъ купеческій сынъ Глазуновъ вывезъ 40 бобровъ, 9 кошлаковъ, 4 сорока соболей, 90 лисицъ красныхъ, 27 сиводушекъ. Въ августѣ мѣсяцѣ 1733 г., когда ясаки были доставлены въ Охотскъ, начальникъ охотскаго порта Скорняковъ-Писаревъ, узнавъ, что у Эверстова и Глазунова больше бобровъ, чѣмъ въ ясакѣ, приказалъ почти всѣ ихъ мѣха взять въ казну и передать Мерлину, несмотря на то, что Эверстовъ писалъ Писареву, что *пожитки эти приобретены его челедицами* (*).

Въ 1749 г., Эверстовъ подалъ въ Иркутскъ жалобу на неправильное взысканіе съ него собственныхъ пожитковъ. И хотя иркутская провинціальная канцелярія, по разсмотрѣнію дѣла, нашла его жалобу уважительною; но сибирскій приказъ отказалъ ему въ удовлетвореніи убытковъ.

Между тѣмъ, правительство наше, какъ бы предвидя настоящія событія въ Камчаткѣ, еще до полученія извѣстія о камчатскомъ бунтѣ, нашло необходимымъ измѣнить существовавшій тогда порядокъ управленія въ приморскихъ нашихъ владѣніяхъ на Восточномъ океанѣ. Убѣдясь, что по отдаленности Якутска, тамошнему начальству трудно слѣдить за дѣйствіями лицъ, посылаемыхъ туда за сборомъ ясака, оно избрало

(*) Всего взято у Глазунова и Эверстова мѣховъ на сумму 2049 руб. 30 коп.; да кромѣ того отъ нихъ же Писаревъ взялъ себѣ въ жалованье 4 бобра, вл. 10 р.

Охотскъ центромъ управленія всего сѣверо-восточнаго края Сибири, и 29 апрѣля 1731 г., по указу правительствующаго сената, былъ назначенъ въ Охотскъ особый командиръ Скорняковъ-Писаревъ, которому подчинена была и Камчатка.

Въ 12-мъ пунктѣ инструкціи Писареву было сказано: «тебѣ Писареву смотрѣть и за камчатскими прикащиками и кои будутъ посылаться изъ Охотска офицеры съ служилыми людьми, для исправленія дѣлъ и содержанія остроговъ, чтобы они съ тамошнимъ народомъ поступали порядочно, и ежели про нихъ будутъ жалобы, или по слуху самъ увѣдаешь о какихъ не порядкахъ и обидахъ, то какъ возможно унимать и штрафовать, по силѣ государственныхъ правъ, понеже Охотскъ сталъ быть отъ Якутска къ Камчаткѣ самой близкій портъ».

Въ 13-мъ же пунктѣ той же инструкціи предписывалось ему: «для лучшаго содержанія остроговъ, опредѣлять въ нихъ командировъ не такъ, какъ нынѣ, ежегодно переменныхъ; но на нѣсколько лѣтъ, или пока какой въ вину или подозрѣніе войдутъ, дабы для своего житья лучше рачили и хлѣбъ размножали и народъ приласкали.»

Независимо отъ того, 29 января 1732 г., состоялся сенатскій указъ, чтобы сборщики ясаковъ взятокъ не брали, а всѣ подарки записывали бы въ казну на приходъ, а 3 фѣвраля изданъ новый указъ, чтобы сборщиками назначать людей благонадежныхъ, и наконецъ, въ 1734 г., сибирскій приказъ подтвердилъ еще разъ Писареву, чтобы въ Камчатку назначались *добрые командиры*.

Первымъ постояннымъ командиромъ въ Камчатку былъ назначенъ, въ 1732 г., иркутскій дворянинъ Бейтонъ и въ помощь ему капитанъ Княженикинъ. Но Бейтонъ вскорѣ отказался отъ этой должности и вмѣсто него, въ октябрѣ 1733 г., прибылъ въ Камчатку иркутскій дворянинъ Добрынскій, который и принялъ управленіе отъ Эверстова. Добрынскому отъ собиравшаго ясашины переписи въ иркутской провинціи, полковника Кошелева, поручено было немедленно составить и прислать въ Иркутскъ окладную перепись камчадаламъ. Но Добрынскій составилъ эту перепись по старымъ ясашинымъ книгамъ, введеннымъ вскорѣ послѣ покоренія Камчатки, въ которыя впи-

сывались ежегодно новые плательщики ясака, а умершіе не исключались.

Въ 1735 г., Добрынскому было поручено Писаревымъ заготовить, для второй Беринговой экспедиціи, въ морскую провизію, сухую рыбу и рыбій жиръ; выварить соль изъ морской воды и выкурить вино изъ сладкой травы. Но Добрынскій, въ сентябрѣ того же года, умеръ и должность его принялъ сынъ боярскій Шестаковъ, который былъ не болѣе какъ исполнитель приказаній походной розыскной канцеляріи. Но когда, въ 1737 г., Шестаковъ былъ привлеченъ къ слѣдствію, по камчатскому бунту, Писаревъ послалъ въ Камчатку подпоручика Максима Латышева съ сборщикомъ Аргуновымъ, служилыми Кришотовымъ и Карповымъ и 27 человекъ казаковъ. Всѣ они разѣзжались по Камчаткѣ, и не смотря на недавнее наказаніе ихъ предшественниковъ за злоупотребленія, брали взятки съ камчадаловъ, чѣмъ могли, и собирали ясакъ за умершихъ и убитыхъ въ бунтѣ, пока не узналъ объ этомъ Мерлинъ, который распорядился смѣнить съ должности Латышева и отдать его, вмѣстѣ съ сообщниками, подъ судъ, а въ 1738 г. всѣхъ ихъ, по приговору розыскной канцеляріи, наказалъ *нещадно* кнутомъ.

6-го октября 1737 г. въ Камчаткѣ и на Курильскихъ островахъ, было такое сильное землетрясеніе, что многія юрты развалились, и морская вода, поднявшись сажени на три, съ быстротою хлынула на берегъ и разлилась на значительное пространство, поглотивъ нѣсколько жертвъ. Землетрясеніе это продолжалось, съ меньшею силою, нѣсколько мѣсяцевъ, и въ это время въ первомъ Курильскомъ проливѣ, которымъ до 1737 г. обыкновенно выходили изъ Охотскаго моря наши суда, образовалась новая гряда камней.

Въ 1738 г., по распоряженію Писарева, на устьѣ р. Большой былъ построенъ высокій, деревянный маякъ; но черезъ нѣсколько лѣтъ онъ былъ смытъ, и устье рѣки, съ 1748 года, стало отходить къ югу, а прямое старое, въ 1750 г., вовсе замыло.

Въ 1739 г., Писаревъ послалъ въ Камчатку командиромъ сына боярскаго Колесова, которому, для ознакомленія съ сѣве-

ро-восточнымъ краемъ, приказалъ ѣхать въ Камчатку, черезъ Якутскъ и Анадырскій острогъ. 7-го февраля 1739 г., онъ далъ Колесову слѣдующую инструкцію.

«Указомъ Ея Императорскаго Величества, присланнымъ изъ иркутской провинціальной канцеляріи, писанномъ въ Иркутскѣ іюля 7-го, а полученномъ въ Охотскѣ 31 декабря 1738 года, велѣно въ камчатскую экспедицію заготовить морской провіантъ; и въ приобщенной при томъ Ея Императорскаго Величества указѣ табели, показано въ тотъ морской провіантъ рыбу и, вмѣсто масла коровьяго, рыбій жиръ, вино, и вмѣсто мяса, соленую рыбу готовить на Камчаткѣ, а соль готовить же въ Охотскѣ и на Камчаткѣ; а въ вѣдомостяхъ камчатской экспедиціи капитана-командора господина Беринга въ канцелярію Охотскаго порта написано, что вышеобъявленное въ морской провіантъ надлежитъ изготавить на Камчаткѣ конечно (окончательно) въ будущемъ 1740 г.; а понеже въ будущее лѣто, за неимѣніемъ якорей, строящееся судно изъ Охотска на Камчатку чтобъ пошло въ томъ полной надежды нѣтъ, того ради ѣхать тебѣ Колесову, взявъ съ собою въ товарищи служилаго человѣка Назара Колесова, изъ Охотска въ Якутскъ, а въ Якутскѣ взять еще себѣ въ товарищи, въ прибавокъ ему Колесову, двухъ человѣкъ партіи служивыхъ людей, и отъ якутской воеводской канцеляріи надлежащее число подводъ, ѣхать черезъ Анадырскій острогъ на Камчатку, и прѣхавъ чинить слѣдующее.

1. Вышепоказанный морской провіантъ изготавить тебѣ въ будущемъ 1740 г., въ будущему 1741 г., въ Нижнемъ и Верхнемъ камчатскихъ острогахъ и въ присутствующихъ по онымъ рѣкамъ, служилыми и прочими въ тѣхъ острогахъ жителями и ясачными людьми. Рыбы сухой 210 пуд. 24 фунт., да вмѣсто масла коровьяго жиру рыбьяго 315 пуд. 36 ф., соли 253 пуд. 32 ф.; а буде вышеписаннаго числа жиру изготавить будетъ невозможно, то конечно изготавить 157 пуд. 38 ф. Вина изъ сладкой травы накурить 336 педеръ 96 чарокъ, обрѣтающимися на Камчаткѣ казенными кубами и котлами, а ежели тѣми кубами и котлами опредѣленнаго числа вина выкурить будетъ невозможно, то на то куреніе купить котловъ и трубъ на Кам-

чаткѣ, по настоящей цѣнѣ, безъ передачи, на прибыльные деньги отъ винной продажи, чтобъ въ куреніи вина въ камчатской экспедиціи остановки не было. А на то куреніе вина собирать сладкую траву со всѣхъ камчатскихъ жителей и ясачныхъ людей, и платить за нее табакомъ, за пудъ по фунту, изъ наличнаго камчатскаго табаку, который посланъ въ прошлыхъ 1737 и 1738 годахъ на Камчатку, на продажу. А ежели тотъ табакъ проданъ, то брать сладкую траву съ запискою въ долгъ, а по привозѣ табаку на Камчатку за ту траву заплатить табакомъ; а рыбу сухую и рыбій жиръ ставить въ цѣну по настоящей камчатской цѣнѣ безъ передачи. А понеже потребуется сладкой травы многое число, то учинить тебѣ во всей Камчаткѣ крѣпкой заказъ, чтобы никто никому сладкой травы не продавали, а приносили бы продавать на выкурку вина для экспедиціи.

2. На команду капитана Шпанберга рыбы сухой 199 пуд. 32 фунта, рыбьяго жиру 292 пуд. 28 ф., или жиру половину; вина 319 ведръ 68 чарокъ; соли 74 пуд. 37 ф. изготovitъ въ Большерѣцкѣ покупкою въ будущемъ 1740 г., а буде увѣдомишься, что капитанъ Шпанбергъ въ предбудущемъ 1740 и 1741 годахъ въ походъ не пойдетъ, то на команду его выше объявленнаго не заготовлять, а сладкую траву употребить на вареніе вина на команду Беринга.

3. Ежели онъ Берингъ порученнаго ему дѣла въ будущемъ 1741 г. не исправитъ, а исправлять будетъ въ 1742 г., то въ 1741 г. изготovitъ на его команду провіанту, сколько велѣно изготovitъ въ 1740 году, да сверхъ того соленой рыбы половину требуемаго числа, а именно 263 пуд. 10 фунт. да соли 78 пуд. 34½ ф.

4. Сколько вышепомянутаго провіанта изготovлено будетъ, то отдать тебѣ въ камчатскую экспедицію съ роспискою, на счетъ, съ цѣною почему что въ покупкѣ будетъ.

5. Сколько изготovлено будетъ въ камчатскую экспедицію, и по какимъ цѣнамъ, и чего, и зачѣмъ изготovлено будетъ, о томъ тебѣ въ канцелярію Охотскаго порта рапортовать.

6. Прочія дѣла на Камчаткѣ, кромѣ ясачнаго сбора, исправлять тебѣ по данной инструкціи прежнему камчатскому коман-

диру Добрыньскому иркутской провинціальной канцеляріи, и по указамъ Ея Императорскаго Величества о ясачныхъ сборщикахъ. Въ сборѣ ясака смотрѣть, чтобы ясакъ собирали добрый, и при сборѣ ясачнымъ людямъ отъ нихъ сборщиковъ обидъ и раззоренія не было и взятокъ съ ясачныхъ людей никакихъ не брать.

7. Понеже по присланному указу отъ сибирскаго приказу велѣно капитана Шпанберга и прочихъ, до кого порученное дѣло канцеляріи охотскаго порта не касается, до продерзостей не допускать и смотрѣть того на крѣпко. Но капитанъ-командоръ г. Берингъ, допуская его Шпанберга на Камчаткѣ продерзостныя дѣла чинить и богатитца. Посланнаго отъ канцеляріи охотскаго порта капрала Фридриха Пленеснера, за Шпанберговыми продерзостными дѣлами смотрѣть и до того его не допускать, на Камчатку перевести (на суднѣ) не велѣлъ и писемъ никакихъ для посылки на Камчатку не принялъ. Того ради тебѣ Колесову во всей Камчаткѣ, провѣдавъ, изслѣдовать не учинить ли капитанъ Шпанбергъ, будучи на Камчаткѣ, какихъ обидъ и взятокъ себѣ съ тамошнихъ обывателей. Не брали ли также оныхъ и посланные отъ капитана Беринга подпоручикъ Сви-стуновъ и подштурманъ Родичевъ и прочіе люди его Шпанберговой команды, ибо на вышеписанныхъ Свиштунова и Родичева съ Камчатки въ рапортахъ написали, что вино курили и тѣмъ виномъ и табакомъ торговали и что они находящагося у себя табаку конфисковать не дали.

8. Будучи тебѣ Колесову на Камчаткѣ обидъ никому нечинить, а исправлять дѣла, какъ надлежитъ доброму человѣку, по присяжной должности, опасаясь за неисправленіе и за обиды надлежащаго штрафа.

Петръ Колесовъ, по прибытіи въ 1740 г. въ Камчатку, избралъ своимъ мѣстопребываніемъ Большеребѣцкій острогъ, и съ этого времени всѣ распоряженія по Камчаткѣ дѣлались отъ имени большеребѣцкой канцеляріи. Управление же надъ Верхнимъ и Нижнимъ острогами онъ поручилъ брату своему Ивану Колесову, который бралъ взятки и буйствовалъ, и наконецъ, за убійство въ пьяномъ видѣ служилаго Пинегина, былъ отданъ подъ судъ.

Въ томъ же году прибыла въ Камчатку вторая экспедиція Беринга. Экспедиція состояла изъ трехъ отрядовъ: первый, подъ личнымъ начальствомъ Беринга, долженъ былъ отыскать Америку; второй, подъ командою Шпанберга—изслѣдовать Японію, и, наконецъ, третій—произвести опись Ледовитаго моря.

Еще въ 1737 г. Шпанбергъ послалъ въ Камчатку ботъ «Фортуна», съ подштурманомъ Родичевымъ и геодезистомъ Свистуновымъ, за смолою и для постановки вѣхъ въ тамошнихъ гаваняхъ: Большерѣцкой, Нижнекамчатской и Авачинской.

Въ 1738 г. Шпанбергъ, съ тремя судами, отправился въ Японію. Пройдя вдоль Курильской гряды до широты $45\frac{1}{2}^{\circ}$, по позднему времени, въ половинѣ августа, спустился на зимовку въ Большерѣцкъ. Во время зимовки, было построено имъ еще одно судно—*шлюпъ Большерѣцкъ*.

Въ это время въ Большерѣцкѣ находился, для сѣдства по камчатскому бунту, майоръ Павлуцкій. Безпокойный и грубый Шпанбергъ постоянно ссорился съ нимъ, за что неоднократно былъ битъ Павлуцкимъ, который отличался своею силою и представительною наружностію.

Въ маѣ 1739 г. Шпанбергъ, съ 4-мя судами, снова отправился въ Японію и, осмотрѣвъ весьма поверхностно сѣверную часть, возвратился въ Охотскъ, съ тѣмъ, чтобы выѣхать въ Петербургъ. Но, на пути въ Иркутскъ, онъ получилъ отъ адмиралтействъ-коллегіи распоряженіе снова отправиться въ Японію и вѣрнѣе опредѣлить ея долготу. Между тѣмъ, Берингъ взялъ съ собою всѣ находившіеся въ Охотскѣ экспедиціонные запасы и Шпанбергъ, для заготовленія ихъ, принужденъ былъ отправиться въ Якутскъ.

Во время путешествія Шпанберга, Берингъ, съ двумя судами, пакетботами: «Св. Петръ» и «Павелъ» прибылъ, 27 сентября 1740 г., въ губу, называемую до того времени камчадалами *Суачу*, гдѣ, посланнымъ впередъ штурманомъ Елагинымъ, построены были, къ его прибытію, необходимыя помѣщенія. Здѣсь Берингъ остался зимовать, и эту одну изъ лучшихъ гаваней въ мірѣ назвалъ, по имени своихъ судовъ—*Петропавловскою*. Большая же часть экспедиціонныхъ запасовъ была

доставлена изъ Охотска на дубель-шлюпкѣ и гальотѣ въ Большерѣцкѣ, такъ какъ суда эти, за сильнымъ вѣтромъ, не могли попасть въ Петропавловскую гавань. Обстоятельство это было причиною, что и на этотъ разъ всѣ экспедиціонные припасы везлись изъ Большерѣцка въ Петропавловскую гавань сухимъ путемъ, на собакахъ, что было сопряжено съ большими трудами и убытками для камчадаловъ. Во время зимовки, Берингъ распорядился постройкою маяка на правомъ берегу Камчатки, около самаго ея устья.

4 іюня 1741 г.—пакетботъ «Петръ» подъ командою Беринга, пакетботъ «Павелъ» — подъ командою капитана Чирикова, отправились въ американскій походъ. Судно Беринга, разлучившись съ пакетботомъ «Павелъ», все лѣто провело въ плаваніи по Берингову морю (*), подходя на видъ Алеутской гряды, и, наконецъ, 5 ноября, потерявъ счисленіе, остановилось на якорѣ у совершенно открытаго, каменистаго берега, на глубинѣ 12 сажень. Но канаты лопнули и судно было переброшено бурунами черезъ гряду камней, на совершенно спокойную воду, на глубинѣ 4½ сажень. Наступившая зима принудила мореплавателей остаться здѣсь зимовать.

Это случилось у острова, названнаго по имени несчастнаго Беринга, который, съ частію своихъ спутниковъ, зимою умеръ на этомъ необитаемомъ острову (**).

Оставшіеся въ живыхъ, съ наступленіемъ весны; изъ остатковъ выброшеннаго на отмель пакетбота, выстроили новое судно, названное гукоромъ «Св. Петра», и на немъ, 26 августа, прибыли въ Петропавловскую гавань.

Чириковъ, раставшись съ Берингомъ, полутора сутками ранѣе, открылъ американскій берегъ, осмотрѣвъ его на протяженіи 3°, и возвратился въ Камчатку цѣлымъ мѣсяцемъ ранѣе, сдѣлавъ также на пути открытіе Алеутскихъ острововъ, и въ августъ прибылъ въ Охотскъ.

(*) Берингово море, названное такъ въ честь его, прежде извѣстно было подъ названіемъ Боброваго и Камчатскаго моря.

(**) Островъ Беринга находится въ группѣ Командорскихъ острововъ, на 8° восточнѣе Петропавловской гавани и на 2° сѣвернѣе ея.

Въ это время Шпанбергъ, для новаго похода въ Японію, построилъ пакетботъ «Іоаннъ» и починилъ старыя суда. Осенью 1741 г., онъ прибылъ съ своимъ отрядомъ въ Большерѣцкѣ. Прозимовавъ здѣсь, 23 мая 1742 г., отправился, съ четырьмя судами, въ Японію, и послѣ нѣкоторыхъ поверхностныхъ изслѣдованій, не принешихъ никакой пользы наукѣ, возвратился въ Охотскъ, въ августѣ того же года (*).

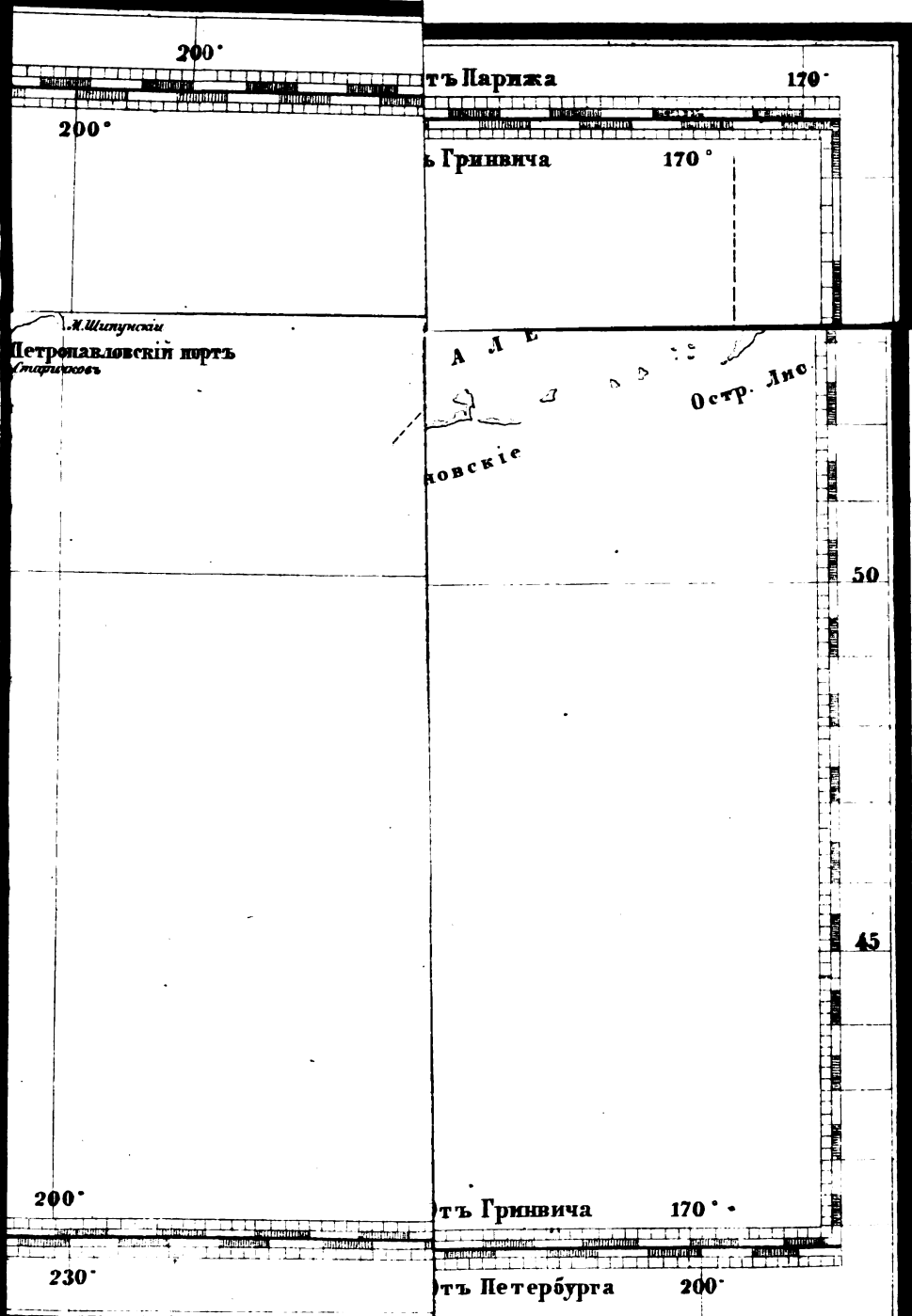
По распоряженію Беринга и начальника Охотскаго порта Девьера, были заведены въ Камчаткѣ первыя школы. Въ 1741 г. открыта школа въ Большерѣцкѣ, на 20 учениковъ, въ которой, по приказу Девьера, былъ учителемъ сосланный туда поручикъ *Пражескій*; а въ 1742 г. была заведена школа въ Нижнекамчатскѣ, гдѣ обучали дѣтей грамотѣ казаки. Въ школахъ этихъ обучались русскому языку и аманаты.

Геодезисты экспедиціи Беринга, первые измѣрили разстояніе по всѣмъ главнѣйшимъ путямъ полуострова, и подали мысль объ учрежденіи ближайшаго и удобнѣйшаго сообщенія Нижнекамчатска съ отдаленнымъ Анадырскимъ острогомъ, черезъ Тигиль и Аклансъ, по берегу моря, вмѣсто прежняго, неудобнаго и труднаго пути по срединѣ полуострова. Въ 1743 г. на этомъ новомъ пути были построены станціи, для содержанія которыхъ, перевели камчадаловъ изъ ближайшихъ селеній. Кромѣ того въ 1739 г. штурманъ Елагинъ сдѣлалъ на байдарѣ опись западнаго берега полуострова, отъ Большерѣцка до мыса Лопатки; а геодезистъ Ушаковъ, въ 1742 г., продолжалъ опись Елагина къ сѣверу отъ Большерѣцка до р. Палани. Эта послѣдняя опись была произведена на собакахъ.

А. Сгибневъ.

(*) Вторая Берингова экспедиція прекрасно описана г. Соколовымъ. Смот. IX ч. Зап. Гидр. Департамента.

КЪ СОБЫТІИ ВЪ КАМЧАТКѢ



ин. Мюнстера, ВО 2 лин 7 СПб.

НОВЫЙ ЯКОРЬ.

Протекло болѣе пятидесяти лѣтъ съ тѣхъ поръ, какъ Перингъ впервые обратилъ вниманіе британскаго флота на несовершенство якоря съ длиннымъ веретеномъ, который одинъ въ то время только и былъ во всеобщемъ употребленіи. Послѣ этого было предлагаемо и дѣлаемо много измѣненій въ его формѣ. Всѣ усилія были употреблены на изобрѣтеніе такого якоря, который бы держалъ крѣпче стараго и не имѣлъ бы такихъ широко растянутыхъ неподвижныхъ лапъ, длиннаго веретена и громаднаго штока. Первымъ успѣшнымъ усовершенствованіемъ было введеніе желѣзныхъ подвижныхъ штоковъ. До 1832 года, однако, они допускались только у якорей, вѣсившихъ не болѣе 1500 фунтовъ, съ этого года британскій флотъ сталъ употреблять ихъ и для якорей въ 3000 фунтовъ. Въ 1847 году они примѣнены къ якорямъ въ 5600 фунт. вѣса; въ 1852 г. къ 6000 фунтовымъ якорямъ, а теперь уже желѣзные штоки введены для якорей всѣхъ размѣровъ и всякаго вѣса. Слѣдующее за тѣмъ усовершенствованіе въ якоряхъ было сдѣлано въ 1837 году Портеромъ. Его якорь состоитъ изъ трехъ главныхъ отдѣльныхъ частей: 1) изъ пятки и лапъ, 2) изъ веретена и 3) изъ штока; отличительная черта этой системы состояла въ вращательномъ движеніи лапъ. Пятка его вращалась на болтѣ такъ, что если одна лапа въ грунтѣ, то другая давитъ на веретено. Въ 1846 году, Тротманъ сдѣлалъ нѣкоторыя измѣненія въ его рогахъ и лапахъ и въ этомъ видѣ онъ былъ принятъ въ британскомъ флотѣ. Бывали награждаемы патентами и другія усовершенствованныя системы, какъ то Роджерса,

Ленокса, Митчесона, Гоукинса, Моргана, Литтля и многих другихъ, но немногія изъ нихъ выдерживали испытанія.

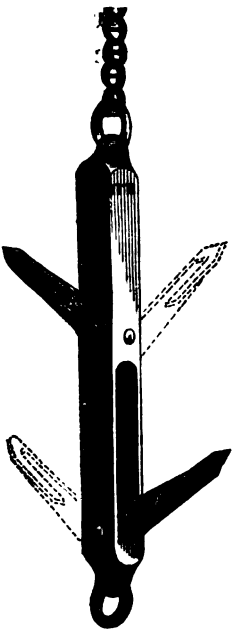
Необходимость новаго усовершенствованія, при которомъ бы исключался тяжелый и громоздкій штокъ, ощущалась уже давно и совершенно понятна для тѣхъ, кто хорошо знакомъ съ употребленіемъ якорей. Котселль, въ своемъ образцовомъ сочиненіи о корабляхъ и якоряхъ (Лондонъ 1856 г.), по поводу разбираемаго нами предмета, говоритъ слѣдующее: «Вся заслуга штока состоитъ въ томъ, чтобы дать возможность перекантовать якорь, когда обѣ лапы его лежатъ на грунтѣ, въ другихъ же отношеніяхъ онъ лишній и вреденъ. Съ настоящимъ развитіемъ механики мы можемъ надѣяться на изобрѣтеніе несложнаго, но въ то же время надежнаго якоря, при которомъ штока не понадобится. Съ своей стороны я не вижу никакихъ неудобствъ къ его введенію». Тотъ же авторъ впоследствии дѣлалъ нѣсколько попытокъ къ уничтоженію штока, но хотя ни одна изъ нихъ и не увѣнчалась успѣхомъ, онъ не побидалъ убѣжденія, что это дѣло должно когда нибудь осуществиться.

Теперь прошло тринадцать лѣтъ съ тѣхъ поръ, какъ вышеприведенныя строки были написаны и является американецъ съ новымъ якоремъ, который, при своемъ весьма простомъ устройствѣ, соединяетъ всѣ тѣ достоинства, о которыхъ хлопоталъ Котселль. Американецъ этотъ—Фредерикъ Уитрамъ изъ Калифорніи, но уроженецъ Нью-Йоркскій и теперь живетъ тамъ. Якорь Уитрама осыпанъ патентами, какъ отъ Соединенныхъ Штатовъ, такъ и отъ всей Европы. Намъ кажется несомнѣннымъ, что онъ, будучи сильнѣе якорей старыхъ системъ, вытѣснитъ ихъ всецѣмъ изъ употребленія.

Такъ какъ якорь Уитрама не имѣетъ ни малѣйшаго сходства съ нынѣ употребляющимися, то съ введеніемъ его намъ придется разстаться съ тою формою, которую нѣсколько вѣковъ уже мы привыкли считать символомъ надежды; представляемъ здѣсь его чертежъ въ двухъ видахъ.

Фиг. 1 представляетъ этотъ якорь, когда у него откинута лапа, т. е. въ томъ положеніи, въ которомъ онъ находится по отдачѣ. Лапы его вращаются въ обѣ стороны веретена на боль-

Фиг. 1.



Фиг. 2.



шихъ болтахъ подѣ прямымъ угломъ другъ къ другу, и при этомъ условіи все равно, какъ бы онъ ни упалъ въ воду: онъ зацѣпитъ грунтъ или одной или обѣими лапами и сверхъ себя не будетъ имѣть ни выдавагоса штока, ни свободной лапы, какъ въ старыхъ якоряхъ. Поэтому онъ никогда не можетъ запутаться, и на малой глубинѣ не представитъ опасности для судна, которому случится найдти на него, что въ старой системѣ неизбѣжно.

Фиг. 2 представляетъ его въ томъ положеніи, когда онъ берется на катъ за рымъ въ пяткѣ, или уже убранъ; лапы его тогда входятъ сами собою въ прорѣзы веретена.

Этотъ якорь былъ тщательно испытанъ, какъ относительно уборки, такъ и напряженія, и одобренъ, какъ морскими офицерами, такъ и капитанами коммерческихъ судовъ. Онъ не дозволитъ судну дрейфовать, не можетъ запутаться и, не имѣя штока, не повредитъ скуламъ судна при подъемѣ, взятіи на катъ или на фишъ; когда же убранъ, то занимаетъ столько же мѣста, сколько бы надо было для бревна такой же величины какъ веретено.

Испытанія въ Сан-Франциско и въ Нью-Йоркѣ выказали вполне громадныя преимущества якорей новой системы, надъ другими системами. Въ обоихъ мѣстахъ испытывался якорь въ 1100 ф. вѣса. Въ Нью-Йоркѣ опыты были произведены въ присутствіи Чарльса Гасуэля и было найдено, что новый якорь можетъ, имѣя одинаковое напряженіе съ прежнимъ, быть на $33\frac{1}{3}\%$ легче послѣдняго. Отсутствіе штока уменьшаетъ вѣсъ его на 20% . Якорь этотъ, по представленіи его адмиралу Фаррагуту, контръ-адмираламъ Радфорду, Годону, Тэтчеру и другимъ

офицерамъ флота, нашелъ полное ихъ одобреніе. Мы надѣемся, что съ введеніемъ этого якоря Америка станетъ выдѣлывать ихъ у себя дома, тогда какъ теперь 7 изъ 10 якорей привозится изъ Англіи, откуда также получается и большая часть нашихъ цѣпныхъ канатовъ.

(Американскій «Army and Navy journal»).



О ВЗРЫВАХЪ ПАРОВЫХЪ КОТЛОВЪ.

Въ № 12 морскаго Сборника 1867 года помѣщены: *Практическія изслѣдованія паровыхъ машинъ г. Шпаковского.*

Изъ напечатаннаго видно, что авторъ желаетъ представить соотечественникамъ отчетъ о своихъ научно-практическихъ изслѣдованіяхъ по части паровой механики.

Мы, флотскіе офицеры, въ особенности должны быть признательны г. Шпаковскому за то, что онъ рѣшился обнародовать результаты своихъ многолѣтнихъ изысканій по практической механикѣ на страницахъ нашего морскаго журнала.

Еще большаго сочувствія съ нашей стороны заслуживаетъ авторъ тѣмъ, что онъ не выдаетъ своихъ результатовъ за непогрѣшимую истину.

Г. Шпаковскій въ заключеніе своего вступленія выразилъ: «сознавая впередъ большую вѣроятность ошибочныхъ заключеній и выводовъ, я приглашаю гг. техникувъ-спеціалистовъ помочь мнѣ своими указаніями. Замѣчанія прошу помѣщать въ тѣхъ же журналахъ, гдѣ помѣщены мои статьи, дабы я имѣлъ возможность не упустить чего-либо изъ виду.»

Такой честный вызовъ даетъ мнѣ смѣлость представить на судъ моихъ сослуживцевъ замѣчанія, собственно на вторую главу изслѣдованій г. Шпаковского *о взрывахъ паровыхъ котловъ*.

Привѣтствуя всякое новое открытіе, мы, однако, далеки отъ мысли утаивать ошибки автора. Въ каждой вещи, въ каждомъ

*

человѣческомъ произведеніи могутъ быть недосмотры, упущенія, промахи, ошибки; тѣмъ болѣе въ изслѣдованіи вопроса такой важности въ практическомъ примѣненіи, каковымъ представляется *вопросъ о взрывахъ* паровыхъ котловъ. Считаемо за долгъ честнаго человѣка указать все подобное, дабы послѣдователи не увлеклись на ложный путь; но при своихъ дальнѣйшихъ изслѣдованіяхъ могли бы принимать въ соображеніе и то и другое, не тратить попустому дорогаго времени на повтореніе тѣхъ же примѣровъ, для полученія такихъ же неудовлетворительныхъ результатовъ; не останавливать развитія и совершенствованія вопроса.

Служба на судахъ, преимущественно паровыхъ, требовала не пропускать ни одного случая безъ вниманія. Случаевъ такихъ было не мало. Для объясненія причинъ, произведшихъ то или другое явленіе въ судовомъ механизмѣ, приходилось ломать голову, браться за книги и внимательно записывать дѣломъ, потому что, въ особенности, при плаваніи на клиперѣ «Разбойникъ», не имѣя на суднѣ механика, намъ приходилось самимъ заботиться о безопасности и успѣхѣ нашего плаванія, слѣдить и за механизмомъ судна, и за паровыми котлами, а вслѣдствіе этого ознакомиться съ паромеханикой достаточно.

Заранѣе говоримъ, что мы не имѣемъ никакихъ предвзятыхъ идей. Наши замѣчанія, не болѣе какъ возраженія, возникшія при чтеніи главы о взрывахъ паровыхъ котловъ и сравненіе ихъ съ тѣмъ, что намъ пришлось усвоить себѣ изъ напечатаннаго и слышаннаго отъ другихъ по этому предмету. Быть можетъ онѣ ошибочны. Съ признательностію примемъ всякое дѣльное доказательство: *почему* и *отчего* происходятъ ошибки въ нашихъ выводахъ и заключеніяхъ. Такія указанія послужатъ весьма полезнымъ подспорьемъ для изслѣдованія такого практически-важнаго предмета.

Всѣмъ извѣстно какъ трудное начало чего бы то ни было. Не будь вывода со стороны г. Шпаковского, мы, быть можетъ, никогда не рѣшились бы представить свои замѣчанія по вопросу о *взрывахъ паровыхъ котловъ*. Между тѣмъ, этотъ вопросъ едва ли не важнѣйшій изъ всей паромеханики; ибо другіе вопросы техника болѣе или менѣе разгаданы, или не разгадали ослѣ-

дѣла ими. Но вопросъ о *взрывахъ паровыхъ котловъ* до снѣхъ поръ загадка; хотя и не мало было Эдисоновъ, пытавшихся разгадать его.

Между тѣмъ, для всѣхъ насъ русскихъ, а не однихъ моряковъ, вопросъ о взрывахъ паровыхъ котловъ, составляетъ предметъ первостепенный, въ особенности теперь, при началѣ развитія отечественнаго механическаго производства всѣхъ видовъ и всякаго рода, въ виду развитія торговаго флота.

Литература по этому предмету, сколько намъ извѣстно, очень и очень скудная. Въ курсахъ практической механики о взрывахъ паровыхъ котловъ едва-едва упоминалось, такъ—мимоходомъ. Въ спеціальныхъ изложеніяхъ и переводахъ о взрывахъ нѣтъ достаточнаго указанія на причины, ихъ производящія. Въ Морскомъ Сборникѣ сообщались только факты взрывовъ. Словомъ, рѣшеніе этого вопроса всегда почему-то обходили.

Г. Шпаковский, сколько намъ извѣстно, первый взялся за теорію взрывовъ, но, по нашему мнѣнію, взглянулъ на предметъ такой важности слишкомъ легко и поверхностно.

Авторъ говоритъ: «въ ряду всѣхъ бѣдствій, которыми судьба и обстоятельства окружали человѣка, *взрывы паровыхъ котловъ занимаютъ* едва ли не *самое послѣднее мѣсто* (*)».

Съ этимъ нельзя согласиться, и г. Шпаковский отоваривается слѣдующими словами (**): «къ крайнему сожалѣнію, я не имѣю въ настоящее время подъ рукою статистическихъ данныхъ, изъ которыхъ можно бы извлечь въ точности *процентное отношеніе смертныхъ случаевъ, убитій и убытковъ*, причиненныхъ несчастіями, происшедшими *отъ взрывовъ паровыхъ котловъ*. Могу сказать только, что *отношеніе* это весьма незначительно. Не смотря на это, опасеніе взрывовъ паровыхъ котловъ, ничтожное по существу своему, всегда возбуждало и *продолжаетъ возбуждать* болѣе или менѣе вниманіе законодательствъ всѣхъ

(*) См. Исслѣд. пар. маш. II гл. Морск. Сборн. 1867 г. № 12.

(**) Просимъ читателей обращать вниманіе на слова г. Шпаковского, написанныя курсивомъ. Въ текстѣ статьи курсива нѣтъ; но мы нарочно отиѣтили слова курсивомъ, чтобы читатель могъ безпристрастно смотрѣть на этотъ вопросъ и на его постановку авторомъ.

государствъ, которыя постановляютъ *правила* и вводятъ *мѣры*, долженствующія *предупреждать эти бѣдствія*.

Отчего же, спросимъ мы, опасеніе ничтожныхъ взрывовъ возбуждало и продолжаетъ возбуждать вниманіе, принуждаетъ постановлять правила и вводить ихъ, дабы предупредить эти бѣдствія?

Отчего это происходитъ?

Неужели потому, что несчастные случаи, происходящіе отъ взрывовъ паровыхъ котловъ, занимаютъ едва ли не самое послѣднее мѣсто, т. е., другими словами, что процентное отношеніе смертныхъ случаевъ, увѣчий и убытковъ, причиненныхъ взрывами паровыхъ котловъ, весьма незначительно?

Намъ кажется, что авторъ смотритъ на взрывъ пароваго котла съ научной, теоретической точки зрѣнія и тогда, пожалуй, взрывъ пароваго котла—явленіе ничтожное. Иначе, чѣмъ объяснить вышеприведенныя слова автора, а равно и слѣдующія: «русскіе законы, а въ особенности ихъ *толкователи* и *исполнители*, обнаруживаютъ по этому предмету едва ли не больше заботливости чѣмъ въ другихъ государствахъ.» «Каждый благонамѣренный человѣкъ,—продолжаетъ авторъ,—долженъ относиться съ полною признательностію къ попеченіямъ, которыя ведутъ къ огражденію людскаго рода отъ бѣдствій; но вмѣстѣ съ тѣмъ нельзя не думать, что все должно имѣть *мѣру* и что нѣтъ медали, у которой не было бы обратной стороны. Паровые котлы представляютъ жизненную силу техники и промышленности; постоянная польза, приносимая этими приборами, едва ли не искупаетъ съ избыткомъ рѣдко случающіяся бѣдствія.»

Что же все это доказываетъ? Отчего могутъ происходить неправильныя толкованія закона его исполнителями?

Не ясно ли, что вопросъ о взрывахъ паровыхъ котловъ остается до сего времени вопросомъ темнымъ, неразрѣшеннымъ надлежащимъ, правильнымъ образомъ, допускающимъ всевозможныя объясненія, даже произвольныя.

Если бы этотъ вопросъ былъ поставленъ на практическую почву и былъ бы доступенъ для всѣхъ, тогда и неправильнымъ толкованіямъ нельзя существовать; онѣ были бы немыслимы. Въ этомъ случаѣ различіе мнѣній имѣетъ мѣсто только

вслѣдствіе неясности, смутности понятій о разсматриваемомъ предметѣ.

Если авторъ разумѣетъ предусмотрительность толкователей и исполнителей русскихъ законовъ противъ *безпечности* лицъ, которымъ поручается уходъ за паровыми котлами, то первыхъ нельзя винить за ихъ благоразуміе и строгость; напротивъ, повторимъ слова г. Шпаковского, «каждый благонамѣренный человѣкъ долженъ съ признательностію относиться къ попеченіямъ, которыя ведутъ къ огражденію людскаго рода отъ бѣдствій»; а во-вторыхъ, необходимо твердо помнить, что безпечность и неблагоразумная отвага нашего народа происходятъ по неосознанію серьезности всѣхъ могущихъ случиться послѣдствій, отъ неблагоразумнаго ухода за паровымъ котломъ во время его дѣйствія.

Въ настоящее время вопросъ о взрывахъ паровыхъ котловъ есть достояніе людей науки,—исключенія, а не большинства. Должно не упускать изъ вида, что каждый *паровой котелъ*, находящійся въ постоянномъ дѣйствіи, *ежегодно теряетъ извѣстный процентъ своей благонадежности*, при благоразумномъ сознательномъ уходѣ за нимъ. Естественное, что неосмысленное, дурное обращеніе съ котломъ во время его дѣйствія сокращаетъ срокъ его благонадежности. Предполагаемая нами мѣра изложимъ въ послѣдствіи.

Чтобы доказать, что вопросъ о взрывѣ паровыхъ котловъ занимаетъ не послѣднее мѣсто въ ряду бѣдствій, которымъ подвергается человѣчество, возьмемъ для примѣра большой военный или пассажирскій большой корабль, на которомъ живутъ сотни людей. Взрывъ котла, на такомъ суднѣ, посреди океана, внезапно разворотитъ судно—и въ нѣсколько мгновеній все погибаетъ. Или возьмемъ большой механической заводъ, который приводится въ дѣйствіе однимъ механизмомъ, и при нѣсколькихъ котлахъ. Случись взрывъ одного котла, то, не говоря о разрушеніяхъ внутри самаго зданія, увѣчи или смерти многихъ людей,—положимъ это ни почемъ,—вся работа завода останавливается на болѣе или менѣе значительное время. Сколько убытка для заводчика, котораго капиталъ, кромѣ того, что остается во все время исправленія въ бездѣйствіи, еще значи-

тельно убываетъ на исправленіе всего, опустошенія, причиненнаго взрывомъ, сколько уцѣлѣвшихъ рабочихъ остается безъ заработковъ и несутъ еще большую нужду, потому что ихъ дневная плата доставляетъ имъ и ихъ семействамъ насущный хлѣбъ.

Едва ли всѣ такіе взрывы, по своимъ ужаснымъ послѣдствіямъ, занимаютъ *самое послѣднее мѣсто* въ ряду бѣдствій, окружающихъ человека. Слѣдовательно, всякія разумныя и даже излишнія правила и мѣры предосторожности отъ взрывовъ паровыхъ котловъ должны быть приводимы въ исполненіе въ точности, безъ всякихъ послабленій. И-всякое нареканіе на исполнителей закона за то, что они поступаютъ по убѣжденію совѣсти, едва ли практично. Намъ кажется, что автору, заявившему свое мнѣніе касательно существующихъ постановленій о паровыхъ котлахъ, слѣдовало прямо указать неправильность и непрактичность каждой статьи закона (*); и въ то же время показать, какъ, по его мнѣнію, слѣдовало бы изложить постановленія по этому предмету, тѣмъ болѣе, что «прошедшая техническая дѣятельность г. Шпановскаго, дала ему необходимую обстановку, при которой онъ получилъ возможность *посвятить послѣдніе четыре года исключительно на изслѣдованіе этой специальности* и такимъ образомъ авторъ ознакомился съ практической стороною дѣла, болѣе осозательнымъ образомъ.»

Сверхъ того, намъ кажется, что г. Шпаковский долженъ бы былъ объяснить: 1) отчего происходятъ разрывы и взрывы паровыхъ котловъ.

2) Какія мѣры необходимо принимать для предупрежденія оныхъ (**).

3) Какъ поступать, когда взрывы случились.

Но, съ своей стороны, мы благодарны г. Шпаковскому, что онъ своею статьею заставилъ насъ собрать отрывочныя

(*) Г. Шпаковский это и сдѣлалъ относительно н. п. казенныхъ сводовъ надъ котлами. *Прим. Ред.*

(**) Ответы на эти два вопроса есть въ статьѣ г. Шпановскаго. *Прим. Ред.*

наши замѣтки и выписки, сдѣланныя нами, въ теченіе нашей службѣ во флотѣ. Ихъ то и предлагаю на судъ моихъ сослуживцевъ, въ полной увѣренности, что другіе поправятъ мои ошибки своими наблюденіями и замѣчаніями.

Г. Шпаковский началъ свою статью аналитическими разсужденіями, потомъ обсужденіемъ фактовъ, ихъ причинъ и слѣдствій. Мы сдѣлаемъ наоборотъ: сперва сведемъ все, что только намъ извѣстно изъ напечатаннаго и изустно отъ другихъ; сдѣлаемъ краткій обзоръ правительственныхъ постановленій о паровыхъ котлахъ; а потомъ займемся и аналитическими изслѣдованіями и рѣшеніемъ нѣкоторыхъ задачъ, относящихся къ этому вопросу.

Оцѣнку того и другаго предоставляемъ на судъ читателей.

Три рода взрывовъ случается съ паровыми котлами:

А) *Разрывъ*. Стѣнка котла распарывается, даетъ длинную трещину.

Б) *Взрывъ*. Котель мгновенно разлетается съ трескомъ.

В) *Выстрѣлъ въ котлѣ*.

Разрывъ пароваго котла.

Причины его производящія.

1) *Внезапное быстрое увеличеніе пара*, свыше того предѣла, на который установленъ предохранительный клапанъ. Хотя разрывъ пароваго котла приписываютъ вообще неисправности и непослушанію предохранительнаго клапана; но это не вѣрно и несправедливо. Отверстіе этого клапана такъ не велико, что излишнее количество пара или его давленія, увеличившееся вдругъ, а не постепенно, никакъ не можетъ моментально вылетѣть сквозь отверстіе предохранительнаго клапана и обезсилить паръ въ паровомъ пространствѣ. Далѣе увидимъ, что при незамѣченной готовности *разрыва*—открыть предохранительный клапанъ—значить удесятерить его силу и разруше-

ніе. Кстати замѣтить, что при каждомъ открываніи предохранительнаго клапана или при спускѣ машины въ ходъ—котель болѣе или менѣе чувствительно вздрагиваетъ.

2) *Слабое сопротивленіе стѣнокъ пароваго котла*: отъ низкаго качества металла; отъ внутреннихъ его пленовъ, прожилокъ, свищей водоподтекающихъ, водокаплющихъ; отъ трещинъ; рвотинъ; отъ неправильно выдавленныхъ диръ въ швахъ, съ неравномѣрнымъ напряженіемъ заклепокъ; отъ рѣдко расположенныхъ, слабо или дурно пригнанныхъ распорокъ; отъ ветхости прожоговъ металла, особенно въ мѣстахъ, подвергаемыхъ неправильному припеку; отъ худо руководимаго огня; отъ жестокой и безразсудной очистки внутренности пароваго котла скрябками, молотками и пр.; отъ ударовъ кочерги худо управляемой.

3) *Разъединеніе и трещины въ листахъ подъ заклепками*, происходящія или отъ стучанія въ котель при очисткѣ; или отъ сотрясеній при неосторожныхъ открываніяхъ отверстій для выхода пара; отъ сотрясенія котла при неосторожной установкѣ его на мѣсто, отъ сотрясеній, передаваемыхъ ему дрожаніемъ другихъ смѣжныхъ котловъ, и это—въ минуту высшаго напряженія стѣнокъ пароваго котла; или отъ безпрестаннаго увеличенія или уменьшенія давленія пара, встѣдствіе незначительной величины пароваго пространства, которое часто и совсѣмъ опоражнивается,—«пары не держатся», какъ обыкновенно говорятъ наши доморожденные машинисты и кочегары. Колебаніе упругости пара въ особенности часто случается въ котлахъ высокаго давленія при неопытности кочегаровъ и отчасти машинистовъ; отъ неумѣнья держать ровный огонь въ топкѣ котла и отъ невниманія къ питанію его водой. Въ томъ и другомъ случаѣ нужна сноровка, практическій глазъ и сосредоточенное вниманіе. Какъ держать ровный огонь въ топкѣ котла—разсказать довольно трудно; нужно показать на практикѣ. Теоретически опредѣлить чрезъ сколько времени нужно подкидывать уголь, когда его прожѣшивать—невозможно, потому что качество угля разнообразно до безконечности, даже изъ однихъ и тѣхъ же копей. Касательно питанія опять нужна сноровка, приобретаемая практикой. Чистота колосниковъ такъ

же имѣетъ огромное вліяніе на равномерность температуры котла. Подобныя частности, не смотря на кажущуюся ихъ незначительность, оказываютъ огромное вліяніе на прочность паровыхъ котловъ. Въ самомъ дѣлѣ, заводчикъ, приступая къ постройкѣ пароваго котла, рассчиталъ: какое количество воды его котель долженъ испарять въ данное время для получения пара извѣстной упругости. Соображаясь съ этимъ, опредѣляетъ нагревательную поверхность котла и опредѣляетъ размѣры топки, дабы сжигать опредѣленное количество топлива. Необходимое для горѣнія топлива количество воздуха опредѣляетъ разстояніе между колосниками. Такъ что всѣ части пароваго котла находятся въ тѣсной и неразрывной связи. Практика указала наилучшія отношенія размѣра частей пароваго котла. Нарушеніе отношенія размѣровъ его, данныхъ заводчикомъ, какъ напримѣръ засореніе или нагаръ колосниковъ, разстраиваетъ правильное отправленіе котла и порождаетъ множество причинъ, уменьшающихъ преждевременно благонадежность пароваго котла.

Разсмотримъ внимательно, что произойдетъ въ паровомъ котлѣ отъ засоренія колосниковъ. Доступъ воздуха уменьшается. Горѣніе замедляется. Воздухъ, врываясь съ большою скоростію, уноситъ не сгорѣвшія частицы топлива и осаждаетъ ихъ въ трубкахъ. Нагрѣваніе ихъ становится неравномѣрнымъ. Сажа начинаетъ мѣстами отваливаться и вылетать въ трубу. Обнаженные мѣста подвергаются вдругъ большому нагрѣванію сравнительно съ смѣжными. Напряженіе металла трубокъ становится неравномѣрнымъ; являются прожоги дымогарныхъ трубокъ; открывается болѣе или менѣе значительная течіа, преимущественно трубками, принуждающая иногда остановить дѣйствіе котла. А если паровой котель одинъ—то и дѣйствіе механизма. И все это отъ засоренія колосниковъ. А если къ этому присоединится неравномѣрное питаніе пароваго котла, непрерывное измѣненіе горизонта воды въ котлѣ,—кажется, само собою объясняются непрерывное измѣненіе упругости пара и послѣдствія отъ того происходящія.

4) *Мгновенное уменьшеніе крѣпости металлическаго листа, въ то время, когда онъ подвергается прожогу, окисленію раска-*

ленного мѣста *кислорода* воздуха, если это происходитъ въ топкѣ, и *паромъ*, *разлагающимся* отъ прикосновенія къ раскаленному мѣсту на *кислородъ*, соединяющійся съ металломъ, и *водородъ*, мгновенно увеличивающій упругость пара. И если это разложение пара послѣдуетъ въ большомъ количествѣ, на значительно обнаженной и раскалившейся полостѣ пароваго котла, разомъ могутъ образоваться многіе свищи, трещины и другіе пороки—разрывъ пароваго котла неизбеженъ.

5) Глубокіе и обширные прожоги въ топкахъ паровыхъ котловъ вслѣдствіе припека, накипи, проржавленія, поврежденія стѣнокъ топки долгимъ употребленіемъ колчеданистаго или сѣрнистаго угля.

6) Сильно напряженное *вскипаніе*, взбрасываніе воды въ котлѣ, особенно когда оно происходитъ или отъ внезапнаго, быстрого открытія предохранительнаго клапана, дѣлаемаго кочегарами, въ виду увеличивающагося показанія манометра или при быстромъ открываніи паропроводнаго клапана (регулятора) для спуска машины въ ходъ.

7) *Низкій горизонтъ воды* въ котлѣ при килевой качкѣ судна содѣйствуетъ образованію прожоговъ. Наши кочегары въ особенности любятъ держать воду въ котлахъ ниже надлежащаго уровня, а при болѣе значительной килевой качкѣ судна, понижаютъ его до-нельзя, оправдываясь тѣмъ, что при высокомъ горизонтѣ воды въ котлѣ пары не держатся. Дѣйствительно, замѣчено, что при значительной килевой качкѣ давленіе пара въ котлѣ измѣняется; но причина этого измѣненія заключается въ засореніи колосниковъ, а потому необходимо обращать большее вниманіе на этотъ предметъ и чаще обыкновеннаго прощипать кочергой колосники.

Мѣры противъ разрыва пароваго котла.

Всякій разъ, когда разрывъ стѣнки угрожаетъ или начинается въ дѣйствующемъ котлѣ, или есть признаки грознаго напряженія стѣнокъ пароваго котла, необходимо строжайшимъ образомъ наблюдать слѣдующее:

1) *Постепенно уменьшитель давление пара.* Для этого прекратить тягу: закрыть дверцы зольника (поддувала) какъ можно плотнѣе, открыть дверцы топки и отдушину (горловину) дымовой трубы; если есть регистръ въ ней,—его закрыть. Горячую воду выпускать, холодную накачивать, внимательно наблюдая за горизонтомъ воды, чтобы онъ по возможности содержался въ томъ же уровнѣ. Весьма естественно, что кранъ отъ питательнаго насоса долженъ быть вполне открытымъ; отверстие крана въ днѣ котла соразмѣряется съ прибылью воды въ котелъ. Во всякомъ случаѣ чрезъ выпускной кранъ выйдетъ болѣе горячей воды въ извѣстный промежутокъ времени, нежели прибудетъ чрезъ питательный приборъ. Вниманіе и спокойствіе дука лучшіе руководители въ данномъ случаѣ. Предохранительный клапанъ открывать *не вдругъ*, а *постепенно*, мало по малу, останавливаясь при каждомъ подъемѣ, пока не утихнутъ дрожаніе и бурленіе воды въ котлѣ. Гораздо лучше и безопаснѣе начать открывать предохранительный клапанъ тогда, когда давленіе пара уменьшится ниже предѣла, на который онъ установленъ. Котелъ разобщить. Начать гасить топку, не заливая огня на колосникахъ, а выгребать огонь изъ топки на полъ кочегарнаго отдѣленія.

Считаю крайне необходимымъ замѣтить, что кочегары имѣютъ весьма дурную замашку заливать огонь въ топкахъ холодной водой, для того, чтобы избѣжать запаха, правда, весьма неприятнаго, когда заливаютъ горящій уголь, выгребенный изъ топки на полъ. Но этого запаха почти не бываетъ, если выгребать жаръ не вдругъ, а небольшими количествами и выливать всплесками съ руки, а не прямо изъ ведра. Образующійся при постепенномъ заливаніи паръ и газъ, отдѣляются въ небольшомъ количествѣ и свободно уносятся въ топку, не распространяясь по кочегарному отдѣленію.

Если котелъ *не новый*, и есть, хотя малѣйшее опасеніе, что вода сдѣлаетъ вскипаніе или взбрасываніе и котелъ вздрогнетъ, онному *не трогать предохранительнаго клапана*, чтобы не дать толчка разрыву пароваго котла; только ограничиться уменьшеніемъ производства ~~протрещиванія~~ или уменьшеніемъ до возможнаго ~~тока~~ и ~~опусканіемъ~~ ~~водной~~ ~~толчки~~ пароваго

котла. Последнія двѣ мѣры самыя безопасныя и вполне надежныя, потому что паръ быстро садится.

Теплота расширяя воду точно также, какъ воздухъ и всѣ газы, при этомъ сама прячется между ихъ частицами, до того, что если вы, зимою, холодный воздухъ заключите въ цилиндръ и поршнемъ станете сжимать его въ пространство меньшее вдвое, втрое... вдесятеро, въ сто разъ противъ естественнаго, цилиндръ вашъ будетъ нагрѣваться.

Въ своемъ мѣстѣ, мы вычислимъ эту *силу теплоты*, расширяющую въ паровомъ дѣйствующемъ котлѣ частицы воды и пара и могущую разорвать котель, если онъ не обладаетъ надлежащею крѣпостію. По величинѣ этой силы опредѣлится соответствующая форма и толщина стѣнокъ котла, даннаго матеріала, способная безопасно выносить напоръ данной силы тепла, а теперь возвращаемся къ исчисленію средствъ предохранить котель отъ угрожающаго разрыва.

2) *Не останавливать и даже не замедлять хода машины*, иначе тотчасъ же усилимъ вышеизъясненныя напряженія или давленія воды и пара на стѣнки и дно пароваго котла, находящагося въ дѣйствіи. Но точно также и не ускорять хода машины, особливо скоростіжно, иначе произведемъ вскипаніе и вспрыгиваніе воды, со всѣми послѣдствіями, исчисленными въ предшествующемъ наставленіи.

3) Въ крайности, когда разрывъ оказывается, или тогда, когда остановили машину; или въ опасную минуту, когда нужно, по какимъ либо обстоятельствамъ ее остановить, начать уменьшать давленіе пара средствами, указанными въ 1 наставленіи.

4) Если неминуемо угрожаетъ наводненіе машиннаго отдѣленія паромъ или фонтанами кипящей воды, тогда не медля погасить топку, выпустить изъ котла воду въ море, рѣку или въ колодезь, и при уменьшеніи давленія пара открыть предохранительный клапанъ.

Если же этого предотвратить не удалось, необходимо остановить машину, закрыть паропроводный клапанъ, какъ можно плотнѣе. Въ машинахъ низкаго давленія нужно въ этомъ случаѣ прекратить вспрыскиваніе, чтобы предотвратить переполненіе холодильника и его послѣдствія; ибо тогда упругость и

напоръ отработавшаго пара прилагается къ напору рабочего пара въ котлѣ, и вода изъ холодильника можетъ проникнувъ въ цилиндръ, затруднить движеніе поршня. Это обнаруживается клокотаніемъ воды въ цилиндрѣ, вздрагиваніемъ штока поршня и съ нимъ соединенныхъ движущихся частей, и наконецъ замедленіемъ хода машины.

Кстати замѣтить, что въ машинахъ высокаго давленія зачастую случается накопленіе воды въ рабочихъ цилиндрахъ. Машинисты не обращаютъ никакого вниманія на это обстоятельство; между тѣмъ отъ этого происходятъ весьма значительныя поврежденія частей машины, принуждающія прервать ея дѣйствіе, и очень большіе денежные ущербы. Это невниманіе со стороны машинистовъ происходитъ отъ неосознанія тѣхъ или другихъ послѣдствій, какія происходятъ въ машинѣ или котлахъ. *Осмысленное* знаніе дѣла необходимо машинистамъ. Пока еще не учреждено школъ для спеціальнаго приготовленія машинистовъ, весьма желательно, чтобы гг. механики на дѣлѣ объясняли имъ важность и необходимость и теоретическихъ знаній.

Къ несчастію, на русскомъ языкѣ нѣтъ руководства, написаннаго понятнымъ языкомъ по практической механикѣ.

Было бы весьма полезно перегородки машиннаго отдѣленія вооружать постоянными струеразсыпными пипками, соединенными съ насосами для того, чтобы въ моментъ взрыва пароваго котла, сильно впрыскивать холодную воду въ машинное отдѣленіе, особенно въ тѣ мѣста, гдѣ могутъ упасть или прилечь на полъ люди, чтобы скорѣе остудить кипятокъ воды, температуру пара и всего помещенія, обливать опаренныхъ людей и облегчить имъ дыханіе.

Въ заключеніе разсмотрѣнныхъ средствъ предохранить паровой котель отъ разрыва или предупредить такое явленіе, во время дѣйствія котла, необходимо разсмотрѣть причины *вскипанія, бурливаго испаренія* воды въ паровомъ котлѣ.

Оно обнаруживается при разныхъ частныхъ обстоятельствахъ:

а) Быстро и обширно установленное сообщеніе пароваго котла съ атмосферою, посредствомъ предохранительнаго или паровыпускнаго клапана; или съ рабочимъ цилиндромъ—паропроводнымъ клапаномъ. Последнее представляется при сгѣшномъ

спускъ машины въ ходъ, въ особенности когда движитель—винтъ.

б) Сильный огонь въ топкѣ, тѣсное мѣсто для воды.

в) Тѣсное пространство для развитія пара.

г) Внутреннее расположеніе паропроизводящаго снаряда, неудобное для свободного водообращенія.

д) Слишкомъ чистая и гладкая поверхность топки, прикасающейся къ водѣ, въ особенности у новыхъ паровыхъ котловъ. Намъ кажется, что поверхность топки, смачиваемую водой, слѣдовало бы дѣлать искусственно шероховатой. Но подробности объ этомъ поговоримъ при разсмотрѣніи явленія сферичности воды въ паровыхъ котлахъ.

е) По словамъ нѣкоторыхъ наблюдателей вскипаніе воды происходитъ отъ недостатка воздуха въ водѣ. Оно происходитъ отъ пріостановки питанія пароваго котла на болѣе или менѣе продолжительное время; или при дѣйствіи котловъ, которые долгое время стояли полными воды, послѣ прекращенія огня, или полнота воды держалась нѣсколько времени и отъ жестокой качки судна, вода, если можно такъ выразиться, перетряхнулась въ котлѣ.

ж) Употребленіе воды грязной или солодковатой, какая въ устьяхъ рѣкъ, впадающихъ въ море, или воды рассоловатой, присутствіемъ внутри пароваго котла виннаго камня или веществъ *поддержанныхъ жирныхъ*, введенныхъ туда при постройкѣ или исправленіи его. Напротивъ вещества *жирныя чистыя, недержанныя*, служатъ къ успокоенію вскипанія.

Наконецъ з) вскипаніе является при высокихъ давленіяхъ. При нихъ оно и гораздо свирѣпѣе.

На паровыхъ военныхъ судахъ часто случаются явленія вскипанія воды въ паровыхъ котлахъ, когда при уменьшеніи запаса топлива, для сохраненія устойчивости судна приходится имѣть *паровые котлы, наполненные водой*.

На пассажирскихъ и буксирныхъ рѣчныхъ пароходахъ *оскипаніе* случается еще чаще и машинисты это явленіе объясняютъ, что «*вода-де перепѣивалась съ паромъ*».

Для предупрежденія дурныхъ послѣдствій вскипанія воды, необходимо въ паровыхъ котлахъ освѣжать ежедневно воду, выпуская часть оной изъ котла и накачивая въ него свѣжей изъ за борта.

Къ несчастію, на *вскипаніе* воды смотрять слишкомъ легко и поверхностно, въ особенности доморощенныя самоучки машинисты и механики. Это явленіе *вскипанія* воды, напротивъ, по нашему мнѣнію, наноситъ сильный вредъ крѣпости пароваго котла, потому что дѣйствуетъ ударомъ и выразить его силу чрезвычайно трудно, если не невозможно. Если запрещается сильно стучать въ дѣйствующій котелъ молоткомъ или кочергой, для предупрежденія *сотрясеній* котла и послѣдствій отъ того происходящихъ, то какъ сильно отзываются *удары* внутренніе, происходящіе отъ *вскипанія* воды.

По нашему мнѣнію, на явленіе вскипанія должно быть обращено полное вниманіе и мѣры для предупрежденія онаго должны быть свято исполняемы. При недостаточности судебныхъ изслѣдованій причинъ разрывовъ паровыхъ котловъ, трудно представить факты. Въ актахъ комиссій, свидѣтельствовавшихъ котлы послѣ разрыва, кромѣ описанія слѣдовъ разрушенія и заключенія о степени виновности лицъ прикосновенныхъ, нѣтъ ни какихъ упоминаній о *вскипаніяхъ*. И обвинять въ этомъ слѣдователей никоимъ образомъ нельзя. *Явленіе* вскипанія воды въ паровыхъ котлахъ пропускалось, можно сказать, мимо ушей.

Въ продолженіе моей службы на клиперѣ «Разбойникъ», пришлось два раза наблюдать вскипаніе воды въ паровыхъ котлахъ. Первый случай былъ во время плаванія клипера изъ Улеаборга въ Кронштадтъ, въ 1858 г., въ виду Біернеборга. Теперь страшно становится, когда вспоминаешь то ужасное сотрясеніе въ машинномъ отдѣленіи, которое было приписано тогда неправильной качкѣ клипера, (оно происходило отъ сильнаго дрожанія паровыхъ котловъ, на что не было обращено никакого вниманія, а машинистъ толковалъ прислугѣ, что отъ сильнаго вѣтра тяга черезъ-чуръ сильна) то свирѣпое, оглушающее клокотаніе въ паровыхъ котлахъ и спокойствіе машиниста, увѣрявшаго, что «это дрожаніе и клокотъ воды

происходить отъ того, что вода-де перемѣшалась съ паромъ; воды-де много въ котлѣ держимъ, обойдется», и на время прекратившаго было питаніе котловъ. Вскипаніе стало ослабѣвать, когда начали накачивать воду въ паровые котлы и продувать ихъ черезъ нижніе краны. Открывшаяся послѣ того течь паровыхъ котловъ и образовавшіяся внутри топокъ отдуловости были слѣдствіемъ этого дрожанія паровыхъ котловъ отъ вскипанія воды, потребовавшія капитальнаго исправленія котловъ, прослужившихъ два лѣтнихъ плаванія въ теченіе 1857 и 1858 годовъ. Коммисія, свидѣтельствовавшая котлы клипера «Разбойникъ», по возвращеніи его въ Кронштадтъ, въ сентябрѣ 1858 года, не сдѣлала ни малѣйшаго намека на упоминаемое явленіе. Говорю это не въ осужденіе коммисіи, но какъ доказательство, что на явленіе *вскипанія воды* въ паровыхъ котлахъ не обращалось никакого вниманія, тогда какъ явленіе это заслуживаетъ изученія всесторонняго.

Другой разъ вскипаніе въ одномъ изъ паровыхъ котловъ было мною наблюдаемо при выходѣ клипера «Разбойникъ» изъ р. Пей-хо, послѣ зимовки въ Тянь-Дзинѣ, въ Печелійскій заливъ, при переходѣ клипера черезъ баръ, когда въ паровыхъ котлахъ давленіе пара было поднято до 68 фунтовъ по манометрамъ. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ, поступлено было болѣе раціонально, именно: давленіе пара было уменьшено не выпускомъ его черезъ предохранительный клапанъ, а накачиваніемъ холодной воды въ этотъ котель и выпускомъ горячей—черезъ нижній кранъ и уменьшеніемъ тяги. Черезъ пять минутъ по разобщеніи этого котла съ двумя другими, манометръ показалъ уменьшеніе давленія пара на 20 фунтовъ и бурленіе прекратилось. Но за то при слѣдующей разводкѣ паровъ открылась слабая течь въ трубахъ и въ швахъ топки, унятая чепанкой.

Исправленіе паровыхъ котловъ клипера «Разбойникъ», произведенное въ плимутскомъ адмиралтействѣ, въ 1859, было вызвано неутолимою течью ихъ. Но отъ чего произошла она, когда клиперъ въ августѣ того же года вышелъ изъ Кронштадта съ котлами совершенно, можно сказать, новыми, потому что исправленіе ихъ, произведенное на кронштадтскомъ паро-

ходномъ заводѣ, было весьма добросовѣстное? Въ то время я былъ еще мало знакомъ съ практикою паромеханики, а потому раздѣлялъ и мнѣніе плимутскаго адмиралтейства, что течь паровыхъ котловъ клипера «Разбойникъ» происходила отъ того, что желѣзные котлы имѣли мѣдныя рѣшетки (yellow corper) и мѣдныя трубы (red corper). Теперь, ознакомясь съ паромеханикою, сознаюсь, что заключеніе плимутскаго адмиралтейства далеко отъ истины. Течь въ котлахъ клипера открылась вслѣдствіе *вскипанія*. Къ несчастію, я не былъ очевидцемъ этого случая, а потому нижеслѣдующее описаніе составлено изъ рассказовъ моихъ сослуживцевъ, которые были заняты работами на палубѣ, и изъ показаній машинной прислуги, которая все время находилась въ машинномъ отдѣленіи. Клиперъ «Разбойникъ» стоялъ на плимутскомъ рейдѣ, совершенно готовый къ выходу въ Атлантическій океанъ. Въ это время зашелъ на плимутскій рейдъ клиперъ «Наѣздникъ» и сталъ на якорь вблизи кл. «Разбойникъ». На рейдѣ стояло вблизи клиперовъ нѣсколько купеческихъ кораблей. При налетѣвшемъ сильномъ шквалѣ, всѣ суда, стоявшія на рейдѣ подрейфовало. Положеніе клипера «Разбойникъ» требовало перемѣны мѣста. Приказано было разводить для этого пары. По изготовленіи ихъ, стали подтягивать канатъ, какъ налетѣлъ второй шквалъ, при которомъ клиперъ «Наѣздникъ» навалилъ на «Разбойникъ». Волненіе на плимутскомъ рейдѣ развело большое. Вскорѣ послѣ столеновенія клиперовъ въ котлахъ «Разбойника» открылась до того сильная течь, что залила топки. Старшій машинистъ показалъ, что пары были подняты до 35 фунтовъ, машину продули. Когда «Наѣздникъ» навалилъ, то котлы стали *вздирать*, вода въ нихъ *бурлила*, но это происходило отъ того, какъ говорилъ машинистъ, что «клипера бились другъ объ друга». Мнѣ кажется, что удары отъ *вскипанія* воды, бывшаго въ это время въ котлахъ клипера «Разбойникъ» (проявлявшася бурленіемъ воды и дрозаніемъ котловъ, происходившаго отъ излишняго давленія пара) и произвели неутолимую течь котловъ. И если бы работа котловъ была мало-мальски дурная, изъ плохихъ матеріаловъ неминуемо послѣдовалъ бы разрывъ котловъ. Хотя въ строгомъ смыслѣ, отрывавшаяся течь пароваго котла, во время

*

дѣйствія или послѣ, есть уже начало *распоротія, разрыва* котла, но на *вскипаніе* воды, какъ на причину течи, ни одинъ изъ инженеровъ англійскаго адмиралтейства не обратилъ вниманія. Я это говорю въ подтвержденіе того доказательства, что на явленіе это смотрятъ слишкомъ поверхностно, пропускаютъ его безъ изслѣдованія, какъ ничего не значащее, не стоющее вниманія; тогда какъ оно играетъ важную роль своими послѣдствіями и заслуживаетъ серьезнаго всесторонняго изслѣдованія и изученія.

Г. Шпаковский, въ главѣ «о взрывахъ паровыхъ котловъ», приводитъ замѣченный имъ фактъ, что «при его опытахъ съ помощью пароваго горизонтальнаго котла обыкновенной трубчатой системы, въ которомъ употреблена большая нагрѣвательная поверхность, не *однократно случалось*, что послѣ медленнаго нагрѣванія, когда всѣ отверстія были закрыты для выхода пара, то, въ моментъ выпуска его, котель подскакивалъ съ глухимъ шумомъ и манометръ показывалъ вдругъ увеличеніе упругости, иногда даже болѣе $\frac{1}{2}$ атмосферы выше той, какая была до открытія выпуска.

«Пытаясь искусственнымъ образомъ произвести это явленіе, съ цѣлю подмѣтить условія, благопріятныя для перегрѣванія воды, г. Шпаковский не всегда успѣвалъ по желанію своему произвести опытъ; явленіе случалось именно въ то время, когда вниманіе его было отвлечено какимъ нибудь другимъ обстоятельствомъ.» Непрочность котла, устроеннаго г. Шпаковскимъ, была виною, почему онъ не занялся изслѣдованіемъ причинъ, производящихъ это явленіе. Онъ подтверждаетъ только замѣченное имъ явленіе при опытахъ, имъ произведенныхъ.

Словомъ, вскипанія воды иногда представляютъ собою необъяснимыя явленія: являются и исчезаютъ неизвѣстно отъ чего и зачѣмъ.

Отъ *вскипанія* происходятъ въ котлѣ слѣдующія явленія: надсадное лихорадочное трясеніе стѣнокъ, невѣрность показанія уровня, вбрасываніе и выбрасываніе воды.

Средства предвѣрять и облегчать вскипанія воды состоятъ главнѣйше въ устраненіи вышеприведенныхъ причинъ, ихъ

производящихъ. Советуютъ, для предотвращения его, или, крайней мѣрѣ, для облегченія его, вводить въ котель, во время его дѣйствія, чистое сало, чрезъ особо устроенный для этой дѣли кранъ. Для той же дѣли, нѣкоторые механики советуютъ оставлять на топкѣ, тончайшія пленки накали, чтобы внутренность котла имѣла болѣе шероховатую поверхность.

Иные рекомендуютъ при каждомъ слабомъ, едва начинающемся клокотаніи воды въ паровомъ котлѣ, стараться успокоить его, потому что оно является предвѣстникомъ *вскипанія*, изверженія; и чѣмъ болѣе промедлимъ, тѣмъ труднѣе унять его. Для этого главнѣйше надобно ослабить паропроизводство внутри жидкой толщи, т. е. прохладить водяную массу въ котлѣ; но въ то же время стараться сохранить то же давленіе. Это достигается совмѣстнымъ употребленіемъ слѣдующихъ приемовъ:

Закрыть дверцы поддувала (зольника) и открыть ихъ у топки.

Выпускать сколько возможно болѣе горячей воды изъ пароваго котла и въ то же время накачивать въ него холодную воду изъ-за-борта, стараясь держать горизонтъ ея на одной высотѣ.

При дѣйствіи машины закрыть паропроводный клапанъ, или еще лучше—когда одинъ паровой котель—открыть паровыпускной клапанъ отчасти или весь; и тогда исподволь замедлять ходъ машины или и вовсе остановить его.

При бездѣйствіи машины строжайше беречься открывать какіе либо клапаны, а перемѣнять только воду, дѣйствуя ручною помпою.

Но если, не смотря на вскипанія, необходимо продолжить ходъ машины, то для полученія вѣрныхъ показаній уровня закрыть паропроводный клапанъ на нѣсколько минутъ. При уменьшеніи вскипанія мало-по-малу давать машинѣ прежній ходъ, но отнюдь не вдругъ, чтобы не усилить въ значительной степени ослабѣвающее вскипаніе.

Подходя къ устью рѣкъ съ моря, необходимо особенно беречься вскипанія: замедляя ходъ машины, ускоряя выпускъ горячей и увеличивая питаніе холодной водой, до тѣхъ поръ, пока увидятъ успокоительные признаки во всѣхъ отправленіяхъ котла.

Вопросъ о причинахъ *вскипанія воды* такъ важенъ, что заслуживаетъ вниманія и содѣйствія правительства для подробнѣйшаго изслѣдованія этого явленія, въ особенности въ настоящее время, когда на развитіе отечественнаго машиннаго производства обращено вниманіе всего общества.

Евгеній Бурачекъ 1.



ПРОБА ЖЕЛѢЗА И СТАЛИ КИСЛОТОЮ.

Наиболѣе употребительный способъ пробы желѣза состоитъ въ томъ, что образцы его испытываютъ силою разрыва, при помощи приспособленныхъ для того механизмовъ. Но и подобный способъ весьма неудобенъ и имѣетъ много недостатковъ, такъ напримѣръ, требуетъ устройства особыхъ механизмовъ, которые должны быть столь возможно точны, а слѣдовательно дороги; притомъ до сего времени нельзя указать на механизмъ, который бы былъ достаточно хорошо приспособленъ для этой цѣли. Если, наконецъ, мы знаемъ приблизительно силу сопротивленія разрыву какого нибудь образчика металла, то все же остаемся въ невѣдѣніи относительно сложенія его, отъ котораго зависитъ его прочность. Да, наконецъ, если мы знаемъ прочность одного какого нибудь рода желѣза съ какого нибудь завода, это не даетъ намъ возможности судить по образчику о качествѣ другихъ сортовъ желѣза, доставленныхъ съ того же завода, потому что прочность ихъ весьма различна и зависитъ не только отъ выдѣлки, но и отъ многихъ случайностей. Слѣдовательно, заводчикъ, приемщикъ и строитель, въ случаѣ неимѣнія подъ рукою пробнаго станка, принуждены довольствоваться относительно прочности употребляемаго ими желѣза книжными данными. Тогда какъ желѣзо можетъ быть на столько дурно, что не въ состояніи выдержать даже половины даннаго груза.

Въ этомъ случаѣ служить хорошимъ помощникомъ проба желѣза кислотою, которая даетъ возможность довольно приблизительно опредѣлить качество желѣза во всякое время, въ особенности если мы имѣемъ образчики желѣза, уже испытаннаго пробнымъ станкомъ. Подобными же образчиками, конечно, гораздо легче за-

пастись, чѣмъ пробнымъ станкомъ, и тогда немного практическихъ опытовъ дають намъ способъ узнавать доброкачественность желѣза и стали. Способъ этотъ недорогой, довольно точный и производить его можно вездѣ и во всякое время.

Для сего отрѣзають образчикъ отъ того желѣза, которое хотять испытать; полируютъ его и опускають гъ разжиженную азотную кислоту часовъ на 12 или 14. По прошествіи этого времени обнаружится строеніе желѣза, т. е. разсѣйка, шлакъ или плотное сложеніе. По степени же дѣйствія кислоты можно судить о степени годности желѣза. Такъ одинаковое количество желѣза, сильно разѣденное въ одинъ и тотъ же промежутокъ времени, будетъ хуже чѣмъ то, которое кислота менѣе разѣла—однимъ словомъ, гъ томъ же отношеніи, въ какомъ оказывается сопротивленіе матеріала разѣдающему дѣйствію кислоты, въ той же степени окажется и его прочность. На сколько подобный способъ примѣнимъ на практикѣ, можно судить по тому, что на нѣкоторыхъ иностранныхъ локомотивныхъ заводахъ, вовсе не употребляется для испытанія желѣза никакого другаго способа, кромѣ пробы кислотой, которая прилагается съ большимъ успѣхомъ и совершенно удовлетворяетъ заводчиковъ. Для сего, въ особенности при опредѣленіи степени изнашиванія локомотивныхъ колесъ, отрѣзается отъ обода его тонкая стружка, полируется и опускается въ разжиженную азотную кислоту, по дѣйствію которой судять о степени прочности колеса.

Извѣстно, что желѣзо, равно со всѣхъ сторонъ прокованное, представляетъ кристаллическое сложеніе. Желѣзо, прокатанное между вальцами, представляетъ слоистое или волокнистое сложеніе. Азотная же и азотоватая кислота разѣдаютъ уголь, фосфоръ, сѣру и вообще всѣ почти постороннія вещества, входящія въ составъ желѣза и, наконецъ, самое желѣзо. И ежели желѣзо, подверженное дѣйствію азотной кислоты, разсматривать въ увеличительное стекло, то мы увидимъ все его устройство: волокнистое или зернистое, и само собою разумѣется, въ обоихъ случаяхъ оно окажется плотнымъ, или болѣе или менѣе скрепленнымъ. Такъ желѣзо худо прокованное, во первыхъ, быстро истощается азотной кислотой, на томъ основаніи, что оно

заключаетъ въ себѣ большое количество шлака, частицы же собственно желѣза недостаточно плотно прижаты одна къ другой, и кислота въ этомъ случаѣ обнажитъ его рѣдкое сложеніе. Прокатанное желѣзо будетъ уже гораздо плотнѣе, потому что во время прокатки весь почти шлакъ вытѣсняются изъ него вонъ, оно сжато ровно; дѣйствіе кислоты на него будетъ медленное и обнажитъ слоистое сложеніе. Хорошо прокованное желѣзо будетъ уже подходить, по своему зернистому сложенію, къ стали; и окончательно доброкачественность стали выкажется по степени ея зернистаго сложенія. Такъ мелкозернистая сталь будетъ лучше крупнозернистой. Литая сталь Круппа представляетъ послѣ дѣйствія кислоты самое мелкозернистое сложеніе.

Слѣдовательно, ежели мы имѣемъ образчики испытаннаго уже желѣза пробнымъ механизмомъ, то, сравнивая между собою эти образчики съ образчиками желѣза, которое требуется испытать по дѣйствію на оба кислоты, то мы можемъ узнать прочнѣе ли испытываемое желѣзо, въ сравненіи съ испытаннымъ уже, или нѣтъ,—что окажется по быстрому или медленному дѣйствію кислоты.

При приѣмѣ какой нибудь вещи изъ желѣза, этотъ способъ необходимъ и ежели на принимаемой вещи подозрѣвается задымка, разслойка или какое нибудь недоброкачественное мѣсто, незамѣтное для глаза, то кислота все обнаружитъ. Для этого стоитъ только сомнительное мѣсто, т. е. гдѣ предполагаютъ недоброкачественность, облить азотною кислотою и употребить увеличительное стекло, какъ тотчасъ убѣдимся вѣрно ли наше сомнѣніе или нѣтъ.

И. Тверской.

О ПАРОВЫХЪ И ВЫПУСКНЫХЪ ПРОЛЕТАХЪ ПАРОВАГО ЦИЛИНДРА.

Правила, употребляемыя составителями проектовъ паровой машины, при опредѣленіи площади паровыхъ пролетовъ и окошекъ, въ большей части случаевъ произвольны. Весьма разнообразныя условія пароваго давленія и скорости поршня, кажется, не принимаются въ расчетъ ими, и отношеніе между площадью окошекъ, пролетами и поршнемъ, однажды опредѣленное для какой нибудь машины, дѣйствующей при какомъ нибудь данномъ давленіи пара и съ данною какою нибудь скоростію поршня, прилагается ко всѣмъ проектируемымъ машинамъ, безъ различія.

Отъ этого въ машинахъ большой силы, имѣющихъ большіе цилиндры и употребляющихъ паръ свыше обыкновеннаго высокаго давленія, весьма затруднительно придать золотнику правильное дѣйствіе, такъ-какъ отъ чрезмѣрнаго вѣса золотника и большаго давленія пара на него въ золотниковой коробкѣ, въ весьма непродолжительномъ времени истребляется скользящая поверхность отъ сильнаго тренія.

Много усовершенствованій вводилось съ цѣлію устранить это зло, напримѣръ «кольца для образованія пустоты», «роульсы» и пр. Всѣ они, положимъ, обладаютъ достоинствами; но за всѣмъ тѣмъ, по своей сложности, весьма неудобны относительно трудной ихъ установки и пригонки; наконецъ, когда они и хорошо установлены и пригнаны, то въ послѣдствіи приходятъ опять въ разстройство. Поэтому кажется страннымъ, почему въ то время, когда такъ много было придумано различныхъ приспособленій къ устраненію вышеописанныхъ недостатковъ большихъ золотниковъ, никто не позаботился уничтожить зло

само собою, а именно, уменьшивъ размѣры золотника, на сколько это возможно на практикѣ.

Почему же никто не справился о томъ, что окошки, а следовательно и золотники, въ томъ видѣ, въ какомъ они теперь проектируются, можетъ быть вдвое или втрое болѣе, чѣмъ требуется необходимость.

Паръ проникаетъ изъ паровой камеры въ цилиндръ, отъ излишка давленія въ первой надъ послѣднимъ. Насколько великъ этотъ излишекъ давленія на практикѣ, мы, однакоже, не имѣемъ до сихъ поръ достаточныхъ объясненій, потому что ни одного опыта не было еще произведено съ цѣлю разрѣшить этотъ вопросъ.

На самомъ же дѣлѣ, особенной нужды въ опредѣленіи этого излишка нѣтъ; мы можемъ просто допустить предполагаемый какойнибудь излишекъ давленія, и основать наше вычисленіе на этомъ предположеніи. Такъ, предположимъ, что у насъ 0,3 фунта будетъ излишекъ, который не только что совершенно допустимъ, но даже значительно менѣе того какой можетъ оказаться на практикѣ. Сдѣлавъ такое предположеніе, найдемъ скорость, съ какою паръ стремится войти въ цилиндръ ярезъ пролетѣть, а именно скорость эта будетъ соответствовать высотѣ столба входящаго пара, вѣсъ котораго равенъ предположенному излишку давленія пара; другими словами, скорость втеченія будетъ та, какую бы тяжелое тѣло пріобрѣло, падая съ высоты столба входящаго пара, имѣющаго основаніе одинъ квадратный дюймъ и вѣсящаго 0,3 фунта.

Объемъ пара, проходящаго чрезъ окошко, будетъ зависѣть отъ скорости теченія и отъ площади окошка; тогда какъ объемъ пара, который требуется для цилиндра, зависить отъ площади поршня и его скорости.

Чтобы изобразить эти условія уравненіемъ, пусть:

D —діаметру цилиндра въ дюймахъ, A —площади поршня въ дюймахъ, V —скорости поршня въ футахъ въ секунду, a —площади пароваго окошка въ квадратныхъ дюймахъ, ka —дѣйствительное паровое окошко въ квадратныхъ дюймахъ, v —скорость

входящаго пара въ футахъ въ секунду, s —ходъ поршня въ футахъ, p —давленіе пара въ паровой камерѣ, δ —разность давленія пара въ камерѣ и цилиндрѣ, h —высотѣ соответствующей V , c —объемъ пара при давленіи p , r —числу оборотовъ въ минуту;

тогда будетъ $v = \sqrt{2gh}$, и $kav = ka\sqrt{2gh}$;

что предоставляетъ объемъ пара, входящаго въ цилиндръ въ секунду. Но этотъ объемъ также изображается черезъ AV ; следовательно,

$$ka\sqrt{2gh} = AV$$

откуда $a = \frac{AV}{k\sqrt{2gh}}$ (1)

$$\text{Теперь } A = 0,7854 D^2, \text{ и } V = \frac{2rs}{60} = \frac{rs}{30}$$

Подставивъ это въ формулу (1), получимъ

$$a = \frac{0,7854 D^2 rs}{30 k \sqrt{2gh}}. (2)$$

Чтобы опредѣлить h , въ членахъ c и δ , намъ остается допустить, что столбъ пара при давленіи p , имѣющій основаніе одинъ квадратный футъ, и высоту c футъ, вѣситъ 62,5 фунтовъ; тогда какъ, ежели основаніе его столба равно одному квадратному дюйму, то вѣсъ столба будетъ $\frac{62,5}{144}$ фунтовъ. Тогда, чтобы найти сколько такихъ столбовъ потребно, чтобы уравновѣсить δ фунтовъ, мы имѣемъ отношеніе:

$$\frac{62,5}{144} : \delta = c : h$$

$$\text{откуда } h = \frac{144\delta c}{62,5} = 2,304 \delta c.$$

Подставивъ эту послѣднюю величину въ формулу (2), получимъ

$$a = \frac{0,7854 D^2 rs}{30 k \sqrt{2g} \times 2,304 \delta c} = \frac{0,7854}{30 \sqrt{2} \times 32,16 \times 2,304} \times \frac{D^2 rs}{k \sqrt{\delta c}} =$$

$$= \frac{0,7854}{30 \times 12,17} \times \frac{D^2 rs}{k \sqrt{\delta c}} = 0,00216 \frac{D^2 rs}{k \sqrt{\delta c}}. (3)$$

Ежели мы сдѣлаемъ равнымъ 0,3 фунта, то вычисленная формула (3) сдѣлается:

$$a = \frac{0,00216}{\sqrt{0,8}} \times \frac{D^2 r s}{k \sqrt{c}} = 0,004 \frac{D^2 r s}{k \sqrt{c}} \quad (4)$$

Для длиннаго и узкаго прямоугольнаго окошка, k можно принять за 0,8 и (4) измѣнится въ $a = 0,005 \frac{D^2 r s}{\sqrt{c}} \quad (5)$

Для круглаго окошка, когда употребляются кукольные клапаны, k можно принять за 0,62, въ этомъ случаѣ формула (4) изобразится черезъ $a = 0,00645 \frac{D^2 r s}{\sqrt{c}} \quad (6)$

Слѣдующая таблица представляетъ нѣсколько величинъ c , при различныхъ величинахъ p ; вообще c можно найти довольно точно по закону Мариотта.

p въ фунтахъ сверхъ нуля.	c
15	1669
30	883
45	610
60	470
75	383
90	325
105	282
120	251
135	224
150	205
165	187
180	174

Сдѣлаемъ примѣръ: пусть $D = 100$ дюймамъ, $r = 40$, $s = 4$ футамъ и $p = 60$ фунтамъ, тогда формула (5) изобразится

$$a = 0,005 \times \frac{100^2 \times 40 \times 4}{\sqrt{470}} = 368,75 \text{ квдр. дюймовъ.}$$

Такъ мы видимъ, что окошко прямоугольное должно заключать въ себѣ отверстіе въ 368,75 квадратныхъ дюймовъ при каждомъ концѣ цилиндра. Ежели окошки будутъ двойныя, и ихъ длина 82 дюйма, то ширина очевидно будетъ

$$\frac{368,75}{2 \times 82} = 2,25 \text{ дюймамъ}$$

Теперь пусть $D = 60$ дюймамъ, $r = 65$, $s = 2\frac{1}{6}$ футовъ и $p = 45$, тогда формула (5) изобразится

$$a = 0,005 \times \frac{60^2 \times 65 \times 2\frac{1}{6}}{\sqrt{610}} = 102,6 \text{ квадрат. дюймовъ.}$$

Данныя для этихъ примѣровъ взяты съ двухъ машинъ, построенныхъ для адмиралтейства, изъ коихъ одна имѣетъ диаметръ цилиндровъ въ 100 дюймовъ, а другая въ 60 дюймовъ; и выводы наши практически тождественны съ площадями окошекъ въ данныхъ машинахъ. Площади же ихъ были опредѣлены обыкновеннымъ способомъ, т. е. въ известномъ отношеніи къ площади поршня; между тѣмъ какъ изъ нашей формулы видно, что они должны быть также въ зависимости отъ числа оборотовъ и ходовъ поршня. Тоже говорить и простое умозаключеніе.

Чтобы отвратить всѣ недоразумѣнія, происходящія отъ тождественныхъ выводовъ, получаемыхъ нашимъ способомъ и обыкновеннымъ образомъ, стоитъ только замѣтить, что предположивъ число оборотовъ въ первомъ примѣрѣ 50 вмѣсто 40, площадь окошекъ выйдетъ по данной здѣсь формулѣ на 25 процентовъ больше, тогда какъ выводъ, полученный по обыкновенно употребляемому способу, останется одинаковъ и для 40 и для 50 оборотовъ.

Если потребуется большій цилиндръ, то тогда увеличенная скорость поршня приведетъ выводъ къ тому же самому.

Теперь, чтобы опредѣлить практично или нѣтъ уменьшить площадь этихъ окошекъ, разрѣшимъ формулу (3) въ отношеніи δ .

$$\delta = \frac{0,00216^2 D^4 r^2 s^2}{a^2 k^2 c};$$

откуда, такъ какъ остальные величины у насъ остаются тѣже,

$$\delta \propto \frac{1}{a^2}$$

Пусть теперь a , и δ_1 выражаютъ другую площадь окошка, и соотвѣтственную величину δ , соотносительно; тогда мы получимъ изъ отношенія, сейчасъ выведеннаго

$$\delta : \delta_1 = \frac{1}{a^2} : \frac{1}{a_1^2};$$

откуда

$$\delta' = \delta \cdot \frac{a^2}{a_1^2}$$

Если $a_1 = \frac{1}{2} a$, тогда получимъ

$$\delta_1 = \delta \cdot \frac{a^2}{\frac{1}{4}a^2} = 4\delta;$$

Но мы вывели и приложили, нашу формулу на предположеніи, что $\delta = 0,3$; то $\delta_1 = 4 \times 0,3 = 1,2$ фунтамъ.

Такъ что, для того, чтобы сдѣлать полезными паровыя окошки, при сбавленной ихъ величинѣ на половину противу нынѣ употребляющагося, стоитъ только увеличить давленіе пара въ котлѣ на 0,9 фунта. Если a , будетъ сдѣлано равною $\frac{1}{8} a$, то мы найдемъ

$$\delta_1 = 9\delta = 9 \times 0,3 = 2,7 \text{ фунтамъ};$$

что показываетъ, что если площадь окошекъ будетъ сбавлена значительно менѣе, чѣмъ вполнину нынѣ употребляющейся, то излишекъ давленія пара въ камерѣ надъ цилиндромъ вскорѣ сдѣлается гораздо больше чѣмъ можно это допустить.

Между главными преимуществами, которыя получатся отъ уменьшенія окошекъ вполнину противу настоящей ихъ величины, будутъ: первое — уменьшеніе почти на половину вѣса золотника, а пароваго давленія на заднюю часть его; и второе, значительное уменьшеніе зазоровъ.

Чтобы воспользоваться этими выгодами, настоящую ширину окошка слѣдуетъ оставить безъ измѣненія, тогда какъ длину его уменьшить на половину. (5) и (6) формулы по этому случаю преобразятся въ

$$a = 0,0025 \frac{D^2 r s}{\sqrt{c}} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (5^a)$$

для прямоугольных окошекъ, и

$$a = 0,0032 \frac{D^2 r s}{\sqrt{c}} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (6^a)$$

для круглыхъ окошекъ.

Въ связи съ симъ, не должно обращать вниманіе на нелѣпую практику, дѣлать выпускное отверстіе и пролетъ вдвое болѣе, чѣмъ паровыя пролеты. Вспомнимъ, что въ первомъ

примѣръ, данномъ выше, скорость, съ каковою паръ входитъ въ цилиндръ, соотвѣтствуетъ излишку давленія въ паровой камерѣ, только 0,3 фунта; тогда какъ абсолютное давленіе, при концѣ хола поршня, которое вгоняетъ выпускной паръ въ холодильникъ—допустивъ уменьшенное давленіе, соотвѣтствующее расширенію—есть почти 51 фунтъ.

Теперь, $\frac{51}{0,3} = 170$; или перевѣсъ давленія, которому соотвѣтствуетъ скорость истеченія, почти въ 170 разъ больше чѣмъ то, которому соотвѣтствуетъ скорость входящаго пара въ цилиндръ; и такъ какъ эти скорости пропорціональны квадратнымъ корнямъ соотвѣтствующихъ имъ перевѣсовъ давленія, то онѣ будутъ одна къ другой какъ

$$\sqrt{1} : \sqrt{170} \text{ или } 1 : 13.$$

Слѣдовательно, въ этомъ частномъ случаѣ, скорость выхода будетъ въ 13 разъ больше нежели скорость вхожденія. Съ болѣе употребительными давленіями въ 30 и 40 фунтовъ сверху нуля, скорость выхода будетъ почти въ 10 разъ больше чѣмъ входа. Даже съ уменьшеннымъ окошкомъ стодюймаго цилиндра скорость будетъ

$$\sqrt{1} : \sqrt{\frac{60}{1,2}}, \text{ или } 1 : 7.$$

Почему же тогда дѣлаютъ выпускное окошко болѣе чѣмъ паровое?

Предложеніе содержащееся въ этой статьѣ преимущественно назначается къ пользѣ молодыхъ членовъ нашей профессіи, и также въ надеждѣ, что лица способныя могутъ быть убѣдятся важностію предмета и произвести нѣсколько опытовъ съ цѣлію опредѣлить могутъ или не могутъ произойти выгоды отъ уменьшенія окошекъ?

Н. Тверской.

БРОНЕНОСНЫЯ СУДА.

Англійскій броненосной флотъ по послѣдней смѣтѣ. — Броневыя плиты завода Брауна въ Шеффилдѣ. — Крѣпительный болтъ Пализера. — Спускъ австрійскаго фрегата *Lissa*. — Спускъ корвета *Audacious*. — Турецкія канонерскія лодки на Дунаѣ. — Эскадра Британскаго канала.

Англійскій броненосный флотъ по послѣдней морской смѣтѣ.

Въ понедѣльникъ 9 марта н. с., первый лордъ британскаго адмиралтейства, г. Чайдерсъ, представилъ парламенту морскую смѣту на финансовый 1869—70 годъ. Мы извлекаемъ изъ его адреса и рѣчей, послѣдовавшихъ за тѣмъ, мѣста, которыя могутъ преимущественно интересовать нашихъ читателей.

Мы предполагаемъ, сказалъ г. *Чайдерсъ*, привести адмиралтейства въ такое состояніе, въ которомъ условія экономіи были бы соединены съ полною дѣйствительностію, при чемъ намѣреваемся производить всѣ нужныя сокращенія лишь постепенно. Мы думаемъ пользоваться частнымъ трудомъ какъ поддержкою союзника, и будемъ употреблять его болѣе для постройки судовъ, чѣмъ для ихъ отдѣлки, и не столько для сооруженія кораблей новаго типа, сколько для возведенія такихъ, спецификаціи которыхъ могутъ быть выработаны точнѣйшимъ образомъ при заключеніи контрактовъ. Я изложу палатѣ работы, которыя производятся въ настоящее время по части кораблестроенія, начавъ, во-первыхъ, съ судовъ, находящихся въ адмиралтействахъ. Переименую сначала бронепосцевъ, еще не оконченныхъ постройкою: въ Вуличѣ находится *Repulse*, который спущенъ, но будетъ готовъ къ выходу въ море не

ранѣе іюля; въ Чатамъ *Monarch*, который будетъ окончательно готовъ въ маѣ; сверхъ того, *Sultan* и *Glatton*, которые будутъ доведены до трехъ-четвертей постройки въ концу финансоваго года и выйдутъ въ море въ іюлѣ 1870 года; въ Пемброкѣ *Iron Duke*, который будетъ спущенъ зимою и окончательно отдѣланъ въ маѣ 1870 года. Суда, строющіяся по контрактамъ, суть: на верфи братьевъ Лэрдовъ *Captain* (башенный), которому слѣдовало быть оконченнымъ въ апрѣлѣ, но который, къ сожалѣнію, поспѣетъ лишь къ іюлю; на верфи Нэпира *Audacious*, который будетъ окончательно отдѣланъ въ іюлѣ, и *Invincible*, который долженъ быть конченъ въ октябрѣ; на братьевъ Лэрдовъ *Vanguard*, который будетъ готовъ верфи въ октябрѣ; на верфи Пальмера *Swiftsure* и *Triumph*, оба будутъ доведены до половины постройки къ концу финансоваго года, и на верфи Нэпира *Hotspur*, который не будетъ готовъ въ нынѣшнемъ году. Неброненосныя суда, строющіяся для нашего флота въ настоящее время, суть: въ Вуличѣ корветъ *Thalia*, транспортъ для перевозки войскъ, который въ сентябрѣ перейдетъ изъ Вулича въ Ширнесъ для окончательной отдѣлки, корветъ *Druid*, который будетъ готовъ въ іюлѣ и корветъ *Spartan*, который долженъ быть готовъ въ апрѣлѣ. Въ Ширнесѣ у насъ строится корветъ *Briton*; въ Портсмутѣ корветъ *Dido* и въ Девонпортѣ корветъ *Tenedos*, которые будутъ окончены въ продолженіе нынѣшняго финансоваго года. Въ Пемброкѣ строится фрегатъ *Inconstant*, который будетъ готовъ въ будущемъ маѣ. Сверхъ того, мы имѣемъ двѣ маленькія канонерскія лодки, которыя будутъ окончены въ скоромъ времени. На частныхъ верфяхъ мы строимъ только два большіе корвета *Active* и *Volage*, которые сооружаются темзенскою компаніею и должны быть готовы къ выходу въ море въ іюнѣ или іюлѣ. Такимъ образомъ, къ концу финансоваго 1869—70 года не будутъ окончены постройкою только: въ Чатамъ *Sultan* и *Glatton*, которымъ потребуется для достройки три мѣсяца, и въ Пемброкѣ *Iron Duke*, который будетъ нуждаться для того же самаго въ одномъ мѣсяцѣ. Изъ броненосцевъ, строющихся на частныхъ верфяхъ, *Triumph* и *Swiftsure* потребуютъ девяти мѣсяцевъ, а *Hotspur* одного мѣсяца для окончанія. Изложивъ

такимъ образомъ палатѣ, въ чемъ состоятъ нынѣшнія наши работы и какая малая часть ихъ останется неоконченною къ концу финансоваго года, я перейду теперь къ разъясненію особенностей новыхъ судовъ, которыя мы предполагаемъ заложить на казенныхъ верфяхъ. Я долженъ засвидѣтельствовать при этомъ о трудахъ, выпавшихъ нѣсколько времени тому назадъ на долю контролера флота и главнаго инженера; при составленіи спецификацій двухъ новыхъ судовъ, которыя будутъ заложены въ Чатамъ и Пемброкъ въ началѣ слѣдующаго финансоваго года и которыя, я смѣло рѣшаюсь сказать, будутъ самыми сильными судами въ мірѣ. Оба броненосца, о которыхъ я говорю, будутъ башенные, каждый въ 4400 тоннъ, съ машиною въ 800 нарицательныхъ или 5600 дѣйствительныхъ силъ. Они получаютъ два винта и четыре машины и скорость хода ихъ должна равняться $12\frac{1}{2}$ узламъ въ часъ. Они будутъ въ состояніи брать 1750 тоннъ угля, количество достаточное для 12-ти дневнаго непрерывнаго плаванія по 10 узловъ въ часъ. Вооруженіе ихъ будетъ состоять изъ двухъ 25 тонныхъ орудій, а возвышеніе борта надъ водою должно равняться $4\frac{1}{2}$ футамъ. Основанія башень будутъ защищены продолговатымъ брестверомъ вышиною 7 футъ. Броня будетъ состоять изъ плитъ въ 12 и 10 дюймовъ по борту и на брестверѣ, и въ 14 и 12 дюймовъ на башняхъ, при толщинѣ подкладки отъ 13 до 20 дюймовъ, съ внутреннею рубашкою въ $1\frac{1}{2}$ и $1\frac{1}{4}$ дюйма. Палубная броня ихъ будетъ составлена изъ плитъ въ 2 и $2\frac{1}{2}$ дюйма толщиною. Углубленіе обоихъ броненосцевъ будетъ равняться отъ 25 до 26 футъ. Мачтъ не будетъ вовсе и потому огонь артиллеріи долженъ быть безпрепятственный по всему горизонту. Число команды и офицеровъ полагается въ 250 человекъ. Стоимость каждаго исчислена въ 286 000 фунтовъ стерлинговъ, включая машину.

Мы предполагаемъ, въ третьихъ, заложить въ Портсмутѣ броненосное судно того же типа, который былъ предложенъ бывшимъ первымъ лордомъ адмиралтейства, а именно: башенный таранъ, нѣчто въ родѣ усовершенствованнаго *Hotspur*. Разница между проектированнымъ судномъ и *Hotspur* заключается въ томъ, что первое будетъ нѣсколько больше, бу-

*

доть имѣть болѣе толстую броню и получить вращающуюся башню вмѣсто неподвижной. Новое судно должно имѣть 3200 тоннъ вмѣстительности, машину въ 700 нарицательныхъ или 4200 дѣйствительныхъ силъ, которая дастъ ему 12 узловъ хода, и будетъ брать запасъ угля въ 350 тоннъ, количество, достаточное на трое съ половиною сутокъ плаванія подъ парами по 10 узловъ въ часъ. Вооруженіе будетъ состоять изъ 18 тонныхъ орудій въ одной башнѣ, около которой устроится брустверъ вышиною въ 7 футъ. Высота борта надъ водою должна равняться 1½ футамъ. Броневыя плиты будутъ имѣть слѣдующую толщину: 9 и 11 дюймовъ по бортамъ, 12 дюймовъ на брустверѣ, 12 и 14 дюймовъ на башнѣ и 2 дюйма по палубѣ. Новый броненосецъ будетъ имѣть двѣ мачты безъ вантъ, а комплектъ его экипажа полагается въ 200 человекъ офицеровъ и матросовъ. Стоимость должна простираться до 195 000 фунтовъ стерлинговъ, вмѣстѣ съ машинами. Наконецъ, мы думаемъ построить еще, въ Портсмутѣ или Девонпортѣ, одну или двѣ небольшія канонерскія лодки, въ родѣ *Staunch*. Прошлая администрація заслуживаетъ величайшей хвалы за послѣднее судно, которое есть ничто иное какъ плавучій пушечный станокъ. Я попрошу также у палаты позволенія изложить въ нѣсколькихъ словахъ состояніе, въ которомъ долженъ находиться англійскій флотъ, когда проектированныя суда будутъ построены. Я не знаю, дѣлалось ли подобное сообщеніе палатѣ въ прошлые года, но полагаю, что въ настоящемъ случаѣ, когда наше броненосное судостроеніе достигло поворотнаго пункта, оно можетъ быть умѣстнымъ. Мы будемъ имѣть въ общей сложности 36 бортовыхъ судовъ съ 555 орудіями, которыя я распредѣлилъ, при содѣйствіи моихъ морскихъ сотрудниковъ, по классамъ такимъ образомъ, что это будетъ, надѣюсь, понятно для палаты. Первый классъ заключаетъ въ себѣ два судна, *Hercules* и *Sultan*, покрытыя 6 и 9,4 дюймовою броней, обладающія скоростью 14½ узловъ въ часъ и носящія 18 тонныя 10 дюймовыя орудія. Классъ 2 состоитъ изъ шести судовъ, а именно: *Audacious*, *Invincible*, *Vanguard*, *Iron Duke*, *Swiftsure* и *Triumph*. Эти суда покрыты броней, толщиною отъ 8 до 16 дюймовъ, обладаютъ скоростью хода 13½ узловъ въ часъ и носятъ 12

тонныя 9 дюймовыя орудія и ниже. Классъ 3 состоитъ изъ девяти судовъ—именно: *Bellerophon*, *Lord Warden*, *Lord Clyde*, *Minotaur*, *Agincourt*, *Northumberland*, *Royal Alfred*, *Repulse* и *Penelope*. Эти суда защищены броней, толщиною отъ $5\frac{1}{2}$ до 6 дюймовъ, имѣютъ скорость хода отъ 13 до 14 узловъ въ часъ и вооружены 12 тонными орудіями и ниже. Классъ 4-й заключаетъ въ себѣ восемь судовъ: *Achilles*, *Royal Oak*, *Prince Consort*, *Caledonia*, *Ocean*, *Valiant*, *Hector* (послѣднія два судна весьма плохо защищенныя броней) и *Zealous*. Они покрыты броней, толщиною въ $4\frac{1}{2}$ дюйма, ходятъ по $12\frac{1}{2}$ узловъ въ часъ и носятъ 9 тонныя орудія и ниже. Классъ 6 имѣетъ два судна, именно: *Pallas* и *Favourite*, которыя защищены $4\frac{1}{2}$ дюймовою броней, ходятъ отъ 12 до 14 узловъ въ часъ и носятъ 9 тонныя орудія и ниже. Классъ 7 состоитъ изъ двухъ корветовъ, *Enterprise* и *Research*, съ $4\frac{1}{2}$ дюймовою броней, $9\frac{1}{2}$ узлами хода и $6\frac{1}{2}$ тонными орудіями,—и трехъ канонерскихъ лодокъ *Viper*, *Vixen* и *Waterwitch*, покрытыхъ $4\frac{1}{2}$ дюймовою броней, имѣющихъ $9\frac{1}{2}$ узловъ ходу и вооруженныхъ $6\frac{1}{2}$ тонными орудіями. Мы будемъ имѣть 11 башенныхъ и специальныхъ судовъ съ двумя орудіями, которыя распределены по классамъ слѣдующимъ образомъ: классъ 1-й будетъ имѣть новопроектированное судно, покрытое броней, толщиною отъ 10 до 14 дюймовъ, обладающее скоростью хода въ $12\frac{1}{2}$ узловъ и вооруженное 25-тонными 600-фунтовыми орудіями. Классъ 2-й будетъ состоять изъ *Monarch* и *Captain*, покрытыхъ 7 и 8-дюймовою броней, дѣлающихъ по 14 узловъ въ часъ и носящихъ 25-тонныя орудія. Классъ 3-й будетъ заключать въ себѣ *Glatton*, покрытый 10 и 12-дюймовою броней, имѣющій скорость хода въ $9\frac{1}{2}$ узловъ и вооруженный 25-тонными орудіями. Классъ 4-й долженъ состоять изъ *Hotspur*, защищеннаго броней толщиною отъ 10 до 14 дюймовъ, и второй *Hotspur*, покрытый броней отъ 8 до 12 дюймовъ; оба должны ходить по 12 узловъ въ часъ и носить 18 или 25-тонныя орудія. Классъ 5-ый будетъ состоять изъ *Royal Sovereign* и *Prince Albert*, покрытыхъ $4\frac{1}{2}$ и $5\frac{1}{2}$ дюймовою броней, ходящихъ по 12 узловъ и вооруженныхъ 12-тонными орудіями. Классъ 6-й долженъ заключать въ себѣ *Scorpion* и *Wyvern*,

покрыты $4\frac{1}{2}$ дюймовою бронюю, имѣющіе скорость 10 узловъ въ часъ и вооруженные 12-тонными орудіями. Общій итогъ всѣхъ этихъ цифръ даетъ намъ 47 броненосныхъ судовъ, вооруженныхъ 508 орудіями, въ числѣ которыхъ 18-ть 25-тонныхъ, 9-ть 18-тонныхъ и 111-ть 12-тонныхъ. Нашъ неброненосный флотъ можетъ быть описанъ въ общихъ чертахъ слѣдующимъ образомъ. Мы имѣемъ въ настоящее время около 12 годныхъ для службы старыхъ линейныхъ кораблей и большихъ фрегатовъ, включая въ это число *Galatea* и *Ariadne*. Къ этому слѣдуетъ прибавить *Inconstant*, большой фрегатъ, имѣющій 15 узловъ хода и вооруженный 12 $\frac{1}{2}$ -тонными орудіями; *Active* и *Volage*, большіе корветы со скоростью хода 15 узловъ въ часъ, вооруженные 6 $\frac{1}{2}$ -тонными орудіями; 12 корветовъ типа *Blanche*, имѣющихъ 13 узловъ хода и 6 $\frac{1}{2}$ -тонную артиллерію; 2 корвета типа *Druid* съ такою же скоростью и тѣми же орудіями; 12 посыльныхъ судовъ новаго типа, дѣлающихъ 11 узловъ въ часъ и вооруженныхъ 6 $\frac{1}{2}$ -тонными орудіями, и 17 капонерскихъ лодокъ смѣшанныхъ системъ, имѣющихъ 10 узловъ хода въ часъ и вооруженныхъ 6 $\frac{1}{2}$ тонными орудіями; кромѣ того извѣстное число судовъ старыхъ типовъ, между которыми восемь большихъ корветовъ. Такимъ образомъ нашъ неброненосный флотъ состоитъ изъ 66 судовъ, но считая старыхъ корветовъ и капонерскихъ лодокъ. Не слѣдуетъ забывать, что будущая морская оборонительная и наступательная сила Англіи заключается не только въ судахъ и орудіяхъ, но и въ подводныхъ минахъ, важное значеніе которыхъ исполнѣ постигается морскими властями нашего отечества. Сдѣлать точное сравненіе между силою британскаго флота въ концѣ финансоваго года и боевою дѣйствительностію флотовъ другихъ морскихъ державъ весьма нелегко. Я могу сказать только, что въ параллель нашимъ 47 броненосцамъ Франція будетъ имѣть 37, не считая 11 плавучихъ батарей для службы въ гаваняхъ. Впрочемъ, она не имѣетъ судовъ, которыя могли бы сравниться съ бортовыми и башенными броненосцами нашихъ первыхъ двухъ классовъ; за то она сильна по третьему классу. Ея старыя неброненосныя суда находятся въ лучшемъ состояніи, чѣмъ наши, но изъ крейсеровъ новаго типа она имѣетъ лишь

два или три, способныхъ стать рядомъ съ англійскими. Соединенные Штаты не имѣютъ мореходныхъ броненосцевъ, но обладаютъ громаднымъ флотомъ для прибрежной обороны. Достоинство ихъ новѣйшаго неброненоснаго флота весьма сомнительно; нѣкоторые смотрятъ на него какъ на совершенно негодный, другіе же считаютъ его превосходнымъ. Что до меня касается, то я думаю, что правда находится на серединѣ между обоими мнѣніями.

• *Г. Корри* сказалъ, что пока онъ былъ первымъ лордомъ адмиралтейства, то не предполагалъ закладывать никакихъ новыхъ судовъ, ни броненосныхъ, ни неброненосныхъ. Онъ думалъ, что усилія, произведенныя послѣднимъ управленіемъ флота, были достаточны и что не слѣдуетъ вовсе начинать новыхъ броненосцевъ, пока опыты, произведенные въ морѣ надъ *Hercules* и *Monarch*, не покажутъ которая изъ системъ, батарейная или башенная, предпочтительнѣе для военныхъ судовъ. Къ какимъ бы результатамъ не привели они, важность вопроса остается неизмѣнною. Если послѣдуетъ неудача, то предметъ будетъ истощанъ и отложенъ въ сторону, по крайней мѣрѣ на нѣкоторое время; если же будетъ удача, то возникнетъ потребность во множествѣ разнообразныхъ измѣненій, которыя понадобится привести въ исполненіе. Онъ не только противится закладкѣ новопроектированныхъ судовъ плавнѣ, но возстаетъ также и противъ ихъ чертежа. Эти броненосцы должны быть глубоко сидящими и не имѣть мачтъ. Если бы онъ былъ членомъ адмиралтейства, то ничто не заставило бы его приступить къ постройкѣ подобныхъ судовъ. Онъ никогда не согласился бы на сооруженіе какого бы то ни было судна, не имѣющаго мачтъ. Новопроектированные броненосцы, съ его точки зрѣнія, должны быть въ высшей степени непригодны для плаванія въ открытомъ морѣ. Съ другой же стороны, всѣ морскіе авторитеты и разнообразныя коммисіи признали, что ни одно судно, назначенное для прибрежной обороны, не должно сидѣть глубже 16 футъ. Такимъ образомъ, проектированные броненосцы окажутся неудовлетворительными и для моря, и для береговой защиты. Имъ предполагается дать громадный запасъ угля. Но положимъ, что въ ихъ гробныхъ балахъ случилось какое

нибудь поврежденіе, и тогда они должны превратиться въ совершенно безпомощныя массы. Что же касается до двойныхъ винтовъ, то они, по его мнѣнію, не доставили хорошихъ результатовъ, а наука пришла къ убѣжденію, что если двойные винты и годятся для мелкосидящихъ судовъ, то для глубокосидящихъ они неудовлетворительны.

Полковникъ Сайксъ сказалъ, что онъ сильно противится малоувышенному надъ водою борту. Судамъ подобной системы постройки удавалось, можетъ быть, переходить черезъ Атлантическій океанъ, но во время боя въ морѣ, на волненіи, они должны оказаться бесполезными, и ни одно изъ нихъ не будетъ въ состояніи, начавъ сраженіе, обезопасить башни отъ вторженія воды изъ-за борта. Онъ также сходитсѣ съ бывшимъ первымъ лордомъ адмиралтейства въ мнѣніи, что каждое судно должно имѣть два средства для передвиженія. Если машина будетъ испорчена, вещь возможная для самыхъ лучшихъ машинъ, на помощь должны явиться паруса, чтобы вывести судно изъ затруднительнаго положенія.

Г. Самьюда, отдавая полную справедливость предначертаніямъ и стремленію къ экономіи г. Чайлдерса, сказалъ, что не можетъ пройти молчаніемъ замѣчательную непослѣдовательность, выказанную адмиралтействомъ относительно башенныхъ судовъ. Въ прошломъ году, послѣ многихъ лѣтъ упорной оппозиціи противъ башенныхъ броненосцевъ, правительство обратилось къ главнымъ изъ частныхъ судостроителей съ предложеніемъ доставить ему идеи о постройки такого броненосца, который былъ бы наиболѣе полезенъ для британскаго флота. Судостроители представили свои проекты, по разсмотрѣніи которыхъ контролеръ флота составилъ отчетъ, гдѣ осудилъ всѣ башенныя суда, чѣмъ уничтожилъ большинство предложеній, сдѣланныхъ строителями. Дѣло кончилось, какъ оканчиваются почти всегда подобнаго рода распоряженія, т. е. общимъ неудовольствіемъ привлеченныхъ лицъ. Съ тѣхъ поръ не прошло еще и полугода, а между тѣмъ адмиралтейство, помѣшавшее постройки башенныхъ броненосцевъ людьми, не принадлежащими къ его составу, предполагаетъ теперь соорудить три подобныя судна собственными средствами. Поэтому, нельзя не

сожалѣть, что мысли самыхъ опытныхъ судостроителей Англіи были отвергнуты такимъ образомъ и что адмиралтейство выказало непоследовательность, закладывая теперь башенное броненосное судно въ 4000 тоннъ съ возвышеніемъ борта надъ водою въ $4\frac{1}{2}$ фута, въ то время, какъ оно въ прошломъ году отвергло судно въ 3700 тоннъ съ высотой борта въ 10 футовъ. Къ этому надо прибавить, что адмиралтейское судно будетъ безъ мачтъ, а проекты частныхъ судостроителей принимали мачты непремѣннымъ условіемъ для доставленія судна въ портъ, въ случаѣ поврежденія машины.

Броневыя плиты завода г. Брауна въ Шеффилдѣ.

Въ предыдущей книгѣ нашего журнала (М. Сб. № 3 1869 г. н. о. стр. 117) было помѣщено описаніе приготовленія на заводѣ г. Брауна самой толстой броневой плиты въ мірѣ. Наиболѣе замѣчательное обстоятельство при этомъ было то, что заводъ, прокатавъ эту громадную штуку желѣза, сдѣлалъ не фокусъ, обличающій знаніе и ловкость его мастеровъ, на что такъ падки механическіе заводы вообще, но выдѣлалъ образецъ, по которому брался исполнять заказы какихъ угодно размѣровъ. Напомнимъ читателямъ, что броневая плита эта имѣла 20 футовъ длины, 4 фута ширины, была 15 дюймовъ толщиною и вѣсила почти 21 тоннъ. Но кромѣ вопроса о длинѣ броневыхъ плитъ существуетъ еще вопросъ объ ихъ ширинѣ, весьма важный на томъ основаніи, что съ увеличеніемъ ширины плитъ уменьшается число швовъ или пазовъ между ними, или, говоря иначе, слабыхъ мѣстъ броневой поверхности, вслѣдствіе чего значительно возрастаетъ сила сопротивленія вообще всего броненоснаго сооруженія. Бывшая англійская коммисія о броневыхъ плитахъ считала весьма важнымъ условіемъ возможность покрыванія всей поверхности щита или каземата одною плитою, безъ всякихъ швовъ, на что обратила особенное вниманіе специалистовъ бронепрокатнаго дѣла. Въ то время, самые опытные заводчики и мастера не рѣшились признать это требованіе осущест-

ствимымъ, а техники завода г. Брауна отрицали возможность хорошаго изготовленія броневой плиты длиною въ 12 футъ, шириною въ 8 футъ и толщиною отъ 5 до 6 дюймовъ. Но вопросъ былъ поставленъ такъ, что въ конечномъ результатѣ можно было ожидать значительной матеріальной выгоды и потому главный мастеръ на заводѣ Брауна, г. Эллисъ, принялся за дѣятельную разработку предмета, при чемъ достигъ полного успѣха. 19 февраля н. с. на заводѣ г. Брауна была прокатана броневая плита длиною въ 16 футъ, шириною въ 8 футъ 6 дюймовъ и толщиною въ 5 дюймовъ.

Наибольшая помѣха при изготовленіи столь широкихъ плитъ заключалась въ трудности накаливанія большихъ массъ желѣза въ печахъ. Когда болванка имѣла болѣе 6 футъ ширины, жаръ и порча металла по краямъ доходили до чрезвычайной степени, при чемъ не было никакой возможности контролировать ихъ разрушительное вліяніе. Тѣмъ не менѣе, г. Эллису удалось побѣдить это затрудненіе путемъ остроумной манипуляціи, приложенной къ обрабатываемой массѣ металла. Его процессъ заключается въ предварительной прокаткѣ желѣза до вида узкой болванки, длина которой равняется будущей ширинѣ плиты, и за тѣмъ въ погорачиваніи ея на полъ-оборота такимъ образомъ, чтобы длина сдѣлалась шириною. Послѣ этого болванка прокатывается подъ вальками взадъ и впередъ по направленію своей прежней ширины до тѣхъ поръ, пока не получится полная длина и надлежащая толщина броневой плиты. Этою методою обработки г. Эллисъ достигаетъ также уничтоженія шлака въ промежуткахъ между складками плиты, что представляетъ немаловажное затрудненіе въ бронепрокатномъ дѣлѣ.

Обработка броневыхъ плитъ по новой системѣ привлекла на себя вниманіе англійскаго правительства, которое прислало нѣсколькихъ инженерныхъ и артиллерійскихъ офицеровъ для присутствованія во время интересной работы на заводѣ г. Брауна 19 февраля. Болванка состояла изъ пяти складокъ, длиною въ 7 футъ, шириною въ 6 футъ и толщиною въ $3\frac{1}{2}$ дюйма каждая, представляя массу желѣза въ 60 куб. футъ, въ-

сомъ въ 14 тоннъ. Она постепенно накаливалась до точки плавленія въ продолженіе 16 часовъ. Въ этотъ день печь была открыта въ 25 минутъ послѣ полудня и вскорѣ за тѣмъ складка находилась уже подъ вальцами, между которыми прошла взадъ и впередъ четыре раза. За тѣмъ она была оборочена на полъ-поворота и снова подвергнута прокатыванію до 12 ч. 50 мин., послѣ чего, т. е. ровно черезъ двадцать пять минутъ отъ начала работы, была вынута изъ-подъ вальцевъ въ видѣ оконченной плиты. Работа производилась въ чрезвычайномъ порядкѣ и необыкновенно спокойно. Вальцы, употребившіеся въ этотъ день, были чугунные, длиною въ 11 футъ по цилиндру и въ 18 футъ отъ конца до конца, діаметромъ въ 34 дюйма и вѣсомъ въ 19 тоннъ каждый.

Здѣсь будетъ кстати упомянуть о первомъ примѣрѣ испытаній, произведенныхъ офицерами англійскаго флота для иностраннаго правительства. 25 февраля, въ Портсмутѣ, капитанъ Худъ, командиръ артиллерійскаго корабля *Excellent*, по приказанію адмиралтейства, производилъ испытанія броневой плиты, изготовленной г. Брауномъ для австрійскаго фрегата *Lissa*. Плита эта, длиною въ 12 футъ 6 дюймовъ, шириною въ 3 фута 6 дюймовъ и толщиною въ 6 дюймовъ, была прикрѣплена къ борту корабля-мишени *Thunderer* обыкновеннымъ способомъ, сверхъ тикової подкладки. Орудіе, употреблявшееся во время пробы, было 60 фунтовое гладкостѣнное, поставленное отъ цита въ разстояніи 30 футъ. Вѣсъ заряда равнялся 13 фунтамъ. Условія испытанія были совершенно сходны съ программой, установленною англійскимъ правительствомъ для приѣмки броневыхъ плитъ на британскій флотъ. Всего было сдѣлано пять выстрѣловъ и углубленія, произведенныя ядрами, равнялись 1,8 дюйм.; 2,15 д.; 1,86 д.; 1,22 д., и 2,09 дюйм. Трещины во впадинахъ отъ ядеръ были едва замѣтны и наибольшая глубина ихъ была только $\frac{7}{8}$ дюйма. Съ внутренней стороны плиты, наибольшія выпуклости имѣли 2 $\frac{1}{2}$ дюйма въ діаметрѣ, а трещины на нихъ были длиною въ 1,5 дюйма и шириною въ $\frac{3}{8}$ дюйма.

Крѣпительный болтъ Паллизера.

Наибольшая прочность какова бы то ни было сооруженія равняется лишь прочности слабѣйшей его части, которая, въ свою очередь, опредѣляется не только наименьшею величиною поверхности этой части, но также и нерасчетливымъ распределеніемъ матеріаловъ, вредно вліяющимъ на способность его сопротивленія. У обыкновенныхъ болтовъ, гдѣ дорожка врѣзается въ стержень болта, надрѣзанная часть представляетъ быстро уменьшенную поверхность, на которой сосредоточивается работа всякаго приложеннаго напряженія и гдѣ, сверхъ того, волокна металла бывають перерѣзаны. Принявъ, что разница въ прочности между надрѣзанною частію и остальнымъ пространствомъ болтоваго стержня на столько велика, что стержень остается абсолютно безъ измѣненій во время приложенія силы, и принявъ, что гайка навинчена до мѣста, то крѣпость надрѣзанной части должна быть безконечно больше всякаго быстрого или неожиданно приложеннаго напряженія для того, чтобы имѣть возможность съ успѣхомъ выдерживать подобное напряженіе.

Съ другой стороны, если работа, которую предстоитъ выполнить болту во время приложеннаго къ нему напряженія, меньше произведенія изъ его крѣпости на предѣлъ его растяжимости, то болтъ не разорвется, хотя и вытянется по длинѣ; если же количество напряженія, приложеннаго къ болту, меньше произведенія изъ его крѣпости на предѣлъ растяжимости, то болтъ выдержитъ безчисленное число разъ цѣлый рядъ подобныхъ напряженій и безъ всякихъ вредныхъ для себя послѣдствій.

Вотъ въ главныхъ чертахъ принципы, на основаніи которыхъ майоръ Паллизеръ уменьшилъ толщину ненадрѣзанной части болта на столько, что часть эта сдѣлалась, относительно крѣпости, равною надрѣзанной, вслѣдствіе чего всякая сила, приложенная къ болту, начала распространяться равномерно по всей длинѣ его. Продолжительные опыты, произведенные надъ болтами Паллизера, показали, что они вполне оправдываютъ надежды изобрѣтателя. Первое публичное испытаніе

ихъ происходило 22 декабря 1864 года, при чемъ 4 дюйм. плита была прикрѣплена къ 3 футамъ гранитной подкладки 1½ дюймовыми болтами. Орудіе, стрѣлявшее по этому щиту, было 68 фунтовое и болты не получили ни малѣйшихъ поврежденій. Годъ спустя, болты того же діаметра были употреблены на крѣпленіе одной части щита *Warrior*, противъ котораго дѣйствовали снарядами стальными и изъ охлажденнаго чугуна Паллизера. При этомъ крѣпительные болты пострадали жестоко и послѣ 15 выстрѣловъ 18 болтовъ и 18 заклепокъ было сломано. Тѣмъ не менѣе, изъ общаго числа болтовъ Паллизера сломались только три, хотя половина выпущенныхъ снарядовъ была направлена противъ части щита, скрѣпленной ими. Замѣчательно, что при этихъ испытаніяхъ были переломаны многіе изъ тѣхъ обыкновенныхъ болтовъ, которые скрѣпляли плиты, неиспытанныя вовсе ударовъ ядръ. Они ломались, слѣдовательно, отъ сотрясенія, при чемъ нарѣзанные части отрывались и улетали вмѣстѣ съ гайками. Эти результаты подтвердились впослѣдствіи на опытахъ, произведенныхъ со щитами гораздо большихъ размѣреній и при стрѣльбѣ изъ орудій самаго большаго калибра. Щиты, употребляющіеся въ Шебуринессѣ, въ продолженіе долгаго времени скрѣплялись исключительно болтами Паллизера.

У обыкновенныхъ болтовъ главное напряженіе обыкновенно сосредоточивается въ нарѣзанной части ихъ, тотчасъ позади гайки. Пространство это, хотя весьма небольшое само по себѣ, тѣмъ не менѣе значительно относительно длины напряженной части болтоваго стержня, а именно того мѣста, гдѣ находится нарѣзка; вслѣдствіе этого предѣлъ упругости желѣза на этомъ пространствѣ бываетъ превышенъ и является растяженіе металла. Отъ этого гайки болтовъ ослабѣваютъ, производя множество хлопотъ ради содержанія ихъ постоянно въ натянутомъ состояніи. Очевидно, что никакая система натягиванія гаекъ не можетъ отгратить этого неудобства. Болтъ же Паллизера, вслѣдствіе значительной длины той части его, которая подвержена растяженію, и благодаря тому, что пространство, гдѣ сосредоточивается растяженіе, весьма невелико въ сравненіи со всею растяжимой частію, никогда не приближается къ предѣ-

ламъ упругости желѣза и, слѣдовательно, будучи туго натянутъ, остается постоянно въ этомъ состояніи. При натягиваніи обыкновенныхъ болтовъ помощію длиннаго ключа надо быть осторожнымъ, чтобы не свернуть нарѣзку, или не переступить требуемой степени натяженія. Болтъ же Паллизера, если и будетъ натянутъ слишкомъ много, то удлинится лишь въ стержнѣ, который можетъ растягиваться на 25 процентовъ своей первоначальной длины прежде чѣмъ разорвется. Такимъ образомъ, при натягиваніи болта Паллизера нечего опасаться его порчи.

Въ слѣдующей таблицѣ собраны главнѣйшія данныя, замѣченныя во время испытаній, произведенныхъ надъ шестью болтами Паллизера, сравнительно съ шестью же болтами обыкновенной системы.

Болты майора Паллизера.

Номеръ болта.	Первоначальный видъ.				Окончательное напряженіе.			Уменьшеніе поверхности въ мѣстѣ разрыва.	Окончательное растяженіе.	Мѣсто разрыва.	Наружный видъ разрыва.
	Винта.		Стержня.		Общее.	На квадратъ дюйм.					
	Діаметръ.	Поверхность.	Діаметръ.	Поверхность.		Винта.	Стержня.				
324	0, 87	0, 594	0, 68	0, 363	Фунты. 22680	Фунты. 38181	Фунты. 62480	Прог. 41, 6	Дюйм. 0, 51	Стерж.	Волокнист. D°
326	0, 87	0, 594	0, 68	0, 363	21795	36692	60041	46, 0	0, 46	Ditto	D°
325	0, 87	0, 594	0, 68	0, 363	21710	36549	59807	36, 9	0, 50	D°	D°
267	0, 87	0, 594	0, 69	0, 374	21640	36431	57860	45, 5	0, 54	D°	D°
265	0, 87	0, 594	9	0, 374	21580	36330	57701	43, 3	0, 47	D°	D°
266	0, 87	0, 594	0, 69	0, 363	20965	35295	57755	43, 8	0, 48	D°	D°
				Средн.	21728 или 9, 7 тоннъ.	36580 или 16, 5 т.	59274 или 26, 5 т.	42, 8	0, 49		

Спускъ австрійскаго фрегата *Lissa*.

25 февраля н. с. въ Триестѣ, на верфи г. Тонелло благополучно спущенъ на воду броненосный фрегатъ *Lissa*, построенный по чертежамъ главнаго строителя австрійскаго флота г. Романо. Размѣренія этого судна слѣдующія:

Длина	284 ф. 6 дюйм.
Ширина съ броней	56 — 6 —
Глубина интрюма	32 — 4 —
Углубленіе { форштевнемъ	23 — 1 —
{ архштевнемъ	25 — 4 —
Водоизмѣщеніе	6000 тоннъ.

Фрегатъ этотъ деревянный, съ желѣзными надводными оконечностями, которыя незащищены броней, и съ желѣзными бимсами. На срединѣ его устроенъ казематъ длиною въ 76 футъ, въ которомъ прорѣзано по 5 портовъ на сторонѣ. Возвышеніе портовъ надъ водою 8 ф. 6 д., высота 4 фута, а разстояніе между центрами 16 ф. 7 д. Броня, толщиною въ 5,7 дюйм., положена вдоль всего судна по ватерлиніи; углубленіе ея нижней кромки равняется 4 ф. 4 д. Казематъ защищенъ по бортамъ броней въ 5,5 дюйм., положенною на 10¹/₂ дюймовъ тиковой подкладки, и поперечными переборками, покрытыми броней въ 5 дюймовъ. На верхней палубѣ, надъ казематомъ, устроена блиндированная рубка для капитана, также покрытая броней въ 5,5 дюйма. Общій вѣсъ брони равняется 970 тоннамъ. Носовая часть имѣетъ форму лебединой шеи и вооружена шпиромомъ, опущеннымъ на 16 футъ ниже ватерлинии. Машина, строящаяся на заводѣ *Stabilimento tecnico* въ Триестѣ, горизонтальной системы, имѣетъ 1000 нар. силъ и дастъ судну, по предположенію строителей, не менѣе 14 узловъ ходу. *Lissa* будетъ вооруженъ десятью нарізными 9³/₄ дюйм. орудіями, поставленными въ казематъ, и однимъ такимъ же орудіемъ на верхней палубѣ за носовымъ блиндажемъ. Вооруженіе и внутреннее устройство новаго фрегата получатъ всѣ послѣднія усовершенствованія. Между прочимъ, мачты будутъ желѣзныя съ приспособленіемъ для вентиляціи судна. Шпиль и часть

помпъ будутъ приводиться въ движеніе паромъ, для чего устроивается отдѣльный паровой котель. Подноски тяжелыхъ снарядовъ будетъ производиться помощію механическихъ приспособленій. Между капитанскою рубкою, машиною и другими частями фрегата будетъ устроено сообщеніе посредствомъ электричества. Рангоутъ будетъ барковый съ подвижнымъ бунпритомъ.

Спускъ корвета *Audacious*

27 февраля н. с. на верфи г. Непира въ Глазговѣ спущенъ броненосный корветъ *Audacious*, построенный по чертежамъ г. Рида для англійскаго правительства. Размѣренія этого судна слѣдующія:

Длина между перпендикулярами	280	футъ.
Крайняя ширина	54	—
Глубина интрюма	36	—
Углубленіе { носомъ	21	— 6 д.
{ кормою	22	— 6 —
Вмѣстительность	3774 ¹⁹ / ₉₄	
Машина съ 2 винтами силою въ	800	лош. с.

Особенность чертежа этого броненосца заключается въ томъ, что орудія будутъ стоять въ два ряда, одинъ надъ другимъ. Нижній рядъ долженъ помѣщаться въ блиндированной батарее съ тремя портами на сторонѣ, а верхній наверху, на палубѣ, у борта, который выдается въ наружу судна въ видѣ небольшого навѣса. Углы этого навѣса срѣзаны вкось и въ нихъ прорѣзаны порта для пушекъ, которыя вслѣдствіе этого могутъ дѣйствовать по линіи параллельной килю, или подъ малымъ угломъ къ ней. Г. Ридъ полагаетъ достигнуть этимъ устройствомъ главной выгоды башенной системы, т. е. полного круга огня артиллеріи по всему горизонту. По постройкѣ, *Audacious* ничѣмъ не отличается отъ другихъ новѣйшихъ броненосцевъ англійскаго флота. Корпусъ построенъ изъ желѣза по клетчатой системѣ съ двойнымъ дномъ и раздѣленъ на нѣсколько отдѣленій непроницаемыми переборками. Большое вниманіе обращено на крѣпость палубъ, ради увеличенія продольной крѣ-

пости всего судна; и съ этою цѣлію сверхъ бимсовъ положены стальные плиты, прочно съ ними склепанныя и покрытыя деревянною палубною настилкою. Носовая часть вооружена шпирономъ, выдающимся на 10 футъ отъ носоваго перпендикуляра и углубленнымъ на $8\frac{1}{2}$ футъ ниже горизонта воды. Броневая защита состоитъ изъ 8 и 6 дюймовой брони, положенной на 10 дюймовую подкладку изъ остъ-индскаго тика съ горизонтальными стрингерами изъ углового желѣза. 8 дюймовыя плиты положены только по ватерлиніи, остальные же ряды, какъ выше, такъ и ниже ея, имѣютъ 6 дюймовъ толщины. Съ внутренней стороны, для защиты палубы отъ летающихъ гаетъ, на шпангоуты положена 2 д. деревянная обшивка. Поясъ брони опускается ниже грузовой на срединѣ на 5 футъ. Ширина его въ носу $8\frac{1}{2}$ футъ и въ кормѣ $6\frac{1}{2}$ футъ. Длина каземата 67 футъ. Разстояніе между центрами портовъ 17 ф., и высота ихъ надъ ватерлиніею, въ батарееѣ 8 футъ, а въ навісахъ 16 футъ. Полный вѣсъ брони 850 тоннъ. Ожидаемая скорость судна $13\frac{1}{2}$ узловъ..

Вооруженіе будетъ состоять изъ 10-ти 300 фунтовыхъ наръжныхъ орудій, изъ которыхъ шесть поставятся въ батарею, а четыре въ навісахъ, и изъ 4-хъ 64 фунтовыхъ пушекъ, которыя будутъ стоять на верхней палубѣ. Рангоутъ полный корветскій, съ реями на трехъ мачтахъ. Мачты желѣзныя, стѣны и рей стальные. Комплектъ команды 450 человекъ.

Турецкія канонерскія лодки на Дунаѣ.

Мы до сихъ поръ не имѣли случаевъ, по недостатку данныхъ, сообщить читателямъ подробности о трехъ мелкихъ броненосцахъ, содержимыхъ Турціею на Дунаѣ и построенныхъ для нея въ 1866 году на верфи компаніи *Forges et Chantiers de la Méditerranée*. Дѣлаемъ это теперь, пользуясь свѣдѣніями, помѣщенными въ вѣнскомъ *Archiv für Seewesen*.

Три турецкіе броненосца, плавающіе по Дунаю, суть небольшія лодки, весьма низкія отъ воды, съ четырехугольнымъ блокаузомъ или батареею на срединѣ. Размѣренія и подробности ихъ слѣдующія:

Длина по палубѣ	100	футъ	8	дюйм.
Ширина	29	—	»	—
Глубина трюма	10	—	12	—
Среднее углубленіе	5	—	»	—
Водоизмѣщеніе	330,5	тоннъ		
Высота батареи надъ ватерлиніею . .	5	футъ	9	дюйм.
Высота палубы надъ ватерлиніею . .	1	—	3	—
Толщина дубовой палубы	»	—	11	—
Толщина стальной бортовой обшивки .	»	—	$\frac{3}{8}$	—
Толщина брони	»	—	3,1	—
Толщина дубовой подкладки	»	—	13,6	—
Высота батареи, внутри	6	—	4	—
Ширина батареи, внутри	28	—	2	—
Длина батареи, внутри	22	—	»	—
Число пушечныхъ портовъ	7	—	»	—
Число орудій, наръзныхъ	2	—	»	—
Вѣсъ снаряда	48	фунтовъ.		
Число команды	50	человѣкъ.		

Машины двѣ, высокаго давленія, силою въ общей сложности въ 294 дѣйств. силы. Наибольшее число дѣлаемыхъ оборотовъ 265. Гребные винты стальные. Котловъ 4. Паровыхъ пространствъ 2. Пробное давленіе въ котлахъ $5\frac{1}{2}$ атмосферъ, обыкновенное давленіе 4 атмосферы. Количество угля, помещающееся въ угольныхъ ящикахъ—30 тоннъ. Скорость хода противъ теченія 5 узловъ.

Въ батарее, кромѣ пушечныхъ портовъ, прорѣзано еще 14 бойницъ для ружейнаго огня, на случай abordaja. Каюты, находящіяся всѣ на верхней палубѣ; въ кормовой части, въ военное время должны сниматься и свозиться на берегъ. Тогда же, верхняя палуба должна покрываться землею, во-первыхъ, для защиты отъ навѣснаго огня бомбами и во-вторыхъ, для увеличенія углубленія, а слѣдовательно, для уменьшенія поверхности возвышающагося надъ водою борта. Штурваловъ два, одинъ на верху въ кормѣ, а другой въ батарее. Отдача и подъемъ якоря могутъ также производиться изъ батареи. Крюкъ-камера, бомбовые и провизіонные погреба находятся ниже ватерлиніи и сверху блиндированы.

Машины могутъ дѣйствовать независимо другъ отъ друга. При полномъ ходѣ впередъ одной машины и полномъ заднемъ ходѣ другой, продолжительность циркуляціи равняется $4\frac{1}{4}$ минутамъ. При дѣйствіи же одного руля, на то же самое требуется $7\frac{3}{4}$ минуты.

Каждая лодка, съ доставкою на Дунай, обошлась турецкому правительству въ 550 000 франковъ.

Эскадра Британскаго канала.

Англійскому парламенту представленъ въ настоящее время рапортъ контръ-адмирала Уордена о крейсерствѣ эскадры Британскаго канала въ іюнѣ прошлаго года. Погода была необыкновенно хороша въ продолженіе всего плаванія, такъ что броненосцамъ не пришлось выказать своихъ качествъ при тяжелыхъ обстоятельствахъ. Эскадра состояла изъ восьми судовъ. Мы заимствуемъ рапортъ к.-а. Уордена изъ газеты *Times*.

Изъ всѣхъ судовъ эскадры, доносятъ адмиралъ Уорденъ, *Bellèrophon* есть наиболѣе бойкій и ловкій подъ парами броненосецъ, обладающій, сверхъ того, самою сильною батареею и самою толстою бронею. Подъ парусами онъ ходитъ плохо и, кромѣ того, беретъ мало угля, но за то сжигаетъ, сравнительно съ другими, менѣе топлива. Его главные недостатки какъ боеваго судна, заключаются, по моему мнѣнію, въ томъ, что орудія въ батареѣ расположены слишкомъ близко между собою, верхняя палуба не имѣетъ пушекъ и погонный огонь малодѣйствененъ, ибо носовое орудіе находится въ батарее и защищено бортовою бронею. Я не думаю, чтобы, преслѣдуя непріятельское судно, онъ могъ дѣйствовать изъ носоваго орудія, такъ какъ выдающійся впередъ штовень помогаетъ волнѣ подниматься кверху, попадать въ палубу и заливать ее, что ведетъ, разумѣется, къ задраиванію носоваго порта. Однажды, 30 іюня, при ходѣ подъ парами прямо противъ вѣтра со скоростью $5\frac{1}{2}$ узловъ въ часъ (сила вѣтра 5 балловъ), въ отвѣтъ на сигналъ «можете-ли дѣйствовать изъ погоннаго орудія?» онъ отвѣчалъ «да, закрывая по временамъ портъ». Отсутствіе вооруженія на верхней палубѣ произошло, какъ я полагаю,

вслѣдствіе того, что *Bellerophon*, по первоначальному чертежу, не долженъ былъ имѣть вовсе верхней палубы и, когда палуба была настлана, то нельзя уже было поставить на нее орудія, безъ вреда для качествъ судна.

Слѣдующіе броненосцы, о которыхъ я буду говорить, *Prince Consort* и *Royal Oak*, были построены со специальною цѣлю, во время такъ называемаго критическаго періода. На нихъ смотрѣли вообще какъ на средство къ увеличенію численности морскихъ силъ, и такъ какъ они просто деревянные линейные корабли, срѣзанные и покрытые броней, то можно ожидать, что впредь подобныхъ судовъ являться болѣе не будетъ. Тѣмъ не менѣе они обладаютъ хорошими качествами; покрыты броней отъ носа до кормы, носятъ сильную артиллерію, по малой длинѣ — ловко управляются, подѣ парами ходятъ хорошо и порядочно подѣ парусами. Трата топлива на нихъ очень велика. Боковая качка весьма значительна и до того размашиста, что я предлагаю вмѣсто службы въ морѣ назначить имъ прибрежную (*coastguard*), разумѣется, исправивъ ихъ во всѣхъ отношеніяхъ; тогда они прослужатъ еще много лѣтъ. Въ противномъ же случаѣ, если они останутся еще долго въ морѣ, то я не думаю, чтобы ихъ стоило чинить даже по окончаніи нынѣшней кампаніи.

Я перехожу теперь къ *Defence* и *Pallas*. Первое изъ этихъ судовъ ведетъ себя отлично подѣ парусами, особенно при поднятомъ винтѣ, тратитъ мало угля, но ходитъ посредственно подѣ парами. Доказательствомъ этому можетъ служить то, что 30 іюня, во время эволюцій, при силѣ вѣтра 5, и ходѣ всей эскадры, равнявшемся $5\frac{1}{2}$ узламъ, противъ вѣтра и небольшой зыби отъ О, *Defence*, отставъ немного, не былъ въ состояніи вступить въ свое мѣсто въ строѣ, хотя имѣлъ, по сигналу, 54 оборота. Во время пробы на вымѣренной милѣ въ мартѣ 1862 года, 52 оборота давали ему 9 узловъ хода, судя по официальному донесенію. Въ настоящемъ же случаѣ, онъ такъ и не вступилъ въ ордеръ, и построеніе осталось неоконченнымъ. Такъ какъ испытанія, производящіеся нынѣ на *Pallas* составятъ содержаніе отдѣльнаго рапорта, то я не считаю нуж-

нымъ распространяться теперь объ этомъ броненосцѣ, тѣмъ болѣе, что другаго подобнаго судна построено не будетъ.

Minotaur, *Achilles* и *Warrior* благородныя суда. На послѣднее изъ нихъ я смотрю, впрочемъ, какъ на худшее; оконечности, непокрытыя броней, незащищенный штурвалъ, наклонность къ боковой качкѣ (сравнительно съ двумя остальными) суть недостатки, невыкупаемые превосходствомъ надъ ними въ другихъ отношеніяхъ. Первый и второй изъ этихъ броненосцевъ, не смотря на ихъ большую длину, которая, разумѣется, соединена съ нѣкоторыми недостатками, имѣютъ много хорошихъ качествъ. Подъ парами они ходятъ отлично; подъ парусами *Achilles* даетъ все, что только можно требовать отъ броненосца съ неподъемнымъ винтомъ, и нѣтъ сомнѣнія, что *Minotaur* вель бы себя столь же хорошо, если бы имѣлъ одинаковое съ нимъ расположеніе мачтъ, что должно быть произведено, по моему мнѣнію, при первомъ удобномъ случаѣ. *Minotaur* вооруженъ сильнѣе, чѣмъ *Achilles*, ибо носить четыре 12-тонныя 9 дюймовыя орудія въ батарей и два 6½ тонныя орудія на верхней палубѣ, которыя дѣйствуютъ по линіи вѣля, подъ защитою брони, такъ что онъ единственное судно въ эскадрѣ, обладающее подобнымъ боевымъ достоинствомъ; къ этому слѣдуетъ прибавить, что онъ покрытъ броней отъ носа до кормы, толщиною въ 5½ дюймовъ на срединѣ и въ 3½ дюйма на оконечностяхъ судна. Во всемъ остальномъ, эти два броненосца совершенно одинаковы, особенно относительно важной способности дѣйствовать артиллеріею при всякихъ обстоятельствахъ, благодаря малой боковой качкѣ, которая составляетъ *minimum* сравнительно съ другими судами; я полагаю даже, что относительно остойчивости платформы для орудій они не имѣютъ соперниковъ ни въ одномъ суднѣ, гдѣ либо доньянѣ построенномъ. Полагая, что это неоцѣнимое качество устойчивости есть слѣдствіе формы обоихъ судовъ и надлежащаго расположенія тяжестей, а не результатъ ихъ большой длины, я не перестаю думать, что нельзя ли построить бортовое судно съ толстою броней, повсемѣстно защищенное, такой длины, чтобы скорость хода была обезпечена съ сохраненіемъ ловкости при управленіи, и съ такими формами, чтобы оно качалось столь же мало какъ

Minotaur и *Achilles*? Не заботясь о томъ, получить ли этотъ вопросъ положительный или отрицательный отвѣтъ, я имѣю глубокое убѣжденіе, что рѣшить его слѣдуетъ непремѣнно, пока бортовые суда продолжаютъ составлять главную и сильнѣйшую часть нашего флота.

Мои собственныя идеи о настоящей теоріи броненосныхъ судовъ заключаются въ томъ, что суда эти должны строиться непремѣнно изъ желѣза, имѣть броню отъ носа до кормы, носить самую тяжелую артиллерію и обладать качествомъ носоваго и кормоваго огня, по крайней мѣрѣ въ той степени какъ *Lord Warden* и *Lord Clyde*. Можетъ быть наступило время, когда громадное увеличеніе силы артиллеріи и возрастающіе вѣсъ и толщина броневыхъ плитъ, ставшіе необходимостію, для сопротивленія нынѣ употребляющимся снарядамъ, дѣлаютъ эту теорію броненосцевъ невыполнимою. Если это такъ и если въ употребленіе войдутъ орудія, для поддержанія которыхъ не хватитъ плавучести цѣлаго борта, а мѣсто занимаемое ими будетъ столь обширно, что защита его броню, достаточно толстою для сопротивленія сильнѣйшимъ снарядамъ, сдѣлается невозможностію, то возникаетъ вопросъ, не стало ли теперь необходимостію башенное судно? Въ башняхъ можно поставить орудія какого угодно вѣса, защитить ихъ можно броню какой угодно толщины, такъ что останется только положить броневый поясъ по ватерлиніи, столь толстый какой только судно можетъ выдержать. По выполненіи этихъ условій, остается, разумѣется, требованіе, чтобы башенное судно соединяло въ себѣ удобства жизни и комфортъ для офицеровъ и команды съ достаточною площадью парусности, чтобы имѣть возможность нести службу, которая обыкновенно выпадаетъ англійскому военному кораблю. Послѣ этого, разумѣется, снова возникаетъ вопросъ — есть ли возможность построить подобное судно? Вышесказанныя условія, которыя дѣлаютъ, какъ кажется, обращеніе къ башеннымъ судамъ неизбѣжностію, указываютъ повидимому также, что бортовое судно вовсе не нуждается въ бронѣ, исключая пояса по ватерлиніи и блиндажей въ носу и кормѣ для прикрытія орудій, стрѣляющихъ по линіи киля. У судовъ, построенныхъ совершенно изъ желѣза, носящихъ

артиллерію, столь тяжелую, какую они могутъ только выдержать, броневая защита должна быть уменьшена до *minimum*, а ядрамъ и бомбамъ оставлена полная свобода пронизывать насквозь ихъ желѣзные члены, можетъ быть даже съ меньшимъ вредомъ для судна и людей, чѣмъ если бы снаряды были задерживаемы во время полета броней. Что касается до «тараненія», то я смотрю на него съ большимъ недоумѣніемъ. Это одинъ изъ тѣхъ вопросовъ, которые вернутся преимущественно въ области умозрѣній. Я не принадлежу къ числу лицъ, думающихъ, что въ будущую морскую войну тараненіе станетъ выше артиллеріи какъ средство для атаки, но я твердо вѣрю, что оно будетъ играть весьма важную роль во всѣхъ битвахъ грядущаго времени. Можетъ быть, иныя морскія сраженія будутъ рѣшаться независимыми и энергическими дѣйствіями отдѣльныхъ командировъ, которые будутъ пользоваться удобою минутою и представившеюся возможностью, чтобы пустить ко дну съ полного хода своего противника. Весьма ясно, что пока судно имѣетъ передъ собою просторъ для маневрированія и владѣетъ паромъ для увеличенія хода по произволу, это судно не можетъ быть, какъ говорится, «потаранено»; оно не можетъ быть даже задѣто, если у него вдоволь мѣста и есть умѣнье управляться. Тараненіе, какъ мнѣ кажется, станетъ употребляться только по завязкѣ сраженія, когда суда будутъ принуждены уменьшить ходъ, по всей вѣроятности до самаго малаго. Поэтому, я полагаю, что будетъ согласно съ благоразуміемъ и вѣрнымъ понятіемъ о морской тактикѣ, идя въ бой, держать всегда въ резервѣ часть эскадры или флота (и это при всѣхъ обстоятельствахъ, будутъ ли наши силы велики или малы, а непріятель численно сильнѣе или слабѣе), чтобы употребить ее для тараненія. Когда сраженіе завяжется, а шумъ, дымъ и огонь начнутъ дѣлать свое дѣло, тогда резервъ долженъ быть введенъ въ бой для самостоятельныхъ дѣйствій, сообразно съ обстоятельствами. Съ этою цѣлію, всѣ суда должны обладать способностію тараненія и носовыя части ихъ должны имѣть такое образованіе, чтобы наносить самые сильные удары съ наибольшимъ количествомъ разрушенія. Я полагаю, что этому требованію лучше удовлетворяютъ перпендикулярный штевень *Achilles* или нѣсколько закруглен-

ный стемъ *Minotaur*, чѣмъ выдающійся впередъ шпиронъ *Bellerophon* и другихъ. Результатъ опыта, пріобрѣтеннаго въ то время какъ *Amazon* «потаранилъ» небольшой пароходъ въ Каналѣ, дѣйствуетъ не особенно ободряюще. Я полагаю тоже, какъ относительно тараненія, такъ и многихъ другихъ боевыхъ вопросовъ, что первое большое сраженіе въ открытомъ морѣ между броненосными эскадрами или флотами разобьетъ въ прахъ и разсѣетъ по вѣтру многія изъ нашихъ заранѣе составленныхъ мнѣній и теорій, разрушитъ многіе изъ нашихъ предразсудковъ и прольетъ совершенно новый свѣтъ на морскую боевую науку.

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Программа плаванія судовъ въ 1869 г. — Извлеченія изъ рапортовъ командировъ фрегата «Дмитрій Донской» и лодки «Соболь» — Гибель фрегата *Radelzky*. — Некрологъ Эриксона. — Паровыя шлюпки въ англійскомъ флотѣ. — Спускъ трехъ англійскихъ океанскихъ крейсеровъ. — Крушенія у германскихъ береговъ въ 1868 году.

Программа плаванія судовъ въ 1869 г.

Въ нынѣшнемъ году программа плаванія составлена въ первый разъ на основаніи новыхъ правилъ объ измѣненіяхъ въ составѣ командъ балтійскаго флота и новаго росписанія судовъ по экипажамъ и отрядамъ. Изъ этого росписанія видно, что въ навигацію нынѣшняго лѣта практическая эскадра будетъ состоять изъ 1-го и 2-го отрядовъ, за исключеніемъ винтоваго 45 пушечнаго фрегата «Ослябя», и что въ составъ этой эскадры войдутъ слѣдующія броненосныя суда: фрегаты «Князь Пожарскій», «Адмиралъ Спиридовъ», «Адмиралъ Лазаревъ», «Петропавловскъ» и «Адмиралъ Чичаговъ»; броненосныя батареи: «Первенецъ» и «Кремль»; двухъ-башенныя броненосныя лодки «Русалка» и «Чародѣйка»; мониторы: «Колдунъ», «Тифонъ», «Единорогъ», «Стрѣлецъ», «Броненосецъ» и «Латникъ».

Изъ деревянныхъ судовъ, принадлежащихъ къ первымъ двумъ отрядамъ, въ составъ практической эскадры войдутъ: винтовый 51 пуш. фрегатъ «Пересвѣтъ», винтовый 57 пушечн. фрегатъ «Олегъ», винтовый 11 пушечный корветъ «Гридень» и колесные пароходо-фрегаты: «Храбрый», «Рюрикъ», «Олафъ» и «Соломбала» и колесный пароходъ «Владиміръ», служащій

походной механической мастерской при броненосной эскадрѣ. Выше названныя колесные пароходо-фрегаты будутъ, кромѣ того, занимать поочередно постъ дальней брантвахты на большомъ кронштадтскомъ рейдѣ и исполнять разныя порученія по транспортировкѣ десантовъ и по другимъ надобностямъ порта.

Наконецъ, къ этой-же практической эскадрѣ приписаны будутъ двѣ винтовые канонерскія лодки «Толчея» и «Молнія».

Полный личный составъ практической эскадры будетъ состоять изъ 1 старшаго флагмана, 2 младшихъ флагмановъ, 334 штабъ и оберъ-офицеровъ, 190 человекъ гардемаринъ и кондукторовъ и 5296 нижнихъ чиновъ.

Учебно-артиллерійскій отрядъ въ нынѣшнемъ году, по примѣру прежнихъ лѣтъ, будетъ находиться въ Ревелѣ и состоять изъ броненоснаго фрегата «Севастополь», монитора «Лава» и винтовой канонерской лодки «Забіяка».

Отрядъ морскаго училища въ нынѣшнемъ году будетъ состоять изъ винтоваго 53 пушечнаго фрегата «Громобой», паруснаго транспорта корветскаго ранга «Гилякъ», винтовыхъ канонерскихъ лодокъ «Прибой» и «Марово» и паруснаго тендера-яхты «Кадетъ». Воспитанники и волонтеры штурманскаго училища будутъ плавать на винтовомъ корветѣ «Воевода».

Гидрографическія работы будутъ производиться въ нынѣшнемъ году въ Финляндскихъ шхерахъ отъ Біеркэ-Зунда до Гангэудда, по главнымъ фарватерамъ въ абоскихъ и аландскихъ шхерахъ, въ сѣверной части Ботническаго залива и на фарватерахъ около Кронштадта. Для всѣхъ этихъ работъ будутъ употреблены слѣдующія суда: колесный пароходъ «Ладога», 8 винтовыхъ канонерскихъ лодокъ, винтовые барказы «Лоть» и «Лагъ», 17 катеровъ и 16 желѣзныхъ шлюпокъ. Въ гидрографическихъ работахъ будутъ участвовать: одинъ адмиралъ и одинъ генералъ-лейтенантъ корпуса флотскихъ штурмановъ.

Для надобностей маяковъ и лоціи въ нынѣшнемъ году назначаются винтовые шкуны: «Баканъ», «Секстанъ» и «Компасъ».

Для работъ по углубленію невискаго фарватера назначаются винтовая канонерская лодка «Проказникъ» и землечорпательная машина.

Для портовых надобностей въ Кронштадтѣ назначаются: винтовые транспорты «Артельщикъ» и «Красная Горка», колесные пароходы «Петербургъ» и «Ижора», винтовые пароходы «Колдунчикъ», «Лоцманъ» и «Флюгарба»; винтовые лодки «Осетръ» и «Буянь»; плавучій гидравлическій докъ, мелкія портовые суда, внутренняя брантвахта и Лондонскій плавучій маякъ.

Въ Петербургѣ вооружаться будутъ: колесные пароходы: «Нева» (въ распоряженіе г. управляющаго морскимъ министерствомъ), «Ильмень» (въ распоряженіе инспекторскаго департамента морск. министерства), «Славянка» и «Ястребъ»; паровые барказы: «Разсылный», «Вѣстовой», «Механикъ» и «Пожарный»; мелкія портовые суда, брантвахта Большой Невы; плавучіе маяки: Новскій и Елагинскій.

Въ Свеаборгѣ вооружаться будутъ мелкія портовые суда и брантвахта—винтовая канонерская лодка «Коршунъ».

Въ Ревелѣ вооружаться будутъ мелкія портовые суда, внутренняя брантвахта, плавучіе маяки: Домеснескій, Ревельстейнскій и Кальбодегрундскій.

Въ Архангельскѣ вооружаться будутъ для надобностей маяковъ винтовая шкуна «Полярная звѣзда», 2 катера, и для промѣра Сѣверной Двины 4 карбаса.

Кромѣ всѣхъ этихъ судовъ, гвардейскій экипажъ будетъ назначенъ для плаванія на Императорскія паровыя яхты «Штандартъ» и «Александрія», на паровую яхту Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Генералъ-Адмирала «Стрѣльну»; на колесный пароходъ «Онега», на паровой клиперъ «Изумрудъ» (для практики) и на парусныя яхты-шкуны: «Королева Викторія», «Забава», «Никса» и «Волна»; на тендеръ «Костя», ботикъ «Увалень», два голландскихъ буера, катера, гички, верейки и загородныя суда Его Величества и Ихъ Высочествъ.

Всего во внутреннемъ плаваніи находится будетъ: 6 адмираловъ, 1 генералъ, 699 штабъ и оберъ-офицеровъ, 10 450 нижнихъ чиновъ, 200 гардемариновъ и кондукторовъ, 270 воспитанниковъ и 271 человекъ разночинцевъ.

Въ заграничномъ плаваніи въ нынѣшнемъ году находится будутъ: въ Средиземномъ морѣ: 17 пушечный винтовый кор-

ветъ «Аскольдъ», возвращающійся изъ плаванія, и паровой клиперъ «Яхонтъ», отправляющійся въ плаваніе. На пути въ Тихій океанъ въ настоящее время находится паровой клиперъ «Всадникъ». Въ нынѣшнемъ же году, кромѣ того, отправится въ Тихій океанъ отрядъ, подъ командою капитана 1 ранга Пилкина, состоящій изъ винтового 17 пушечнаго корвета «Бояринъ» и паровыхъ клиперовъ «Алмазь» и «Гайдамакъ».

Кромѣ того, нынче возвратится изъ практическаго плаванія въ Атлантическомъ океанѣ съ гардемаринами и кондукторами винтовой 51 пушечный фрегатъ «Дмитрій Донской» и вооружаться будутъ для плаванія съ Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Алексіемъ Александровичемъ винтовые 17 пушечные корветы: «Витязь» и «Варягъ».

Изъ вышеизложеннаго полнаго росписанія судовъ, назначенныхъ въ плаваніе въ нынѣшнемъ году, и подраздѣленія ихъ на отряды, читателю не трудно увидѣть, что въ программу плаванія вошли всѣ суда первыхъ двухъ отрядовъ, за исключеніемъ винтового 45 пушечнаго фрегата «Ослябя», новошедшаго въ программу, и колеснаго парохода-фрегата «Соломбала», принадлежащаго къ 3-му отряду и назначеннаго въ плаваніе.

(Кроншт. Вѣстн.)

Извлеченіе изъ рапортовъ командира фрегата «Дмитрій-Донской».

Бахія, 14 января 1869 г.

Съ портограндскаго рейда снялся 29 декабря, въ 10 часовъ утра, подъ парусами и прибылъ на здѣшній рейдъ сегодня утромъ въ 9 часовъ. Весь переходъ въ 2100 миль сдѣлали, безъ одного часу, въ 15 сутокъ. Почти весь этотъ путь пройденъ подъ парусами; къ парамъ прибѣгали преимущественно для опрѣсненія воды; пароваго же плаванія было лишь 88 миль, изъ коихъ 70 пройдены въ экваторіальной штилевой полосѣ и 18 послѣднихъ, предъ Бахією, пройдены подъ парами по случаю противнаго маловѣтрія отъ NO. Сѣверо-восточ-

ный пассатъ потеряли 3 января въ широтѣ $2^{\circ} 11' N$ и въ долготѣ $27^{\circ} W$; до широты $0^{\circ} 40' N$ подвигались двое сутокъ маловѣтріями отъ О черезъ S до WSW. Запѣтивъ здѣсь окончательно, 5 числа развели пары и подъ парами пересѣкли экваторъ въ 3 часа утра 6 января въ долготѣ $28\frac{1}{2}^{\circ} W$. Того же числа съ разсвѣтомъ подулъ тихій SSO, почему и прекратили пары и въ 7 часовъ утра вступили опять подъ паруса. Задувшій SSO, принятый нами за пассатъ, чрезъ нѣсколько часовъ опять превратился въ маловѣтріе отъ О и съ нимъ только дошли до широты $2^{\circ} 20' S$ и уже здѣсь получили настоящій юго-восточный пассатъ, тихій и крайне непостоянный, перешедшій наконецъ на 11 градусной южной параллели въ такой же тихій NO муссонъ. Сегодня, въ 2 часа утра, находясь по счисленію и по обсерваціямъ меридіанальной высоты луны въ горизонтѣ входнаго маяка въ Бахію и не видя его, я привелъ въ бейдевиндъ на правый галсъ и на этомъ же галсѣ легъ въ дрейфъ съ намѣреніемъ продержаться до разсвѣта, но чрезъ $\frac{1}{2}$ часа прочистилась мрачность надъ берегомъ и мы увидали какъ огонь этого маяка, такъ и огонь маяка S. Paolo. Вѣтръ, легко дувшій предъ тѣмъ отъ ONO, стихъ и превратился въ маловѣтріе отъ N, почему я и приказалъ разводить пары и въ $\frac{1}{6}$ часа утра дали ходъ машинѣ, закрѣпивъ предъ тѣмъ всѣ паруса. На паровое плаваніе издержано: угля—3583 пуд., на сумму 716 руб. 60 к.; сала—3 пуда 10 фун., на сумму 18 руб. 90 коп.; масла—3 пуд. 28 фунт., на сумму 40 руб. 19 коп.; всего на сумму 775 руб. 69 коп.; на опрѣсненіе воды израсходовано угля 4100 пуд. и ведро воды, по количеству опрѣсненной, обходилось въ $11\frac{1}{4}$ коп.

Здѣсь намѣренъ выхлопотать разрѣшеніе стрѣлять въ цѣль ядрами и затѣмъ опредѣлю девицію. Полагаю управиться со всѣмъ этимъ, какъ и съ пополненіями нѣкоторыхъ запасовъ, угля и провизіи, въ 10 дней я затѣмъ иду въ Ріо-Жанейро, съ тѣмъ, чтобы, не заходя въ Сапитибу, по выходѣ изъ Ріо, отправиться въ обратное плаваніе.

Здоровье на фрегатѣ, благодаря Бога, вполне удовлетвори-тельное; по рапорту сего числа больныхъ состоитъ гардемариновъ 6 и нижнихъ чиновъ 8 человекъ. За исключеніемъ одного чахо-

точного, всѣ люди, взятые съ клипера «Всадникъ», поправились замѣтно и не только ни одного изъ нихъ не имѣется на лазаретной порціи, но двое уже съ первой недѣли пребыванія на фрегатѣ вступили на вахту и работаютъ вмѣстѣ съ командою фрегата по общему росписанію.

Переходъ, совершенный при такихъ благопріятныхъ для ученій обстоятельствахъ, не приминулъ принести пользу, и молодая команда перестаетъ уже теряться, росписанія заучены, судовые порядки пошли колесомъ и вообще команда уже не та, какою она была еще столь недавно.

На рейдѣ изъ иностранныхъ судовъ не застали никого. Изъ бразильскихъ военныхъ судовъ стоятъ здѣсь: вооруженный парусный корветъ *Bahiana* и два старыхъ разрушенныхъ, изъ которыхъ одинъ служитъ школою для поступающихъ во флотъ мальчиковъ.

Бахія, 30 января.

Сего числа ввѣренный мнѣ фрегатъ уходитъ изъ Бахіи въ Ріо-Жанейро. Прекрасный здѣшній рейдъ, столь удобный въ эту пору года для всѣхъ ученій, удержалъ насъ здѣсь долѣе чѣмъ я предполагалъ и если-бы позволило время я бы еще остался здѣсь недѣли на двѣ для продолженія ученій, столь необходимыхъ молодой командѣ фрегата и правильному ходу которыхъ ничто здѣсь не мѣшаетъ, такъ какъ развлечения берега Бахіи крайне бѣдны. Къ несчастью, ни время, ни возможность пріобрѣсть здѣсь все намъ необходимое, не позволяютъ намъ оставаться здѣсь долѣе и заходъ въ Ріо неизбеженъ, гдѣ, хотя провизія уже заказана, но, по крайне медленной и неисправной доставкѣ, пребываніе фрегата продлится тоже немногимъ менѣе чѣмъ и здѣсь.

Производя все время усиленные ученія и занятія, здоровье команды сохранилось столь же удовлетворительнымъ, какимъ было и до-сихъ-поръ, не смотря на сильные жары. Цѣльной пальбѣ изъ орудій обучали гардемариновъ и молодыхъ матросовъ, готовящихся въ унтеръ-офицеры; каждый изъ первыхъ сдѣлалъ по 3 выстрѣла, каждый изъ послѣднихъ по 5.

Пальба производилась въ щитъ, поставленный на рейдѣ, въ разстояніи 475 сажень отъ фрегата. Принимая во вниманіе неопытность этихъ комендоровъ, результаты пальбы весьма удовлетворительны и не было дня, чтобы не приходилось прекращать пальбу по случаю совершеннаго сбитія щита. Производя ежедневно раннимъ утромъ подъемъ рангоута и парусныя ученія, подвинулись и въ этомъ дѣлѣ значительно. Удалось опредѣлить и девиацію, хотя и въ два приѣма; въ первый день отливъ съ береговымъ вѣтромъ не позволили сдѣлать полного оборота и осталось полторы четверти компаса безъ взаимныхъ пеленговъ; dokonчили эти четверти на другой день.

Всѣ гардемарины желавшіе предпринять поѣздку по глубоко врезавшемуся заливу «Всѣхъ Святыхъ», оживленному промышленными поселеніями при устьяхъ большаго числа вливающихся въ заливъ этотъ рѣкъ и сплавляющихъ всѣ произведенія страны для доставленія въ Бахію, были уволены мною въ эту поѣздку. Поѣздка продолжалась 4 дня, сообразно съ существующими пароходными сообщеніями и, кромѣ лестныхъ отзывовъ о поведеніи гардемариновъ, до свѣдѣнія моего не дошло другихъ слуховъ. Пребываніе фрегата здѣсь ознаменовалось и добрымъ дѣломъ. 23 числа президентъ здѣшней провинціи, сенаторъ баронъ Лоренцо, давалъ балъ, на который были приглашены я и офицеры фрегата. На балу этомъ офицеры познакомились съ нѣкоторыми здѣшними семействами и пригласили ихъ осмотрѣть фрегатъ въ воскресенье, 26-го. Отвозя своихъ гостей на капитанскомъ катерѣ, лейтенанты Лавровъ, Вишняковъ, Скрыгинъ и Кутровъ пристали въ $1\frac{1}{2}$ часа вечера къ входному съ моря мысу С.-Антоніо—мѣсту жительства этихъ гостей. Катеръ былъ встрѣченъ множествомъ народа, который просилъ подать помощь только что опрокинувшейся на взморьѣ шлюпкѣ съ двумя бразильцами. По довольно свѣжему вѣтру и большой зыби никто изъ мѣстныхъ жителей не рѣшался выѣзжать на помощь погибавшимъ, не смотря на значительное число имѣющихся подъ рукою шлюпокъ. Высадивъ дамъ, лейтенанты Лавровъ и Кутровъ немедленно отправились въ море по указанному направленію и въ разстояніи 4 миль отъ берега спасли погибавшихъ, державшихся за затонувшую шлюпку.

Одинъ изъ этихъ бѣдствующихъ вытащенъ былъ на катеръ въ такомъ изнеможенномъ состояніи, что сейчасъ же лишился чувствъ, но до высадки на берегъ его успѣли однакоже привести опять въ чувство. Обратное путешествіе катера было чрезвычайно трудное противъ теченія и большой волны и было время, когда лейтенантъ Лавровъ не былъ увѣренъ въ благополучномъ достиженіи маяка на мысѣ С.-Антоніо и помышлялъ спуститься къ западному берегу. Стихнувшій вѣтеръ позволилъ, однакожъ, выгрести къ мысу и въ 9 часовъ катеръ, порядочно залитый и съ промокшими до послѣдней нитки гребцами и офицерами, благополучно достигъ берега, гдѣ былъ встрѣченъ всѣми дачниками и жителями предмѣстья съ неподдѣльными и восторженными «ура» и самыми горячими заявленіями благодарности. Здѣсь-же передали мѣстному полицейскому начальству и спасенныхъ бразильцевъ. Президентъ провинціи въ письмѣ ко мнѣ передалъ отъ имени Императора Бразильцевъ признательность офицерамъ этимъ за самоотверженное и съ опасностью жизни исполненное спасеніе двухъ подданныхъ Его Величества. Письмо это прилагается въ подлинникѣ.

Команда фрегата въ четырехкратное увольненіе на берегъ вела себя съ таковою благонаправностью, что возбудила всеобщее удивленіе со стороны всѣхъ жителей, неоднократно видѣвшихъ буйный и необузданный разгулъ командъ военныхъ судовъ англійскихъ и американскихъ.

Всѣ припасы и матеріалы приобрѣтены здѣсь отличнаго качества и, судя по прошлогоднимъ ріо-жанейрскимъ цѣнамъ, нѣкоторые припасы дешевле чѣмъ въ Ріо-Жанейро. Цѣны на разные купленные здѣсь припасы нижеслѣдующія:

Уголь, за тоннъ	16 руб. 75	коп.
Ромъ, ведро.	3 — 26	—
Сухари за пудъ	5 — 51 1/2	—
Хлѣбъ свѣжій, за пудъ	5 — 14	—
Мясо, за пудъ.	8 — 14	—
Зелень, за порцію	» — 6 1/2	—
Воды, ведро	» — 3	—

Письмо президента провинции.

Господину командиру фрегата Его Величества Императора Всероссийскаго «Дмитрій Донской».

Дворецъ Президента въ Бахія, 9 февраля 1869 г.

Господинъ капитанъ!

Съ величайшимъ удовольствіемъ, въ качествѣ президента здѣшной провинции, позвольте мнѣ имѣть честь обратиться къ вамъ съ покорнѣйшею просьбою передать мою благодарность лейтенантамъ 1-го класса ввѣреннаго вамъ фрегата гг. *Ивану Лаврову, Михаилу Кутрову, Михаилу Вишнякову и Сергію Скрипину* за тотъ человѣколюбивый подвигъ, который совершили они, отправившись въ восемь часовъ вечера, пренебрегая всѣми опасностями, на спасеніе двухъ бразильцевъ, опрокинувшихся на плюпкѣ на взморье и увлеченныхъ въ море сильнымъ теченіемъ и свѣжимъ вѣтромъ. Нашимъ соотечественникамъ не оставалось никакой надежды на спасеніе и они неминуемо погибли бы безъ самоотверженной и великодушной помощи этихъ благородныхъ сыновъ Россіи.

Исполнивъ Его Величества Императора Бразиліи позвольте просить васъ, г-нъ капитанъ, дать всевозможную извѣстность тѣмъ чувствамъ благодарности и признательности, которыя выражены въ настоящемъ письмѣ.

Затѣмъ позвольте, милостивый государь, воспользоваться случаемъ, чтобы выразить вамъ глубочайшее почтеніе и совершенное уваженіе, съ которыми имѣю честь быть и проч.

Баронъ Лоренцо.

Извлеченіе изъ рапорта командира лодки «Соболь».

Нагасаки, 19 октября 1868 г.

Согласно данной мнѣ инструкціи идти въ Тянь-дзинъ, въ распоряженіе пекинскаго посланника, съ ввѣренной мнѣ лодкой снялся съ Николаевскаго рейда 21 сентября, взявъ на буксиръ коммерческій баркъ, для вывода его въ море. Встрѣтивъ свѣжіе

SW вѣтры, я до 25 сентября прошелъ съ буксиромъ только 70 миль. 26 сентября, при вѣтрѣ, перешедшемъ къ NW, снялся съ якоря и прїйдя на параллель мыса Д'Асса, отдалъ буксиръ; самъ-же взялъ курсъ для слѣдованія въ Дуэ, куда и прибылъ того же числа въ 5 часовъ по полудни. Взявши здѣсь полный запасъ угля, причемъ лодка углубилась ахтерштевнемъ 10 ф. 00 д., форштевнемъ 8 ф. 11 д.,—27 сентября, въ 10 часовъ утра, снялся съ якоря; по, огибая мысъ Хадаи, встрѣтилъ свѣжій SSW съ большимъ волненіемъ, что заставило меня спуститься въ ближайшую бухту Жонкьеръ и стать на якорь. Бухта эта защищена отъ южныхъ вѣтровъ скалами и рифомъ, около $\frac{3}{4}$ мили выдавшимся на WNW отъ мыса Жонкьеръ, и потому, въ то время, какъ въ Дуэ громадное волненіе дѣлаетъ невозможнымъ якорную стоянку, сюда зыбь почти не заходитъ и свѣжій SW, дуящій въ морѣ, разрѣшается здѣсь сильными порывами отъ S и SSO, т. е. съ берега.

Въ 6 часовъ пополудни, вѣтръ перешелъ къ NW и засвѣжѣлъ, почему немедленно снялся съ якоря и легъ на W, поставивъ косые паруса въ помощь машинѣ. Пройдя 25 м., поставивъ марсели въ 1 рифъ и фокъ, я спустился на SSW въ Императорскую гавань, чтобы при господствующихъ въ это время года W-хъ въ Татарскомъ проливѣ, быть у наветреннаго берега. Съ разсвѣтомъ 28 сентября начало стихать, почему отдалъ рифы у марселей, поставилъ всѣ прямые паруса и поднялъ винтъ. Въ полдень находился въ ш. 40° 43' N и д. 140° 53' O отъ Гринича. Къ вечеру вѣтеръ стихъ, а теченіемъ стало прижимать къ берегу, почему развелъ пары и пошелъ вдоль берега. 30 сентября встрѣтилъ свѣжій SW и, имѣя надобность прочистить дымогарныя трубки, укрылся за неизвѣстнымъ мысомъ, лежащимъ въ ш. 46° 11' N и д. 138° 09' O отъ Гринича. 1 октября съ разсвѣтомъ снялся съ якоря и, имѣя свѣжій W вѣтръ, пошелъ прямые паруса. На другой день вечеромъ вошелъ въ заливъ Св. Ольги и сталъ на якорь въ бухтѣ Тихая пристань. Простоявши здѣсь первые дни новолунія, разрѣшившагося здѣсь дождемъ и сильными порывами съ горъ, вытанулъ бунпритный такелазъ и, взявъ 18 сажень дровъ, 7 октября вышелъ въ море для слѣдованія

по назначенію, но, пройдя мысъ Низменный, встрѣтилъ свѣжій SW, противъ котораго лодка не могла выгребать, почему укрылся за мысомъ Таухо на глубинѣ $4\frac{1}{2}$ сажень.

На другой день, по причинѣ большой зыби, заходившей въ бухту, перешелъ въ заливъ Св. Валентина, гдѣ нагрузился дровами, нарубленными въ лѣсу, и 9 октября вышелъ въ море, взявъ курсъ въ Корейскій проливъ. Въ 9 часовъ вечера, прійдя на меридіанъ Поворотнаго мыса, поднялъ винтъ и вступилъ подъ паруса. Къ вечеру 11 октября, вѣтеръ установился отъ Ois, лодка шла 8 узловъ по курсу. Въ 3 часа, вслѣдъ за паденіемъ барометра, нашелъ сильный шквалъ отъ NW, заставившій взять по два рифа у марселей. Въ полдень 12 октября находился по счисленію въ шир. $39^{\circ} 32' N$ и долг. $132^{\circ} 40' 0$ отъ Гринича. Въ 4 часа сила вѣтра доходила до 11 балловъ, почему закрѣпилъ гротъ-марсель и взял рифъ у фюга. Высота волнъ была въ это время отъ 20 до 25 футъ; по временамъ гребни волнъ вкатывались на палубу у гротъ-русленей. Въ это время было самое низкое состояніе барометра—29,69 дюймовъ. Въ 8-мъ часу вечера, съ повышеніемъ барометра, сила вѣтра доходила до 12 балловъ; я ожидалъ что вырветъ паруса, почему изготовилъ штормовые триселя, чтобы въ случаѣ надобности привести въ бейдевиндъ. Нельзя было не любоваться лодбой, когда она бѣжала на фордевиндъ со скоростію, при порывахъ до 12 узловъ. Волны, подходя къ кормѣ, казалось должны были неминуемо вкатиться въ лодку и смыть все съ палубы, но корма легко подымалась и лодка катилась внизъ вмѣстѣ съ волною, чтобы подняться на слѣдующую волну и продѣлать тотъ же маневръ. Въ $\frac{1}{2}$ 10 часа на NW горизонтъ началъ очищаться, показалась луна, порывы стали рѣже и слабѣе. Барометръ въ это время—30,00 д.. Съ разсвѣтомъ 12 октября началъ прибавлять парусовъ. Въ полдень находился по обсерваціямъ въ широтѣ $37^{\circ} 06' N$ и долготѣ $132^{\circ} 37' 0$ отъ Гринича. Октября 13-го въ полдень счисл. шир. $36^{\circ} 01' N$ долг. $132^{\circ} 35' 0$ отъ Гринича; полагаю, что разность на 52 минуты въ долготѣ произошла отъ теченія изъ Корейскаго пролива и NW зыби. Вечеромъ того числа, находясь въ 250 миляхъ отъ Нагасаки, заплылъ, почему развелъ пары и пошелъ восточ-

нымъ проливомъ по О сторону о-ва Тсу-симы. Съ разсвѣтомъ горизонтъ покрылся туманомъ, пошелъ мелкій дождь, почему я съ нетерпѣніемъ ожидалъ когда прояснится погода, чтобы опредѣлиться; около полудня, при нѣскольکو очистившемся горизонтѣ, увидѣлъ, что нахожусь близъ Херадскаго пролива, и какъ до Нагасаки еще оставалось 60 миль, которыхъ за-свѣтло я пройти не могъ, то я сталъ на якорь по N сторону о-ва Икутска, на глубинѣ 10 сажень, въ разстояніи одного кабельтова отъ берега. Но вѣтръ, перешедшій къ NW, заставилъ меня, изъ опасенія быть прижатымъ къ берегу, перейти въ бухту Хирадо и стать тамъ на якорь на глубинѣ 11½ сажень. На другой день, въ 7 часу утра, снялся съ якоря для слѣдованія въ Нагасаки, но, огибая одинъ изъ мысовъ бухты, сталъ на рифъ въ полную воду. Немедленно спустилъ гребныя суда и завезъ два стопъ-анкера и началъ тянуться, имѣя полный ходъ машины назадъ, но гусекъ не держалъ и лодка не двигалась. Тогда выпустилъ оба каната за бортъ, свезъ на берегъ весь грузъ съ передней части судна, выпустилъ воду изъ котловъ и при помощи японскихъ шлюпокъ завезъ даглисть съ кормы. Японцы же завезли съ лодки на берегъ свои травяные канаты и устроили тамъ временной шпиль. 17 числа, выждавъ момента полной воды, поставивъ гротъ-марсель и фокъ, вытянулъ въ-тугую якорную цѣпь и лодка легко сошла съ мели, безъ малѣйшаго содраганія. Приведа судно въ надлежащій порядокъ, съ разсвѣтомъ 18 октября вышелъ изъ бухты и пошелъ малымъ Херадскимъ проливомъ въ Нагасаки. Японцы поставили на оконечностяхъ рифовъ свои джонки, и повидимому, были весьма довольны, что отдѣлялись отъ меня. За 20 миль до Нагасаки въ нижней части праваго котла открылась течъ, вода била ручьемъ, вслѣдствіе раздаваемаго шва, почему давленіе пара значительно уменьшилось и лодка не могла имѣть болѣе 5 узловъ ходу. Въ 7 часовъ вечера вошелъ на нагасагскій рейдъ и сталъ на якорь на глубинѣ 5 сажень, противъ мѣсточка Иносы. На рейдѣ изъ американскихъ судовъ, подъ флагомъ контръ-адмирала Роуэна, фрегатъ *Пискотакъ*, два военныхъ парохода и парусный клиперъ *Айдаго*, обращенный во временной госпиталь, и англійскій корветъ *Себра*. На другой

день отдалъ обычные визиты иностраннымъ судамъ, приступилъ къ осмотру котла, причемъ оказалось, что въ нижней части котла подались три заклепки. Означенныя поврежденія, по мнѣнію судоваго механика, могутъ быть исправлены судовыми средствами и нисколько не препятствуютъ къ дальнѣйшему плаванію лодки.

Дополнивъ запасъ угля и исправивъ поврежденіе въ котлѣ, не замедлю отправиться въ Чуфу и далѣе въ Тянь-дзинъ, если позднее время года тому не воспрепятствуетъ.

На переходѣ изъ Николаевска въ Нагасаки употреблено каменнаго угля 6200 пудовъ, дровъ 28 сажень. Здоровье команды во время перехода, благодаря Бога, было въ наилучшемъ состояніи.

Гибель австрійскаго фрегата *Radetzky* близъ острова Виса (Лисса).

Во время блокады австрійцами Венеціи въ 1848 году, два офицера флота, Парадись и Шварцъ, служившіе на фрегатѣ *Venus*, помѣстили въ газетахъ воззваніе о составленіи капитала для увеличенія флота добровольными приношеніями однимъ военнымъ судномъ. Публика въ Австріи откликнулась на вызовъ, и съ того же времени положено было начало «фонду Радецкаго», названному такъ въ честь полководца, удержавшаго тогда за Австрію Ломбардо-венеціанское королевство. Въ 1853 году правительство дополнило накопившуюся сумму до стоимости винтового фрегата, который былъ заказанъ въ Англіи и въ 1855 году спущенъ на воду подъ именемъ *Graf Radetzky*.

Этотъ фрегатъ, замѣчательный въ австрійскомъ флотѣ своимъ происхожденіемъ и своимъ участіемъ въ Гельголандскомъ (9 мая 1864 г.) и въ Лисскомъ (20 іюля 1866 г.) сраженіяхъ, погибъ въ виду Лиссы 20 февраля нынѣшняго года.

Того же числа въ три часа по полудни получена была въ Вѣнѣ, морскимъ отдѣленіемъ военнаго министерства, телеграмма отъ коменданта острова и крѣпости Лисса о томъ, что онъ

былъ увѣдомленъ оптическою телеграфною станціею форта Веллингтона (на островѣ Лисса) о взрывѣ австрійскаго фрегата, въ разстояніи около десяти миль къ NW отъ острова. Одновременно доносили комендантъ, что онъ принялъ всѣ отъ него зависящія мѣры для подавія помощи погибавшимъ.

По полученіи этого извѣстія тотчасъ отправили изъ Вѣны морскимъ начальникамъ въ Триестъ, Задаръ (Заръ) и Дубровникъ (Рагузъ) повелѣніе выслать суда на мѣсто происшествія. Но явившіяся тамъ суда: фрегатъ *Ferdinand Max*, aviso *Andreas Hofer* и канон. лодки *Wall* и *Hum* тщетно отыскивали въ продолженіе трехъ сутокъ бѣдствовавшихъ среди обломковъ погибшаго судна. Только фрегату удалось доставить на островъ трупъ, который признали за тѣло матроса Павосича.

Фрегатъ *Radetzky*, служившій учебнымъ артиллерійскимъ судномъ, вооруженный тридцатью пушками и вышедшій изъ Зантата (Гравозы) плавалъ съ 365 чел. экипажа въ Адриатическомъ морѣ и былъ замѣченъ сигнальщиками фортовъ Веллингтона и Георга 19 числа вечеромъ лавирующимъ подъ всѣми парусами въ разстояніи около 10 миль къ NW отъ острова.

20 числа около 10½ ч. утра унтеръ-офицеръ Емелька, слѣдившій за фрегатомъ, который находился по тому же направленію и въ томъ же разстояніи отъ острова какъ наканунѣ, замѣтилъ внезапно огромный столбъ дыму. Когда черезъ нѣсколько секундъ дымъ отдѣлился отъ поверхности моря, онъ видѣлъ еще весь фрегатъ съ мачтами, но безъ парусовъ; спустя же 4 или 5 секундъ, замѣтилъ онъ, что судно начинало погружаться кормою. Пробывъ въ этомъ положеніи отъ 5 до 6 секундъ, фрегатъ мгновенно и отвѣсно исчезъ въ водѣ. Тогда же видны были, съ обѣихъ сторонъ фрегата, въ разстояніи около 5 миль, два купеческихъ судна.

По полученіи извѣстія о происшедшемъ, комендантъ острова поспѣшилъ въ гавань, изъ которой выслалъ на помощь австрійскую и греческую требаки и почтовое судно (*bracciera della posta*). Суда, отплывшія въ 11 часовъ, возвратились вечеромъ: почтовое судно въ 8 часовъ съ 11 человѣками, въ томъ числѣ раненный мичманъ Барті, австрійская требака въ 10 часовъ

съ 9 чел. и греческая требака въ полночь съ 3 чел. Морской административный чиновникъ Врестіаль, который былъ назначенъ начальникомъ экспедиціи и которому удалось спасти 1 офицера и 22 чел. нижнихъ чиновъ, доносъ лисскому коменданту слѣдующее:

«По выходѣ изъ гавани встрѣтили мы казенное гребное судно съ боцманомъ Сбиса и 4 гребцами, которые, услышавъ взрывъ, выѣхали для узнанія причины слышаннаго треска. Мы взяли шлюпку и упомянутыхъ людей на буксиръ. При довольно свѣжемъ SO съ волненіемъ держали мы курсъ на NW и достигли послѣ трехчасоваго плаванія, около двухъ часовъ пополудни, мѣста катастрофы, гдѣ въ окружности около двухъ миль плавали обломки фрегата, цѣлыя и изувѣченныя трупы и тѣ 23 чел. живыхъ, которыхъ спасли и которые держались за разныя части фрегата. Все наше вниманіе могло быть обращено на однихъ только живыхъ, что сопряжено было съ немалыми затрудненіями, такъ какъ волненіе и огромные куски плававшихъ обломковъ очень мѣшали работамъ требаки и спущеннымъ съ нихъ на воду шлюпокъ.

«Исслѣдовавъ вторично по всѣмъ направленіямъ весь кругъ, покрытый обломками, и удостовѣрившись, что въ немъ нѣтъ живыхъ, мы поворотили къ Лиссѣ и поспѣшили въ портъ, для подачи какъ можно скорѣе медицинской помощи несчастнымъ, которые пробывъ три часа въ волѣ, находились въ крайне окостенѣвшемъ и изнуренномъ положеніи.»

По размѣщеніи спасенныхъ, комендантъ обошелъ ихъ для допроса, но первое время не могъ ничего добиться отъ изнеможенныхъ, кромѣ ихъ именъ.

Оказались тяжело ранеными пятеро: мичманъ Бартъ, лодманъ Девцичъ, рулевой Юрдичъ и матросы Милохъ и Папалино. Съ легкими ранами пять: матросы: Гризогано, Летониса, Заръ, Юсичъ и Тампачіа. Безъ ранъ тринадцать: квартирмейстеры: Докучивичъ и Краузъ, матросы: Никовичъ, Діаковичъ, Миличъ, Добровацъ, Бернардичъ, Миковиловичъ и Юхіостри, канониръ Басичъ и кочегары: Джигоретти, Коломби и Фабрисъ.

Когда мичманъ Бартъ и его сослуживцы оправились, комендантъ узналъ отъ нихъ слѣдующее:

Во время взрыва, командиръ фрегата и вахтенный начальникъ находились на мостикѣ, старшій офицеръ въ батарее, лейтенантъ же Скрибанскъ и мичманъ Бартъ на бакѣ. Взрывъ произошелъ въ кормовой части и всѣ спасенные находились въ это время въ носовой части фрегата.

На кормѣ сушились пятнадцать холостыхъ зарядовъ, которые были подмочены при выходѣ изъ Гравозы, и шились изъ старыхъ флаговъ картузы. Съ утра мыли и чистили фрегатъ. Люкъ кормового бомбового погреба скоблили и мыли въ носовой части. Весьмо важно показаніе кочегара Фабриса, видѣвшаго бакъ не задолго до взрыва, машинный помощникъ спѣшить съ раскаленнымъ паяльникомъ по направленію къ кормѣ въ каютъ-компанію. Матросъ Миличъ также видѣлъ, что картузы сушились около шпиль и что шились картузы. Утромъ того же дня, до мытья, происходили тревоги: боевая и пожарная.

Когда раздался трескъ, похожій на разрывъ бомбы, и вслѣдъ за тѣмъ страшное сотрясеніе, дымъ и крикъ «пожаръ», тогда, при внезапномъ погруженіи фрегата кормою въ воду, всѣ бывшіе въ носовой части бросились въ воду.

О промежутокъ времени между взрывомъ и бросаніемъ за бортъ, спасенные не могли отдать никакого отчета, только удостоверяютъ, что они другъ друга ободряли, отыскивая каждый плавающий предметъ, чтобъ за него удержаться.

Лейтенантъ Скрибанскъ, съ поврежденною рукою, ухватившись за обломокъ мачты, призывалъ на помощь плававшего близъ него мичмана Барта; но сей послѣдній и бывшіе близъ него матросы, болѣею частію раненные, сами съ трудомъ держались за обломки на водѣ, и должны были видѣть какъ онъ выпустилъ дерево изъ рукъ и исчезъ въ водѣ. Подобнымъ образомъ погибъ поручикъ морскихъ солдатъ Шеке. Послѣ долгой борьбы среди обломковъ онъ погрузился въ воду отъ удара дерева въ голову.

Въ Лиссѣ происходили 22 числа похороны матроса Павесича, трупъ котораго былъ доставленъ фрегатомъ *Ferdinand Max* и торжественная панихида по погибшимъ на фрегатѣ *Radetzky*.

Такая же панихида была въ Вѣнѣ 25 числа въ *Schottenkirche*. Кромѣ всѣхъ лицъ морскаго вѣдомства, находившихся въ Вѣнѣ,

имѣя во главѣ контръ-адмирала Висіака (адм. Тегергофъ отправился наканунѣ въ Триестъ), собрались въ церковь девять эрцгерцоговъ, принцы Моденскій и Веймарскій и много генераловъ, равно какъ и депутація всѣхъ частей войскъ вѣнскаго гарнизона.

Въ заключеніе должно упомянуть, что изъ двухъ судовъ, находившихся вблизи фрегата *Radetzky* во время взрыва, одно было австрійская базенная требока, нагруженная пороховъ и отплывшая утромъ того же 20 февраля изъ Лиссы въ Шибеникъ (Себениго). Национальность другаго судна до сихъ поръ неизвѣстна.

Некрологъ Эриксона.

Въ февралѣ мѣсяцъ скончался въ Ричландѣ, въ нью-іоркскомъ штатѣ, 66 лѣтъ отъ роду, извѣстный инженеръ и изобрѣтатель духовой машины и монитора, Эриксонъ, умершій, какъ говорятъ, отъ водобоязни, вслѣдствіе укушенія, нѣскольکو мѣсяцевъ тому назадъ, собакою.

Онъ родился въ 1803 г. въ Вермеландѣ въ Швеціи, гдѣ его отецъ владѣлъ желѣзнымъ рудникомъ. Графъ Платень, пораженный необыкновенными механическими способностями 10 лѣтнаго Эриксона, опредѣлилъ его въ инженерное училище. Когда ему было 12 лѣтъ отъ рожденія, онъ уже занималъ должность при сооруженіи большаго судоходнаго канала, имѣя 600 чел. рабочихъ подъ своимъ начальствомъ. Эриксонъ поступилъ 17 лѣтнимъ юношею въ армію и участвовалъ въ сѣмкѣ въ сѣверной Швеціи. Въ 1826 г. посѣтилъ онъ Англію для усовершенствованія себя въ механикѣ и получилъ тамъ въ 1829 г. отъ ливерпуль-манчестерскаго общества желѣзной дороги премію, назначенную обществомъ для лучшаго паровоза. Построенный имъ паровозъ пошелъ по 50 англійскихъ миль въ часъ.

Еще до этого дѣлалъ онъ опыты, чтобъ доказать, что можно употребить нагрѣтый или сжатый воздухъ двигателемъ вмѣсто пара. Наконецъ, удалось ему устроить на этихъ началахъ машину, равнявшуюся паровой машинѣ въ 10 силъ. Эриксонъ представилъ, въ 1833 году, англійскому ученому міру свое изобрѣтеніе—духовую машину, приводимую въ движеніе нагрѣтымъ атмосфернымъ воздухомъ. Изобрѣтеніе надѣлало много шума, но невыгодное о немъ мнѣніе нѣкоторыхъ первостатейныхъ спеціалистовъ чрезвычайно замедлило дѣло.

Пытливый и неутомимый Эриксо́нъ обратился тогда всецѣло на винтовой двигатель. Невзирая, однакоже, на то, что его винтовой пароходъ, длиною 40 ф., буксировалъ по Темзѣ шкуну, длиною въ 140 ф., инженеры и англійское адмиралтейство остались при этомъ опытѣ равнодушными зрителями. Онъ отправился въ Америку и прибылъ туда съ рекомендательными письмами отъ американскаго консула въ Ливерпуль и отъ командора Стоктона. Прибывъ въ 1839 году въ Нью-Йоркъ, Эриксо́нъ построилъ въ 1841 г. военный пароходъ *Princeton*, который былъ признанъ знатоками превосходнымъ судномъ. Но правительство Соединенныхъ Штатовъ не вознаградило его за этотъ трудъ. Продолжая совершенствовать свою духовую машину, Эриксо́нъ приспособилъ ее къ судну *Ericson* въ 2000 тоннъ. Но машина оказалась слишкомъ слабою для столь большаго морскаго судна.

Изобрѣтенія, сдѣланныя Эриксо́номъ, до сихъ поръ были очень многочисленны и разнообразны, но важнѣйшее изъ нихъ мониторъ, съ которымъ онъ явился въ тотъ моментъ на поле битвы, когда мятѣжники выступили съ своимъ *Merrimac*. Это изобрѣтеніе сдѣлало переворотъ въ корабельной архитектурѣ. Если бы Эриксо́нъ и не былъ вовсе извѣстенъ до того времени, то изобрѣтеніе монитора прославило бы его на вѣчныя времена. Въ послѣдніе годы занимался онъ устройствомъ машины, для которой намѣревался приспособить движущую силу сосредоточенную солнечную теплоту.

Съ Эриксо́номъ исчезъ одинъ изъ величайшихъ мужей XIX столѣтія. Его трудолюбіе и настойчивость были поразительны и онъ завѣщалъ наукѣ и изобрѣтательности великія идеи для дальнѣйшихъ усовершенствованій.

(Изъ *Baltimore Weeker*.)

Паровыя пилуики въ англійскомъ флотѣ.

Хорошія морскія качества гребныхъ судовъ, принадлежащихъ военному кораблю, составляютъ, безъ всякаго сомнѣнія, вопросъ первостепенной важности. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ, англійскій флотъ былъ въ этомъ отношеніи далеко позади французскаго и русскаго, но за то теперь, благодаря заботамъ и трудамъ контролера и главнаго инженера флота, суда его

снабжаются лучшими шлюпками, чѣмъ корабли другихъ націй. Лѣтъ семь тому назадъ, французы и русскіе начали также примѣнять паровую силу для движенія гребныхъ судовъ, англичане же долго послѣ того продолжали ходить подъ веслами и парусами, и когда, наконецъ, рѣшились вступить на указаннй другими путь, то совершили это крайне безобразно и нелѣпо. Флоты континентальныхъ государствъ Европы, обзаводясь паровыми шлюпками, строили себѣ нѣчто въ родѣ маленькихъ посыльныхъ судовъ съ самою большою скоростью, какую только могли дать машина и котелъ, безъ обычныхъ орудій на носу и на кормѣ, безъ большого запаса угля, но за то съ хорошими способностями для буксированія, такъ что паровая шлюпка была въ состояніи тащить съ умѣренною скоростью цѣлую вереницу тяжело вооруженныхъ гребныхъ судовъ. Первые дѣйствія англичанъ на этомъ поприщѣ заключались въ томъ, что они поставили котелъ и машину съ двумя винтами на тяжелые деревянные барказы, уже принадлежавшіе кораблямъ, оставивъ въ то же время за ними ихъ первоначальный видъ, то же число вооруженной команды и прежнее количество запасовъ ядеръ, бомбъ, матъ, парусовъ, веселъ, воды, провизіи и проч. Неуклюжія, тупоносые чудовища эти, нагруженные подобнымъ образомъ, едва могли двигаться противъ умѣренного вѣтра или теченія и были совершенно негодны для буксированія. Изготовленіе двухъ описныхъ корветовъ для службы въ Китайскомъ и Японскомъ моряхъ повело къ принятію въ англійскомъ флотѣ совершенно другаго типа паровыхъ шлюпокъ, болѣе подходящихъ къ французскимъ и русскимъ, но имѣющихъ предъ ними то преимущество, что въ нихъ со скоростью хода соединялась непотопляемость, благодаря устройству воздушныхъ ящиковъ, столь объемистыхъ, чтобы при наполненіи шлюпки до краевъ водою, поддерживать ее вмѣстѣ съ машиною, котломъ и двойнымъ числомъ команды. Недавно, факты показали, что машины этихъ шлюпокъ могутъ дѣйствовать безъ всякаго шума, качество драгоцѣнное при рекогносцировкахъ и ночныхъ экспедиціяхъ въ военное время, вслѣдствіе чего адмиралтейство приказало, чтобы на будущее время суда британскаго флота снабжались паровыми шлюпками не иначе какъ съ машинами, устроенными для

безшумнаго дѣйствія. Строитель этихъ шлюпокъ для англійскаго флота, г. Уайтъ изъ Истъ-Коуса на островѣ Уайтѣ, доставилъ въ продолженіе прошлаго мѣсяца въ портсмутское адмиралтейство построенные имъ по контракту четыре паровые катера №№ 8, 9, 10 и 13, которые были испытаны портовымъ начальствомъ и дали очень хорошіе результаты. Послѣ обычной пробы водою, они были посланы на вымѣренную милю. Шлюпки за №№ 8, 9 и 10 имѣютъ около 37 футъ длины между перпендикулярами и приводятся въ движеніе одновинтовой машиною въ шесть нарицательныхъ силъ. № 8 былъ испытанъ при углубленіи 3 футъ $1\frac{1}{2}$ дюймовъ кормою и 2 футъ $4\frac{1}{2}$ дюймовъ носомъ. Четырехлопастной винтъ имѣлъ діаметръ въ 2 фута $9\frac{1}{2}$ дюймовъ, шагъ въ 4 фута, длину въ $4\frac{3}{4}$ дюйма и былъ углубленъ верхнимъ краемъ на 1 дюймъ ниже поверхности воды. Среднее число оборотовъ машины равнялось 249,33, а средняя скорость хода была 7,986 узловъ въ часъ. № 9 былъ испытанъ при томъ же углубленіи, что и № 8. Діаметръ его четырехлопастнаго винта равнялся 2 футамъ, шагъ 4 футамъ, длина $6\frac{7}{8}$ дюйма, а углубленіе верхняго края было $2\frac{3}{4}$ дюйма. Машина дѣлала среднимъ числомъ 244,63 оборота въ минуту, а средняя скорость хода равнялась 7,988 узламъ въ часъ. № 13 былъ испытанъ при углубленіи 3 футъ кормою и 2 футъ $5\frac{1}{2}$ дюймовъ носомъ. Четырехлопастной винтъ имѣлъ діаметръ въ 2 фута $5\frac{1}{2}$ дюймовъ, шагъ въ 3 фута 4 дюйма, длину въ $4\frac{7}{8}$ дюйма, и былъ углубленъ верхнимъ краемъ на $3\frac{3}{4}$ дюйма ниже поверхности воды. Среднее число оборотовъ машины равнялось 282,66 въ минуту, а средняя скорость хода была 7,288 узловъ въ часъ. № 10 былъ испытанъ при углубленіи 3 футъ кормою и 2 футъ 8 дюймовъ носомъ. Діаметръ четырехлопастнаго винта равнялся 2 футамъ $9\frac{1}{4}$ дюймамъ, шагъ 4 футамъ 2 дюймамъ, длина $6\frac{3}{4}$ дюйм., а углубленіе верхняго края было $1\frac{5}{8}$ дюйма. Машина дѣлала среднимъ числомъ 249,5 оборотовъ въ минуту, а средняя скорость хода равнялась 8,040 узламъ въ часъ. Погода во время испытаній всѣхъ этихъ шлюпокъ была свѣжая, но онѣ держались прекрасно и выказали очень хорошія морскія качества.

РАЗМѢРЕНІЯ, ВѢСЪ, СИЛА МАШИНЫ, СКОРОСТЬ ХОДА И ПР. ПАРОВЫХЪ
ШЛЮПОКЪ ПОСТРОЙКИ Г. УАЙТА ВЪ ИСТЪ-КОУСЪ.

Классъ шлюпки.	Родъ шлюпки.	Длина.	Ширина.	Глубина.	Углубленіе.		Скорость въ узлахъ.	Сила машины.	Вѣсъ шлюпки съ машиною.	Трата угля въ часъ.
					Но- сомъ.	Кор- мою.				
	Спасит. ва- теръ клепан- ной постройки.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.		лош. с.	пуды.	фунты.
1		20 0	5 4 2	6 1 1	1 9	5 1/2	1 1/2	49, 5	20	
2	—	22 0	5 4 2	7 1 3	1 10	6	2 1/4	71, 3	28	
2	—	24 0	6 0 2	7 1 7	2 2	6	2 1/4	80, 6	28	
2	—	27 0	6 0 2	8 1 9	2 3	6 1/2	2 3/4	93	35	
3	Спасит. ватера и барказы диа- гональной по- стройки.	27 0	7 0 3	3 1 11	2 5	6 1/2	3	134, 5	44	
3	—	28 0	7 0 3	3 1 11	2 5	6 3/4	3	147	48	
3	—	30 0	7 6 3	3 2 0	2 6	6 3/4	3	148, 3	48	
3	—	32 0	8 0 4	0 2 4	2 10	7	4 1/2	186	70	
3	—	37 0	8 6 4	0 2 5	2 11	8	6	225	88	
3	—	40 0	9 0 4	0 2 5	2 11	8	6	237, 2	88	
3	—	40 0	9 0 4	0 2 5	2 11	8	6	237, 2	88	
3	—	45 0	10 0 4	8 2 11	3 7	8 1/2	9	5 1/2 т.	112	
4	Барказы по- стройки кром- ка на кромку.	45 0	9 0 4	4 2 4	3 0	8 1/2	6	5	—	88
4	—	50 0	9 0 4	9 2 10 1/2	3 7 1/2	8 1/2	9	6 1/2	—	112
4	Шлюпка для ловли устрицъ	28 0	8 0 4	4 2 6	3 0	6	3	—	—	44
4	Перевозная шлюпка, постр. кромка на кромку.	30 0	7 0 3	1 1 6	2 0	6	2 1/4	—	—	28
4	—	32 0	10 0 3	6 1 10	2 4	6	3	—	—	48

Стоимость паровыхъ шлюпокъ Уайта: 3-го класса, длиною въ 27 футъ, съ полнымъ снабженіемъ, 380 фунт. стерл.; 3-го класса, длиною въ 30 футъ, съ полнымъ снабженіемъ, 545 ф. стерл., 3-го класса, длиною въ 37 футъ, съ полнымъ снабженіемъ, 750 фунт. стерл.

Army and Navy Gazette и Archiv für Seewesen.

Спускъ корветовъ *Volage*, *Active* и *Druid*.

27 февраля н. с., на верфи темзенской компаніи въ Блэкволлѣ спущенъ желѣзный, обшитый деревомъ корветъ *Volage*. Онъ принадлежитъ къ совершенно новому типу судовъ въ англійскомъ флотѣ, которому, по всей вѣроятности, предстоитъ заслужить общую любовь британскихъ моряковъ. Идеи о войнѣ крейсеровъ начинаютъ освобождаться въ Англіи отъ путъ, навязанныхъ періодомъ горячаго обзаведенія броненосцами, и снова становятся на реальную почву, основанную на дѣйствительныхъ условіяхъ океанскаго крейсерства, а не на предположеніяхъ слишкомъ горячихъ теоретиковъ. Примѣръ конфедератскихъ крейсеровъ *Alabama*, *Florida* и др., во время американской войны, показалъ, что соединеніе въ одномъ суднѣ хорошихъ морскихъ качествъ, быстрого хода и дѣйствительности артиллеріи, дѣлаетъ его грозой для непріятельской торговли и обезпечиваетъ отъ встрѣчи съ болѣе сильнымъ, но менѣе ходкимъ противникомъ. Поэтому нынѣ англичане, отложивъ на время заботы о броненосныхъ крейсерахъ, строятъ нѣсколько неброненосныхъ судовъ, цѣль которыхъ уничтоженіе чужой морской торговли и защита своей собственной. Но для того, чтобы обезпечить эти суда отъ сравнительно быстрого прихода въ негодность вслѣдствіе гніенія, англичане дѣлаютъ весь наборъ ихъ изъ желѣза и только снаружи покрываютъ ихъ деревомъ. Такимъ образомъ, крейсера эти будутъ соединять въ себѣ крѣпость желѣзнаго судна съ полнымъ обезпеченіемъ отъ обростанія подводной части деревяннаго. На *Volage*, къ желѣзной обшивкѣ, положенной на шпалгоуты, прикрѣплена 3 1/2 дюймовая деревянная посредствомъ желѣзныхъ болтовъ, ввинчен-

ныхъ въ листы на шпангоутахъ и закрѣпленныхъ изнутри гайками. Головки болтовъ утоплены въ дерево и покрыты сверху пробками, а деревянная обшивка хорошо проконопачена и выкрашена морскимъ клеемъ. Такимъ образомъ, желѣзо совершенно изолировано, но для того, чтобы достигнуть полнаго обезпеченія отъ вреднаго вліянія гальваническаго дѣйствія, ахтерштевни и рулевая рама сдѣланы изъ артиллерійскаго металла. Сверху первой деревянной обшивки положена вторая, прикрѣпленная къ ней мѣдными винтами, а сверху послѣдней наложены обыкновеннымъ способомъ листы мѣдной обшивки.

Размѣренія корвета слѣдующія: длина между перпендикулярами 270 футъ; крайняя ширина 42 фута; глубина интрюма 15 футъ 2 дюйма; вмѣстительность $2321^{59}/_{94}$ тонна. Машины, силою въ 600 лощ., строятся на заводѣ Пенна и, по предположеніямъ, дадутъ судну по крайней мѣрѣ 15 узловъ хода. Но сверхъ того, *Volage* будетъ имѣть полный корветскій рангоутъ для долгихъ плаваній подъ парусами. Вооруженіе новаго крейсера будетъ состоять изъ шести 7 дюймовыхъ наръзныхъ орудій на верхней налубѣ, одного 64 фунтоваго орудія на бакѣ и одного такого же на ютѣ.

13 февраля н. с. съ той же ворфи темзенской компаніи былъ спущенъ корветъ *Active*, родной братъ *Volage*, сходный съ нимъ совершенно, но получающій машину съ завода Гомфрейса.

13-го же февраля н. с. въ Дептфордѣ былъ спущенъ деревянный 10 пушечный корветъ *Druid*, построенный по чертежамъ г. Рида, также для крейсерства въ океанѣ. Главнѣйшія размѣренія его суть: длина между перпендикулярами 220 футъ, крайняя ширина 36 футъ, глубина 19 футъ $7\frac{1}{4}$ дюймовъ, вмѣстительность $1322^{21}/_{94}$ тоннъ; сила машины 350 лощ. Одна изъ новостей на этомъ корветѣ, какъ диковинка, заключается въ томъ, что носовая фигура раскрывается на двѣ половины какъ дверь и служить ставнями для погоннаго порта тяжелаго баковаго орудія.

Крушения у германскихъ береговъ въ 1868 году.

Мѣсяцъ и днѣ.	Судовъ.										Роль судовъ.	Мѣста крушеній.										Способъ спасенія.					Число погибшихъ лицъ.				
	Судовъ.											Число разбившихся судовъ.	Число спасенныхъ лицъ.	Мѣста крушеній.					Способъ спасенія.												
	Судовъ.													Число спасенныхъ лицъ.	Число погибшихъ лицъ.	Мѣста крушеній.					Способъ спасенія.										
	Судовъ.															Число спасенныхъ лицъ.	Число погибшихъ лицъ.	Мѣста крушеній.					Способъ спасенія.								
Германскія.	Великобританскія.	Голландскія.	Латвія.	Шведскія.	Норвежскія.	Русскія.	Французскія.	Испанскія.	Американскія.	Неизвѣстной національности.	Морскія.	Каботажныя.	Паровыя.	Между рѣками и Везеромъ.	Между рѣками Везеромъ и Эльбой.			Эльба и западн. шхеры.	Восточный шхеръ.	Мекленбургск. бер.	Бергъ Стральзундскаго округа.	Бергъ Штеттинскаго округа.	Бергъ Данцигскаго округа.	Бергъ Кенигсбергскаго округа.	Число спасенныхъ лицъ.	Число погибшихъ лицъ.	Ложа-ми.	Ракетныя.	Помощью беговыхъ житей.	Помощью судовъ въ морѣ.	Собственными средствами.
Январь.	2	2	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	16	—	—	—	—	—	16
Февраль.	7	3	—	1	2	—	—	—	—	—	4	3	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	32	—	—	—	—	—	21
Мартъ.	7	3	8	—	1	—	—	—	—	—	4	3	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55	53	—	—	—	—	—	6
Апрѣль.	7	4	1	1	1	—	—	—	—	—	4	3	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57	57	—	—	—	—	—	20
Май.	4	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	13	—	—	—	—	—	8
Июнь.	3	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	7	—	—	—	—	—	7
Июль.	3	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	16	—	—	—	—	—	7
Августъ.	5	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	19	—	—	—	—	—	17
Сентябрь.	7	3	2	—	2	—	—	—	—	—	—	4	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	33	—	—	—	—	—	17
Октябрь.	29	22	2	5	—	—	—	—	—	—	6	23	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90	83	—	—	—	—	—	6
Ноябрь.	34	13	5	4	1	3	2	4	1	—	22	13	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	194	181	—	—	—	—	—	86
Декабрь.	7	5	—	1	—	—	—	—	—	—	5	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	37	—	—	—	—	—	26
Въ 1868 г.	115	65	14	14	5	6	4	4	2	—	51	64	—	38	18	25	—	7	3	18	18	2	6	574	547	—	—	—	—	—	92
Въ 1867—	128	60	24	10	5	6	13	6	1	1	66	61	1	34	18	19	—	7	—	11	12	25	7	706	615	—	—	—	—	—	125
Въ 1866—	81	36	18	7	2	6	2	2	1	—	42	84	5	17	8	8	—	4	6	10	10	4	14	526	495	—	—	—	—	—	93

Съ судовъ, претерпѣвшихъ бѣдствія въ 1868 г., судьба экипажей осталась неизвѣстна.

Д Ъ Л О

О КРУШЕНИИ ФРЕГАТА «АЛЕКСАНДРЪ НЕВСКІЙ».

Публичное засѣданіе военно-морскаго суда по дѣлу о крушеніи винтоваго 51 пуш. фрегата «Александръ Невскій» происходило 14 февраля въ помѣщеніи библіотеки морскаго министерства въ главномъ адмиралтействѣ. На этомъ засѣданіи присутствовали: Ихъ Императорскія Высочества Наслѣдникъ Цесаревичъ, Великій Князь Генераль-Адмиралъ и Великій Князь Алексій Александровичъ, принцъ Александръ Петровичъ Ольденбургскій, Управляющій морскимъ министерствомъ, многіе министры и члены государственнаго совѣта, адмиралы и генералы и значительное число публики, состоявшей преимущественно изъ офицеровъ морскаго вѣдомства.

Личный составъ суда.

Предсѣдатель: членъ главнаго военно-морскаго суда вице-адмиралъ Нордманъ; члены: вице-адмиралы Бутаковъ и Дюгамель, Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Перелешинъ, контръ-адмиралъ баронъ Таубе, предсѣдатель с.-петербургскаго военно-морскаго суда, контръ-адмиралъ Горковенко, военно-морскіе судьи сего суда: капитанъ 1 ранга Ратьковъ-Рождновъ и капитанъ 2 ранга Губчицъ, временные члены суда капитаны 1 ранга: флигель-адъютантъ Ѳедоровскій и Свѣшниковъ; прокуроръ с.-петербургскаго военно-морскаго суда надворный совѣтникъ Купріяновъ и секретарь суда капитанъ-лейтенантъ Шипуновъ.

Судъ открылся въ полдень. Предсѣдатель приказалъ секретарю прочесть нижеслѣдующее предписаніе г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ военно-морскому суду с.-петербургскаго порта.

Предписаніе г-на Управляющаго морскимъ министерствомъ.

Бывшій въ заграничномъ плаваніи съ Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Алексіемъ Александровичемъ фрегатъ «Александръ-Невскій», при обратномъ возвращеніи въ Россію, потерпѣлъ, ночью съ 12-го на 13-е сентября 1868 г. крушеніе на сѣверномъ берегу Ютландіи у Лемвига, въ 7¹/₂ миляхъ южнѣе плавучаго Аггерскаго маяка, причемъ, во время устройства сообщенія между фрегатомъ и берегомъ, погибли лейтенанты Заринъ и Иксуль и трое нижнихъ чиновъ; прочія же бывшія на фрегатѣ лица и команда, всего 724 человѣка, спасены.

Понесенный отъ сего казною убытокъ доходитъ до 655 000 р.

О происшествіи этомъ, по Высочайшему повелѣнію, произведено было слѣдственное дѣло комиссіею подъ предсѣдательствомъ члена адмиралтействъ-совѣта вице-адмирала Беренса, которой предложено было по окончаніи изслѣдованія представить оное съ подробнымъ своимъ заключеніемъ.

По соображеніи обнаруженныхъ слѣдствіемъ обстоятельствъ, слѣдственная комиссія нашла, что постановка фрегата на мель послѣдовала отъ теченія въ 41 милю къ SOIO¹/₂O въ продолженіе 38 часовъ плаванія отъ послѣдняго обсерваціоннаго пункта. Причинами-же этого несчастія, по мнѣнію комиссіи, были слѣдующія обстоятельства.

1) Слишкомъ большая увѣренность въ непогрѣшимость и вѣрность своего счисленія, послѣдствіемъ чего было, во 1-хъ, небросаніе лота въ той мѣрѣ, какъ того требуетъ указаніе лотчи, ибо по неимѣнію обсерваціи, послѣ полдня 11-го сентября, лотъ оставался единственнымъ путеводителемъ безопас-

наго плаванія; и во 2-хъ, непринятіе въ этомъ случаѣ въ соображеніе указаній лоціи для плаванія отъ Англійскаго канала въ Скагерракъ, въ которой говорится, что, пройдя сѣверовосточную оконечность Доггеръ-банки, надобно держаться западнѣе, чтобы противодѣйствовать вліянію всякаго восточнаго теченія, ибо ютландскій берегъ низменъ и иногда видѣнъ тогда только, когда судно подойдетъ къ нему вплотъ; далѣе въ лоціи излагается наставленіе какимъ образомъ, въ случаѣ надобности, можно избѣгнуть ютландскій берегъ: по этому наставленію слѣдуетъ держаться окраинъ 30 саженной глубины, изгибающейся вокругъ маяка Хансгольменъ, въ разстояніи отъ него до 17 миль.

Изъ этого наставленія вытекаетъ убѣжденіе, что фрегатъ, безъ обсерваціи въ продолженіе 38 часовъ, имѣлъ не только упоминаемую въ лоціи надобность держаться пути, на которомъ лотъ могъ быть вѣрнымъ указателемъ,—а настоятельную въ томъ необходимость.

II) Ошибочныя соображенія при перемѣнѣ курса въ 8 часовъ вечера 12 сентября, на основаніи коихъ предположено было, что оба пути, какъ прежній курсъ NNO, ведшій на Линдеснесскій маякъ, такъ и измѣненный на NO 54°, каковой велъ на видъ Хансгольмскаго маяка на ютландскомъ берегу, казались одинаково безопасными. Такое предположеніе было бы совершенно основательно, если бы въ полдень 12 сентября, для вѣрнаго опредѣленія мѣста фрегата, была обсервація; при предшествовавшихъ же крушенію обстоятельствахъ, т. е. неимѣніи обсерваціи и при допущеніи возможной по указанію лоціи погрѣшности отъ теченія въ 30 миль,—самое безопасное было идти прежнимъ курсомъ NNO, при чемъ, на основаніи лоціи, бросая лотъ, придти на 30 саженную глубину, затѣмъ спуститься въ Скагерракъ, гдѣ держась той-же 30 саженной глубины, искать Хансгольмскаго маяка. Между тѣмъ, рѣшаясь идти на видъ означеннаго маяка и полагая допускаемые и лоціею 30 миль погрѣшности въ счисленіи отъ теченія, положили эту погрѣшность прямо къ берегу на Остъ, чрезъ что въ сущности обезпечили себя не на 30 миль, а только на 17 въ сторону отъ курса; тогда какъ при неизвѣстности направ-

ленія теченія, полагая эту погрѣшность по траверзу, — какъ слѣдуетъ и принято дѣлать, огибая съ подвѣтренной стороны какой либо мысъ или берегъ, — обезпеченія было бы на полныя 30 миль допускавшейся погрѣшности; проведенный же отъ этой точки курсъ неминуемо показалъ бы, что онъ ведетъ ниже круга освѣщенія Хансгольмскаго маяка прямо въ кругъ освѣщенія маяка Аггеръ, и въ такомъ случаѣ, при видѣ огня, хотя бы оный горѣлъ худо, скорѣе приняли бы его за маячный и употребили мѣры къ избѣжанію опасности.

III) Долгое колебаніе признать усмотрѣнный огонь не за судовой, а за маякъ Аггеръ на ютландскомъ берегу. При первомъ явившемся въ томъ сомнѣніи, когда капитанъ вышелъ на верхъ и послалъ подпоручика Левицкаго посмотреть на картѣ, есть-ли на пути какой либо постоянный маякъ, слѣдовало тотчасъ же привести въ бейдевиндъ, ибо направленіе видимаго огня по румбу NO прямо указывало на близость берега, значить и всю опасность, въ которой могъ находиться фрегатъ, а брошенный лотъ разрѣшилъ бы всякое въ томъ сомнѣніе. Тогда для спасенія фрегата, кромѣ лавировки, оставались еще средства: 4 якоря и 800 сильная машина, а развести пары потребовалось-бы не болѣе часа времени.

Изложивъ причины постигшаго фрегатъ несчастія, слѣдственная коммисія сочла долгомъ упомянуть о томъ непоколебимомъ мужествѣ и той замѣчательнѣйшей распорядительности во время несчастія начальствовавшихъ на фрегатѣ лицъ, послѣдствіемъ которыхъ было спасеніе Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексія Александровича, бывшихъ на фрегатѣ лицъ и команды. Фрегатъ, лежащій въ бурунахъ, темная осенняя ночь, крѣпкій вѣтръ съ пасмурностію и дождемъ — не имѣли и тѣни вліянія на дѣятельность начальниковъ, которые распоряжались сообразно обстоятельствамъ и предпринимали, имѣвшія чрезвычайно важные результаты, мѣры къ спасенію находившихся на фрегатѣ лицъ и команды; самая же команда, при далеко незавидныхъ обстоятельствахъ, сохраняя воинскую дисциплину и должный порядокъ, молодецки исполнила, подъ надзоромъ офицеровъ, возложенныя службою и присягою обязанности, исполнить которыя и при болѣе благопріятствовавшихъ

обстоятельствахъ едва ли было возможно съ такимъ примѣрнымъ усиліемъ; ибо умалчивая о множествѣ отдѣльныхъ геройскихъ подвиговъ какъ со стороны офицеровъ, такъ и нижнихъ чиновъ, достаточно указать на то, что мачты срублены и орудія съ-навѣтра выброшены за бортъ безъ нанесенія кому либо вреда; шканечный журналъ, денежныя суммы, всѣ содержательскія книги съ принадлежащими документами спасены и команда свезена въ примѣрномъ порядкѣ.

По докладѣ о семъ Государю Императору Его Императорское Величество Высочайше повелѣть изволилъ: для провѣрки открытыхъ слѣдствіемъ причинъ крушенія фрегата и предоставленія причастнымъ къ дѣлу лицамъ всѣхъ средствъ къ своему оправданію, дѣло это разсмотрѣть въ военно-морскомъ судѣ с.-петербургскаго порта, на основаніи Высочайше одобренныхъ правилъ, объявленныхъ по морскому вѣдомству въ приказѣ отъ 9 сего декабря № 137 съ тѣмъ, чтобы въ случаѣ признанія судомъ кого-либо виновнымъ въ семъ дѣлѣ, судъ постановилъ по закону рѣшеніе, съ поступленіемъ въ дальнѣйшемъ по силѣ упомянутыхъ правилъ.

При чемъ Его Величеству благоугодно было повелѣть: предсѣдателемъ суда по этому дѣлу назначить члена главнаго военно-морскаго суда вице-адмирала Нордмана, а членами лицъ согласно 34 ст. воен.-мор. суд. уст.

О такомъ Высочайшемъ повелѣніи, предлагая военно-морскому суду с.-петербургскаго порта къ надлежащему исполненію, присовокупляю, что въ указанной приведенною статьею воен.-мор. суд. уст. составъ суда по настоящему дѣлу, независимо отъ постоянныхъ предсѣдателя, судей и двухъ штаб-офицеровъ, состоящихъ временными членами въ этомъ судѣ, назначены мною: старшій флагманъ балтійскаго флота вице-адмиралъ Бутаковъ и директоръ инспекторскаго департамента баронъ Таубе, а со стороны главнаго командира с.-петербургскаго порта старшій флагманъ балтійскаго флота вице-адмиралъ Дюгамель и командиръ гвардейскаго экипажа Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Перелешинъ.

По прочтеніи этого предписанія причастными къ дѣлу объявлены генералъ-адъютантъ вице-адмиралъ Посъетъ, командиръ

фрегата флигель-адъютантъ капитанъ 1 ранга Кремеръ, вахтенный начальникъ лейтенантъ Зеленой, старшій штурманскій офицеръ штабсъ капитанъ Хохловъ и младшій штурманскій офицеръ подпоручикъ Левицкій.

Затѣмъ прочитанъ списокъ свидѣтелей, вызываемыхъ къ судебному засѣданію по дѣлу о крушеніи фрегата «Александръ-Невскій».

Бывшіе на вахтѣ 13-го прошлаго сентября съ 12-ти до 4-хъ часовъ ночи:

1) Лейтенантъ (бывшій мичманъ) Остелецкій. 2) боцмана: Безсоновъ и Ивановъ. 3) Часовые: квартирмейстеръ Яковъ Захаровъ, матросы: Тихонъ Мартыановъ, Петръ Боровиковъ, Константинъ Рѣзниковъ, Назаръ Сидоровъ и Матвѣй Васильевъ. 4) Сигнальщики: Анцъ Пеляу, Мартъ Алга, Федоръ Коротковъ. 5) Рулевые матросы: Василій Душегубовъ, Михаилъ Жученко, Тенисъ Помъ. 6) Лотовые; квартирмейстеръ Василій Андреевъ, матросъ Агапъ Назаровъ. 7) Старшій офицеръ фрегата «Александръ-Невскій», капитанъ-лейтенантъ Ермолаевъ.

Послѣ чего предсѣдатель обратился къ прокурору съ вопросомъ, не находитъ ли онъ отсутствіе нѣкоторыхъ свидѣтелей препятствіемъ къ продолженію дѣла, на что прокуроръ далъ заключеніе, что препятствія къ продолженію дѣла онъ не находитъ, вслѣдствіе чего предсѣдателемъ с.-петербургскаго военно-морскаго суда контръ-адмираломъ Горковенко прочитанъ былъ докладъ съ подробнымъ изложеніемъ дѣла.

Докладъ по дѣлу о крушеніи фрегата «Александръ-Невскій».

Сущность дѣла, подлежащаго разсмотрѣнію суда, заключается въ томъ, что находившійся въ заграничномъ плаваніи съ Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Алексѣемъ Александровичемъ фрегатъ «Александръ-Невскій», подъ флагомъ вице-адмирала Посета и подъ командою флигель-адъютанта капитана 1 ранга Кремера, на возвратномъ пути въ Кронштадтъ, въ ночь съ 12 на 13 сентября прошлаго 1868 года, потерпѣлъ крушеніе въ Нѣмецкомъ морѣ, у сѣвернаго бе-

рега Ютландіи, въ $7\frac{1}{2}$ миляхъ отъ плавучаго маяка Аггеръ, находящагося при входѣ въ Лимфіордъ, причемъ, при устройствѣ сообщенія съ берегомъ, погибло два лейтенанта и три матроса.

Изъ шкванечнаго журнала, веденнаго на фрегатѣ «Александръ-Невскій», видно, что 9 сентября, утромъ, фрегатъ вышелъ изъ Плимута подъ парами; 10-го вечеромъ прошелъ Галлоперскій маякъ; 11-го утромъ были прекращены пары и фрегатъ, при попутномъ вѣтрѣ отъ NWtW, вступилъ подъ паруса. По произведеннымъ въ этотъ день наблюденіямъ широта въ этотъ день оказалась $53^{\circ} 26' N$, долгота $3^{\circ} 25' 34'' O$; по счисленію-же фрегатъ находился съ широтѣ $53^{\circ} 26' N$, долготѣ $3^{\circ} 23' 44'' O$; разница въ долготѣ $1' 50''$.

12 сентября обсервацій не было; суточное плаваніе по одному румбу NOtN было $143\frac{1}{4}$ мили. Широта по счисленію въ полдень $55^{\circ} 38' 49'' N$, долгота $4^{\circ} 58' 19'' O$. Брошенный въ $\frac{1}{2}$ часа лотъ показалъ глубину 23 сажени, грунтъ—мелкій песокъ. Съ полдня до 8 ч. вечера фрегатъ, продолжая идти тѣмъ-же курсомъ, прошелъ $44\frac{1}{2}$ мили.

Въ 8 ч. вечера курсъ былъ измѣненъ на румбъ ONO по компасу, или $NO 54^{\circ} 40'$ по картѣ.

Съ 8 ч. вечера фрегатъ шелъ бакштагъ лѣвымъ галсомъ, 11 R отъ вѣтра, имѣя марсели въ два рифа, брамсели, фокъ, гротъ, кливеръ и форъ-стенги-стаксель. Ходъ фрегата былъ: въ 9 часовъ— $8\frac{1}{4}$ узловъ, въ 10— $8\frac{3}{4}$, въ 11— $8\frac{1}{4}$, въ 12— $10\frac{1}{2}$, въ 1— $10\frac{1}{2}$, въ 2 часа нашелъ сильный шквалъ съ дождемъ, причемъ, при уборкѣ брамселей, крюйсъ-брамсель разорвало въ клочки. Около $\frac{1}{2}$ 3 часа открылся бѣлый огонь на румбъ NO, который приняли за судовой, но изъ предосторожности перемѣнили курсъ и легли на NO, вскорѣ затѣмъ измѣнили курсъ на NOtN, чрезъ что огонь перешелъ на правую сторону и въ то же время стали убирать фокъ и гротъ.

Во время уборки увидали недалеко отъ фрегата съ правой стороны черную полосу, похожую на берегъ, и тотчасъ же положили *право на бортъ*, но въ этотъ моментъ, то есть въ $\frac{1}{2}$ 3 часа, фрегатъ ударился кормою о грунтъ, но покатился влѣво. Немедленно были отданы марса-фалы, команда вызвана

на верхъ спускать гребныя суда, а въ машинѣ приказано разводить пары. Шканечный журналъ этимъ кончается.

— Генераль-адъютантъ Посыетъ, рапортомъ отъ 9 октября 1868 года, донесъ Его Императорскому Высочеству Генераль-адмиралу слѣдующее:

Послѣ противныхъ вѣтровъ и продолжительныхъ маловѣтрій, встрѣченныхъ нами на всемъ пути отъ Чернаго моря до Атлантическаго океана, и послѣ 30 дневнаго перехода изъ Алжира въ Плимуть, мы прошли Англійскій каналъ подъ парами, большею частію противъ свѣжаго ONO вѣтра.

Выйдя въ Нѣмецкое море и опредѣлившись 10 числа, въ 4¼ часа по полудни, по пеленгамъ, мы 11-го утромъ, въ 8 часовъ, прекратили пары, хотя къ этому времени вѣтръ совершенно стихъ. Но, принимая во вниманіе позднее время года, я полагалъ, что тишина эта не можетъ быть продолжительна, и дѣйствительно, только что поставили паруса, задуть сперва легкій, а потомъ ровный WNW (истинный), такъ что фрегатъ, направленный по румбу NNO (истинный), въ продолженіе всего дня шель отъ 4 до 8 узловъ. Наблюденія дали въ полдень широту 53° 26', долготу 3° 25' 34", О-ую, согласно съ счисленіемъ, по которому широта была 53° 26', долгота 3° 24' О-я. Глубина по лоту въ полдень тоже сходилась съ показанною на картѣ.

12-го утромъ опять стихло, почему я предложилъ капитану, если до 2 часовъ по полудни не получимъ вѣтра, убрать паруса и развести пары.

Тишина продолжалась и въ означенный часъ затопили котлы. Но прошло не болѣе получаса какъ снова задуть прежній WNW, почему опять поставили паруса, погасили огни и фрегатъ, при лиселяхъ съ лѣвой, вскорѣ пошелъ со скоростью до 8 узловъ. Утромъ съ нами штилевало нѣсколько купеческихъ судовъ, шедшихъ тоже къ сѣверу, и въ продолженіе дня мы встрѣтили ихъ отъ 10 до 12-ти, шедшихъ къ югу, противоположнымъ съ нами курсомъ.

Въ полдень счисляемая широта была 55° 39', долгота 4° 58'. Наблюденій въ этотъ день не было. Къ вечеру вѣтеръ сдѣлался порывистъ, небо почти сплошь покрылось облаками и

въ 6 часовъ мы взяли на ночь 2 рифа. Старшій штурманскій офицеръ хотѣлъ опредѣлить широту по полярной звѣздѣ, но она не показывалась.

Миновавъ Доггеръ-банку и приближаясь къ входу въ Скагерракъ, намъ предстояло: или продолжать курсъ NNO и, придя на видъ Линдеснескаго маяка, направиться на Скагенъ, или, измѣнивъ курсъ ранѣе, идти на видъ маяка Хансгольмъ на сѣверо-западномъ мысу Ютландскаго полуострова и, опредѣлившись по немъ, вступить въ Скагерракъ. При обстоятельствахъ, сопровождавшихъ тогда наше плаваніе, оба пути, казалось, были одинаково безопасны, но послѣдній имѣлъ то преимущество, что, сокращая разстояніе до Скагена болѣе чѣмъ на 30 миль, давалъ возможность увидать этотъ мысъ вечеромъ слѣдующаго дня засвѣтло. Ни сила, ни направленіе бывшаго тогда вѣтра, какъ вообще дувшаго со времени вступленія нашего въ Нѣмецкое море, не заставляли предполагать какого либо особеннаго сильнаго теченія въ которую либо сторону.

Въ исходѣ 8 часа вечера, пригласивъ къ себѣ старшаго штурманскаго офицера, я приказалъ нанести мѣсто наше на картѣ и отъ него провести румбъ касательный къ кругу освѣщенія Хансгольмскаго маяка, котораго радіусъ 20 миль. Г. Хохловъ, опредѣливъ мѣсто, провелъ исправленный румбъ NO 54°, который прошелъ въ четырехъ миляхъ отъ круга и слѣдовательно въ 25 отъ маяка. При этомъ г. Хохловъ полагалъ, что не лучше ли измѣнить курсъ только на одинъ румбъ, на что я замѣтилъ, что измѣнивъ его такимъ образомъ, мы не войдемъ въ круги ни Линдеснескаго, ни Хансгольмскаго маяковъ и, слѣдовательно, войдя въ Скагерракъ, будемъ въ неувѣренности относительно нашего мѣста.

На англійской картѣ Нѣмецкаго моря 1865 года, по которой мы плыли, какъ въ восточной, такъ и въ западной половинѣ этого моря показаны какъ направленіе, такъ и сила прилива и отлива въ разное время. Здѣсь сказано, что во время квадратуръ она доходитъ всего до $\frac{1}{4}$ узла въ часъ и среднее изъ различныхъ направленій этого теченія въ продолженіе дня должно было подвинуть фрегатъ на NO. Кромѣ того, въ лоціи Нѣмецкаго моря «The North Sea Pilot». 1863 года. сказано,

что вдоль ютландскаго берега, къ сѣверу отъ *Бюбберга*, скорость теченія достигаетъ при западныхъ вѣтрахъ до 2 узловъ, а при сильномъ SSW вѣтрѣ доходить даже до 3 узловъ. Между Ютландскою банкою и норвежскимъ берегомъ оно обыкновенно стремится къ западу, даже при западныхъ вѣтрахъ, и въ то же время на самой банкѣ оно направляется къ востоку. При сѣверныхъ и сѣверо-западныхъ вѣтрахъ оно идетъ къ югу, вдоль норвежскаго берега къ Гельголанду. При свѣжемъ вѣтрѣ это теченіе достигаетъ $1\frac{1}{2}$ и даже 2 узловъ.

Чтобы опредѣлить степень безопасности новаго курса, я предположилъ сперва, что теченіе во все время со вчерашняго полдня до предстоявшей полуночи, т. е. въ продолженіе 36 часовъ, дѣйствовало не по $\frac{1}{4}$ узла, какъ бы слѣдовало соотвѣтственно бывшей тогда первой четверти луны, а по $\frac{3}{4}$ узла, слѣдовательно подвинуло насъ на 27 миль и не на NO, а прямо къ ютландскому берегу. Къ этимъ 27 милямъ, отложеннымъ на O отъ счислимаго пункта въ 8 часовъ вечера, я прибавилъ 3 мили на дѣйствіе волненія, которое могло подать насъ нѣсколько вправо, и курсъ NO 54°, проведенный отъ полученнаго такимъ образомъ невѣроятнаго новаго мѣста, проходилъ въ 7-ми миляхъ отъ маяка Ханстольмъ, при чемъ однако мы должны бы были увидать этотъ маякъ значительно прежде, чѣмъ придти на это отъ него разстояніе. Въ эти 30 миль, предположенные со вчерашняго полдня, когда, по указаніямъ наблюденій, мы не имѣли никакого теченія, я включалъ и тѣ 3 или 4 мили, на которыя могло подать насъ къ югу теченіе вдоль ютландскаго берега, въ предѣлахъ котораго, при бывшемъ тогда ходѣ фрегата, мы могли находиться не болѣе 2 или 3 часовъ.

Затѣмъ я предположилъ, что, вслѣдствіе вѣтровъ, которые могли быть здѣсь до прибытія нашего въ Нѣмецкое море, теченіе увлекло фрегатъ къ сѣверу, къ норвежскому берегу, и отложивъ въ эту сторону тѣже 30 миль, мы провели тотъ же курсъ NO 54°. Оказалось, что въ этомъ неблагопріятномъ для насъ случаѣ избранный путь проводилъ фрегатъ благополучно въ 12 миляхъ отъ норвежскаго маяка.

Убѣдившись такимъ образомъ въ безопасности избраннаго пути, я пригласилъ къ себѣ капитана и сообщилъ ему свое намѣреніе перемѣнить курсъ, и вмѣстѣ съ нимъ обсудить еще разъ всѣ изложенныя выше обстоятельства. Флигель-адъютантъ Кремеръ тщательно обдумалъ предположенный курсъ и ничего не имѣлъ сказать противъ него; поэтому, въ 8 часовъ, фрегатъ былъ направленъ на NO 54°. Ходъ вскорѣ дошелъ до 7½ узловъ. Около 10 часовъ я послалъ сказать капитану, что съ 4 часовъ прошу начать бросать дипъ-лотъ и, какъ послѣ узналъ, онъ, изъ предосторожности, сдѣлалъ распоряженіе, чтобы начали бросать его съ 3 часовъ. Къ полночи порывы усилились и иногда сопровождались дождемъ, причемъ подвѣтренная половина горизонта закрывалась черными тучами. Всѣ эти обстоятельства, вмѣстѣ съ состояніемъ барометра: 29,50, не могли однако возбуждать какого либо опасенія насчетъ курса, и въ 1 часъ ночи я легъ, ожидая, что до разсвѣта будетъ усмотрѣнъ Хангольмскій маякъ.

Между тѣмъ, обстоятельства складывались иначе. Въ 2½ часа послѣдовалъ сильный ударъ, вслѣдъ затѣмъ другой, третій.... черезъ нѣсколько секундъ я выбѣжалъ наверхъ и нашолъ, что фрегатъ, при томъ же прежнемъ вѣтрѣ, лежалъ, галфвиндъ, фокъ и гротъ были убраны и марса-шкоты отданы. Подъ вѣтромъ, въ небольшомъ разстояніи, виднѣлась низкая черная полоса берега. Волненіе, ударяясь о фрегатъ, уже почти неподвижный, разбивалось и обдавало всю верхнюю палубу; между фрегатомъ и берегомъ шумѣлъ бурунь.

Далѣе въ своемъ донесеніи адмиралъ излагаетъ съ подробностью принятія мѣры къ облегченію фрегата, къ устройству сообщенія съ берегомъ и къ спасенію команды. Объясняетъ обстоятельства, при коихъ погибли лейтенанты Заринъ и Искуль и трое матросъ, и въ заключеніе свидѣтельствуетъ, что успѣхъ спасенія команды положительно должно приписать большому хладнокровію и распорядительности командира фрегата, самоотверженію офицеровъ и примѣрному поведенію нижнихъ чиновъ.

Флигель-адъютантъ капитанъ 1 ранга Кремеръ, въ рапортѣ своемъ къ Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу, излагая обстоятельства, предшествовавшія перемѣнѣ курса въ 8 ч. вечера согласно съ донесеніемъ адмирала, объясняетъ: «12 числа, въ 8 ч. вечера, адмиралъ призвалъ меня въ каюту и объявилъ, что онъ намѣренъ измѣнить курсъ вправо. По соображеніи всѣхъ указаній лоціи и карты, допуская ошибку въ 30 миль къ О, т. е. наибольшую возможную, и въ невыгодную для насъ сторону ошибку въ счисленіи, къ которому, однако, я имѣлъ большое довѣріе, особенно въ настоящемъ случаѣ, когда отъ времени послѣднихъ наблюденій прошло только 32 часа и плаваніе было по одному румбу,—мы совмѣстно съ генералъ-адъютантомъ Посыетомъ рѣшили взять курсъ ONO по компасу, или NO 54° 40' по картѣ. Предполагая, что спустившись на 3 румба увеличимъ ходъ на 1 узелъ, т. е. до 10 узловъ, мы рассчитывали, что, при вѣрности счисленія, съ разсвѣтомъ увидимъ въ разстояніи около 25 миль маякъ Хансгольмъ, до котораго оставалось еще 110 миль; а допуская ошибку въ счисленіи въ 30 миль къ О, увидимъ тотъ же маякъ ранѣе и пройдемъ его въ разстояніи около 7 миль; при таковой же ошибкѣ, въ какую бы то ни было другую сторону, кромѣ SO, курсъ былъ еще болѣе безопасенъ; но и въ этомъ послѣднемъ случаѣ должны были придти на видъ маяка. Поэтому мы рѣшили идти вышесказаннымъ курсомъ, съ 8 часовъ до разсвѣта, съ полною увѣренностію въ безопасности и съ намѣреніемъ остановиться, если съ разсвѣтомъ ничего не будетъ видно. Всю ночь вѣтръ дулъ сильными шквалами, нагоняя густыя черныя тучи, по временамъ совершенно закрывавшія все небо и горизонтъ; ходъ фрегата увеличился до 11 узловъ при шквалахъ, и волненіе сдѣлалось уже довольно значительнымъ.

Въ полночь съ 12 на 13 сентября вступили на вахту лейтенантъ Зеленой, мичманъ Остелецкій и гардемаринъ Вонлярлярскій и въ это время обстоятельства были слѣдующія: вѣтръ NW½W (9), небо облачно, по временамъ шквалы съ дождемъ; курсъ по компасу ONO, ходу 10½ узловъ; паруса стояли: марсели въ 2 рифа, брамсели, фокъ и гротъ, бливель и форъ-стенги-стиксель; счисляемая широта 56° 45' N, долгота 6° 20' O.

Въ 2 часа ночи нашелъ сильный шквалъ съ дождемъ и я приказалъ убрать брамсели, причемъ крюйсъ-брамсель изорвало въ клочки. Пробывъ всю ночь на мостикѣ и, по окончаніи шквала, не видя никакихъ огней, я спустился на короткое время въ каюту, приказалъ изготавить дипъ-лоты, съ тѣмъ, чтобы измѣрить глубину, а брамселей не ставить безъ приказанія. Но едва успѣлъ я сѣсть въ каютѣ, какъ явился вахтенный гардемаринъ сказать, что видно судно въ лѣвой сторонѣ. Я тотчасъ же поспѣшилъ на мостикъ и дѣйствительно увидѣлъ въ лѣвой сторонѣ, румба на 2 отъ курса, бѣлый огонь, который принялъ за мачтовый огонь парохода; но тѣмъ не менѣе тотчасъ же приказалъ вахтенному штурманскому офицеру, подпоручику Левицкому, посмотреть, есть ли на нашемъ пути какой либо постоянный маякъ, а самъ остался наверху, въ ожиданіи скоро замѣтить красный или зеленый огонь парохода и, согласно съ тѣмъ, что увижу, рѣшить, въ которую сторону склонить курсъ для избѣжанія столкновенія. Г. Левицкій вскорѣ пришелъ съ отвѣтомъ, что маяки Линдеснесъ и Хансгольмскій—вертящіеся, а Окс-э съ проблесками, но это меня не успокоило, ибо видимый огонь, хотя и качался, но мало былъ похожъ на судовой огонь, медленно приближался, но вмѣстѣ съ тѣмъ былъ слишкомъ низокъ и малъ для маячнаго; поэтому я приказалъ привести на 2 румба и самъ пошелъ посмотреть по картѣ, какой мы можемъ видѣть маякъ. Не найдя ни одного кромѣ Аггеръ, я, прежде чѣмъ разбудить адмирала, хотѣлъ еще разъ посмотреть не пароходъ ли это и для того, выйдя на верхъ, приказалъ привести на одинъ румбъ, дабы имѣть огонь съ правой стороны, пока осмотримся, и быть въ безопасности, даже если бы это былъ маякъ на ютланскомъ берегу. Вмѣстѣ съ тѣмъ я приказалъ убрать гротъ и фокъ, дабы убавить ходъ фрегата и не класть ихъ на ванты, имѣя намѣреніе привести въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ и потомъ уже отправиться лично къ адмиралу. Въ то время, когда убирали фокъ, я вдругъ увидѣлъ въ правой сторонѣ черную полосу близъ фрегата и тотчасъ же командовалъ *право на бортъ*, съ рискомъ потерять даже стены, но въ тотъ же моментъ фрегатъ сильно ударился кормой, а волна, ударяя во весь лѣвый

бортъ, вкатилась на шканцы. Я сію же минуту приказалъ отдать марса-фалы, вызвать всѣхъ наверхъ, спускать гребныя суда и въ машинѣ разводить пары. Это случилось ровно въ 2½ часа утра 13 (25) сентября и по истеченіи около 10 минутъ съ того момента, когда съ фрегата въ первый разъ увидѣли огонь.

Вслѣдъ за первымъ ударомъ послѣдовалъ второй еще сильнѣе, а потомъ и третій. Адмиралъ, всѣ офицеры и команда выбѣжали наверхъ моментально, и я приказалъ доставать канаты. Сила ударовъ, свѣжесть вѣтра вдоль борта и близость берега, съ порвой же минуты не позволяли сомнѣваться въ томъ, что фрегатъ врѣзался въ землю такъ, что нѣтъ ни малѣйшей надежды снять его и надлежало только не медля готовить средства для своза команды и принять мѣры, чтобы съ переменною вѣтра или теченія не вынесло фрегатъ со всею командой и съ пробитымъ дномъ на глубину.

Затѣмъ, описавъ подробно употребленныя имъ для этого средства и мѣры, капитанъ 1-го ранга Кремеръ говоритъ: съ наступленіемъ разсвѣта мы находились безъ мачтъ съ поврежденной машиной, съ сильною течею въ фрегатѣ, на глубинѣ 18 футовъ, около 2½ кабельтововъ отъ берега, въ разстояніи около 7½ миль къ югу отъ Аггерскаго маяка, кругъ освѣщенія котораго, какъ показано въ описаніи маяковъ, 9 миль, слѣдовательно мы прошли около 1½ мили съ того момента, когда увидѣли огонь первый разъ, что и будетъ согласно съ моимъ предположеніемъ, что съ того момента до перваго удара прошло около 10 минутъ, такъ какъ ходу было 10 узловъ.

Зная достовѣрно мѣсто крушенія и отложивъ отъ него обратное плаваніе, оказывается слѣдующее: 1) что въ 8 часовъ вечера, когда переѣхали курсъ, мы въ дѣйствительности находились на 40 миль къ SO отъ счислимаго пункта, и что на такое значительное разстояніе насъ уклонило теченіемъ въ продолженіе 32 часовъ, что совершенно противно указаніямъ лодціи, но ни мало не удивляетъ мѣстныхъ жителей, которые говорятъ, что послѣ каждаго шторма отъ SO они ожидаютъ крушенія судовъ и рѣдко ошибаются въ этомъ случаѣ. Это происходитъ отъ того, что штормъ отъ SO сильно сгоняетъ воду, а

при наступленіи свѣжихъ вѣтровъ отъ W, вода поднимается такъ, что вся коса, около которой фрегатъ разбился, затопляется; 2) въ тотъ же моментъ, когда увидали огонь, мы находились отъ берега около 2 миль и, слѣдовательно, если бы даже немедленно привели въ бейдевиндъ (хотя и не имѣли къ тому достаточныхъ основаній), при чемъ, при быстромъ ходѣ фрегата, неминуемо прошли бы еще покрайней мѣрѣ $\frac{1}{2}$ мили, то мы шли бы вдоль берега въ разстояніи $1\frac{1}{2}$ мили отъ него и съ большимъ дрейфомъ и конечно все таки должны были бы разбиться, только можетъ быть часомъ позже и на нѣсколько миль сѣвернѣе.

3) Частое бросаніе яота было бы бесполезно, такъ какъ глубина на всемъ дѣйствительномъ пути фрегата та же самая, какая и на счислимомъ; у самаго берега глубина 15 сажень, такъ же какъ и на счислимомъ пунктѣ.

Далѣе капитанъ 1 ранга Кремеръ доноситъ, что около 6 $\frac{1}{2}$ часовъ вечера вся команда была благополучно переправлена на берегъ, а также были свезены денежные суммы, корабельные документы, карты, книги, хронометры, инструменты, все частное имущество команды и офицеровъ, ружья, аммуниція и прочее.

Въ заключеніе свидѣтельствуется, что каждый офицеръ и каждый матросъ исполнили не только свой долгъ, но болѣе.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, 30 сентября 1868 года Высочайше повелѣтъ соизволилъ: дѣло о крушеніи фрегата «Александръ-Невскій» произвести на основаніи военно-морскаго судебнаго устава, съ соблюденіемъ слѣдующихъ особыхъ правилъ:

1) Для производства слѣдствія по сему дѣлу назначить слѣдственную комиссію подъ предсѣдательствомъ члена адмиралтействъ-совѣта вице-адмирала Беренса изъ двухъ штабъ-офицеровъ по избранію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ и военно-морскаго слѣдователя въ качествѣ дѣлопроизводителя.

2) Огонченное производствомъ слѣдствіе, представить Управ-

ляющему Морскимъ Министерствомъ, для поднесенія чрезъ Его Императорское Высочество Генераль-Адмирала на Высочайшее усмотрѣніе.

Въ комиссію эту г. Управляющимъ морскимъ министерствомъ были назначены членами: капитаны 1 ранга: флигель-адъютантъ Головачевъ и Пилкинъ, дѣлопроизводителемъ судебный слѣдователь Вяткинъ.

9 октября слѣдственная комиссія приступила къ исполненію возложеннаго на нее порученія, вытребовала веденный на фрегатѣ «Александръ Невскій» шканечный журналъ, а также карты и лоціи Нѣмецкаго моря, которыя были отпущены на фрегатъ, и извлекши изъ шканечнаго журнала курсъ счисленію пути фрегата, положила его на карту. Провѣривъ затѣмъ вычисленіе наблюденій, которыя были взяты для опредѣленія обсервованнаго пункта въ полдень 11 сентября, а равно и счисленіе отъ этого пункта до 2½ часовъ ночи на 13 число, когда фрегатъ сталъ на мель, нашла, что какъ вычисленіе наблюденій, такъ и счисленіе, принимая при этомъ въ соображеніе и девицію компаса, безошибочны и выводы правильны. При разсмотрѣніи шканечнаго журнала комиссія обратила вниманіе на то, что съ 26 августа, то есть до входа еще фрегата въ Англійскій каналъ, и по 11 сентября, въ продолженіе двухъ недѣль, вѣтръ дулъ постоянно между NO и SO.

Спрошенныя во время производства слѣдствія служившія на фрегатѣ лица, не измѣняя въ общемъ донесеній генераль-адъютанта Посьета и флигель-адъютанта Кремера, отозвались:

Старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Ермолаевъ, — что въ бытность его на верху, въ 8 часовъ вечера 12 сентября, было отдано капитаномъ вахтенному начальнику приказаніе перемѣнить курсъ на ONO на три румба, но никакихъ соображеній относительно перемѣны курса онъ не слышалъ; по полученіи отъ капитана приказаній на слѣдующее утро, онъ, Ермолаевъ, ушелъ въ каюту, гдѣ и находился до перваго удара.

Его Императорское Высочество Великій Князь Алексій Александровичъ, — что по выходѣ на верхъ, въ моментъ крушенія фрегата былъ на шканцахъ, гдѣ обыкновенно находился по росписанію во время аврала; огонь видѣлъ съ самаго начала кру-

шенія; горѣлъ тускло и по временамъ трудно былъ различаемо, такъ что многіе принимали его за костеръ. При этомъ Его Высочество изволилъ полагать, что если бы огонь горѣлъ такъ, что съ перваго его появленія нельзя было бы принять иначе какъ за маякъ, то фрегатъ избѣгъ бы опасности.

Бывшій во время крушенія на вахтѣ лейтенантъ Зеленой, — что при вступленіи на вахту капитанъ ему подтверждать бдительно смотрѣть за маяками съ обѣихъ сторонъ; въ первомъ часу ему было передано, кѣмъ не помнить, приказаніе отъ адмирала бросить въ 4 часа утра дипъ-лотъ, но капитанъ приказалъ обнести лотъ въ 2 часа, что и было исполнено; объ увидѣнномъ огнѣ съ лѣвой стороны закричали ему съ полубака, затѣмъ объ этомъ сказать былъ присланъ боцманъ Безсоновъ, а вслѣдъ за нимъ пришелъ мичманъ Остелецкій удостовѣриться видить ли онъ огонь. Давъ утвердительный отвѣтъ, тотчасъ послалъ въ рубку доложить капитану, что съ лѣвой стороны, румба на два, видѣнъ бѣлый огонь, каковой онъ, Зеленой, принялъ за пароходный; не видя же долго краснаго огня, счелъ за парусное судно, идущее однимъ съ фрегатомъ курсомъ и выставившее огонь съ кормы. До того момента, пока не послѣдовало удара, онъ былъ убѣжденъ, что это былъ судовой огонь, тѣмъ болѣе, что огонь сперва показывался и потомъ моментально пропадалъ, но это происходило неравномѣрно. Берега до удара онъ не видалъ; отъ момента, когда увидалъ огонь до послѣдовавшаго перваго удара прошло минутъ 12. Къ этому лейтенантъ Зеленой присовокупилъ, что рей не были очень много обрасоплены на лѣвый галсъ, почти прямо.

Смотрѣніе съ полубака мичманъ Остелецкій и боцманъ Безсоновъ, подтверждая въ относящихся до нихъ обстоятельствахъ показаніе лейтенанта Зеленаго, объяснили:

Первый, что усмотрѣнный имъ, въ бинокль, на $2\frac{1}{2}$ румба лѣвѣ носа, огонь, вовсе не походилъ на маячный, ибо былъ низкій и тусклый; по вступленіи на вахту получилъ отъ вахтеннаго начальника приказаніе смотрѣть съ правой стороны вертящійся маякъ, но наблюдать маякъ Аггеръ передаваемо не было, о существованіи же этого маяка ему было извѣстно; берега онъ, Остелецкій, не видѣлъ ни до удара, ни послѣ онаго и никто

изъ часовыхъ ему объ этомъ не докладывать; при томъ берегъ, за пасмурностію и темнотою ночи, не могъ быть видѣнъ; по его убѣжденію, съ того времени какъ онъ увидалъ огонь, до перваго удара, прошло не болѣе 10 минутъ.

Второй—что фрегатъ шелъ полный бакштагъ, лѣвымъ галсомъ и всѣ рей совершенно были прямо; съ того времени какъ увидали огонь до перваго удара прошло немного менѣе $\frac{1}{2}$ часа; видѣнный огонь былъ низко и вначалѣ мелькалъ въ волнахъ.

Находившіеся часовыми на полубакѣ и мостикахъ, а также сигнальщики и рулевые показали, что отъ того времени, какъ увидали съ полубака огонь, до перваго удара, прошло съ полчаса; при этомъ двое рулевыхъ матросовъ пояснили, что до того еще времени какъ увидали огонь, старшій штурманъ приказывалъ имъ право нисколько не сдаваться.

Бахтенный штурманъ, подпоручикъ корпуса флотскихъ штурмановъ Левицкій, показалъ, что при полученіи на вахтѣ отъ мичмана Остелецкаго и боцмана Безсонова извѣщенія о видѣнномъ огнѣ, онъ тотчасъ далъ объ этомъ знать старшему штурману, который, выйдя на верхъ, осмотрѣлъ указанный огонь и, ничего не говоря, ушелъ внизъ; видѣнный огонь былъ бѣлый, находился въ лѣвой сторонѣ на 2 румба отъ курса, каковой огонь онъ, Левицкій, принялъ за мачтовый, потому что оный былъ тусклъ, имѣлъ неровный свѣтъ, что имъ и было приписано качкѣ судна, на коемъ былъ огонь; о плавучемъ маякѣ Аггеръ не докладывалъ капитану, потому что оный находился не на пути слѣдованія и ему въ голову не приходило, чтобы фрегатъ снесло въ этому маяку, такъ какъ ожидалъ согласно отданнаго приказанія, увидеть Хансгольменъ; о существованіи же Аггерскаго плавучаго маяка, съ постояннымъ огнемъ, ему было извѣстно; отъ времени какъ увидали огонь, до перваго удара, прошло самое большое 10 минутъ и ударъ этотъ былъ около $\frac{1}{2}$ 3 часа. Берегъ былъ видѣнъ уже послѣ втораго удара.

Старшій штурманскій офицеръ, штабсъ-капитанъ Хохловъ—что предлагая адмиралу измѣнить курсъ на одинъ румбъ, рассчитывалъ этимъ курсомъ дойти до параллели Хансгольмскаго маяка и потомъ уже взять курсъ въ Скагерракъ; по его сообра-

женіямъ теченіе было въ NO четверти; о каковомъ соображеніи своемъ вѣроятно докладывалъ адмиралу, по утвердительно сказать не можетъ. Въ бытность его, Хохлова, въ третьемъ часу въ каютѣ, ему дали знать, чрезъ какого то матроса, объ усмотрѣнномъ огнѣ; онъ тотчасъ же вышелъ на мостикъ и увидалъ съ лѣвой стороны огонь, по разсмотрѣніи котораго принялъ за судовой, тѣмъ болѣе, что оный горѣлъ неравномѣрно и былъ то совершенно ясенъ, то тусклъ; ему не приходило въ голову, чтобы Аггерскій маякъ, о существованіи котораго онъ зналъ, можно было увидеть на настоящемъ курсѣ; первый ударъ фрегата послѣдовалъ уже тогда, когда онъ спустился въ каюту; времени же прошло до удара съ того момента какъ увидали огонь не очень много. Къ этому штабсъ-капитанъ Хохловъ присовокупилъ, что бросать лота онъ не предлагалъ капитану. По предложенію адмирала положилъ на картѣ, что фрегатъ О теченіемъ отнесло на 30 миль къ О; теченіе по траверзу курса въ расчетъ не принималъ; при предположеніи, что фрегатъ снесло на О, мѣсто судна выходило ближе къ берегу, чѣмъ по всякому другому румбу.

Прочіе офицеры, чиновники, кондукторы и юнкера показали, что всѣ они вышли навѣрхъ послѣ перваго удара, когда фрегатъ сталъ на мель и каждый изъ нихъ исполнялъ возлагавшіяся на него обязанности. Къ этому поручикъ инженеръ-механиковъ Гаусманъ присовокупилъ, что когда отдано было во время крушенія приказаніе разводить пары, топки были уже до этого заряжены и труба поднята; при усиленномъ же огнѣ пары можно было поднять въ часъ.

Допросивъ служащихъ на фрегатѣ лицъ, слѣдственная коммисія сообразила донесенія флигель-адъютанта капитана 1-го ранга Кремера съ руководствами для безопаснаго плаванія и признала необходимымъ истребовать отъ него объясненіе по слѣдующимъ обстоятельствамъ; во 1-хъ, извѣстно ли ему было прежде послышки подпоручика Левицкаго, для узнанія имѣются ли на пути фрегата какіе либо постоянные маяки, объ Аггерскомъ плавучемъ маякѣ, кругъ освѣщенія котораго простирается на девять миль и можетъ быть видѣнъ съ высоты борта фрегата даже на 12 миль; во 2-хъ, какія соображенія руково-

*

дили имъ при возродившемся сомнѣніи, что увидѣнный огонь можетъ быть и не судовой, привести на 2 румба и лечь прямо на огонь; въ 3-хъ, что онъ разумѣетъ подъ выраженіемъ, что увидѣнный имъ слишкомъ за 9 миль огонь качался; въ 4-хъ, почему онъ, посылая штурманскаго офицера смотрѣть на картѣ маяки, при явившемся сомнѣніи, что видѣнный огонь можетъ быть маячный и при томъ видѣлъ его на NO, что прямо показывало близость ютландскаго берега, — не привелъ въ бейдевиндъ, что одинаково было удобно сдѣлать на тотъ и другой галсъ, такъ какъ изъ дѣла видно, что шли полный бакштагъ, имѣя реи прямо; затѣмъ по приводѣ въ бейдевиндъ, почему онъ не бросилъ лота; въ 5-хъ, не имѣетъ-ли онъ чего либо пояснить относительно своего мнѣнія, что приводомъ въ бейдевиндъ фрегатъ не удаляло отъ берега и все-таки онъ долженъ былъ разбиться, можетъ быть часомъ позже и на нѣсколько миль сѣвернѣе; ибо если бы при первомъ сомнѣніи онъ привелъ въ бейдевиндъ и бросилъ лотъ, то это разрѣшило бы всѣ сомнѣнія и указало на опасность, въ которой находился фрегатъ; затѣмъ имѣлось 4 якоря и 800 сильная машина, поднять пары въ которой, при усиленномъ огнѣ, потребовалось не болѣе часа времени, ибо топки въ то время были заряжены и труба поднята; по указанію же лопіи въ мѣстности, съ которой былъ увидѣнъ огонь, есть возможность отстояться, не срубая даже мачтъ; въ 6-хъ, не имѣетъ-ли онъ прибавить чего нибудь къ высказаннымъ имъ въ рапортѣ соображеніямъ относительно небросанія лота; хотя же онъ объяснилъ, что часто бросать лотъ было бесполезно на томъ основаніи, что глубина на всемъ дѣйствительномъ пути фрегата та же самая, какъ и на счислимомъ пунктѣ, но идя 38 часовъ по счисленію отъ послѣдняго обсервационнаго пункта, лотъ оставался единственнымъ руководителемъ въ безопасности плаванія, брошенъ же былъ во все это время одинъ только разъ; въ 7-хъ, почему онъ опредѣляетъ, что между моментомъ, когда увидали огонь и первымъ ударомъ фрегата прошло едва около 10 минутъ, тогда какъ по показанію боцмана, унтеръ-офицеровъ, часовыхъ и сигнальщиковъ, со времени какъ увидали огонь до удара прошло съ $\frac{1}{2}$ часа; въ 8-хъ, почему онъ по-

грѣшность въ 40 миль отъ теченія считается противнымъ указаніямъ лоціи, тогда какъ въ лоціи говорится о теченіи отъ 2 до 3 узловъ, происходящемъ отъ вѣтровъ, а 40 миль въ продолженіе 38 часовъ составляютъ немного болѣе узла; въ 9-хъ, принималъ ли онъ въ соображеніе, при разсужденіи о теченіи, что вѣтръ, какъ значится въ корабельномъ журналѣ, дулъ двѣ недѣли, до входа еще въ Англійскій каналъ, съ 28 августа по 11 сентября, между NO и SO; въ 10-хъ, почему онъ допускалъ ошибку въ счисленіи 30 миль къ O, наибольшую возможную и въ невыгодную для пути сторону, тогда какъ самая невыгодная сторона всегда считается траверсъ курса, и въ первомъ случаѣ онъ обезпечивалъ себя въ сторону отъ курса въ сущности только на $17\frac{1}{2}$, а въ послѣднемъ на полныя 30 миль, принимаемой имъ въ соображеніе погрѣшности отъ теченія; въ 11-хъ, вслѣдствіе чего онъ донесъ, что принимая теченіе къ SO, т. е. и по траверсу курса, должны были прійти на видъ маяка; напротивъ, курсъ этотъ велъ ниже круга освѣщенія Хансгольмскаго маяка, прямо въ кругъ освѣщенія маяка Аггеръ; въ 12-хъ, почему онъ при первомъ сомнѣніи, что увидѣнный огонь маячный, не предпринялъ, въ силу 251 ст. морскаго устава, никакихъ рѣшительныхъ дѣйствій, а хотѣлъ прежде доложить адмиралу.

На поставленные такимъ образомъ вопросы, капитанъ 1 ранга Кремеръ объяснилъ: на Аггерскій маякъ особеннаго вниманія онъ не обращалъ, ибо по счисленію до него было 40 миль, траверсъ же его должны были пройти еще чрезъ два часа въ 32 миляхъ; ему извѣстно изъ описанія маяковъ объ Аггерскомъ маякѣ, имѣющемъ постоянный огонь и освѣщающемъ на 9 миль. Увидавъ предъ крушеніемъ огонь, онъ приволъ на 2 румба и легъ на оный потому, что положеніе парусовъ не позволяло вдругъ привести болѣе, не обрасопивъ рей и не убавивъ парусовъ; прибѣгать же къ этому, признавая видѣнный огонь за судовой, а не за маячный, не имѣлъ достаточнаго основанія; при томъ въ Нѣмецкомъ морѣ неоднократно случалось замѣчать рыбацкія суда, стоявшія на якорѣ съ однимъ огнемъ на мачтѣ; маячнаго же огня на лѣвой сторонѣ не пред-

полагалось видѣть. Словами «огонь качался» онъ, Кремеръ, хотѣлъ выразить, что онъ, мелькая, производилъ на глазъ впечатлѣніе какъ огонь на суднѣ, имѣющемъ качку. Посылая подпоручика Левицкаго смотрѣть на карту, вовсе не сомнѣвался въ огнѣ; послалъ же его собственно изъ одной предосторожности, поэтому и не привелъ въ бейдевиндъ; реи не были прямо, да и не могли быть такъ, потому что фрегатъ шелъ 11 румбовъ отъ вѣтра и несъ полный гротъ; приводъ на 3 румба былъ сдѣланъ не трогая брасовъ, при томъ паруса еще не обстенили, а только начали заполаскивать. Бросаніемъ лота, также какъ и назначеніемъ курса, распоряжался адмиралъ; съ своей стороны онъ, Кремеръ, не находилъ нужнымъ бросать его, такъ какъ, по избранному курсу, онъ показалъ бы на всемъ проходимомъ пространствѣ одну и ту же малую глубину; притомъ бросаніе лота, при такой скорости, съ какою шелъ фрегатъ съ бывшими на немъ въ то время парусами, сопряжено съ большими неудобствами и потерей времени, а особенной пользы отъ бросанія лота ожидать было нельзя. Не подозрѣвая близости берега, въ бейдевиндъ не привелъ; изложенныя же въ рапортѣ Его Императорскому Высочеству Генераль-Адмиралу разсужденія, что приводъ въ бейдевиндъ, на лѣвый галсъ, неминуемо приближалъ бы къ берегу, сдѣланы имъ послѣ крушенія, ибо за нѣсколько минутъ до онаго не имѣлъ еще повода къ такимъ соображеніямъ. Сколько именно прошло времени съ момента, когда увидали огонь до послѣдовавшаго перваго удара опредѣлительно сказать не можетъ, но ему казалось, что прошло не болѣе 10 или 12 минутъ; такое соображеніе свое онъ основывалъ, кромѣ собственной памяти, еще на томъ, что мѣсто крушенія отстоитъ отъ мѣста пересѣченія кругами маяка на двѣ мили, каковое разстояніе, при тогдашнемъ ходѣ фрегата, пройдено около 10 или 12 минутъ. При перемѣнѣ курса адмиралъ сообщалъ свои соображенія, по которымъ онъ рѣшился взять курсъ NO 54° по картѣ; основаніями этихъ соображеній генераль-адъютанта Посьета, какъ онъ, Кремеръ, понялъ, послужила лоція Нѣмецкаго моря о теченіи стр. 35 и 36, гдѣ излагается: *«между ютландскою банкою и норвежскимъ берегомъ теченіе обыкновенно идетъ къ*

западу, даже при западныхъ вѣтрахъ и въ то же время у ютландскаго берега оно идетъ къ О; притомъ теченіе управ-
ляется вѣтрами»; а какъ вѣтръ былъ близко къ истинному W-ту, то и теченіе было положено на истинный О-тъ; хотя дальше въ лоціи и говорится, что «при сѣверныхъ и сѣверо-
западныхъ вѣтрахъ теченіе идетъ отъ норвежскаго берега, чрезъ ютландскую банку, одолъ берега Ютландіи къ Гельго-
ланду», но фрегатъ не былъ въ предѣлахъ такого теченія, ибо по счисленію находился въ 90 миляхъ отъ ближайшаго берега; по этимъ причинамъ онъ, Кремеръ, въ рапортѣ своемъ выска-
залъ, что 40 миль теченія къ SO противно указанію лоціи. Разсуждая о теченіи, не принималъ лично въ соображеніе, что въ продолженіе 2-хъ недѣль вѣтръ дулъ между NO-мъ и SO-мъ. Теченіе же на О считалъ самымъ невыгоднымъ, потому что оно прямо приближаетъ къ берегу и въ этомъ случаѣ до круговъ маяка 63 мили, тогда какъ при теченіи къ SO, въ той же силѣ, т. е. въ 30 миль, фрегатъ считался бы дальше отъ берега и до круговъ маяка оставалось 69 миль. Высказанное въ донесеніи предположеніе, что при теченіи къ SO должны были придти «на видъ маяка» ошибочно. При посылкѣ штур-
мана не имѣлъ никакого подозрѣнія, что видѣнный огонь маячный и потому не имѣлъ никакого основанія принимать какія либо рѣшительныя мѣры; уходя же внизъ, приказалъ при-
вести на 2 румба изъ предосторожности.

Вслѣдствіе какъ этихъ отвѣтовъ капитана 1 ранга Кремера, такъ и обстоятельствъ самаго дѣла, слѣдственная коммисія предложила генераль-адъютанту Посѣту слѣдующіе вопросы: во 1-хъ, не имѣетъ ли онъ чего либо прибавить къ выска-
заннымъ имъ въ донесеніи соображеніямъ относительно того обстоятельства, когда 12 числа, въ 8 часовъ вечера, былъ измѣ-
ненъ курсъ, чтобы идти на видъ Хансгольмскаго маяка и, опредѣлившись по немъ, вступить въ Скагерракъ; во 2-хъ, почему въ теченіе 38 часовъ, по счисленію отъ послѣдняго
обсервационнаго пункта, лотъ былъ брошенъ всего одинъ
разъ, тогда какъ, при неимѣнии обсервации, лотъ оставался
единственнымъ указателемъ въ безопасности плаванія; въ

3-хъ, рѣшаясь, въ 8 часовъ вечера, 12 числа, спуститься въ Скагерракъ и допуская при этомъ погрѣшность въ счисленіи отъ теченія до 30 миль, не имѣлъ ли еще какихъ либо особыхъ соображеній въ поспѣшности плаванія, кромѣ выказаннаго въ рапортѣ желанія сократить путь на 30 миль, чтобы чрезъ это увидать засвѣтло маякъ Скагенъ; въ 4-хъ, въ донесеніи его значится, что при приближеніи ко входу въ Скагерракъ предстояло или продолжать курсъ NNO и, придя на видъ Линдеснескаго маяка, направиться на Скагенъ, или измѣнивъ курсъ ранѣе, идти на видъ маяка Хансгольменъ на ютландскомъ берегу и, опредѣлившись по немъ, вступить въ Скагерракъ; почему по его, генералъ-адъютанта Посьета, объясненію оба эти пути, при обстоятельствахъ, сопровождавшихъ плаваніе, казались одинаково безопасны, между тѣмъ, не имѣя 12 сентября обсерваціи и не бросая для повѣрки своего мѣста лота, допускалъ погрѣшность въ точномъ знаніи мѣста фрегата въ 30 миль: по указанію лодіи самое безопасное было идти на Линдеснесъ и, дойдя до окраины 30 саженной глубины, которая изгибается вокругъ маяка Хансгольменъ, въ разстояніи отъ него около 17 миль, спуститься въ Скагерракъ; въ лодіи также говорится, что ютландскій берегъ, между мысомъ Блавандомъ и Скагеномъ, при всѣхъ вѣтрахъ, дующихъ не отъ берега, должно избѣгать; далѣе въ лодіи указывается, что пройдя сѣверо-восточную оконечность Доггеръ-банки, слѣдуетъ держаться западнѣе, чтобы противудѣйствовать вліянію всякаго восточнаго теченія, ибо ютландскій берегъ низменъ и видѣнъ тогда, когда судно подойдетъ вплотъ; въ 5-хъ, въ донесеніи своемъ онъ, генералъ-адъютантъ Посьетъ, излагаетъ, что ни сила ни направленіе бывшаго тогда вѣтра, вообще дувшаго со времени вступленія фрегата въ Нѣмецкое море, не заставляли предполагать какого либо особенно сильнаго теченія въ которую либо сторону; но принималъ ли онъ въ соображеніе, что при входѣ въ Нѣмецкое море получили первый вѣтеръ изъ NW четверти, послѣ постоянныхъ вѣтровъ, дувшихъ двѣ недѣли, какъ видно изъ журнала, въ направленіи между NO и SO? въ 6-хъ, относительно направленія и силы теченія главнымъ образомъ онъ

руководствовался означенными на картѣ приливомъ и отливомъ въ разное время и полагалъ, что среднее теченіе должно было двинуть фрегатъ на NO, между тѣмъ, чтобы опредѣлить степень безопасности курса, принялъ это направленіе не къ NO, а прямо на O къ ютландскому берегу; въ лоціи же упоминается, что между Ютландскою банкою и норвежскимъ берегомъ теченіе обыкновенно стремится къ западу даже при западныхъ вѣтрахъ и въ то же время, на самой банкѣ, оно направляется къ востоку; но это восточное теченіе дѣйствуетъ только въ предѣлахъ Скагеррака и не относится до мѣстности, въ которой въ то время фрегатъ находился, ибо въ этой мѣстности теченіе, при сѣверныхъ и сѣверо-западныхъ вѣтрахъ, идетъ къ югу вдоль норвежскаго берега, чрезъ Ютландскую банку, и вдоль ютландскаго берега къ Гельголанду; сверхъ того, по указанію лоціи теченіе въ Нѣмецкомъ морѣ вообще управляется вѣтрами; въ 7-хъ, почему онъ не положилъ предположенной имъ погрѣшности въ 30 миль отъ теченія, какъ это принято дѣлать, по траверзу на SO, въ такомъ бы случаѣ обезпечивался отъ подвѣтреннаго ютландскаго берега на полныя 30 миль и неминуемо увидалъ бы, что курсъ велъ тогда ниже круга освѣщенія Хансгольмскаго маяка, прямо въ кругъ освѣщенія маяка Аггеръ; при томъ предполагавшаяся погрѣшность, въ 30 миль въ счисленіи отъ теченія прямо на O, въ сущности обезпечивала только на $17\frac{1}{2}$ миль.

На эти вопросы генераль-адъютантъ Посеетъ отвѣчалъ:

•Въ дополненіе къ рапорту моему на имя Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала и въ отвѣтъ на сдѣланные мнѣ вопросы, считаю необходимымъ сказать слѣдующее: а) Изъ предложенныхъ мнѣ вопросовъ, я долженъ заключить, что объясненія, изложенныя въ моемъ донесеніи относительно безопасности избраннаго въ Скагерракъ курса, NO 54°, понимаются такимъ образомъ, что въ 8 часовъ вечера 12 числа, я допускалъ погрѣшность въ счисленіи до 30 миль и былъ, слѣдовательно, въ большой неизвѣстности относительно мѣста фрегата. Это не было такъ, и не то я хотѣлъ выразить, говоря о принятыхъ мною предосторожностяхъ. Мы не имѣли наблюденій только въ тотъ самый день, въ который измѣнили курсъ

и со времени послѣдняго астрономическаго опредѣленія широты и долготы, т. е. со вчерашняго полдня, шли все однимъ курсомъ, при обстоятельствахъ весьма благоприятныхъ, при ровномъ попутномъ вѣтрѣ и умѣренномъ волненіи и, слѣдовательно, пройдя всего около 185 миль, не имѣли никакихъ причинъ считать свое мѣсто весьма невѣрнымъ. Мы могли полагать себя въ 8 часовъ вечера миль на 10 вправѣ или на столько же влѣвѣ отъ дѣйствительнаго мѣста, но не болѣе, и курсъ NO 54°, который велъ только въ 6 миляхъ отъ середины пролива, вся ширина котораго 60 миль, я считалъ совершенно безопаснымъ. Но какъ входить въ противъ приходилось ночью, то я долженъ былъ, дабы оградить себя отъ всякой опасности, принять во вниманіе и крайніе возможные случаи, хотя, при тогдашнихъ, намъ извѣстныхъ данныхъ, вовсе невѣроятные.

б) Въ дополненіе къ причинамъ, на основаніи которыхъ я счелъ избранный часъ благозременнымъ для перемѣны курса и самый курсъ безопаснымъ, я долженъ еще присовокупить слѣдующіе доводы (не приведенные въ рапортѣ изъ опасенія сдѣлать его излишне подробнымъ).

1) Въ лоціи 1863 года совѣтуется для руководства при склоненіи курса въ Скагерракъ, принимать линію 30 саженой глубины; мы же, идя отъ Англійскаго канала и имѣя курсъ NNO $\frac{1}{4}$ O, достигли этой линіи около 8 часовъ вечера 12 числа, въ 85 миляхъ отъ ютландскаго берега и измѣнивъ курсъ на три румба вправо, легли по направленію близкому къ этой линіи, но такъ, что проходили Хансгольмъ не въ 17 миляхъ, какъ обходить его эта отличительная черта, а въ 24 съ другой стороны. Въ донесеніи моемъ я сказалъ... *затѣмъ я предположилъ, что вслѣдствіе вѣтровъ, которые могли быть здѣсь до прибытія нашего въ Нѣмецкое море, теченіе увлекло фрегаты къ сѣверу, къ норвежскому берегу*. Это я основывалъ на слѣдующихъ соображеніяхъ. Господствующее теченіе во всемъ Нѣмецкомъ морѣ есть NO и послѣ продолжительныхъ NO вѣтровъ, которые мы имѣли въ Англійскомъ каналѣ, мы должны были ожидать, что теченіе Нѣмецкаго моря, обращенное этими вѣтрами на SW, теперь, когда уже прошло

около двухъ сутокъ послѣ ихъ прекращенія, съ усиленною скоростію направляется опять на NO. Поэтому можно было предполагать, что счислимое наше мѣсто позади истиннаго и если изъ принятыхъ въ соображеніе двухъ крайнихъ случаевъ который либо можно было считать болѣе вѣроятнымъ, то конечно второй. На этомъ основаніи слѣдовало опасаться, что продолжая курсъ къ сѣверу для опредѣленія себя по Линдеснесу, мы могли въ предстоящую ночь оказаться слишкомъ близкими къ норвежскому берегу.

2) Лоть былъ брошенъ въ полдень 12 числа и оказавшаяся на немъ глубина, 23 сажени, согласовалась съ глубиною счисимаго мѣста. Послѣ этого до 8 часовъ вечера мы продолжали идти тѣмъ же курсомъ, при обстоятельствахъ, которыя, какъ я сказалъ въ 1-мъ отвѣтѣ, не могли возбуждать ни малѣйшаго сомнѣнія на счетъ мѣста фрегата. Въ 8 часовъ, имѣя 8 узловъ ходу и считая себя посрединѣ между Доггеръ-банкой и входомъ въ Скагеррагъ, гдѣ къ тому еще глубина измѣняется мало и неправильно, казалось излишнимъ приводить и ложиться въ дрейфъ, чтобы бросать лоть. При томъ вѣтръ начиналъ крѣпчать и при положеніи фрегата бейдевиндъ, двухъ рифовъ въ марселяхъ было уже недостаточно. Въ 4 часу пополудни, по счисленію, мы должны были приближаться ко входу въ Скагеррагъ и тогда было назначено бросать лоть. Если, впрочемъ, не смотря на эти основанія, можно сказать, что слѣдовало приводить и бросать лоть, какъ до 8 часовъ, такъ и послѣ этого времени, то въ настоящемъ случаѣ онъ врядъ ли послужилъ бы намъ предостереженіемъ, потому что глубины по направленію предполагавшагося пути и глубины по пути, по которому фрегатъ шель къ своему роковому мѣсту на берегу Ютландіи, весьма близки однѣ другимъ.

3) Какъ я имѣлъ честь изложить въ первой части отвѣта на первый вопросъ, я не предполагалъ погрѣшности въ счисленіи въ 30 миль, хотя, разсуждая о безопасности избраннаго курса, допускалъ крайности, тогда невѣроятныя, и ограждалъ себя предположеніями наиболѣе для насъ неблагопріятными. Время избранное для перемѣны курса и самый курсъ

NO 54°, кромѣ того, что сокращали разстояніе до Скагена, казались тогда, на основаніи разсужденій, изложенныхъ въ пунктѣ *b* того же отвѣта, и болѣе безопасными, чѣмъ бурскіе сѣвернѣе и позднѣе взятый.

Кромѣ изложенныхъ, я не имѣлъ другихъ причинъ сокращать плаваніе. Хотя время было осеннее и въ Кронштадтѣ я рассчитывалъ быть не ранѣе 25-го сентября, но сокращать путь и только на 30 миль, при входѣ ночью въ проливъ подобный Скагерраку, ради желанія совершить скорѣе переходъ, было бы неблагоразумно.

4) Если бы я считалъ мѣсто свое весьма невѣрнымъ и допускалъ погрѣшность въ счисленіи въ 30 миль, то я бы счелъ оба пути: какъ мимо Линдеснескаго, такъ и мимо Хансгольмскаго маяковъ одинаково опасными и въ такомъ случаѣ вовсе не вошелъ бы ночью въ Скагерракъ, а дождался бы разсвѣта. Что же касается безопаснаго пути, указываемаго лоціею, то, какъ я изложилъ въ п. *b* отвѣта на первый вопросъ, дѣйствія наши согласовались съ этимъ указаніемъ: *«курсъ NNO¹/₄ O велъ на Линдеснесъ, дойдя до окраины 30-ти саженой глубины, мы спустились въ Скагерракъ и взяли такой курсъ, который долженъ былъ вести въ 24-хъ, а не въ 17-ми миляхъ отъ Хансгольма».*

Совѣтъ избѣгать ютландскій берегъ между Блавандомъ и Скагеномъ, при всѣхъ вѣтрахъ, дующихъ не отъ берега, данъ въ лоціи при описаніи прибрежнаго плаванія (стр. 218, гл. IX, отъ Горнъ-рифа до Скагена), но и нашъ курсъ, шедшій только на 6 миль вправо отъ середины Скагеррака, котораго ширина при входѣ 60 миль, велъ въ разстояніи 24 миль отъ этого берега.

Въ той же лоціи 1863 года говорится (стр. 37): *«вообще лучше держаться западнѣе, для противодѣйствія всякому восточному теченію и проч.»* и вслѣдъ за этимъ дается совѣтъ слѣдовать для этого линіи 30-ти саженой глубины, обходящей Хансгольмъ въ безопасномъ разстояніи. Мы считали себя въ 8 ч. вечера въ 85 миляхъ къ западу отъ ютландскаго берега и съ этого времени слѣдовали очень близко направленію указанной линіи.

5) Вечеромъ 10 числа, при выходѣ изъ Англійскаго канала, мы имѣли, послѣ продолжительныхъ вѣтровъ изъ NO четверти и свѣжаго N, дувшаго въ продолженіи утра этого дня, ровный NW, который въ тотъ-же вечеръ стихъ, къ утру 11, когда фрегатъ вошелъ въ Нѣмецкое море, обратился въ совершенный штиль. Затѣмъ, въ продолженіе около сутокъ мы имѣли WNW и W (истинные), далѣе, все утро 12 числа, до 2-хъ часовъ пополудни, опять штиль и съ этого времени до 8 часовъ вечера прежній WNW, который постепенно крѣпчалъ и къ полночи достигъ силы свѣжаго рифъ-марсельнаго. При этомъ порядкѣ перемѣны вѣтра, прерываемомъ штилями, нельзя было предполагать, чтобы онъ произвелъ какое-либо особенно сильное теченіе въ которую либо сторону. И какъ послѣ продолжительныхъ NO вѣтровъ, дувшихъ до входа нашего въ Нѣмецкое море, прошло тоже около двухъ сутокъ, то произведенное ими возвышеніе уровня воды въ югозападной части моря и вслѣдствіе этого усиленное NO теченіе, надо было тоже считать уже стихшимъ. На случай, однако, что усиленная его скорость еще продолжалась, я предположилъ, что оно подвинуло насъ по курсу на 30 миль и въ этомъ случаѣ новый курсъ нашъ—NO 54°, велъ фрегатъ въ 12 миляхъ мимо Линдеснеса.

6) Въ лоціи сказано, что при сѣверныхъ и сѣверозападныхъ вѣтрахъ теченіе идетъ къ югу, вдоль норвежскаго берега, черезъ Ютландскую банку и вдоль ютландскаго берега къ Гельголанду. Изъ этого описанія слѣдуетъ заключить, что полоса этого теченія не широка и что вообще оно идетъ только вдоль берега. При ходѣ фрегата около 10 узловъ, я предположилъ, что входя въ Скагеррагъ, мы будемъ находиться въ предѣлахъ этого теченія отъ 2 до 3 часовъ и дѣйствіе его отъ 3 до 6 миль я считалъ включеннымъ въ тѣ 30 миль, которыя отложитъ на О. Если же вліяніе NO вѣтровъ, господствовавшихъ до входа нашего въ Нѣмецкое море, еще продолжалось, то это южное теченіе должно было уменьшить NO-е и само уменьшиться. Теченіе между норвежскимъ берегомъ и Ютландскою банкою я долженъ былъ принять во вниманіе, потому что идя, избраннымъ вновь курсомъ NO 54°, намъ предстояло находиться

въ предѣлахъ этого теченія и при соображеніяхъ своихъ я принималъ въ расчетъ время до предстоявшей полуночи. Теченіе же на самой банкѣ могло тоже вліять на курсъ, который велъ фрегатъ въ небольшомъ разстояніи отъ той банки.

7) Общее теченіе всего Нѣмецкаго моря на NO и среднее изъ различныхъ направленій прилива и отлива въ различныхъ его частяхъ тоже сѣверо-восточное, поэтому всего естественнѣе было предполагать себя подвинутымъ въ этомъ самомъ направленіи. Я положилъ дѣйствіе этого теченія на O, какъ вліявшаго на насъ во все время пока фрегатъ со вчерашняго полдня шель по курсу $NNO\frac{1}{4}O$ и какъ въ то же время приближавшее насъ по кратчайшему разстоянію къ берегу. Предполагать же дѣйствіе теченія по перпендикуляру къ наиболѣе вѣроятному его направленію, ибо теченіе и курсъ въ этомъ случаѣ почти совпадали,—я не имѣлъ никакого основанія.

Подобнымъ образомъ предостерегать себя, т. е. по траверзамъ къ курсу, слѣдуетъ, кажется, въ водахъ, въ которыхъ нѣтъ никакого теченія. А гдѣ оно существуетъ, тамъ направленіе его должно указывать сторону, въ которой слѣдуетъ себя ограждать отъ случайностей. Если бы, въ данномъ случаѣ, для опредѣленія новаго курса отложить 30 миль по румбу $SO\ 36^\circ$, т. е. по траверзу къ предполагаемому курсу, и отъ полученной точки его тоже провести въ 7 миляхъ отъ Хансгольма, то онъ будетъ не $NO\ 54^\circ$, а $NO\ 48^\circ$. На этомъ же основаніи, чтобы обезпечить себя отъ норвежскаго берега, слѣдовало бы отложить 30 миль, не по курсу $NNO\frac{1}{4}O$, какъ я поступилъ, а по румбу $NW\ 36^\circ$, перпендикулярному къ предполагаемому курсу и отъ полученной точки провести румбъ $NO\ 48^\circ$, который прошелъ бы по норвежскому берегу, въ 8 миляхъ къ O отъ Линдеснесскаго маяка. И оказалось бы, что при этомъ способѣ предосторожности въ 30 миль, въ Скагеррагъ, котораго ширина всего 60 миль, нельзя было-бы входить. А уменьшая число миль предосторожности и оставаясь при томъ же способѣ траверзовъ, пришлось бы уменьшить это число на столько, что курсъ, проведенный съ конца уменьшеннаго траверза, далъ бы по параллели около 30 миль; ибо и при этомъ, употребленномъ мною способѣ, фрегатъ проходилъ, въ крайнихъ

случахъ, только въ 7 миляхъ отъ одного берега и въ 12-ти отъ другого.

8) Сравнивая мѣсто гибели фрегата съ счислимымъ мѣстомъ его въ моментъ крушенія, оказывается, что въ продолженіе 38½ часовъ, теченіе снесло его по румбу SO10½. Она 41 милю. Таковое значительное дѣйствіе его показываетъ, что оно существовало не только вдоль берега, но и на значительномъ отъ него разстояніи. По словамъ прибрежныхъ жителей, за нѣсколько дней до крушенія фрегата, здѣсь дулъ продолжительный SO-й штормъ, послѣ чего они обыкновенно ожидаютъ сильнаго SO теченія и съ нимъ нѣсколько крушеній. Точно такимъ образомъ можетъ случиться, что до входа судна въ Нѣмецкое море, здѣсь дулъ штормъ отъ N или NW и, вслѣдствіе сего, весьма сильное обратное теченіе къ N или NW-ту, которое приведетъ судно въ такое же опасное положеніе отъ норвежскаго берега при такихъ же принятыхъ предосторожностяхъ.

На тотъ и на другой случай, наше несчастіе даетъ слѣдующее указаніе. Курсъ NNO¼ O слѣдуетъ продолжать до тѣхъ поръ, пока судно, по счисленію, придетъ въ разстояніе около 55 миль отъ норвежскаго берега, т. е. пока не будетъ по срединѣ между линіями 30 и 50 саженой глубины или никакъ не ранѣе сѣверной окраины 30-ти саженой глубины и тогда взять курсъ OtN, касательный къ кругу освѣщенія Хансгольмскаго маяка. Лишнія 50 миль, пройденныя для сего по румбу NNO¼ O, предохранятъ отъ ютландскаго берега, на случай сильнаго юго-восточнаго теченія, такъ какъ нашъ случай, показывающій 41 милю въ 1½ сутки, можно отнести къ случаямъ крайнимъ; а оставленныя 55 миль до норвежскаго берега предохранятъ отъ послѣдняго въ случаѣ сильнаго сѣвернаго теченія. Курсъ OtN пройдетъ почти по срединѣ входа въ Скагерракъ и когда, идя такимъ образомъ, опредѣлится мѣсто судна по Хансгольму, останется измѣнить курсъ соотвѣтственно обстоятельствамъ.

Большое число спасительныхъ и ракетныхъ станцій (18), устроенныхъ на протяженіи между Листскими маяками и Ханс-

гольмскимъ, доказываетъ, что берегъ этотъ часто бываетъ свидѣтелемъ крушенія судовъ. Въ англійской лоціи 1863 года, при описаніи этой части берега, его называютъ айронъ-баундъ. Между тѣмъ, на всемъ протяженіи, составляющемъ, за исключеніемъ радіусовъ освѣщенія обонхъ маяковъ, 105 миль, нѣтъ ни одного промежуточнаго маяка. Казалось бы, что еслибы датское правительство поставило таковыхъ два: одинъ для огражденія отъ опаснаго Горнсъ-рифа, другой отъ сильнаго и неправильнаго теченія на ютландской банкѣ, то оказало-бы судамъ, плавающимъ въ Нѣмецкомъ морѣ, большую услугу.

Говоря о маякахъ, считаю не излишнимъ сказать, что огонь плавающего маяка Аггеръ горѣлъ такъ слабо, по крайней мѣрѣ съ того румба, съ котораго мы къ нему подходили, что и послѣ удара, когда фрегатъ находился отъ него въ разстояніи 7 миль (кругъ освѣщенія его 10 миль), трудно было рѣшить: огонь ли это былъ въ избѣ, догорающій костеръ, разложенный на берегу рыбаками или командою выброшеннаго на берегъ каботажнаго судна, или дурно горѣвшій плавучій маякъ».

По прочтеніи отвѣта генералъ-адъютанта Посьета, докладчикъ присовокупилъ, что къ настоящему дѣлу подлежать статьи морскаго устава 44, 130, 131, 446, 251, 255, 285, 355, 379 и 380, и что по собраннымъ слѣдственнымъ комисіею предварительнымъ свѣдѣніямъ о понесенныхъ чрезъ крушеніе фрегата «Александръ-Невскій» казною убытковъ, оказалось, что весь убытокъ доходитъ до 655 000 р. с., въ каковой суммѣ заключаются: а) принадлежащіе экипажу музыкальные инструменты, оцѣненные въ 1809 р. б) принадлежащая командѣ фрегата одежа, оцѣненная въ 1902 р. 31 к.

Чтеніе доклада продолжалось около часа и двадцати минутъ, послѣ чего предсѣдателемъ предложено было генералъ-адъютанту Посьету объяснить обстоятельства дѣла и тѣ предположенія, на основаніи которыхъ онъ располагалъ курсомъ фрегата въ продолженіе плаванія, предшествовавшаго его гибели у береговъ Ютландіи.

Объясненія лицъ, причастныхъ къ дѣлу.

Генералъ-адъютантъ вице-адмирала Посыетъ отвѣчалъ: Въ докладѣ, только что прочитанномъ, изложены подробности крушенія фрегата, занятія слѣдственной комиссіи, вопросы ею сдѣланные, отвѣты на нихъ полученные, и выведенное комиссіею заключеніе, на основаніи котораго состоялся настоящій судъ. Сравнивая это заключеніе слѣдственной комиссіи съ вопросами, предложенными ею мнѣ, видно, что комиссія не приняла во вниманіе моихъ отвѣтовъ, которые, позволю себѣ думать, не лишены ни содержанія, ни дѣла. Тѣ-же вопросы, тѣ-же мысли, только видоизмѣненные, безъ малѣйшаго вниманія къ сдѣланнымъ на нихъ возраженіямъ, составляютъ заключительное мнѣніе слѣдственной комиссіи. Поэтому я считаю необходимымъ изложить вкратцѣ обстоятельства, подлежащія вѣдѣнію комиссіи, и войти въ подробное разсмотрѣніе ея заключеній.

Крушеніе фрегата ясно доказываетъ, что при распредѣленіи послѣднихъ его курсовъ не было принято въ расчетъ, не было предусмотрѣнно явленіе, имѣвшее гибельное вліяніе на его движенія. Это ясно теперь послѣ постигшаго насъ несчастія; но чтобы вѣрно судить о томъ, въ какой мѣрѣ это явленіе могло войти въ наши соображенія и въ какой степени, при данномъ случаѣ, были исполнены требованія морскаго искусства, для этого необходимо перенестись въ обстоятельства, сопровождавшія послѣдніе дни нашего плаванія.

Со времени вступленія фрегата въ Нѣмецкое море, т. е. съ вечера 10 сентября, эти обстоятельства были самыя обыкновенныя и при томъ благопріятныя.

Выйдя изъ Англійскаго канала и опредѣлившись по Галлоперскому маяку, мы легли на сѣверо-восточную оконечность Догтеръ-банки, *согласно совѣту лоции*, по румбу NNO. Съ вечера этого дня было маловѣтріе и къ утру слѣдующаго дня совершенно заштилѣло; поэтому всю ночь мы шли подъ парами, въ 8 часовъ, 11 сентября, не смотря на штиль, вступили подъ паруса; въ 9 часовъ и въ полдень имѣли наблюденія, астрономическій пунктъ согласовался съ счислимымъ и не показалъ теченія; глубина по лоту была одинакова съ картой. Весь день

мы шли по тому-же румбу, при ровномъ западномъ вѣтрѣ и имѣли ходу отъ 4 до 8 узловъ. Утромъ слѣдующаго дня, т. е. 12 сентября, опять заштилѣло; въ полдень этого дня, *при продолжавшемся штиль*, мы повѣрили себя лотомъ, который показалъ глубину согласную съ картой и этимъ подтвердилъ счисленіе, по которому мы тогда находились на сѣверо-восточной оконечности Доггеръ-банки. Такъ какъ штиль продолжался и ходу не было, то было излишне бросать лотъ вторично. Въ 2 часа, т. е. послѣ шестичасоваго штиля, мы получили прежній вѣтеръ и продолжали тотъ же курсъ NNO, направляясь на Линдеснесъ, южную оконечность Норвегіи, и пройдя всего 48 миль, въ 8 часовъ вечера, измѣнили курсъ, будучи посрединѣ между Доггеръ-банкой и входомъ въ Скагерракъ, въ разстояніи 90 миль отъ датскаго берега и въ 110 отъ норвежскаго. Курсъ NO 54° велъ въ 24 миляхъ отъ Хансгольмскаго маяка и въ 36 м. отъ Линдеснесъ.

Изложенныя обстоятельства плаванія, при ровномъ попутномъ вѣтрѣ, смѣнявшемся въ продолженіе полутора сутокъ двумя продолжительными штилями, при ясномъ горизонтѣ и отсутствіи значительнаго волненія—не могли возбуждать никакого сомнѣнія въ вѣрности счисления. Но какъ курсъ измѣненъ былъ на ночь, то, для обезпеченія себя отъ всякой случайности, я расчелъ, какъ обыкновенно дѣлаю въ подобныхъ случаяхъ, на сколько послѣднее мѣсто должно бы быть невѣрно, чтобы новый курсъ могъ вести къ опасности. Чтобы эту предосторожность сдѣлать крайнею, наибольшею, я поступилъ какъ сказалъ въ своемъ донесеніи. На картѣ, въ различныхъ мѣстахъ Нѣмецкаго моря, показаны направленіе и скорость теченія въ различное время прилива и отлива. Въ восточной половинѣ этого моря, во время квадратуръ, оно доходитъ до $\frac{1}{4}$ узла, въ сизигіи до $\frac{3}{4}$ узла, и слѣдовательно среднее въ продолженіе 24 часовъ—въ первомъ случаѣ менѣе $\frac{1}{4}$ узла, во второмъ $\frac{3}{8}$ узла. Въ лоціи говорится, что теченіе черезъ Ютландскую банку, при сильныхъ сѣверо-западныхъ вѣтрахъ, доходитъ до $1\frac{1}{2}$ и до 2 узловъ. 11 и 12 сентября луна была около 1-й четверти и вѣтеръ былъ ровный WNW или штиль. На основаніи этихъ данныхъ, мы могли полагать, что съ пол-

дня 11 числа до предстоявшей полуночи, т. е. въ продолженіе 36 часовъ, погрѣшность отъ теченія была всего отъ 10 — 12 миль. Я принялъ, что въ продолженіе всѣхъ 36 часовъ теченіе дѣйствовало со скоростью сизигійнаго теченія и не средняго, а полнаго въ $\frac{3}{4}$ узла. Къ полученнымъ такимъ образомъ 27 милямъ, я прибавилъ 3 мили, приписавъ ихъ дѣйствию волненія и во всѣ 30 миль считалъ включенными тѣ 5 или 6 миль, на которыя могло подвинуть фрегатъ теченіе Ютландской банки. Это теченіе — обыкновенное или преувеличенное, дѣйствовало на фрегатъ въ продолженіе курса его на NNO. Среднее направленіе приливнаго и отливнаго теченія NO-ое, господствующее теченіе въ Нѣмецкомъ морѣ тоже NO и N-е и послѣ тѣхъ сѣверо-восточныхъ вѣтровъ, которые дули здѣсь до прибытія нашего въ Нѣмецкое море, отливъ водъ, поднятыхъ въ юго-западной части этого моря долженъ былъ также направиться на NO, если этотъ отливъ, какъ послѣдствіе тѣхъ вѣтровъ, еще не прекратился. Но какъ это теченіе могло уклоняться отъ главнаго своего направленія въ одну или другую сторону, то я принялъ два случая и что въ одномъ оно насъ во все это время приближало къ ютландскому берегу, а въ другомъ къ норвежскому. Въ 1-мъ случаѣ я положилъ преувеличенныя 30 м. по параллели, на O, во 2-мъ — по продолженіи нашего курса, потому что онъ велъ на Линдеснесъ. Курсъ NO 54°, проведенный съ конца этихъ двухъ линій, показалъ, что если-бы мѣсто фрегата въ 8 час. могло быть невѣрно въ ту или другую сторону даже на 30 м., то вновь избранный курсъ NO 54° проводилъ благополучно отъ обоихъ береговъ, — отъ одного въ 7 миляхъ, отъ другаго — въ 12 $\frac{1}{2}$ миляхъ.

Избравъ такимъ образомъ этотъ курсъ, мы рассчитывали, что съ разсвѣтомъ будемъ приближаться ко входу въ Скагерракъ, и я приказалъ начать бросать лотъ съ 4 часовъ. Капитанъ, вслѣдствіе усилившагося ночью вѣтра, распорядился, чтобы начать бросать лотъ въ 3 часа и дипъ-лотъ былъ обнесенъ уже вскорѣ послѣ 2 часовъ.

Въ 2 $\frac{1}{2}$ часа, когда послѣдовалъ ударъ, фрегатъ долженъ былъ находиться отъ Хансгольмскаго маяка въ разстояніи 52 миль.

Сравнивая мѣсто крушенія фрегата съ стислимымъ его мѣс-

*

томъ въ $2\frac{1}{2}$ часа, оказывается, что фрегатъ снесло на SOЮ $\frac{1}{2}$ О по однимъ вычисленіямъ на 41 милю, по другимъ на $45\frac{1}{2}$ м., среднимъ числомъ на 43 мили. Вычтя изъ этого числа 12 миль дѣйствія теченія при обыкновенныхъ обстоятельствахъ, оказывается, что фрегатъ снесло болѣе чѣмъ могло вести по показаніямъ лоции и картъ на 31 милю, или на 22 мили, если въ квадратурное время принять скорость сизигійнаго теченія, т. е. если въ продолженіе всѣхъ 38 часовъ, прошедшихъ отъ послѣдняго наблюденія, скорость прилива и отлива была $\frac{3}{8}$ узла, а скорость теченія черезъ Ютландскую банку—2 узла и если оба эти теченія дѣйствовали совокупно и приближали къ берегу.

Отсюда видно, что 12 сентября, при обстоятельствахъ весьма обыкновенныхъ, скорость теченія въ этой части Нѣмецкаго моря была значительно болѣе maximum, показаннаго въ лоціи и на картѣ, и *единственно этому необыкновенному теченію я приписываю крушеніе фрегата.*

Фактъ необыкновенно сильнаго теченія, бывшаго въ это время, подтверждается словами мѣстныхъ жителей, которые говорятъ, что за нѣсколько дней до нашего несчастія и слѣдовательно до прихода нашего въ Нѣмецкое море, здѣсь дули сильные SO-ые штормы, послѣ которыхъ они обыкновенно ожидаютъ крушенія судовъ.

Въ самой лоціи при описаніи Нѣмецкаго моря, упоминается какъ лоція этого моря несовершенна и издана англійской лоціи, т. е. гидрографическій департаментъ англійскаго адмиралтейства, говоритъ о настоятельной необходимости доставленія дополнительныхъ фактовъ и наблюденій для пополненія лоціи.

Коммисія не обратила вниманія на это необыкновенное теченіе и, отыскивая другія причины крушенія фрегата, пришла, по моему мнѣнію, къ ошибочному заключенію. Чтобы доказать эти слова, я долженъ обратиться къ самому заключенію коммисіи; но какъ это заключеніе основываетъ свои доказательства на словахъ лоціи, то прежде всего обращаюсь къ сей послѣдней.

II-я глава 4-й части лоціи Нѣмецкаго моря, которой мы преимущественно руководствовались и на которую ссылается и коммисія, сперва подробно и съ точностью описываетъ путь,

которымъ должны слѣдовать суда, идущія отъ Англійскаго канала къ Скагерраку; но путь прямой, по курсу, слѣдовательно для судовъ, идущихъ попутнымъ вѣтромъ или подъ парами. Опредѣливъ отходную точку и мѣста, въ которыхъ корабли, идущій этимъ курсомъ, пересѣчетъ различныя банки, лоція оставляетъ корабль у с.-в. оконечности Доггеръ-банки. Затѣмъ, обращаясь къ судамъ, которыя не могутъ идти этимъ курсомъ, или почему либо находящимся восточнѣе, лоція говоритъ, что во всѣхъ случаяхъ плаванія изъ Канала въ Скагерракъ лучше держаться западнѣе, чтобы противодѣйствовать всякому восточному теченію и не приближаться къ низменному ютландскому берегу. *Если нужно*, продолжаетъ она, т. е. если имѣется сомнѣніе въ вѣрности счисленія, послѣ продолжительной лавировки къ свѣжій вѣтеръ или пасмурности, тогда можно избѣгнуть берега, слѣдуя линіи 30 саж. глубины, которая при этомъ подробно описана. Наконецъ, сказано нѣсколько словъ о датскомъ берегѣ отъ мыса Бовберга до Скагена и о норвежскомъ, близъ Линдеснеса.

Коммисія, основываясь на описанныхъ обстоятельствахъ нашего плаванія и на той же лоціи, составила прочитанное въ докладѣ заключеніе, состоящее изъ 3-хъ пунктовъ.

Главное содержаніе 1-го пункта состоитъ въ томъ, что мы имѣли слишкомъ большое довѣріе къ счисленію; вслѣдствіе этого мало прибѣгали къ пособію лота, не держались, какъ совѣтуетъ лоція, западнѣе и не слѣдовали линіи 30 саж. глубины.

Обращаясь къ изложеннымъ выше обстоятельствамъ нашего плаванія.

Путь, пройденный совершенно согласно наставленіямъ лоціи, при описанныхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ, могъ ли возбуждать сомнѣніе? Послѣ астрономическаго мѣста въ полдень 11-го числа, одинъ прямой курсъ, безъ дрейфа и значительнаго волненія; съ 8 до 2 ч. слѣдующаго дня штиль и въ полдень глубина по лоту; съ 2 до 8 час. опять тотъ же прямой курсъ, которымъ всего пройдено 48 миль и во все это время чистый горизонтъ? Можно ли было при этомъ не довѣрять счисленію? Теперь, смотря, такъ сказать, съ берега, ясно, что довѣріе это было велико, но это ясно не на основаніи обстоя-

тельствъ плаванія или данныхъ, имѣющихся въ лоціи или на картѣ, а на основаніи факта совершившагося крушенія.

Пройдя Доггеръ-банку, не было основанія повѣрять мѣсто фрегата бросаніемъ лота посреди Нѣмецкаго моря, тѣмъ болѣе, что при 8 и болѣе узлахъ ходу, частымъ приведеніемъ и остановкою въ дрейфъ, въ свою очередь много уменьшается вѣрность и довѣріе къ счисленію. Если можно было ожидать какую либо опасность, то только съ разсвѣтомъ, съ приближеніемъ ко входу въ Скагерракъ и мы располагали уменьшить тогда ходъ, если нужно привести и начать правильное употребленіе лота и этимъ была бы исполнена принимаемая въ подобныхъ случаяхъ, при обыкновенныхъ обстоятельствахъ, предосторожность. Взявъ все это и принявъ во вниманіе, что послѣ *сутокъ, въ которые мы имѣли астрономическое опредѣленіе, насталъ 6-ти часовой штиль, въ который повѣрили себя лотомъ*, справедливы ли выраженія: «безъ обсервацій въ продолженіе 38 часовъ» и что лотъ оставался единственнымъ руководителемъ въ безопасности плаванія? Обыкновенные путеводители: компасъ, чистый горизонтъ, намъ не измѣняли. Ни дрейфу, ни значительному волненію, какъ я сказалъ, фрегатъ съ самаго вступленія въ Нѣмецкое море не подвергался; предполагать необыкновенно сильное теченіе мы не имѣли никакихъ причинъ и по всему этому правильное употребленіе лота казалось преждевременно.

Далѣе заключеніе коммисіи говоритъ: «Непринятіе въ этомъ случаѣ въ соображеніе указаній лоціи для плаванія отъ Англійскаго канала въ Скагерракъ, въ которой говорится, что, пройдя сѣверо-восточную оконечность Доггеръ-банки, надобно держаться западнѣе, чтобы противоудѣйствовать вліянію всякаго восточнаго теченія, ибо ютландскій берегъ низменъ и иногда видѣнь тогда только, когда судно подойдетъ къ нему вплотъ.»

Въ лоціи, какъ я уже имѣлъ честь излагать, сначала указывается прямой курсъ для судовъ, идущихъ попутнымъ вѣтромъ или подъ парами; потомъ сказано, что *во всѣхъ случаяхъ*, т. е. всѣмъ судамъ, лавирующимъ при различныхъ обстоятельствахъ, лучше держаться западнѣе, далѣе отъ низменнаго берега, дабы восточнымъ теченіемъ не быть къ нему увлеченнымъ. Коммисія

поняла этотъ совѣтъ такъ, что пройдя Доггеръ-банку слѣдуетъ держаться западнѣе и даже, приводя слова лоціи, говорить, будто въ ней сказано: «пройдя с.-в. окончность Доггеръ-банки, слѣдуетъ держаться западнѣе и пр.». Между тѣмъ какъ въ лоціи не употреблено выраженія: «пройдя с.-в. окончность Доггеръ-банки». Лоція только расположила свои наставленія такъ, что совѣтъ, относящійся ко всѣмъ судамъ, находящимся въ различныхъ частяхъ моря, помѣщенъ послѣ описанія курса для судовъ, идущихъ попутнымъ вѣтромъ или подъ парами. Самымъ курсомъ $NNO\frac{1}{2}O$ она обозначаетъ западный предѣлъ, до котораго слѣдуетъ держаться западнѣе. Нашъ же курсъ, такъ какъ мы шли попутнымъ вѣтромъ, не отступалъ отъ указываемаго лоціею. Поэтому, спрашиваю, справедливо ли выраженіе, которое рѣшила употребить коммисія: «Непринятіе въ соображеніе указаній лоціи?»

Прежде чѣмъ оставлю этотъ пунктъ, я долженъ, чтобы къ нему не возвращаться, указать на противорѣчіе, встречаемое въ заключеніи слѣдственной коммисіи. Здѣсь она говоритъ, что, пройдя с.-в. окончность Доггеръ-банки, намъ слѣдовало держаться западнѣе, чѣмъ мы держались, т. е. западнѣе курса NNO ; а во 2-мъ пунктѣ своего заключенія она выражается такъ: «самое безопасное было идти прежнимъ курсомъ NNO , причемъ, на основаніи лоціи, бросая лотъ, придти на 30 саж. глубину».

Если справедливо первое указаніе, то надо было искать 30 саж. глубины, склонивъ курсъ влѣво тотчасъ послѣ Доггеръ-банки, а не продолжать идти тѣмъ же курсомъ NNO .

Далѣе, продолжая доказывать, что мы не слѣдовали указаніямъ лоціи, коммисія приводитъ слѣдующія слова послѣдней: «въ случаѣ надобности, ютландскій берегъ можно избѣгнуть, держась окраинѣ 30 саж. глубины, изгибающейся вокругъ Хансгольмскаго маяка, въ разстояніи 17 отъ него миль». Я уже сказалъ, что слова «въ случаѣ надобности» вполне опредѣляютъ смыслъ этого совѣта, т. е. что онъ относится къ судамъ, не полагающимся на свое счисленіе. Мы же имѣли полное основаніе вполне довѣрять своему счисленію, по которому, кромѣ того, въ 8 ч. были на требуемой окраинѣ и, взявъ курсъ $NO\ 54^{\circ}$, шли близко оной. По причинѣ полного довѣрія

къ численію, основанному на сопровождавшихъ наше плаваніе благоприятныхъ обстоятельствахъ, этотъ совѣтъ: въ случаѣ надобности держаться западнѣе,—къ намъ не относился.

На основаніи всѣхъ этихъ доводовъ, считаю себя въ правѣ утверждать, что обстоятельства нашего плаванія не оправдываютъ выраженія комисіи, что лотъ оставался для насъ единственнымъ путеводителемъ; что мнѣніе будто нашъ курсъ долженъ былъ быть западнѣе основано на невѣрномъ изъясненіи лоціи и что совѣтъ держаться 30 саж. глубины, къ намъ не относился.

2-й пунктъ заключенія комисіи содержитъ слѣдующія двѣ мысли: 1-ю, что оба курса, какъ вдоль ютландскаго берега, такъ и вдоль норвежскаго, нельзя было считать безопасными и что слѣдовало идти по линіи 30 саж. глубины; и 2-ю, что рѣшившись идти на Хансгольмскій маякъ, мы избѣгли бы опасности, если бы, вмѣсто того, чтобы охранять себя 30-ю милями по параллели, отложили эти 30 миль по траверзу къ новому курсу.

Мысль, что оба курса были не безопасны, и что намъ слѣдовало тщательно искать линіи 30 саж. глубины основывается на мнѣніи, что мы имѣли слишкомъ большое довѣріе къ численію и составляетъ въ сущности повтореніе выраженнаго комисіею въ 1-мъ пунктѣ, ошибочность котораго считаю достаточно доказанною.

Выражая вторую мысль, что охранительныя 30 м. слѣдовало класть по траверзу, а не по параллели, комисія говоритъ: «между тѣмъ, рѣшаясь идти на видъ означеннаго маяка и полагая допускаемая и лоціею 30 м. погрѣшности въ численіи отъ теченія и пр.». Это тоже невѣрно,—въ лоціи нѣтъ указаній на упоминаемая комисіею 30 миль погрѣшности отъ теченія. Единственное мѣсто, которое можно было бы принять за такое указаніе, находится на страницѣ 635 лоціи Норвѣ, гдѣ въ статьѣ подъ заглавіемъ: «Общія примѣчанія и наставленія, относящіяся до плаванія въ Нѣмецкомъ морѣ», сказано: «По той же причинѣ суда, идущія на западъ въ одинъ изъ портовъ между Текселемъ и Скагеномъ, должны заблаговременно высматривать берегъ, такъ какъ въ этомъ случаѣ числяемое

разстояніе выходитъ отъ 20 до 30 миль менѣе, нежели на обратномъ пути къ берегамъ Англіи. Тутъ 20 или 30 миль обозначаютъ двойное дѣйствіе теченія. Для ясности приведу примѣръ: корабль, прошедшій въ одномъ направленіи, собственнымъ ходомъ, по лагу, 140 м. и подвинутый теченіемъ на 15 м., пройдетъ въ сущности 155 м. Идя обратно, противъ того же теченія, онъ пройдетъ 125 м. Разность обоихъ переходовъ составитъ 30 м.,—двойную погрѣшность отъ теченія, которая въ одинъ путь составитъ отъ 10 до 15 миль. Другаго указанія на погрѣшность въ 30 м. отъ теченія, я въ лоціи не нахожу.

Не оправдывая утвержденія заключенія коммисіи касательно указанія лоціи, это мѣсто, напротивъ, подтверждаетъ мое предположеніе, по которому я допускалъ, при сопровождавшихъ наше плаваніе обстоятельствахъ, вѣроятную отъ теченія ошибку отъ 10 до 12 миль. Поэтому, утвержденіе коммисіи, что и лоція допускаетъ 30 миль погрѣшности отъ теченія, лишено правильнаго основанія.

Кромѣ того, въ этихъ же словахъ, повторяемыхъ и въ другихъ мѣстахъ заключенія, выражается, что мы допускали погрѣшность въ счисленіи отъ теченія въ 30 миль. Описывая обстоятельства, сопровождавшія плаваніе фрегата, я уже имѣлъ честь объяснить, что мы могли предполагать погрѣшность отъ 10 до 12 миль, и что 30 миль составляли только охранительное весьма предположеніе, сдѣланное при опредѣленіи на сколько наше мѣсто въ 8 час. вечера должно бы быть невѣрно, чтобы курсъ могъ вести къ опасности. Можно ли было бы говорить о полномъ довѣріи къ счисленію и въ то же время допускать въ немъ 30 миль погрѣшности? Это было бы противно здравому смыслу. Объ этой принятой предосторожности я упоминалъ въ своемъ донесеніи и въ одномъ изъ письменныхъ отвѣтовъ, на предложенные мнѣ коммисіею вопросы. Но, не обращая никакого вниманія на все это, коммисія въ заключеніи своемъ неоднократно повторяетъ свое утвержденіе о допущенной мною погрѣшности въ 30 миль и на этомъ основываетъ свои заключенія.

Оставаясь такимъ образомъ при своемъ утвержденіи, комисія далѣе говоритъ: «Между тѣмъ, рѣшаясь идти на видъ означеннаго маяка и полагая допускаемая и лоцією 30 миль погрѣшности отъ теченія, положили эту погрѣшность прямо къ берегу, на О, чрезъ что въ сущности, обезпечивали себя не на 30 миль, а только на 17 въ сторону отъ курса; тогда какъ при неизвѣстности направленія теченія, полагая эту погрѣшность по траверзу, какъ слѣдуетъ и принято дѣлать, огибая съ подвѣтренной стороны какой либо мысъ или берегъ,—обезпеченіе было бы на полныя 30 м. допускавшейся погрѣшности.»

Гдѣ нѣтъ теченія, или гдѣ оно совершенно неизвѣстно и гдѣ главные причины невѣрности счисленія дрейфъ и волненіе, которое уклоняетъ корабль подъ вѣтръ,—тамъ обыкновенно и совершенно основательно охраняютъ себя, откладывая предполагаемую погрѣшность подъ вѣтръ. Мы не имѣли дрейфа, но, проведя новый курсъ по картѣ, конечно, смѣрили по линіи перпендикулярной къ курсу, или по траверзу, въ какомъ разстояніи этотъ курсъ проводилъ отъ маяка. Разстояніе это было 24 мили и показывало, что всякая погрѣшность меньшая 24 миль съ одной стороны и менѣе 36 съ другой, отложенная по траверзу, не вела фрегатъ къ опасности.

Если же, кромѣ того, есть теченіе и оно болѣе или менѣе извѣстно, то его дѣйствіе, конечно, слѣдуетъ класть по направленію этого теченія совершенно независимо отъ курса. На картѣ *опредѣлительно* показано направленіе прилива и отлива. Въ лоціи *опредѣлительно* сказано, что при сѣверо-западныхъ вѣтрахъ теченіе направляется черезъ Ютландскую банку, а при западныхъ вѣтрахъ между Норвегією и Ютландской банкой оно часто идетъ противъ вѣтра и на самой банкѣ при этихъ вѣтрахъ направляется на востокъ. Извѣстно также, что теченіе въ Нѣмецкомъ морѣ часто измѣняется продолжительными свѣжими вѣтрами. Но въ продолженіе послѣднихъ двухъ сутокъ мы имѣли ровный вѣтръ или штиль и, слѣдовательно, имѣли полное основаніе полагать, что направленіе и скорость теченія были обыкновенныя, нормальныя, т. е. посреди моря на NO, со среднею скоростію около $\frac{1}{4}$ узла, по причинѣ квадратурнаго времени луны, а близъ берега, вдоль онаго или прямо къ нему,

со скоростью меньшею $1\frac{1}{2}$ узловъ. Кромѣ того, господствующее теченіе Нѣмецкаго моря тоже, какъ извѣстно, направляется на NO, хотя коммисія, въ одномъ изъ своихъ примѣчаній, имѣющихъ въ дѣлѣ, говоритъ: «Общаго направленія теченія на NO изъ лоціи не видно», и слѣдовательно, отвергаетъ этотъ фактъ, который поэтому я обязанъ доказать.

Извѣстно, что большая приливная волна, въ движеніи своемъ по Атлантическому океану, направляется къ сѣверу. Встрѣчая сѣверо-западный мысъ Франціи, она отдѣляетъ волну въ Англійскій каналъ; продолжая путь свой далѣе и встрѣтивъ м. Лизардъ, отдѣляетъ другую волну въ Ирландскій каналъ; продолжая путь къ сѣверу, она отдѣляетъ третью волну, огибающую сѣверные берега Великобританіи. Эта послѣдняя, обогнувъ Шотландію, идетъ къ югу вдоль восточнаго берега Англіи. Главная волна продолжаетъ движеніе на сѣверо-востокъ, ударяетъ въ норвежскій берегъ и отдѣляетъ четвертую волну, которая, идя вдоль этого берега, къ югу, въ свою очередь отдѣляетъ волну въ Скагерракъ, а сама продолжаетъ свой путь вдоль ютландскаго берега. Эти двѣ приливныя волны вдоль западнаго и восточнаго береговъ Нѣмецкаго моря производятъ полныя воды въ различныхъ мѣстахъ этихъ береговъ, тѣмъ болѣе позднія, чѣмъ мѣсто южнѣе.

Волна, прошедшая Англійскій каналъ, производитъ полныя воды у береговъ Голландіи и Бельгіи. Изъ наблюденій тоже извѣстно, что отливное теченіе у обоихъ этихъ береговъ не направляется прямо противъ приливовъ. Карта нагляднѣе объяснитъ мои слова. (*Здѣсь адмиралъ подошелъ къ картѣ, по которой и продолжалъ свои объясненія*). Отходя отъ береговъ, отливъ описываетъ дуги. Эти дуги тѣмъ круче, чѣмъ скорость отливовъ больше, и тѣмъ, напротивъ, положе, чѣмъ эта скорость меньше. Но по мѣрѣ удаленія къ югу, скорость прилива и отлива уменьшается по причинѣ встрѣчаемыхъ приливною волною все новыхъ препятствій. Вслѣдствіе этого южныя дуги отложе и длиннѣе чѣмъ сѣверныя. Кромѣ того, приливное теченіе вдоль англійскихъ береговъ, будучи задерживаемо этими берегами болѣе, чѣмъ такое же теченіе, направляющееся вдоль норвежскихъ и ютландскихъ, имѣетъ и меньшую скорость, чѣмъ

сіе послѣднее, и потому всѣ отливныя дуги англійскаго берега больше такихъ же дугъ восточнаго берега Нѣмецкаго моря. Вслѣдствіе этого, встрѣча отливныхъ теченій обоихъ береговъ происходитъ въ восточной половинѣ Нѣмецкаго моря. Теченія эти несутъ съ собою песокъ и, встрѣчаясь съ теченіями рѣкъ, выпадающихъ въ Нѣмецкое море, производятъ банки, которыми такъ богата южная часть этого моря. Кромѣ того, отливныя дуги, по мѣрѣ уменьшенія ихъ скорости, тоже осаждаютъ приносимый ими песокъ и этому постоянному осажденію обязана своимъ происхожденіемъ и Доггеръ-банка. Самое очертаніе этой банки показываетъ направленіе происходящаго близъ нея теченія. Это теченіе, по южную сторону банки, идетъ на востокъ, по всей юго-восточной ея сторонѣ, вдоль которой мы плыли, — на NO; далѣе, оно склоняется къ сѣверу и, наконецъ, въ сѣверной части Нѣмецкаго моря — въ NW четверть компаса.

Полагаю, что этимъ нагляднымъ объясненіемъ ясно доказывается, что въ Нѣмецкомъ морѣ, особенно въ той его части, которую мы прошли въ продолженіе 11 и 12 сентября, господствуетъ NO теченіе. Главное движеніе водъ сѣвернаго Атлантическаго океана, выражающееся гольфстримомъ, направляется на сѣверо-востокъ и, ударяясь въ берега Норвегіи, отдѣляетъ струю теченія къ югу, которая, идя вдоль норвежскаго берега, тоже усиливаетъ движеніе приливныхъ волнъ, вмѣстѣ съ тѣмъ увеличиваетъ скорость ихъ, уменьшаетъ величину отливныхъ дугъ и такимъ образомъ способствуетъ тому, что встрѣча отливныхъ волнъ обоихъ береговъ Нѣмецкаго моря происходитъ въ восточной его половинѣ и въ свою очередь обуславливаетъ NO направленіе теченія въ большей части этого моря.

Наконецъ, въ самой лощи на страницѣ 635, въ той же статьѣ: «Общія примѣчанія къ плаванію въ Нѣмецкомъ морѣ» сказано: «теченіе надъ этими банками много зависитъ отъ вѣтровъ, но вообще направляется къ NO». На слѣдующей страницѣ 636, гдѣ говорится о теченіи въ сѣверной части Нѣмецкаго моря, сказано: «теченіе направляется по вѣтру при сѣверныхъ и южныхъ вѣтрахъ, но вообще стремится къ сѣверу».

Такимъ образомъ, считая фактъ господствующаго NO теченія несомнѣннымъ, полагаю, что было достаточно основанія

откладывать предохранительныя 30 миль по параллели, на О, а не по траверзу къ новому курсу, на SotS.

Если же, въ противность всему сказанному, слѣдовать правилу слѣдственной комисіи и откладывать дѣйствіе теченія по траверзу, а не соотвѣтственно его направленію, то почему откладывать оныя по траверзу къ новому, а не прежнему NNO, когда эти предохранительныя 30 миль составились изъ $\frac{3}{4}$ узловъ теченія, которые дѣйствовали на фрегатъ съ полдня 11-го сентября? А если, отложивъ 30 м. по румбу OSO, провести отъ конца этого траверза новый курсъ NO 54°, то онъ пройдетъ весьма близко проведеннаго первоначально, съ конца 30 миль отложенныхъ по параллели.

Если же, наконецъ, исполнѣ слѣдовать требованіямъ слѣдственной комисіи и отложить эти 30 м. по траверзу — къ новому курсу, а не къ старому, то проведя линію параллельную новому курсу NO 54°, окажется, что въ случаѣ такой погрѣшности, избранный курсъ ведетъ въ берегъ и, слѣдовательно, его необходимо измѣнить по крайней мѣрѣ столько, чтобы онъ проводилъ мимо Хансгольмскаго маяка въ тѣхъ же 7 миляхъ, въ которыхъ проводилъ NO 54°. Тогда вмѣсто NO 54°, пришлось бы избрать NO 47°. Но какъ мы должны были предохранять себя одинаково отъ обоихъ береговъ, то слѣдовало отложить 30 м. въ другую сторону; тоже не по курсу, какъ я поступилъ, а по траверзу, по румбу NWtN и отъ полученной точки провести NO 47°, который прошелъ бы по норвежскому берегу въ 8 миляхъ отъ Линдеснесскаго маяка и, слѣдовательно, оказалось бы, что при благопріятныхъ обстоятельствахъ, сопровождавшихъ наше плаваніе, нельзя было вовсе входить въ Скагерракъ. Это сдѣлается болѣе яснымъ, если вспомнить, что вся ширина пролива только 60 миль и что предосторожность въ 30 м. составляетъ половину ширины его. Будучи отложена въ обѣ стороны, по траверзу къ какому бы не было курсу, эта предосторожность сдѣлаетъ входъ въ этотъ проливъ невозможнымъ.

Изъ всего этого слѣдуетъ, что комисія неправильно отвергаетъ несомнѣнный фактъ NO теченія въ Нѣмецкомъ морѣ. Отвергнувъ вообще извѣстность направленія теченія, она не отвергаетъ тѣхъ скоростей теченія, изъ которыхъ составился

число 30, хотя эти скорости взяты изъ тѣхъ же источниковъ, какъ и направленія теченія, и смѣшавъ способъ охраненія себя отъ дрейфа и волненія со способомъ охраненія отъ дѣйствія теченія, она пришла къ результатамъ, не выдерживающимъ подробнаго разсмотрѣнія.

Доказавъ такимъ образомъ несостоятельность двухъ первыхъ пунктовъ, я возвращаюсь къ сказанному мною въ началѣ, послѣ изложенія обстоятельствъ плаванія: *единственною причиною крушенія фрегата, я считаю необыкновенно сильное теченіе бывшее въ Нѣмецкомъ морѣ въ продолженіе 11—12 сентября.* Слѣдственная коммисія, не обративъ вниманія на это обстоятельство, искала другихъ причинъ, основала выводы свои на положеніяхъ неправильныхъ и пришла къ ошибочному заключенію.

Третій пунктъ заключенія коммисіи по содержанію своему болѣе относится къ командиру фрегата, и потому я остановлюсь на изложенныхъ доказательствахъ.

Предсѣдатель. Какія вы имѣли данныя не проверять 30 саженную глубину?

Генералъ-адъютантъ Посъетъ. Я сейчасъ имѣлъ честь докладывать, что такъ какъ мы имѣли полное довѣріе къ счисленію, то намъ не было повода отыскивать тридцати саженную глубину. Въ лоціи говорится относительно этой глубины: «въ случаѣ надобности», т. е. въ случаѣ сомнѣнія къ своему счисленію, когда довѣріе къ нему уменьшится продолжительною лавировкою или по другимъ причинамъ,—мы же имѣли къ нему полное довѣріе, и намъ не было никакого основанія отыскивать 30 саж. глубину.

Предсѣдатель. Вы не бросали лота съ 8 часовъ вечера, не предполагая опасности, въ которой вы находились; между тѣмъ, карта показываетъ, что по предположенному вами пути найдутся глубины; 27, 26, 28, 25, 29, въ одномъ мѣстѣ даже 15; на пути же, дѣйствительно вами пройденномъ, глубина была 22, 23, 19, 18 и 17.

Генералъ-адъютантъ Посъетъ. Разъ рѣшившись перемѣнить курсъ въ 8 часовъ вечера и зная, что курсъ вѣлъ нѣкоторое время внутри линіи 30 саженной глубины, и допуская погрѣшность отъ

10—12 м., меня не удивило бы, если бы, бросивъ лотъ, мы получили 22, 23, 19 и 18 с. и эти показанія не предохранили бы насъ отъ опасности. 15 саж., которыя имѣются и внѣ Ютландской банки, могли вообще оказаться только послѣ полуночи. Но бывши увѣренъ въ своемъ мѣстѣ въ 8 часовъ, я не могъ думать, чтобы съ 8 до 12 часовъ произошла большая погрѣшность и потому не считалъ необходимымъ бросить лотъ около полуночи, хотя въ это время уже было свѣжо и шелъ дождь.

Вице-адмиралъ Бутаковъ (членъ суда). Если бы ваше превосходительство бросили лотъ часа полтора до 8 часовъ, не показала ли бы вамъ глубина, что вы не достигли еще мѣста, въ которомъ рассчитывали быть въ 8 часовъ?

Генералъ-адъютантъ Посьетъ. Объ этомъ я не разсуждалъ, но, полагаю, что нѣтъ, потому что на разстояніи $1\frac{1}{2}$ часовъ до и послѣ 8 часового счисляемаго нашего мѣста есть одинаковыя глубины, особенно на пространствѣ 10 или 12 миль, допускавшейся нами погрѣшности.

В.-а. Бутаковъ (членъ суда). Но если бы, въ теченіи $1\frac{1}{2}$ часовъ 30 саж. глубины не нашли?

Генералъ-адъютантъ Посьетъ. Если бы мы не нашли 30 саж. глубины. Это и въ дѣйствительности было бы возможно, потому что 30 саж. глубина показана тутъ въ одномъ мѣстѣ, пятномъ.... Вообще, какъ я уже сказалъ, мы не отыскивали 30 саж. глубины и рассчитывая пройти Хансгольмскій маякъ въ 24 миляхъ, знали, что будемъ проходить по глубинѣ меньшей 30 сажень. Полагаю, что если бы за $1\frac{1}{2}$ часа до 8 часовъ бросить лотъ, то глубина меньшая 30 сажень не показала бы нашей опасности.

Командиръ фрегата «Александръ-Невскій» флигель-адъютантъ Кремеръ. 11 сентября, въ полдень, фрегатъ находился въ Нѣмецкомъ морѣ подъ парусами. Сдѣланныя наблюденія показали мѣсто весьма согласно со счисленіемъ, именно разница была 2 мили, что доказывало какъ вѣрность счисленія, такъ и отсутствіе теченія въ этотъ день. Затѣмъ слѣдующія сутки фрегатъ продолжалъ идти подъ парусами на NNO при благоприятныхъ обстоятельствахъ, то есть, при тихомъ попутномъ вѣтрѣ; суточное плаваніе было 143 мили. 12 сентября въ полдень было тихо, небо облачно, солнца не было видно, поэтому не было

наблюденій, а пришлось ограничиться, для опредѣленія своего мѣста, однимъ счисленіемъ и повѣркою его лотомъ, что и было сдѣлано, причемъ лотъ показалъ глубину согласно съ картой.

Извѣстно, что на морѣ часто приходится довольствоваться однимъ счисленіемъ, когда нѣтъ другихъ способовъ повѣрять свое мѣсто, и если когда либо обстоятельства предшествовавшія и настоящія могутъ назваться благоприятными для вѣрности счисления, то это были тѣ, въ которыхъ находились мы. Я уже имѣлъ честь изложить въ своемъ донесеніи Его Императорскому Высочеству Генераль-Адмиралу какія причины позволяли намъ довѣрять испытаннымъ въ продолженіе шестнадцати мѣсячнаго плаванія инструментамъ, какъ то: компасамъ, лотамъ, лагу, и проч., а вслѣдствіе этого и довѣрять счисленію; но если бы, не смотря на всѣ эти обстоятельства, въ полдень 12 сентября мы могли бы имѣть какое либо сомнѣніе относительно нашего мѣста, то оно совершенно исчезло бы при видѣ множества судовъ около насъ, изъ которыхъ многія шли однимъ курсомъ съ нами, нѣкоторые противоположнымъ, а нѣкоторые даже ближе къ берегу. Но, какъ я уже имѣлъ честь сказать, мы не имѣли никакого сомнѣнія.

Вскорѣ послѣ полдня, такъ какъ былъ штиль, адмиралъ приказалъ разводять пары, но прежде чѣмъ они были готовы задулъ опять попутный вѣтри и приказано было прекратить разводку паровъ и остаться подъ парусами, и мы пошли прежнимъ курсомъ на NNO, при ходѣ отъ 4 до 8 узловъ. Въ 8 часовъ вечера адмиралъ потребовалъ меня къ себѣ въ каюту и показалъ на картѣ счислимый нашъ пунктъ и проведенный отъ него новый курсъ NO 54 градуса и сказалъ, что онъ намѣренъ спуститься въ Скагерракъ: при этомъ его превосходительство высказалъ мнѣ всѣ тѣ соображенія, которые такъ подробно изложены имъ слѣдственной комиссіи, и спросилъ меня, имѣю ли я что либо замѣтить противъ избраннаго имъ курса. Мы въ то время находились въ 110 миляхъ отъ Хансгольмскаго маяка, около 90 миль отъ ближайшаго берега, слѣдовательно, почти на срединѣ Нѣмецкаго моря. Изъ указаній лопія, а также изъ собственной многолѣтней практики мнѣ извѣстно, что въ Нѣмецкомъ морѣ теченія преимущественно управляются вѣт-

рами, и такъ какъ вѣтръ былъ близко къ W, то естественно было предположить, что теченіе было къ О.

Поэтому я призналъ, допущенны адмираломъ изъ предосторожности 30 миль теченія къ О, какъ наибольшаго возможнаго, вполне и даже слишкомъ достаточными для полнаго обезпеченія отъ ютландскаго берега, тѣмъ болѣе, что при этихъ даже соображеніяхъ курсъ все таки проходилъ въ 7 миляхъ отъ Хансгольмскаго маяка. Итакъ, я объявилъ адмиралу, что раздѣляю всѣ его мнѣнія и соображенія относительно безопасности новаго курса, и въ 8 часовъ вечера мы взяли курсъ NO 54° по картѣ. При этомъ, однако, я имѣлъ въ виду идти этимъ курсомъ только до 4 часовъ слѣдующаго утра, т. е. когда останется отъ 35 до 40 миль до Хансгольмскаго маяка, тогда убавить парусовъ и продолжать плаваніе по лоту, или смотря по обстоятельствамъ. Итакъ мы пошли по курсу NO 54°; ходу было отъ 8 до 10 узловъ, и при такихъ обстоятельствахъ бросаніе лота мнѣ казалось чрезвычайно затруднительнымъ, ибо надо было бы для этого убирать паруса и не только приводить въ бейдевиндъ, но даже ложиться въ дрейфъ, а можетъ быть даже брать рифы, а ровная глубина на картѣ, увѣренность въ нашемъ счисленіи и взятая изъ предосторожности 30 миль обезпеченія, казалось, не позволяли рассчитывать на особенную пользу отъ бросанія лота. Около полуночи старшій штурманскій офицеръ передалъ мнѣ приказаніе адмирала идти всю ночь этимъ же курсомъ, а въ четыре часа бросить лотъ и извѣстить его о найденной глубинѣ. Въ полночь вступили на вахту лейтенантъ Зеленой, мичманъ Остеледкій и подпоручикъ Левицкій. Обстоятельства въ это время были, какъ видно изъ шканечнаго журнала, слѣдующія: вѣтръ NWtW довольно свѣжій съ порывами, небо облачно, на горизонтѣ мрачно, хотя тумана не было, ходу отъ 10 до 11 узловъ: паруса стояли: марсели въ 2 рифа, брамсели, фокъ и гротъ, кливеръ и форъ-стенги-стаксель. Въ 2 часа нашелъ шквалъ, сильнѣе и чернѣе предъидущихъ, и какъ рангоутъ задрожалъ, то, находясь самъ на верху, я приказалъ убрать брамсели, причемъ крюйсъ-брамсель изорвало въ клочки; я приказалъ спустить тотчасъ брамрей и перемѣнить разорванный брамсель и когда это было

почти исполнено, я спустился въ каюту. Спускаясь внизъ, я приказалъ брамседей безъ моего приказанія не ставить и изготовить динь-лоты. При этомъ я думалъ, что хотя адмиралъ и приказалъ бросить лоть въ четыре часа, но какъ, при шквалахъ, ходъ увеличивался, то полезно бросить его теперь же. Какъ только я спустился въ каюту, вслѣдъ за мною пришелъ вахтенный гардемаринъ, сказать, что съ лѣвой стороны видно судно. Здѣсь я приступаю къ разбору мнѣнія, высказаннаго слѣдственной комиссіею, относительно происходившаго послѣ открытія огня.

Въ третьемъ пунктѣ мнѣнія слѣдственной комиссіи сказано, что въ числѣ причинъ крушенія фрегата было долгое колебаніе въ признаніи усмотрѣннаго огня за Аггерскій маякъ на ютландскомъ берегу, и непринятіе, вслѣдствіе того, должныхъ мѣръ къ спасенію фрегата отъ явной опасности.....

Прежде всего я позволю себѣ указать на подлинныя слова этого мнѣнія: «долгое колебаніе въ признаніи усмотрѣннаго огня за Аггерскій маякъ на ютландскомъ берегу». Здѣсь говорится, что я долго не признавалъ огня за маячный, слѣдовательно я не подозревалъ опасности, а слѣдовательно и не было повода дѣлать все то, что потомъ совѣтуется. Вслѣдъ затѣмъ говорится: «при первомъ явившемся сомнѣніи, когда капитанъ вышелъ наверхъ, и проч.».

Здѣсь говорится, что сомнѣніе явилось у меня тотчасъ какъ я вышелъ наверхъ, но въ такомъ случаѣ не было долгаго колебанія въ признаніи огня за маячный. Очевидно, что въ этихъ нѣсколькихъ словахъ выражены два другъ другу противорѣчащія обвиненія: въ первомъ случаѣ не было долгаго колебанія.....

Предсѣдатель. Это до суда не относится; не угодно-ли вамъ сказать о томъ, когда вы увидали огонь?

Фл.-Адъют. Кремеръ. Когда увидали огонь, т. е. когда я самъ увидалъ огонь, я тотчасъ-же его принялъ за пароходный, но приказалъ вахтенному штурманскому офицеру сходить по-смотреть на картѣ, нѣтъ-ли на пути нашемъ какихъ либо постоянныхъ маяковъ. При этомъ я, конечно, зналъ, что мы идемъ на Хансгольмскій маякъ и что маякъ этотъ вертящійся; но посылая г. Левикаго, я имѣлъ въ виду узнать, нѣтъ-ли какихъ

либо новѣйшихъ объявленій о немъ, которыя я упустилъ изъ виду, или не можетъ-ли при небольшой ошибкѣ въ счисленіи, нашъ курсъ касаться круговъ какого либо маяка въ лѣвой сторонѣ на норвежскомъ берегу. Вотъ съ какой цѣлью послать я г. Левицкаго. Когда онъ вышелъ наверхъ и доложилъ, что впереди до Скагена нѣтъ постоянныхъ огней, то я спустился внизъ, чтобы лично провѣрить на картѣ курсъ и плаваніе, и посмотрѣть какую надобно допустить ошибку для того, чтобы могъ быть видѣнъ какой либо изъ норвежскихъ маяковъ. Спускаясь внизъ, я приказалъ вахтенному начальнику править румба на два лѣвѣй, а не править на огонь, и это только изъ предосторожности, чтобы не сдаваться въ правую подвѣтренную сторону къ берегу, а проходить всѣ встрѣчаемыя суда съ просторной наѣтренной стороны. Съ этой-то цѣлью я и приказалъ привести на два румба. Посмотрѣвъ на картѣ и убѣдившись больше чѣмъ когда либо, что видимый огонь долженъ быть пароходный, потому что курсъ и плаваніе проложены вѣрно; и никакихъ маяковъ въ лѣвой рукѣ быть не можетъ, я даже не счелъ нужнымъ доложить объ этомъ адмиралу, чего я, конечно, не упустилъ бы сдѣлать, если-бы имѣлъ какое-либо сомнѣніе.

Когда я вышелъ вторично наверхъ, то я спросилъ вахтеннаго начальника: видѣнъ-ли и какъ видѣнъ огонь? Тогда онъ мнѣ отвѣтилъ, что огонь видѣнъ въ томъ же положеніи и мало приближается. Тогда у меня родилось сомнѣніе и я сказалъ ему: «странно, что огонь не приближается, и я начинаю считать его сомнительнымъ», и немедленно приказалъ убирать фокъ и гротъ, приводить въ бейдевиндъ и бросить лотъ, но послѣдовавшій во время исполненія этого маневра ударъ, показалъ, что не было уже спасенія: мы были уже такъ близко, что всѣ мѣры должны были оказаться тщетными.

Въ своемъ донесеніи Его Высочеству Генералъ-Адмиралу я опредѣлилъ время, протекшее отъ того, когда увидѣлъ въ первый разъ огонь до перваго удара въ десять минутъ. Опредѣленіе этого времени конечно приблизительное, произвольное, потому что смѣю утверждать, что когда огонь открылся въ морѣ, то вѣроятно никто не замѣтилъ момента по часамъ.

*

Всѣ господа офицеры подтвердили тоже самое, что я говорю, т. е. что прошло не болѣе десяти минутъ; но въ показаніяхъ спрошенныхъ нижнихъ чиновъ выходитъ разногласіе: нѣкоторые говорятъ, что прошло около полчаса и болѣе. Но если разобрать эти показанія, то очевидно, что они невѣрны. Изъ всѣхъ показаній, кромѣ одного, видно, что огонь открылся послѣ двухъ часовъ, то есть послѣ вступленія ихъ на часы; точно также видно, что первый ударъ былъ въ половинѣ третьяго. Ясно, что времени должно было пройти менѣе полчаса. Но я оставляю вовсе этотъ способъ опредѣленія времени отъ появленія огня и до перваго удара, какъ не могущій дать вѣрныхъ результатовъ въ виду разногласія показаній; я думаю, что есть два другихъ способа, которые дадутъ возможность дойти ближе до истины. 1-е) Изъ всѣхъ показаній видно, что огонь открылся послѣ двухъ часовъ, слѣдовательно два часа есть крайній ранній предѣлъ этого явленія. Изъ шканечнаго журнала видно, что ударъ былъ въ половинѣ третьяго. Какъ только фрегатъ сталъ на мель, я приказалъ старшему штурманскому офицеру посмотреть на часы, и онъ мнѣ отвѣтилъ, что сейчасъ только было половина третьяго, и я тогда же велѣлъ записать этотъ моментъ въ шканечный журналъ; поэтому мнѣ кажется, что фактъ этотъ не подлежитъ сомнѣнію, т. е. что ударъ былъ въ 2½ часа. Итакъ, мы имѣемъ два момента, между которыми надобно вмѣстить все случившееся, именно 2 часа и ½ 3-го. Но изъ шканечнаго журнала также видно, что въ 2 часа былъ шквалъ, что при этомъ разорвало крѣйсь-брамсель и когда перемѣна брамселя была почти окончена, тогда только я спустился въ каюту и огня еще не было видно; на все это употреблено конечно не менѣе ¼ часа; затѣмъ ко мнѣ пришелъ гардемаринъ сказать, что видѣнъ огонь, но до половины третьяго остается уже менѣе ¼ часа. 2-е) Но есть еще другой способъ, чтобы дойти близко къ истинѣ: Если отъ извѣстнаго достовернаго мѣста нашего крушенія положить обратно нашъ курсъ, имѣя при этомъ въ виду, что почти тотчасъ по появленіи огня курсъ измѣненъ влѣво; слѣдовательно надобно положить не SW 54°, а SW 32°, то пересѣченіе курса съ кругомъ осѣ-

щенія Аггерскаго маяка покажетъ математическую точку, въ которой фрегатъ находился въ тотъ моментъ, когда огонь открылся, и это въ томъ предположеніи, что огонь такого маленькаго, плохаго маяка, какъ Аггерскій, въ такую темную ночь, не могъ быть видѣнъ дальше математическаго круга освѣщенія. Отъ этой точки до мѣста крушенія фрегата разстояние около двухъ миль, на пробѣжаніе которыхъ при нашемъ ходѣ отъ 10 до 11 узловъ потребуется отъ 10 до 12 минутъ, но если даже допустить нѣкоторое уменьшеніе хода отъ перемѣны курса, то время это можно опредѣлить въ 15 минутъ максимумъ. И такъ, мнѣ кажется ясно, что времени между появленіемъ огня и первымъ ударомъ не могло пройти больше 10, 15 минутъ, и вѣроятно изъ этихъ 15 минутъ половину можно мнѣ уступить на соображенія о томъ, какой огонь и гдѣ мы находимся, а потому понятно, что въ такое короткое время едва-ли мнѣ можно было принять какія либо мѣры.

Относительно имѣнія средствъ въ моемъ распоряженіи для избѣжанія опасности, на которыя указываетъ коммисія, какъ то: четыре якоря и 800 сильную машину, то я долженъ сказать, что употребленіе ихъ сдѣлалось бы нужнымъ только съ того момента, когда у меня родилось сомнѣніе относительно огня. Но я уже въ своемъ рапортѣ имѣлъ честь сказать, что сомнѣнія этого не было до тѣхъ поръ, пока я не вышелъ вторично наверхъ. Быть можетъ, въ рапортѣ моемъ, написанномъ вскорѣ послѣ происшествія, ночью, въ крестьянской избѣ, вкрались нѣкоторыя выраженія, которыя можно бы обратить противъ меня самаго, но я думаю, что если объясниться, то недоразумѣній этихъ не будетъ. Въ своемъ рапортѣ я писалъ, что послалъ г. Левицкаго смотрѣть есть-ли какіе либо маяки на картѣ. Но неужели эта.....

Предсѣдатель. Съ постояннымъ огнемъ?

Фл.-ад. Кремеръ. Есть-ли какіе либо маяки съ постояннымъ огнемъ. — Неужели эта заботливость можетъ быть поставлена мнѣ въ вину и неужели изъ нея можно вывести заключеніе, что я имѣлъ сомнѣніе относительно Аггерскаго маяка, который по счисленію былъ въ правой рукѣ, въ 40 миляхъ? Мнѣ кажется, что я выразилъ ясно, что я не имѣлъ

сомнѣнія относительно видѣннаго огня до тѣхъ поръ, пока не вышелъ на верхъ вторично, а до этого момента принималъ его за пароходный. Въ рапортѣ своемъ я прямо говорю, что остался на верху затѣмъ, чтобы увидеть красный или зеленый огонь парохода, слѣдовательно, я принялъ видимый огонь за пароходный. Но если бы въ моментъ, когда у меня родилось сомнѣнiе, я тотчасъ догадался, что это Аггерскій маякъ, и что мы близко къ берегу, то мнѣ слѣдовало бы прежде всего привести на лѣвый галсъ. Но я уже имѣлъ честь доказать слѣдственной комиссiи, что курсъ на лѣвый галсъ приближалъ насъ къ берегу, и при существовавшемъ сильномъ теченiи въ ту же сторону, мы, конечно, стали бы на мель раньше, чѣмъ можно приготовить якоря и развести пары. Отдать же четыре якоря, съ 11 узловъ ходу, въ темную ночь, травя канаты черезъ палубу, наполненную спящею командою, было невозможно, а развести пары ночью, когда подвахтенные сняты въ своихъ койкахъ, я думаю нельзя было бы сдѣлать также скоро, какъ днемъ. Конечно, я согласенъ, что днемъ, когда всѣ бодрствуютъ, достаточно одного часа времени, но ночью въ такое время сдѣлать этого невозможно, а необходимо употребить для этого $1\frac{1}{4}$ часа, но столько времени мы не могли бы пройти лѣвымъ галсомъ. Затѣмъ осталось бы другое средство: поворотить чрезъ фордевиндъ; но извѣстно какъ длинные винтовые суда при большомъ ходѣ неохотно уклоняются подъ вѣтеръ, даже при всѣхъ усилiяхъ къ тому, и какъ вслѣдствiе того велика циркуляцiя ихъ при поворотѣ чрезъ фордевиндъ; поэтому я думаю, что если бы я вздумалъ дѣлать этотъ маневръ, то онъ имѣлъ бы самыя гибельныя послѣдствiя: фрегатъ съ увеличеннымъ ходомъ врѣзался бы въ берегъ, причемъ вѣроятно мачты слетѣли бы, фрегатъ переломился и мы потеряли бы гораздо больше людей, чѣмъ теперь. Затѣмъ причинами нашего несчастiя я считаю, во 1-хъ, необыкновенно сильное теченiе въ этотъ день, которое сдѣлало всѣ наши соображенiя относительно курса ошибочными, и самый курсъ опаснымъ, хотя мы этого не подозрѣвали, а во 2-хъ, отсутствiе на ютландскомъ берегу большихъ маяковъ съ сильнымъ освѣщенiемъ, которые бы заблаговременно предостерегали мо-

реплавателю отъ опасности. Статистика крушеній по этому берегу доказываетъ это очевиднымъ образомъ....

Предсѣдатель. Вы сказали, что если бы вы привели на лѣвый галсъ, то вы все-таки разбились бы черезъ часъ. Чѣмъ вы можете это доказать?

Фл.-ад. Кремеръ. Это время я опредѣляю приблизительно, но можетъ быть разбились бы и гораздо скорѣе. Предположеніе свое основываю на томъ, что уже имѣлъ честь сказать, т. е. курсъ въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ приближалъ къ берегу, до котораго оставалось 1½ мили.

Вахтенный начальникъ, лейтенантъ Зеленой на предложенный предсѣдателемъ вопросъ объ обстоятельствахъ, сопровождавшихъ крушеніе, объяснилъ: «Въ ночь съ 12 на 13 сентября я вступалъ на вахту съ полночи; предварительно зашелъ въ адмиральскую каюту посмотрѣть на карту, на которой увидалъ, что мы идемъ на видъ Хангольмскаго маяка, до котораго по счисленію остается около 70 миль, слѣдовательно, мы должны были увидать его или съ разсвѣтомъ, или незадолго до разсвѣта. Выйдя на верхъ, я смѣнилъ лейтенанта барона Искуля, стоявшаго до полночи; вмѣстѣ со мной вышли на вахту: мичманъ Остелецкій—на бакъ, подпоручикъ Левицкій—по штурманской части, гардемаринъ Вонярярскій, юнкеръ Калаидъ на шканцы и первая вахта матросъ. Курсъ по компасу былъ ONO; вѣтръ NW½W, ходу отъ 10 до 11 узловъ, паруса: фокъ и гротъ, марсели въ 2 рифа, брамсели, кливеръ и форъ-стенги-стаксель; погода пасмурная, по временамъ шквалы съ дождемъ; капитанъ былъ на верху. Въ 1-мъ часу выходилъ старшій штурманъ и сказалъ, что адмиралъ приказалъ бросить дипъ-лотъ въ 4 часа, но капитанъ приказалъ обнести лотъ рапыпе. Въ 2 часа нашелъ довольно сильный шквалъ съ дождемъ; капитанъ, который былъ на верху, приказалъ убрать брамсели; во время уборки крюйсъ-брамсель разорвало и капитанъ приказалъ его перемѣнить. Я спустилъ брамъ-рею и во время, когда привязывали новый брамсель, капитанъ ушелъ внизъ и, уходя, приказалъ давать ему знать о всякомъ огнѣ и вообще о всякой перемѣнѣ, могущей произойти въ чемъ либо на верху. Немного погодя послѣ ухода капитана, закричали съ баку, что

видѣнъ огонь съ лѣвой стороны; въ тотъ моментъ я огня еще не видалъ, но вслѣдъ затѣмъ прибѣжалъ сперва бодманъ Безсоновъ доложить объ огнѣ и потомъ мичманъ Остелецкій—удостовериться, вижу ли я огонь. Въ это время я рассмотрѣлъ уже огонь съ лѣвой стороны, румба на 2 отъ курса; я тотчасъ же послалъ гардемарина Вонлярлярскаго доложить капитану объ увидѣнномъ огнѣ, и когда прибѣгалъ мичманъ Остелецкій, то капитанъ уже былъ на верху. Капитанъ, выйдя на верхъ, также какъ и я, предполагалъ, что это огонь пароходный, но послалъ подпоручика Левицкаго посмотреть на карту, нѣтъ-ли на нашемъ пути какого либо постоянного маяка; въ то время мы нисколько не сомнѣвались, что это огонь судовой и нѣкоторымъ даже казалось, что видны другіе отличительные огни.

Подпоручикъ Левицкій, возвратясь, сказалъ, что постоянныхъ маяковъ на нашемъ пути нѣтъ; послѣ этого капитанъ спустился внизъ, а мнѣ приказалъ привести на 2 румба, не трогая брасовъ; только что успѣли привести, капитанъ вышелъ на верхъ и спросилъ, какъ видѣнъ огонь, на что я ему сказалъ, что огонь медленно приближается и огней другаго цвѣта не видать. Тогда капитанъ приказалъ привести еще на 1 румбъ и убрать фокъ и гротъ; вѣтеръ былъ свѣжъ и я, не надѣясь убрать фокъ и гротъ вмѣстѣ довольно скоро, послалъ всю команду на грота-гитовы; гротъ былъ скоро убранъ, я послалъ всѣхъ на фока-гитовы и только что скомандовалъ *фокъ на гитовы*, гитовы начали подтягивать, капитанъ закричалъ *право на бортъ* и въ тотъ-же моментъ фрегатъ ударился. Тогда капитанъ приказалъ марса-фалы и шкоты отдать, но въ то время удары фрегата о дно слѣдовали одинъ за другимъ все чаще и чаще, сильнѣе и сильнѣе и капитанъ приказалъ: «свистать всѣхъ на верхъ гребня суда спускать». Съ того момента какъ увидали огонь и до перваго удара я принималъ огонь за судовой, такъ какъ въ этомъ мѣстѣ можно было ожидать встрѣчи судовъ; времени съ момента какъ увидали огонь и до перваго удара прошло не болѣе 10 минутъ или самое большее—12.

Предсѣдатель. Имѣли-ли вы часовыхъ на салингѣ?

Зеленой. Нѣтъ не имѣлъ, такъ какъ не ожидалъ увидеть

въ это время никакихъ маяковъ; было 4 часовыхъ на бакѣ и 2 сигнальщика на мостикѣ; кромѣ того, во время шквала были поставлены еще двое провинившихся смотрѣть впередъ, такъ что всего было 6 часовыхъ на бакѣ.

Контръ-адмиралъ баронъ Таубе (членъ суда). Когда всѣ увидѣли огонь, то брамъ-рея уже была спущена и привязывали новый брамсель?

Зеленой. Въ это время брамъ-рея уже почти была готова и потомъ даже были посланы люди на брамъ-фаль, но когда начали убирать гротъ, то я всѣхъ людей съ брамъ-фала послалъ на грота-гитовы и брамъ-рея осталась не поднятою.

Вице-адмиралъ Бутаковъ (членъ суда). Гротъ полный стоялъ?

Зеленой. Полный.

Вице-адмиралъ Бутаковъ. На сколько были обрасоплены рей?

Зеленой. Немного на лѣвый галсъ, но не прямо; когда привели на 3 румба, тогда только паруса стали заполаскивать.

Предсѣдатель къ штабсъ-капитану Хохлову. Какъ вы стояли на вахтѣ: чередовались-ли съ прочими штурманами, или должны были выходить на верхъ при всевозможныхъ обстоятельствахъ во время перехода?

Старшій штурманскій офицеръ Хохловъ. Нѣтъ, на вахтѣ стояли младшіе штурмана, а я наблюдалъ вообще за всѣмъ по части кораблевожденія относящимся; въ это время на вахтѣ былъ младшій помощникъ.

Предсѣдатель. Разскажите обстоятельства дѣла.

Хохловъ. Въ полдень, 11 сентября, опредѣливъ свое мѣсто по наблюденіямъ, мы продолжали плаваніе по румбу NOIN до полдня 12 сентября и сдѣлали 143 $\frac{1}{4}$ мили. Въ этотъ день погода была пасмурная и не позволила опредѣлить свое мѣсто астрономическими наблюденіями; послѣ полдня шли тѣмъ-же курсомъ NOIN (NNO) по компасу до 8 часовъ вечера. Не задолго до этого времени я былъ потребованъ къ адмиралу въ каюту и получилъ приказаніе назначить на картѣ мѣсто въ 8 часовъ вечера; исполнивъ приказаніе, я провелъ отъ него румбъ NO 54° 40' (истинный), касательный къ кругу

освѣщенія Хангольмскаго маяка. Этотъ курсъ проходилъ въ 24 миляхъ отъ маяка и былъ совершенно безопасенъ. Хотя я былъ вполне увѣренъ въ своемъ счисленіи, но, желая еще болѣе обезпечить себя отъ ближайшаго берега и вполне соглашаясь съ мнѣніемъ адмирала рѣшился допустить 30 миль теченія къ О прямо къ берегу, и уже отъ этой точки провель новый курсъ NO 54° 40', который проходилъ въ этомъ послѣднемъ случаѣ въ 7½ миляхъ отъ маяка Хангольменъ. Этимъ предполагаемымъ курсомъ мы не хотѣли проходить маякъ, а шли въ кругъ его освѣщенія, и должны были увидать огонь маяка гораздо ранѣе, чѣмъ подойти къ его меридіану; я предполагалъ увидать огонь маяка не ранѣе 3½ часовъ утра, а между тѣмъ въ ½3 часа мы почувствовали ударъ и фрегатъ сталъ на мель.

Предсѣдатель. Расскажите объ обстоятельствахъ до удара.

Холловз. Около ¼3 часа мнѣ дано было знать объ открывшемся огнѣ; я немедленно вышелъ на верхъ и, рассмотрѣвъ его, припалъ за судовой. Огонь былъ очень малый и горѣлъ весьма тускло, такъ что невозможно было принять его за маячный. Рассмотрѣвъ хорошо этотъ огонь, я былъ убѣжденъ и нисколько не сомнѣвался, что открывшійся огонь принадлежалъ какому либо судну, и съ этими мыслями спустился внизъ, гдѣ и находился до момента удара.

Предсѣдатель. Вы предлагали измѣнить курсъ на одинъ румбъ.

Холловз. Получивъ приказаніе отъ адмирала провести отъ 8 ч. вечераго пункта новый курсъ на 3 румба лѣвѣе стараго, я сказалъ, что по лучшо ли измѣнить курсъ только на одинъ румбъ, имѣя мысль пройти этимъ курсомъ до параллели маяка Хангольменъ и отсюда уже спускаться въ Сагеррагъ, но встрѣтилъ возраженія адмирала, который замѣтилъ, что, измѣнивъ его такимъ образомъ, мы не войдемъ въ круги ни Линдеспескаго ни Хангольмскаго маяка и будемъ въ неизвѣстности относительно своего мѣста. Вслѣдствіе этого, я принявъ уже другой разчетъ и остановился на избранномъ курсѣ, согласно съ мнѣніемъ адмирала переѣмѣнилъ курсъ на 3 румба влѣво; но желая обезпечить себя отъ берега, я изъ

предосторожности положили 30 миль на дѣйствіе теченія, которое по какому либо случаю могло подать насъ къ берегу; а какъ направленіе ютландскаго берега простирается почти по меридіану, то я положили 30 миль прямо на О, тѣмъ болѣе, что при этомъ предположеніи мѣсто фрегата было ближе къ берегу, чѣмъ по всякому другому румбу.

Членъ суда вице-адмиралъ Бутаковъ. Когда вы увидѣли огонь, вамъ не пришло въ голову, что это можетъ быть маякъ?

Хохловъ. Я никакъ не могъ предполагать, чтобы это былъ огонь маяка, потому что погрѣшность, которая впоследствии оказалась въ счисленіи, была слишкомъ велика; я скорѣе всего могъ полагать, что это огонь судовой, такъ какъ курсъ по счисленію велъ насъ по фарватеру, гдѣ мы должны были ожидать большого количества судовъ, слѣдовательно можно было скорѣе думать, что мы встрѣтимъ какое нибудь судно, потому что днемъ мы видѣли много судовъ, которыя шли противуположнымъ курсомъ; при томъ же увидѣнный нами огонь былъ весьма тусклый, поэтому мы и приписали его за судовой. Коммерческія суда часто ходятъ безъ всякаго огня и только подходя на весьма близкое разстояніе къ встрѣчающемуся судну показываютъ огонь. На этихъ основаніяхъ я и полагалъ, что увидѣнный нами огонь былъ судовой, а никакъ не маячный.

Предсѣдатель. Еслибъ это и дѣйствительно былъ судовой огонь, то почему вы не остались наверху выждать пока объяснится какой это былъ огонь?

Хохловъ. Я не обязанъ былъ оставаться на верху при встрѣчѣ судовъ, такъ какъ это есть обязанность вахтеннаго начальника. Еслибъ мнѣ оставаться на верху при встрѣчѣ съ каждымъ судномъ, то пришлось бы цѣлую ночь не сходить внизъ.

Членъ суда контръ-адмиралъ баронъ Таубе. Въ лоціи сказано, что теченіе въ этой части Нѣмецкаго моря повинуетъ вѣтрамъ и такъ какъ вѣтръ былъ NW½W, то почему вы положили теченіе на О, а не на SO по траверзу.

Хохловъ. Такъ какъ вѣтръ дулъ по компасу NW½W, а истинный будетъ WNW½W, то я причисляю этотъ вѣтръ къ за-

паднымъ, а не къ сѣверо-западнымъ вѣтрамъ. Въ лоціи Нѣмецкаго моря сказано, что при западныхъ вѣтрахъ теченіе идетъ къ О и вообще повинуется дѣйствию вѣтра, а мы, имѣя WNW, должны были взять предосторожность на основаніи вышесказаннаго по румбу О.

Членъ суда вице-адмиралъ Дюгамель. Вы говорите, что встрѣтили большое число судовъ?

Хохловъ. Да, по утру мы встрѣтили до 20 судовъ.

Вице-адмиралъ Дюгамель. Какія это были суда: парусныя или паровыя?

Хохловъ. Были парусныя и паровыя; впрочемъ, паровыхъ было очень мало, но больше парусныя.

Членъ суда контръ-адмиралъ Перелешинъ. Послѣ 8 часовъ вѣчера вы не встрѣчали судовъ?

Хохловъ. Нѣтъ.

Младшій штурманскій офицеръ подпоручикъ Левицкій, на вопросы председателя объ обстоятельствахъ дѣла, объяснилъ тоже, что уже было рассказано предыдущими лицами, съ добавленіемъ относительно отданнаго ему приказанія посмотрѣть по картѣ, нѣтъ ли на пути фрегата какого либо постоянного огня. Открывшійся огонь принялъ за судовой; въ вѣрности курса, который шелъ въ 40 миляхъ отъ Ютландскаго берега, нисколько не сомнѣвался; очутиться у маяка Аггеръ было на столько невѣроятно, что не приходило и въ голову, а потому и сообщилъ капитану только о Хансгольменскомъ маякѣ и двухъ шведскихъ.

Затѣмъ были введены свидѣтели: капитант-лейтенантъ *Ермолаевъ*, лейтенантъ *Остелецкій*, боцманъ *Безсоновъ* и однадцать человѣкъ матросъ. По удостовѣреніи личности свидѣтелей и по спросѣ ихъ объ лѣтахъ (*причемъ одинъ изъ матросовъ отвѣтилъ, что не помнитъ сколько ему лѣтъ*), должностяхъ, при коихъ они состояли во время крушенія фрегата, и о томъ не имѣютъ ли какихъ либо отношеній къ причастнымъ къ дѣлу лицамъ, председатель предложилъ прокурору дать заключеніе относительно вопроса свидѣтелей подъ присягою.

Прокуроръ. Нѣкоторые изъ свидѣтелей были спрошены подъ присягою на предварительномъ слѣдствіи, поэтому я полагаю,

что ихъ не слѣдуетъ вторично приводить къ присягѣ, а допросить подъ напominаніемъ прежде данной. Что же касается до прочихъ свидѣтелей, то такъ какъ въ виду суда не имѣется отводовъ ихъ отъ присяги, то я полагалъ бы привести къ присягѣ всѣхъ. Подъ присягой на предварительномъ слѣдствіи опрошены: бодманъ Безсоновъ и матросъ Анцъ Пеляу.

Предсѣдатель. Гг. причастные къ дѣлу! не имѣете ли что возразить противъ вопроса свидѣтелей подъ присягою?

На этотъ вопросъ полученъ отрицательный отвѣтъ. Затѣмъ, согласно заключенію прокурора, всѣ свидѣтели, кромѣ упомянутыхъ двухъ, были приведены къ присягѣ, по окончаніи которой они были удалены въ другую комнату, за исключеніемъ кап.-лейт. Ермолаева, съ котораго и начался допросъ свидѣтелей.

Предсѣдатель къ г. Ермолаеву. Данная вами присяга обязываетъ васъ подъ страхомъ отвѣта передъ Богомъ и совѣстью говорить истинную правду и только одну правду, ничего не прибавляя и не убавляя изъ того, что вамъ извѣстно. Я съ своей стороны напоминаю вамъ, что за ложное показаніе подъ присягою виновный наказывается по закону весьма строго, а именно ссылкой въ Сибирь; если же, вслѣдствіе ложнаго показанія подъ присягою, невинный понесетъ уголовное наказаніе, то лжесвидѣтель подвергается ссылкѣ въ каторжную работу.

Старшій офицеръ фрегата, кап.-лейт. *Ермолаевъ*. Я выскочилъ на верхъ вмѣстѣ съ другими тогда, когда фрегатъ уже било о грунтъ, паруса были взяты на гитовы, реи обрасоплены, фрегатъ немного накренило на правый бортъ; съ правой стороны былъ видѣнъ огонь, какъ я послѣ узналъ Аггерскаго маяка. Я получилъ приказаніе спускать гребные суда, но не прошло и 5 минутъ, такъ что еще не успѣли вынести на верхъ штагъ-корнаки и перевей-топенанты, какъ было получено другое приказаніе—рубить мачты. Тогда, спустивъ людей съ марсовъ внизъ, я приказалъ рубить талрепа вантъ лѣваго борта и снасти у кнехтовъ, чтобы въ раскинутыя бухты по палубѣ не попалъ кто нибудь изъ бывшихъ на верху.

Первая полетѣла гротъ-мачта, потомъ фокъ-мачта; бизань-мачта была оставлена, однако крѣйсь-стеньга, переломившись у вэльгофта, полетѣла въ море вмѣстѣ съ реями. Затѣмъ мнѣ

приказали приготовить баржу съ мичманомъ Остелецкимъ для отправленія на берегъ. Условившись съ нимъ флагами на случай если баржу залететь, она была отправлена; но какъ только прошла первый бурюнь ее залило и выбросило на берегъ съ лопнувшимъ концомъ. Потомъ мнѣ было приказано выбрасывать орудія лѣваго борта и ядра, затѣмъ приказано приготовить правый канатъ, потому что лѣвая цѣпь лопнула.....

Предсѣдатель. Приказаніе отдать лѣвый якорь было отдано при васъ?

Ермолаевъ. Нѣтъ не при мнѣ.

Предсѣдатель. Когда вы уѣхали съ фрегата?

Ермолаевъ. Я послѣдній уѣхалъ. Мнѣ было поручено, по изготовленіи плотовъ, отправить на берегъ провизію, карты, инструменты, шканечный журналъ, лазаретныя вещи и проч., потомъ послѣдовала отправка команды, которая также была поручена мнѣ.

Такимъ образомъ я оставилъ фрегатъ послѣднимъ, вмѣстѣ съ адмираломъ, капитаномъ и двумя боцманами.

Предсѣдатель. Насчетъ перемѣны курса въ 8 ч. вечера вамъ было извѣстно?

Ермолаевъ. Я слышалъ объ этомъ, когда, въ 8 ч. вечера, 12 сентября отпрапортовалъ командиру о благополучіи фрегата. Я слышалъ, какъ командиръ отдалъ приказаніе вахтенному начальнику спуститься на 3 румба и послѣ бросить лагъ.....

Предсѣдатель. Когда вы вышли на верхъ послѣ удара, вы видѣли огонь?

Ермолаевъ. Да, видѣлъ съ правой стороны.

Одинъ изъ членовъ суда. Вы ясно его видѣли?

Ермолаевъ. Видѣлъ довольно ясно; но вслѣдъ затѣмъ какъ выѣжалъ наверхъ я получалъ разныя приказанія, поэтому не имѣлъ времени долго разсматривать.

Приглашенъ свидѣтель лейтенантъ *Остелецкій*.

Предсѣдатель. Вы должны показывать совершенную правду подъ страхомъ наказанія за неправильное показаніе. Не угодно ли вамъ отвѣтить, что было съ вами, когда вы, стоя на бакѣ, увидѣли огонь?

Остелецкій. Когда я увидѣлъ огонь съ лѣвой стороны, румба

на 2½ отъ носу, я закричалъ: «видѣнь огонь съ лѣвой стороны».

Предсѣдатель. Вы въ бинокль увидѣли огонь?

Остелецкій. Да, въ бинокль. Я показалъ сначала на огонь Безсонову, потомъ закричалъ на шканцы, что видѣнь огонь и сію секунду послалъ боцмана сказать вахтенному начальнику, и когда боцманъ воротился, то я самъ побѣжалъ на шканцы, чтобы точнѣе удостовѣриться, дѣйствительно ли вахтенный начальникъ уже видитъ огонь. Когда я бѣжалъ по шканцамъ, то видѣлъ съ навѣтренной стороны крюйсъ-брамъ-рею, къ которой привязывали уже новый брамсель, и слышалъ слова вахтеннаго начальника, который посылалъ дать знать капитану объ огнѣ, а когда я уходилъ съ мостика, капитанъ уже былъ наверху. Затѣмъ, когда я прибѣжалъ на бакъ, то я увидалъ огонь уже подъ носомъ фрегата и тотчасъ же командовали на грота-гитовы и гордени. Гротъ убирали 120 человекъ; послѣ этого тотчасъ же скомандовали на фока-гитовы и гордени и не успѣли подтянуть и до половины, какъ былъ первый ударъ и фокъ былъ убранъ уже во время крушенія.

Предсѣдатель. На счетъ перемѣны курса въ 8 часовъ вечера вамъ было извѣстно?

Остелецкій. Да, мнѣ было извѣстно, что перемѣнили курсъ, но никакихъ подробностей объ этомъ я не зналъ.

Предсѣдатель. Въ которомъ часу вы увидѣли огонь?

Остелецкій. Точно опредѣлить времени не могу, но полагаю, что между 4 и 5 склянками; думаю, что около 2 часовъ, когда нанеелъ пиквалъ и убирали брамсель, причемъ крюйсъ-брамсель разорвало такъ, что надо было его перемѣнить. Для этого надо было закрѣпить его, спустить нанизъ рей и достать новый брамсель, за которымъ надо было сойти въ парусную каюту. Послѣ, когда я бѣжалъ, чтобы доложить объ огнѣ, новый брамсель уже привязывали; поэтому я полагаю, что между моментомъ, когда былъ усмотрѣнь огонь и первымъ ударомъ прошло не болѣе 12 минутъ и самое большое 15.

Предсѣдатель обратился къ участвовавшимъ въ дѣлѣ съ вопросомъ, не желаютъ ли они спросить свидѣтеля.

Лейт. Зеленой. На бакѣ колоколъ былъ?

Остелецкій. Нѣтъ, колокола не было, потому что былъ привязанъ фокъ-стаксель, лееръ котораго проходилъ между штагами.

Предсѣдатель. Гдѣ же именно былъ колоколъ?

Остелецкій. Онъ былъ въ батарейной палубѣ.

Предсѣдатель. А оттуда слышенъ колоколъ на бакъ?

Остелецкій. Только по временамъ, но не всегда, потому что колоколъ былъ разбитъ и плохо звонилъ; баковые же унтеръ-офицеры, находясь каждый на своемъ шкафутѣ, могли слышать колоколъ и передавали для смѣны часовыхъ.

Предсѣдатель. Такъ что обыкновенно передавали со шкапенца, когда били склянни?

Остелецкій. Да, со шкапенца.

Предсѣдатель. А часовые черезъ сколько времени смѣнялись?

Остелецкій. Черезъ часъ.

Предсѣдатель. Огонь, который вы увидали, за что вы его приняли?

Остелецкій. Сперва онъ мнѣ показался зеленымъ огнемъ; а потомъ, всмотрѣвшись, оставалось впечатлѣніе какого-то тусклаго огня, поэтому я думалъ, что это огонь какого нибудь купеческаго судна, выставленный съ кормы, какъ это дѣлаютъ купеческія суда, когда увидятъ, что ихъ обгоняетъ другое судно.

Предсѣдатель. Сказать вахтенному начальнику объ увидѣнномъ огнѣ вы кого посылали: сигнальщика?

Остелецкій. Нѣтъ, я сигнальщика не посылалъ; я посылалъ боцмана, а потомъ пошелъ самъ, такъ какъ я обязанъ былъ дать знать объ огнѣ и чтобы увѣриться передано ли это извѣстіе вахтенному начальнику, я побѣждалъ узнать объ этомъ самъ.

Введенъ свидѣтель боцманъ *Безсоновъ.*

Предсѣдатель. Ты присягнулъ по этому дѣлу, поэтому ты долженъ показать сущую правду, ничего не прибавляя, ничего не убавляя. Кто тебѣ сказалъ, что видѣнъ огонь?

Свидѣтель. Г-нъ Остелецкій.

Предс. Ты самъ посмотрѣлъ на огонь?

Свид. Да, посмотрѣлъ, а потомъ меня послали сказать вахтенному начальнику.

Предс. Какъ тебѣ казался огонь?

Свид. Немного лѣвѣе.

Предс. Ты думаешь, что это судовой огонь?

Свид. Да, я думаю, что это судовой.

Предс. Сколько времени прошло; какъ ты сбѣгалъ къ вахтенному начальнику и до перваго удара?

Свид. Я не могу припомнить; я очень скоро сбѣгалъ. Когда сказалъ начальнику, то сейчасъ же пришелъ г. Остелецкий.

Предс. Нѣтъ, я разумѣю не то. Сколько времени прошло отъ того какъ увидѣли огонь и до того, когда былъ первый ударъ?

Свид. Немного меньше полчасы... навѣрно не могу сказать прошло ли больше или меньше.

Предс. Часовой, который смотрѣлъ на бакѣ, былъ у тебя подъ командой?

Свид. Да; на палубѣ всегда подъ моей командой.

Предс. Слышенъ ли былъ на бакѣ колоколъ?

Свид. Нѣтъ, не слышенъ, у насъ колоколъ разбитъ.

Предс. Такъ что склянки кричали снизу?

Свид. Кричали, когда склянки били.

Предс. Ты не слышалъ, когда било четыре склянки?

Свид. Нѣтъ, не слышалъ.

Предс. Почему ты думаешь, что прошло полчасы?

Свид. Когда смѣнялись на часы, въ то время былъ видѣнъ огонь. Прошло ли больше или меньше полчасы—этого я не могу знать.

Введенъ новый свидѣтель Анцъ Пеляу, которому пресѣдатель предварительно напомнилъ о святости присяги, точно также какъ и всѣмъ другимъ свидѣтелямъ.

Предс. Ты кто такой?

Свид. Сигнальщикъ.

Предс. Гдѣ ты стоялъ въ то время, какъ былъ видѣнъ огонь?

Свид. На заднемъ мостикѣ.

Предс. Что же ты видѣлъ? Какъ тебѣ показался огонь?

Свид. Показался огонь маленькимъ, низенькимъ.

Предс. Что же, ты далъ кому нибудь знать объ огнѣ?

Свид. Нѣтъ, я никому не сказалъ; на мостикѣ было два сигнальщика и другой сказалъ раньше меня.

Предс. Много ли времени прошло отъ того какъ ты видѣлъ огонь до удара?

Свид. Я не помню очень хорошо... такъ съ полчаса.

Предс. Отчего ты думаешь, что прошло полчаса?

Свид. Оттого, что 4 склянки пробило; я не запомню пробило ли 5 склянокъ, или нѣтъ.

Капитанъ 1 ранга Ратковъ-Рожновъ (членъ суда). Почему ты знаешь, что 4 склянки пробило когда увидали огонь?

Свид. Каждую склянку кричатъ; 4 склянки било.

Капитанъ 2 ранга Губчинъ (членъ суда). Въ то время былъ шквалъ?

Свид. Да, былъ.

Введенъ свидѣтель *Коротковъ*.

Предс. Гдѣ ты находился, когда увидалъ огонь?

Свид. На переднемъ мостикѣ, съ лѣвой стороны.

Предс. Кто тебѣ сказалъ, что видѣнъ огонь?

Свид. Г. Остелецкій пришелъ и сказалъ, что видѣнъ огонь.

Предс. Что же ты ясно его видѣлъ?

Свид. Неясно.

Предс. Какъ ты полагаешь, сколько времени прошло съ того времени, какъ ты увидалъ огонь, до удара?

Свид. Съ полчаса прошло, минутъ не могу помнить.

Вице-адмиралъ Бутаковъ (членъ суда). Когда увидалъ огонь?

Свид. Въ два часа, 4 склянки пробило.

Вице-адмиралъ Бутаковъ. Сколько тебѣ склянокъ слѣдовало стоять?

Свид. До 5 склянокъ.

Введенъ свидѣтель *Душгубовъ*.

Предс. Гдѣ ты стоялъ, когда видѣнъ былъ огонь?

Свид. На рулѣ.

Предс. Отъ кого ты узналъ, что видѣнъ огонь?

Свид. Вахтенный офицеръ сказалъ.

Предс. Могъ ли ты съ руля самъ видѣть огонь?

Свид. Никакъ нѣтъ, только разсказъ былъ, что видѣнъ огонь, приходили сказывать.

Предс. Что же, скоро послѣ этого ударился фрегатъ?

Свид. Нѣтъ, нѣсколько времени спустя.

Контръ-адмиралъ Баронъ Таубе (членъ суда). Когда тебѣ было приказано положить право на бортъ?

Свид. До того, какъ былъ ударъ.

Контръ-адмиралъ Баронъ Таубе. Сколько времени прошло съ того какъ ты узналъ, что видѣнъ огонь и до удара?

Свид. Немогу знать, запомятовалъ, только послѣ какъ 4 склянки пробило.

Предс. Передъ тѣмъ когда фрегатъ ударился, ты ничего не чувствовалъ на рулѣ?

Свид. Нѣтъ, руль свободно ходилъ.

Введенъ свидѣтель *Назаровъ.*

Предс. Какую должность занималъ?

Свид. Лотоваго.

Предс. Когда бросили лотъ?

Свид. Я не помню времени.

Предс. Фрегатъ уже стоялъ на мели, когда бросили лотъ?

Свид. Да, на мели.

Предс. А на счетъ огня отъ кого ты узналъ?

Свид. Я не былъ на вахтѣ.

Предс. Когда вышелъ наверхъ?

Свид. Когда ударился фрегатъ.

Введенъ свидѣтель *Захаровъ.*

Предс. Ты гдѣ стоялъ на часахъ?

Свид. Съ лѣвой стороны.

Предс. Куда ты смотрѣлъ?

Свид. Смотрѣлъ впередъ.

Предс. Что-же, ты видѣлъ огонь?

Свид. Видѣлъ.

Предс. Какъ же онъ тебѣ показался?

Свид. Неясно.

Предс. Долго прошло до удара отъ того времени какъ ты увидалъ огонь?

Свид. Немогу знать, не запомню.

Предс. Склянку или меньше?

Свид. Меньше.

Предс. Когда вступилъ на вахту?

Свид. Съ перваго часу.

Предс. Долго-ли стоялъ часовымъ?

Свид. Я стоялъ съ 3-й склянки.

Введенъ свидѣтель *Мартыановъ*.

Предс. Гдѣ ты находился передъ крушеніемъ?

Свид. На бакѣ.

Предс. На которой сторонѣ?

Свид. На лѣвой?

Предс. Что-же, ты самъ увидалъ огонь или кто сказать?

Свид. Сказалъ г. Остелецкій.

Предс. Какъ тебѣ казалось, сколько времени прошло до удара?

Свид. Немогу сказать.

Предс. $\frac{1}{4}$ часа или больше?

Свид. $\frac{1}{4}$ часа не больше.

Предс. Ты видѣлъ, какъ г. Остелецкій пошелъ сказать объ огнѣ?

Свид. Нѣтъ, не видалъ.

Введенъ свидѣтель *Боровиковъ*.

Предсѣдатель. Гдѣ ты стоялъ?

Свид. На бакѣ.

Предс. Съ которой стороны?

Свид. Съ лѣвой.

Предс. Когда увидалъ огонь?

Свид. 4 склянки пробило, на пятой.

Предс. Сейчасъ послѣ 4 склянокъ? Развѣ ты слышалъ когда пробило 4 склянки?

Свид. Не могу знать.

Предс. Скажи сколько времени прошло до удара?

Свид. Съ полчаса.

Введенъ свидѣтель *Ризниковъ*.

Предсѣдатель. Ты былъ часовымъ?

Свид. Часовымъ.

Предс. Гдѣ стоялъ?

Свид. На бакѣ, съ правой стороны.

Предс. Огня ты не могъ видѣть?

Свид. Видѣлъ, г. Остелецкій мнѣ сказалъ.

Предс. Много-ли прошло времени до удара.

Свид. Запмятовалъ.

Предс. Ты показалъ въ Кронштадтѣ полчаса или четверть часа?

Свид. Полсклянки.

Введенъ свидѣтель *Сидоровъ*.

Предсѣдатель. Гдѣ ты находился?

Свид. На бакѣ, на часахъ.

Предс. Самъ увидалъ огонь, или тебѣ его показали?

Свид. Показали.

Предс. Долго-ли прошло до того какъ фрегатъ ударился? четверть часа или нѣтъ?

Свид. Не помню.

Предс. Ты сколько показалъ въ Кронштадтѣ?

Свид. Тоже не помню.

Введенъ свидѣтель *Васильевъ*.

Предсѣдатель. Гдѣ ты находился, когда увидалъ огонь?

Свид. На бакѣ, на правой сторонѣ.

Предс. Самъ увидалъ огонь, или тебѣ показали его?

Свид. Г. Остелецкій показалъ.

Предс. Какъ тебѣ показался огонь: маячнымъ или судовымъ?

Свид. Мнѣ онъ показался судовымъ.

Введенъ свидѣтель *Тихоновъ*.

Предсѣдатель. Гдѣ стоялъ?

Свид. На часахъ.

Пред. До удара сколько времени видѣнъ былъ огонь?

Свид. Не знаю.

Контръ-адмиралъ Горковенко (членъ суда). Когда послѣдовалъ ударъ?

Свид. Послѣ пятой склянки.

Послѣ допроса каждого свидѣтеля предсѣдатель обращался къ лицамъ причастнымъ къ дѣлу, не желаютъ ли они сдѣлать какихъ либо вопросовъ свидѣтелямъ; но тѣ ничего не желали спрашивать.

По окончаніи допроса наличныхъ свидѣтелей были прочитаны показанія отсутствовавшихъ свидѣтелей.

Затѣмъ предсѣдателемъ, вице-адмираломъ Нордманомъ, произнесено было заключеніе о степени виновности лицъ, причастныхъ къ дѣлу.

Заключительная рѣчь

ПРЕДСѢДАТЕЛЯ СУДА.

На основаніи Высочайше одобренныхъ временныхъ правилъ о порядкѣ примѣненія военно-морскаго судебнаго устава къ производству дѣлъ о крушеніи и поврежденіи судовъ § 12: «по заключеніи судебнаго слѣдствія, предсѣдатель въ краткой рѣчи излагаетъ: представляется-ли, по обстоятельствамъ, выяснившимся на судѣ, основаніе къ обвиненію кого либо и если представляется, то кого и въ чемъ именно».

Изъ произведеннаго слѣдствія видно, что измѣненный 12 сентября, въ 8 часовъ вечера, при вѣтрѣ NWtW, курсъ отъ NOtN къ ONO, по совѣщаніи съ капитаномъ и старшимъ штурманомъ, окончательно былъ опредѣленъ генераль-адъютантомъ вице-адмираломъ Посыетомъ. Командиръ фрегата, флигель-адъютантъ Кремеръ, участвуя въ рѣшеніи этого вопроса, не имѣлъ ничего возразить противъ курса и потому несетъ въ ономъ равную отвѣтственность съ адмираломъ. Старшій штурманъ, штабсъ-капитанъ Хохловъ, предложилъ приспуститься на одинъ румбъ, идти по этому курсу на параллель Хансгольмскаго маяка и потомъ уже спуститься въ Скагерракъ. Это предложеніе, по тогдашнимъ соображеніямъ, казалось адмиралу бесполезнымъ. Это распоряженіе перемѣнить курсъ, не зная навѣрное своего мѣста, не дошедъ до 30 саженной глубины, должно быть разсмотрѣно судомъ, на сколько оно имѣло своимъ слѣдствіемъ гибель фрегата. Если судъ признаетъ, что перемѣна курса была въ этотъ разъ причиною гибели фрегата, то въ дѣйствіяхъ адмирала и капитана судъ долженъ разсмотрѣть

на сколько онѣ правильны и осторожны. При этомъ останавливаюсь на томъ, что курсъ переимѣненъ былъ 32 часа спустя послѣ обсервации и что въ продолженіе 38 часовъ лотъ брошенъ былъ только одинъ разъ,—12 сентября въ полдень. Это послѣднее обстоятельство даетъ суду поводъ предполагать, что адмиралъ и капитанъ дѣйствовали при переменѣ курса неосторожно.

Идя этимъ курсомъ, при огромной парусности,—марсели въ 2 рифа, гротъ, фокъ и кливеръ, форъ-стенги-стаксель,—имѣя ходу 10 узловъ, увидѣли въ 2 часа ночи съ фрегата на лѣвой сторонѣ огонь; объ этомъ дали знать капитану, который вышелъ тотчасъ на верхъ и, всмотрѣвшись въ огонь, послалъ вахтеннаго штурмана, подпоручика Левицкаго, посмотреть на карту, нѣтъ-ли на ихъ пути маяка съ постояннымъ огнемъ. Получивъ въ отвѣтъ, что такого нѣтъ, приказалъ привести на два румба, на самый огонь, и потомъ уже пошелъ посмотреть на картѣ, какой они могли видѣть маякъ. Не найдя ни одного кромѣ Аггера, капитанъ приказалъ привести еще на румбъ, а вмѣстѣ съ симъ взять гротъ и фокъ на гитовы. Въ то время когда убирали фокъ, показалась съ правой стороны черная полоса; онъ скомандовалъ право на бортъ, фрегатъ покотился влѣво, какъ внезапно послѣдовалъ первый ударъ.

На сколько правильны были дѣйствія командира съ того времени, когда увидѣли сомнительный огонь, долженъ рѣшить судъ. Если судъ признаетъ, что онъ не принялъ энергическихъ мѣръ приведеніемъ въ бейдевиндъ, а вмѣсто того привелъ сначала на 2 румба, а потомъ на одинъ, то судъ имѣетъ поводъ признать его виновнымъ въ ненадлежащей распорядительности и неупотребленіи тѣхъ мѣръ, которыя въ этомъ опасномъ положеніи были въ его рукахъ.

Старшій штурманъ, исполнивъ при переимѣнѣ курса свой долгъ—предложивъ съ большою осторожностью спуститься въ Скагерракъ, — будучи увѣдомленъ, что видѣнъ огонь, вышелъ на верхъ, посмотрѣлъ на огонь и, не взглянувъ на карту, спустился внизъ. Какой бы это ни былъ огонь, штурманъ долженъ былъ остаться на верху доколѣ огонь не обозначится рѣзко. Если судъ признаетъ, что онъ, увидѣвъ огонь, долженъ былъ

остаться наверху, то уходя его внизъ судъ долженъ признать небрежностью въ исполненіи своей обязанности.

Когда командиръ послалъ вахтеннаго штурмана посмотрѣть на карту не находится ли на ихъ пути маяка съ постояннымъ огнемъ, то онъ, вышедъ изъ каюты, упомянулъ о трехъ: двухъ вертящихся и объ одномъ съ проблесками; объ Аггерскомъ же ничего не сказалъ. Если судъ признаетъ, что онъ, смотря на карту, долженъ былъ обратить вниманіе и на Аггерскій маякъ, то судъ придетъ къ убѣжденію, что онъ виновенъ въ небрежномъ исполненіи приказаній командира.

Что касается до вахтеннаго начальника, лейтенанта Зеленаго, то онъ, давши тотчасъ знать капитану объ открывшемся судовомъ огнѣ, съ выходомъ его на верхъ, уже исполнялъ только его приказанія и потому едва ли передъ судомъ виновенъ.

Въ заключеніе я нахожу необходимымъ упомянуть объ одномъ обстоятельстве, которое было приведено адмираломъ въ свое оправданіе, именно о теченіи, бывшемъ причиною крушенія, на которое они разсчитывать не могли. При разсмотрѣніи причинъ гибели фрегата, судъ долженъ рѣшить, оправдываютъ ли это обстоятельство начальствующихъ лицъ, или уменьшаетъ ихъ вину, или вовсе не должно имѣть вліянія при опредѣленіи ихъ виновности.

Наконецъ, слѣдствіемъ обнаружена распорядительность начальниковъ во время бѣдствія фрегата, когда отъ строгаго исполненія подчиненными приказаній, увѣнчавшихся блестящимъ успѣхомъ, спасенъ для пользы флота, обогащенный опытностью, Государь Великій Князь-морякъ; спасенъ весь экипажъ въ числѣ 724 человекъ. Это дѣлалось съ увѣренностью въ своихъ силахъ, которыя въ этотъ разъ ихъ не обманули. Погибъ два офицера и три матроса. Это тѣ личности, которыя, переполненные чувствомъ своего долга, презирая опасность, бросаются впередъ, въ примѣръ своимъ товарищамъ, указывая тѣмъ славный духъ команды, который вселить надо было умѣть. По моему мнѣнію, это обстоятельство судъ не можетъ не признавать какъ обстоятельство, уменьшающее вину начальниковъ, если судъ въ чемъ нибудь найдетъ ихъ виновными.

20 30 40 50 8°

CHRISTIANSAND

Hilles

Helluo's 2 Vasa

Flakke

130

80

81

147

280

39

33

Scueris nu

kpyu

26

25

22

28

17

19½

12

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

13

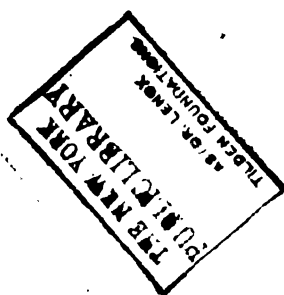
13

13

13

OLDENBURG

Almors



Прокуроръ. Г. председатель изъ обстоятельствъ, обнаруженныхъ слѣдствіемъ, вывелъ основанія, по которымъ судъ можетъ признать генераль-адъютанта вице-адмирала Посьета, командира фрегата флигель-адъютанта Кремера, старшаго штурмана штабсъ-капитана Хохлова и младшаго штурмана подпоручика Левицкаго виновными въ нарушеніяхъ, послѣдствіемъ которыхъ была гибель фрегата «Александръ Невскій». Относительно адмирала Посьета нарушение это состоитъ въ *неосторожности*; относительно капитана Кремера также въ *неосторожности* и *нераспорядительности*; относительно старшаго штурманскаго офицера Хохлова въ *небрежномъ исполненіи служебныхъ обязанностей* и относительно младшаго штурмана Левицкаго въ *небрежномъ исполненіи приказаній командира*. Если затѣмъ судъ признаетъ всѣхъ означенныхъ лицъ дѣйствительно виновными въ указанныхъ нарушеніяхъ и если признаетъ, что эти нарушенія дѣйствительно повлекли за собою гибель фрегата «Александръ Невскій», то судъ долженъ будетъ примѣнить къ нимъ 370 статью книги 1 свода морскихъ уголовныхъ постановленій, въ томъ видѣ ея, какъ она измѣнена Высочайшимъ повелѣніемъ отъ 13 января настоящаго года. Содержаніе ея слѣдующее: «Гибель судна, происшедшая отъ небреженія или неосторожности, подвергаетъ виновныхъ, смотря по обстоятельствамъ болѣе или менѣе умонапающимъ или увеличивающимъ вину: замѣчанію или выговору въ приказѣ, или аресту на основаніи положенія о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, или удаленію отъ командованія на время отъ 2 до 3 кампаній, или отрѣшенію отъ должности, или отставленію отъ службы, или исключенію изъ службы безъ лишенія чиновъ, или разжалованію въ рядовые.»

Предсѣдатель къ генераль-адъютанту Посьету. Чтѣ вамъ превосходительство имѣете сказать?

Генераль-адъютантъ Посьетъ. Противъ словъ вашего превосходительства я имѣю сказать слѣдующее: вы изволили сказать, что въ теченіе 32 ч. не было брошено лота. Противъ этого я долженъ сказать то же, что сказалъ въ опроверженіе выраженія комисіи «38 часовъ безъ обсервацій». Обыкновенно опредѣляютъ мѣсто отъ полудня до полудня; этимъ доволь-

ствуются при обыкновенныхъ обстоятельствахъ и не считаютъ себя безъ обсервацій напр. въ 8, 9 и 10 ч. вечера или въ полночь. Полагаю, что полуденная обсервація достаточно охраняетъ судно на тѣ сутки, въ которыя эта обсервація была произведена. Въ нашемъ случаѣ, послѣ сутокъ съ обсерваціей наступилъ 6 часовой штиль и по окончаніи этого штиля съ 2 до 8 ч. было всего шесть часовъ ходу. Поэтому справедливо ли выраженіе: *32 часа безъ наблюденій?*

Вы изволили сказать, что старшій штурманъ Хохловъ предлагалъ спуститься только на одинъ румбъ и потомъ, идя до параллели Хангольмскаго маяка, спуститься болѣе. Въ 8 часовъ, или, вѣрнѣе, за нѣсколько минутъ до 8, когда я пригласилъ г. Хохлова и рассказалъ ему мое предположеніе, г. Хохловъ, не возражая мнѣ, сказалъ: «кажется, ваше превосходительство хотѣли спуститься на одинъ румбъ?» На это я замѣтилъ, что если спуститься на одинъ румбъ, то, приблизившись ко входу въ Скагерракъ, мы будемъ въ неизвѣстности, не видя ни одного маяка. Предположеніе относительно параллели г. Хохловъ можетъ быть имѣлъ въ виду, но тогда его не произнесъ, какъ самъ изложилъ въ сегодняшнемъ засѣданіи.

Что касается капитана, до его нераспорядительности, то я долженъ сказать, что въ продолженіе трехъ лѣтъ я имѣлъ флагъ на судахъ, которыми командовалъ флигель-адъютантъ Кремеръ и, положивъ руку на сердце, могу свидѣтельствовать, что въ продолженіе этихъ трехъ кампаній я не только не имѣлъ случая замѣтить его нераспорядительности, но не было случая, который возбудилъ бы во мнѣ и мысли о ней. Въ продолженіе этого времени были затруднительные случаи и какъ въ нихъ онъ не терялся, такъ, полагаю, не потерялся и въ настоящемъ случаѣ, и какъ здѣсь изложилъ, такъ буквально все исполнилъ. Если принять во вниманіе все то, что было исполнено на фрегатѣ со времени когда началось первое сомнѣніе въ томъ, что видимый огонь судовой, то едва ли можно дѣйствія его назвать *нераспорядительными*.

Точно также старшій штурманскій офицеръ Хохловъ,— одинъ изъ лучшихъ штурмановъ нашего флота, дѣлаетъ честь своему званію какъ по заботливости, такъ и по знанію своего

дѣла. Онъ ушелъ внизъ, убѣдившись, что огонь судовой. Для него тогда не оставалось въ этомъ никакого сомнѣнія; не сомнѣвались въ этомъ тогда ни капитанъ, ни вахта. Изъ такого общаго убѣжденія въ этомъ и убѣжденія опытнаго старшаго штурманскаго офицера, привычнаго разсматривать и высматривать огни,—въ ежедневную, такъ сказать, обязанность котораго входитъ это высматриваніе,—изъ всего этого необходимо заключить, что огонь дѣйствительно былъ совершенно подобенъ судовому. Поэтому, я полагаю, что назвать уходъ его внизъ *небрежностью въ исполненіи своихъ обязанностей* врядъ ли будетъ справедливымъ.

Вотъ все, что имѣлъ я сказать.

Флигель-адъютантъ Кремеръ. Что касается до первой половины обвиненія, то есть, что съ моей стороны была неосторожность, то я уже имѣлъ честь сказать, что я дѣйствовалъ согласно съ адмираломъ; поэтому я этотъ предметъ оставляю безъ возраженій, а буду отвѣчать на вторую половину.

Неужели появленіе огня въ Нѣмецкомъ морѣ, или въ Скагерракѣ, для судна идущаго по большому фарватеру, такъ сказать, по большой столбовой дорогѣ, неужели, говорю я, появленіе огня, притомъ въ такой сторонѣ, гдѣ по счисленію маяковъ быть не можетъ, достаточно для того, чтобы моментально поколебать всѣ сдѣланныя раньше адмираломъ и капитаномъ соображенія, и заставить сего послѣдняго совратить со тщательно обдуманнаго пути, или чтобы заставить его приказать свистать всѣхъ на верхъ—на якорь становиться въ открытомъ морѣ и разводить пары? Конечно, нѣтъ. Никто плававшій на морѣ не скажетъ, что появленіе огня есть такое необыкновенное явленіе, которое вызываетъ капитана къ принятію самыхъ энергическихъ мѣръ имѣемыхъ въ его распоряженіи на случай критическій. Поэтому обвиненіе въ *нераспорядительности* будетъ справедливо только въ такомъ случаѣ, если можно доказать, что я употребилъ на осмотръ увидѣннаго огня больше времени, чѣмъ можно сказать по справедливости, что на это нужно было употребить?

Я уже имѣлъ честь объяснить на основаніи какихъ соображеній я опредѣляю время, протекшее отъ открытія огня до

перваго удара въ 10 или 15 минутъ. Точно также я уже имѣлъ честь выставить на видъ, какъ мало можно полагаться въ этомъ случаѣ на показанія нижнихъ чиновъ, совершенно непривыкшихъ судить о времени конкретно, а можетъ быть даже и неумѣющихъ смотрѣть на часы. Вы изволили сейчасъ слышать какъ одинъ изъ спрошенныхъ свидѣтелей объявилъ, что онъ не помнитъ сколько ему лѣтъ отъ роду: можетъ ли онъ послѣ этого помнитъ сколько прошло минутъ между двумя явленіями? Когда я написалъ свое донесеніе Его Императорскому Высочеству Генераль-Адмиралу подъ свѣжимъ впечатлѣніемъ самаго происшествія, я собралъ всѣхъ гг. офицеровъ и гардемариновъ и просилъ ихъ указать мнѣ на тѣ невѣрности, которыя могли вкрасться въ это донесеніе, и всѣ единогласно объявили, что всѣ обстоятельства изложены согласно съ истиной. Въ этомъ донесеніи я опредѣляю промежутокъ времени около 10 минутъ. Тоже самое подтвердили и на слѣдствіи какъ всѣ гг. офицеры, такъ и большинство нижнихъ чиновъ, хотя въ показаніяхъ нижнихъ чиновъ нѣтъ той опредѣлительности, какъ въ показаніяхъ гг. офицеровъ.

Итакъ, если прошло отъ перваго появленія огня до перваго удара отъ 10 до 15 минутъ, то вѣроятно изъ этого нѣкоторое время надо уступить мнѣ на разсмотрѣніе и обзорѣніе огня и на обсужденіе того, какой это можетъ быть огонь. Я не могъ прямо, ничего не соображая, какъ увидалъ огонь, принимать какія либо мѣры; огонь точно также могъ быть и на норвежскомъ берегу; слѣдовательно, все это мнѣ нужно было сообразить, ибо въ послѣднемъ случаѣ я бы пошелъ прямо къ опасности, приведя въ бейдевиндъ. Если-же половину времени, т. е. 7—8 минутъ, отдать мнѣ на обсужденіе, то до удара, на принятіе какихъ либо мѣръ, мнѣ останется не болѣе 7—8 минутъ. Я думаю, не трудно доказать, что никакая распорядительность спасти уже фрегата не могла. Внезапность опасности, незнаніе о близости ея, темнота ночи — все это было причиною того, что никакія мѣры не могли спасти фрегаты. Я уже сказалъ, что съ того момента, когда я различилъ огонь, я началъ предпринимать все то, чему учить насъ морская наука и что было въ моихъ рукахъ:

я приказать приводить въ бейдевиндъ, убирать нижніе паруса, послѣ чего хотѣлъ бросить лотъ и доложить адмиралу о случившемся. Я также имѣлъ честь сказать, что курсъ на вѣвый галсъ приближалъ насъ къ берегу, и, при существовавшемъ въ ту же сторону теченіи, мы, конечно, стали бы на мель раньше чѣмъ можно было бы развести пары, а велѣтъ бросать съ 11 узловъ ходу 4 якоря не было никакой возможности.

Если всѣ представленныя мною доказательства о краткости промежутка времени между появленіемъ огня и первымъ ударомъ недостаточны, то я не вижу другаго болѣе вѣрнаго способа опредѣленія этого времени, но скажу только, что обнаруженное изъ дѣла вниманіе, съ которымъ я слѣдилъ за огнемъ, служить достаточнымъ ручательствомъ за то, что я не оставался въ виду его полчаса, не принимая никакихъ мѣръ. Наконецъ, въ виду совершившагося факта крушенія фрегата я легко могъ бы теперь, зная направленіе и силу теченія, проложить на картѣ курсъ, который бы провелъ насъ благополучно до Скагена. Но то, что я теперь знаю, для меня тогда было неизвѣстно, и я не могъ всякій встрѣчный огонь принимать за маячный.

Старшій штурманскій офицеръ Хохловъ. Обвиненіе въ небрежномъ исполненіи моихъ обязанностей состоитъ въ томъ, что я не принялъ судовой огонь за маячный. Но не только я, но всѣ остальные, находящіеся на верху, которые разсматривали огонь, приняли также какъ и я за судовой. Увѣренность эта происходила отъ убѣжденія, что, находясь на фарватерѣ, легко могло встрѣтиться не только одно, но даже нѣсколько судовъ съ подобными огнями. Поэтому, спустившись внизъ, я не пренебрегъ своими обязанностями, а былъ увѣренъ, что видѣнный огонь есть судовой.

Къ этому я долженъ прибавить, что я сдѣлалъ 18 морскихъ кампаній и служилъ съ разными командирами, но никогда и никто изъ нихъ не говорилъ о небрежномъ исполненіи моихъ обязанностей по службѣ; впослѣдствіи 4 года служилъ подъ флагомъ адмирала Посьета и, какъ онъ уже упомянулъ, никогда не находилъ упущеній съ моей стороны. Поэтому я долженъ сказать, что если судъ назоветъ непризнаніе мною огня за

маячный за неисполненіе моихъ служебныхъ обязанностей, то во всякомъ случаѣ я нахожу, что это неразсмотрѣніе огня скорѣе можетъ быть названо ошибкой моего зрѣнія, но никакъ не небрежностію.

Младшій штурманскій офицеръ Левицкій. Меня также обвиняють въ небрежности. Обвиненіе это основано на томъ, что я не доложилъ о существованіи Аггерскаго маяка. Существованіе его мнѣ, какъ и всѣмъ служащимъ на фрегатѣ, безъ сомнѣнія, было извѣстно. Не докладывалъ же о немъ по той простой причинѣ, что мы находились отъ него въ 40 миляхъ и онъ былъ у насъ позади траверса. Потому, исполняя приказаніе командира, я имѣлъ въ виду только то, что впереди, а не то, что сзади. Доложивъ объ этомъ, я полагаю, что исполнилъ свою обязанность.

Судъ удалился для совѣщанія, которое продолжалось отъ 4½ часовъ до 9 час. 50 м.

По выходѣ суда изъ залы совѣщаній прочитана была нижеслѣдующая резолюція.

Резолюція :

«1869 года февраля 14 дня, военно-морской судъ с.-петербургскаго порта въ слѣдующемъ составѣ: предсѣдатель вице-адмиралъ Нордманъ; члены: вице-адмиралы Бутаковъ и Дюгамель; контръ-адмиралы Перелешинъ, баронъ Таубе и Горковенко; капитаны 1-го ранга Ѳедоровскій, Свѣшниковъ, Ратьковъ-Рожновъ и капитанъ 2-го ранга Губчицъ, выслушавъ дѣло о крушеніи фрегата «Александръ Невскій», признавъ виновными: 1) генералъ-адъютанта вице-адмирала Посьета въ неосторожности, послѣдствіемъ которой была гибель фрегата «Александръ Невскій», состоящей въ томъ, что при перемѣнѣ курса въ 8 часовъ вечера 12 сентября 1868 года, не имѣя положительныхъ данныхъ о вѣрности своего мѣста, онъ не принялъ въ соображеніе указаній лоціи о теченіяхъ и не сдѣлалъ распоряженія о послѣдовательномъ бросаніи лота послѣ перемѣны курса на NO 54°, причемъ судомъ признано существованіе уменьшающихъ вину

обстоятельствъ; 2) флигель-адъютанта капитана 1 ранга Кремера въ неосторожности, послѣдствіемъ которой была гибель фрегата «Александръ Невскій», состоящей въ томъ, что при совѣщаніи съ адмираломъ о перемѣнѣ курса въ 8 ч. вечера 12-го сентября 1868 года, не имѣя положительныхъ данныхъ о вѣрности своего мѣста, не принявъ въ соображеніе указаній лоціи о теченіяхъ и не представивъ адмиралу о необходимости бросать лотъ, послѣ перемѣны курса, причемъ судомъ признано существованіе уменьшающихъ вину обстоятельствъ; 3) старшаго штурманскаго офицера штабсъ-капитана Хохлова, въ неосторожности, послѣдствіемъ которой была гибель фрегата «Александръ Невскій», состоящей въ томъ, что при прокладываніи избраннаго адмираломъ курса въ 8 часовъ вечера 12-го сентября 1868 года, не имѣя положительныхъ данныхъ о вѣрности своего мѣста, онъ не обратилъ вниманія на указанія лоціи о теченіяхъ и лотѣ, и что упелъ внизъ, не дождавшись какія мѣры будутъ приняты относительно усмотрѣннаго огня, причемъ судомъ признано существованіе уменьшающихъ вину обстоятельствъ, а потому на основаніи статьи 370-й 1 книги свода морскихъ уголовныхъ постановленій и § 8 положенія о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, опредѣлилъ: генераль-адъютанту вице-адмиралу Посѣту объявить выговоръ въ приказѣ; флигель-адъютанта капитана 1 ранга Кремера подвергнуть аресту на гауптвахтѣ на одинъ мѣсяцъ; корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитана Хохлова подвергнуть аресту на двѣ недѣли; корпуса штурмановъ подпоручика Левицкаго, признаннаго виновнымъ въ неисполненіи своей обязанности, подвергнуть дисциплинарному взысканію въ административномъ порядкѣ по усмотрѣнію его начальства».

27 февраля состоялся окончательный приговоръ Суда, а 10 марта Высочайшая Конфирмація сего приговора, помѣщенная выше (Офиц. отд. стр. 4).

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 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, — означать на рукописи сколько именно.

Оригинальныя сочиненія должны быть присылаемы за подписью автора, а переводныя — съ указаніемъ, сверхъ того, той книги, откуда взяты. Если автору неудобно, чтобъ его имя было извѣстно, онъ приглашается предварить о томъ Редакцію.

Редакція 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 ПЕРВЫЙ МОРСКОЙ СБОРНИКЪ ВЪ 1869 ГОДѢ ПРИНИМАЕТСЯ.

Въ С. Петербургѣ, въ главной конторѣ Морскаго Сборника при вышнемъ магазинѣ А. О. Базунова, на Невскомъ проспектѣ, домъ Олхиной, противъ Милютиныхъ лавокъ и въ Газетной Экспедиціи Почтамта. Въ прочихъ мѣстахъ въ почтовыхъ конторахъ.

ЦѢНА ГОДОВАГО ИЗДАВАНІЯ ВЪ 1869 ГОДѢ.

ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ СТОЛИЦЪ:

	Безъ до- ставки.	Съ до- ставкою.
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 покорнѣйше просятъ адресовать въ тѣ мѣста, гдѣ подписчикъ внесъ деньги, и если будетъ признано нужнымъ, для свидѣнія — въ Редакцію журнала.

Въ первыхъ числахъ каждого мѣсяца, книжки М. Сб. отправляются по почтамтамъ, а потому въ случаѣ поздняго полученія ихъ, редакция доводитъ о томъ до свѣдѣнія почтоваго начальства.

Полные экземпляры М. Сб. за 1855—1868 годы можно имѣть на вышеизложенныхъ условіяхъ. Каждая же книжка отдѣльно продается по 75 в. сер.

Oct 27 1938

